

AVTOCESTA KOT DEJAVNIK RAZVOJA LOKALNE SKUPNOSTI: PRIMER POMURJA IN KOROŠKE

KATJA EMAN

Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede, Ljubljana, Slovenija
katja.eman@um.si

Tretja razvojna os naj bi koroško regijo učinkoviteje povezala z drugimi deli Slovenije. V tem kontekstu je vpliv bližine avtocest oziroma hitrih cest še posebej relevanten. Iz dosedanjih izkušenj izhaja, da bližina avtocest lokalnim skupnostim prinaša številne prednosti, kot so: 1) izboljšana dostopnost in mobilnost; 2) pospešen gospodarski razvoj; 3) razvoj storitvenih dejavnosti in logističnih centrov ob avtocestah; 4) večja privlačnost območja za poselitev in investicije; ter 5) hitrejši razvoj turizma. Kljub temu pa ima bližina avtocest tudi negativne učinke, med katerimi izstopajo povečana raven hrupa, večja prometna obremenitev, onesnaževanje okolja ob prometnicah ter vplivi na kakovost zraka, tal in biotske raznovrstnosti. Hkrati se pogosto omenja tudi povečana kriminaliteta, povezana z avtocestnimi počivališči in naselji v njihovi neposredni bližini. Prispevek bo s primerjalno analizo med Pomurjem in Koroško prikazal vplive avtocestne povezave v regiji na lokalne skupnosti.

DOI

[https://doi.org/
10.18690/um.fvv.4.2026.4](https://doi.org/10.18690/um.fvv.4.2026.4)

ISBN

978-961-299-170-8

Ključne besede:

Slovenj Gradec,
Koroška,
avtocesta,
prednosti in slabosti,
Pomurje



Univerzitetna založba
Univerze v Mariboru

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fvv.4.2026.4](https://doi.org/10.18690/um.fvv.4.2026.4)

ISBN
978-961-299-170-8

Keywords:
Slovenj Gradec,
Carinthia,
highway,
advantages and
disadvantages,
Pomurje

HIGHWAY AS A FACTOR IN LOCAL COMMUNITY DEVELOPMENT: THE CASE OF POMURJE AND CARINTHIA

KATJA EMAN

University of Maribor, Faculty of Criminal Justice and Security, Ljubljana, Slovenia
katja.eman@um.si

The third development axis is supposed to connect Carinthia more effectively with other parts of Slovenia. In this context, the impact of the proximity of motorways or expressways is particularly relevant. Experience shows that the proximity of motorways brings numerous advantages to local communities: 1) improved accessibility and mobility; 2) accelerated economic development; 3) development of service activities and logistics centres along motorways; 4) greater attractiveness of the area for settlement and investment; and 5) faster development of tourism. Nevertheless, the proximity of motorways also has negative effects, such as increased noise levels and traffic volumes, environmental pollution along the roads, and impacts on air quality, soil, and biodiversity. Also, increased crime associated with motorway rest areas and settlements in their immediate vicinity is often mentioned. The paper will demonstrate the impacts of the motorway connection on local communities in the region through a comparative analysis of Pomurje and Carinthia.



University of Maribor Press

1 Uvod

Koncept prostorskega razvoja Slovenije temelji na načelu policentričnega urbanega sistema, ki spodbuja uravnotežen regionalni razvoj ter zmanjšuje razvojne razlike med posameznimi deli države. Le-ta predvideva hierarhično organizirano omrežje urbanih središč različnih ravni, katerih naloga je zagotavljanje dostopnosti do javnih storitev, delovnih mest, izobraževanja, zdravstvenega varstva in drugih funkcij regionalnega pomena. Drozg (2005) poudarja, da takšna ureditev prispeva k prostorski koheziji države ter omogoča bolj enakomerno razporeditev razvojnih potencialov.

V skladu s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije (»Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50)«, 2023) je Slovenj Gradec opredeljen kot središče druge ravni. Ta status mestu priznava pomembno vlogo regionalnega razvojnega pola za območje Koroške. Središča druge ravni so nosilci oskrbnih, upravnih, gospodarskih in družbenih funkcij za širše gravitacijsko območje ter predstavljajo ključne elemente policentričnega urbanega sistema države. Njihova naloga je zagotavljanje kakovostnih storitev prebivalcem širšega zaledja ter krepitev regionalne konkurenčnosti.

Eden izmed pomembnih kriterijev za uspešno delovanje središč druge ravni je ustrezna prometna dostopnost. Prostorski razvojni koncept predvideva, da naj bi približno 80 % prebivalcev gravitacijskega območja doseglo regionalno središče v razdalji približno 25 kilometrov oziroma v sprejemljivem potovalnem času, saj takšna dostopnost omogoča učinkovito izvajanje centralnih funkcij mesta in zmanjšuje razvojno izoliranost perifernih območij. Prometna infrastruktura ima pri tem ključno vlogo, saj omogoča mobilnost prebivalstva, pretok blaga ter vključevanje lokalnega gospodarstva v širše nacionalne in mednarodne razvojne tokove (Cotič idr., 2024). Za koroško regijo (in Slovenj Gradec) je to t. i. tretja razvojna os, katere namen je izboljšanje prometne povezanosti severnega dela Slovenije z osrednjim državnim prostorom – izgradnja hitre ceste. Žal je prometna odmaknjenost Koroške ena izmed ključnih razvojnih omejitev regije, ki na gospodarsko konkurenčnost, privlačnost za investicije ter vsakodnevno mobilnost prebivalcev vpliva že desetletja.

Slovenj Gradec je v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (Ministrstvo za naravne vire in prostor, 2024) opredeljen kot središče druge ravni, kar odraža njegov pomen v omrežju policentričnega urbanega razvoja države. Skupaj z Ravnami na Koroškem, Prevaljami in Dravogradom tvori širše urbano območje Koroške, v katerem se koncentrirajo gospodarske dejavnosti, storitve splošnega pomena, javna uprava ter prometne povezave regionalnega pomena. Takšna vloga mestu nalaga odgovornost za zagotavljanje kakovostnih storitev prebivalcem regije in krepitev razvojnih potencialov Koroške v nacionalnem prostoru (Mestna občina Slovenj Gradec, 2024).

Slovenj Gradec lahko funkcije regionalnega središča učinkovito opravlja le z ustrežno prometno dostopnostjo. V tem smislu predstavlja tretja razvojna os enega ključnih pogojev za krepitev razvojnih potencialov Koroške ter zmanjševanje njene prometne in gospodarske periferizacije (Mestna občina Slovenj Gradec, 2024). Poleg prometnih učinkov ima tretja razvojna os tudi širše razvojne implikacije. Izboljšana dostopnost lahko prispeva k povečanju zaposlitvenih možnosti, lažjemu dostopu do visokošolskih in zdravstvenih ustanov ter krejitvi gospodarskega sodelovanja med regijami (Cotič idr., 2024). Prometna dostopnost pomeni umestitev hitre ceste ali avtoceste, pri čemer že iz drugih primerov vemo, da umestitve takšne prometne infrastrukture v lokalno skupnost za to predstavlja tako prednosti kot tudi nekatere slabosti. Zato je namen prispevka predstaviti primerjalno analizo med Pomurjem in Koroško ter nasloviti posamezne pozitivne in negativne vplive avtocestne povezave v regiji na lokalno skupnost.

2 Vplivi avtocestne in cestne infrastrukture na lokalne skupnosti: pregled literature

Prometna infrastruktura predstavlja enega ključnih dejavnikov prostorskega in gospodarskega razvoja, saj vpliva na dostopnost, mobilnost prebivalstva, gospodarsko aktivnost in kakovost življenja. Pregled literature razkriva, da imajo novi (avto)cestni projekti tako pozitivne kot negativne učinke na lokalne skupnosti, pri čemer so ti odvisni od prostorskega konteksta in družbeno-ekonomskih značilnosti območja.

Hamersma (2017) ugotavlja, da avtoceste izboljšujejo dostopnost do delovnih mest in storitev ter povečujejo mobilnost prebivalcev, hkrati pa povzročajo večjo izpostavljenost prometnemu hrupu, slabšo kakovost zraka in prostorsko

razdeljenost lokalnih skupnosti. Podobno Brinkman in Lin (2022) poudarjata, da avtoceste na regionalni ravni izboljšujejo dostopnost in spodbujajo gospodarski razvoj, vendar lahko v neposredni bližini povzročajo negativne vplive na kakovost življenja zaradi hrupa, emisij in prostorske fragmentacije.

Pomembni so tudi gospodarski učinki prometne infrastrukture. Raziskava desetih cestnih projektov kaže, da nove prometne povezave prispevajo k ustvarjanju delovnih mest, večji gospodarski aktivnosti in boljši povezanosti območij, vendar koristi niso enakomerno porazdeljene med vse lokalne skupnosti (Department for Transport, 2018). Podobne ugotovitve navajajo tudi Khanani idr. (2020), ki poudarjajo pozitivne učinke cestne infrastrukture na trgovinsko dejavnost, zaposlovanje in dostop do storitev, obenem pa opozarjajo na možnost povečevanja družbenih neenakosti.

Prometni projekti imajo tudi pomembne okoljske, kulturne in zdravstvene posledice. Abram idr. (2022) ugotavljajo, da nova prometna infrastruktura spodbuja razvoj in izboljšuje dostopnost, vendar lahko povzroča okoljske pritiske ter vpliva na tradicionalne skupnosti. Egan idr. (2003) pa opozarjajo na povečano izpostavljenost prometnemu hrupu in onesnaženemu zraku ter na možne negativne vplive na telesno in duševno zdravje prebivalcev.

V Sloveniji je razvoj avtocestnega sistema pomembno vplival na gospodarski, prostorski in družbeni razvoj države. Di Batista (2016) poudarja, da je izgradnja avtocestnega omrežja prispevala h gospodarski rasti, večji regionalni povezanosti in mobilnosti prebivalstva. Hkrati oziroma nekoliko pozneje pa se pojavijo tudi okoljske posledice prometne infrastrukture. Agencija Republike Slovenije za okolje [ARSO] (n. d.) izpostavlja predvsem fragmentacijo ekosistemov, zmanjšano povezanost habitatov in vplive na biotsko raznovrstnost. Eman idr. (2019) so pri analizi kriminalitete v Pomurju ugotovili, da je na območju Policijske postaje Gornja Radgona kot varnostno najbolj obremenjeno območje izpostavljeno avtocestno postajališče Grabonoš, kjer se pojavljajo tatvine goriva, vlomi v rezervoarje tovornih vozil, drzne tatvine in ponarejanje denarja. Za lokalno prebivalstvo večjo grožnjo predstavljajo tudi vlomi v hiše, stanovanja in vikende, predvsem v večjih naseljih, pri čemer so storilci pogosto tujci, ki prihajajo z avtoceste.

Slovenski viri (ARSO, n. d.; Bole, 2011; Di Batista, 2006) izpostavljajo prometni hrup, onesnaženost zraka, vplive na tla in vodne vire ter spremembe rabe prostora. Kot ključne omilitvene ukrepe navajajo protihrupne zaščite, ekološke prehode za živali in sisteme za čiščenje odpadnih voda (Cotič idr., 2024). Pomemben vidik predstavlja tudi umeščanje avtocest v prostor, saj prometna infrastruktura lahko pomembno vpliva na krajinsko podobo, identiteto prostora in kakovost življenjskega okolja, zato je potreben celovit pristop k prostorskemu načrtovanju, ki usklajuje prometne, okoljske in urbanistične interese (Gruev, 1998).

Na podlagi pregleda mednarodne in slovenske literature je mogoče ugotoviti, da (avto)cestna infrastruktura ustvarja kompleksen preplet gospodarskih, družbenih, prostorskih in okoljskih učinkov. Med najpogostejše izpostavljenimi pozitivnimi vplivi so izboljšana dostopnost in povezanost območij, krajši potovalni časi ter večja mobilnost prebivalstva. Prometna infrastruktura prispeva tudi h gospodarski rasti, saj spodbuja razvoj lokalnega gospodarstva, ustvarjanje novih delovnih mest in privabljanje investicij. Poleg tega krepi regionalno povezanost ter omogoča učinkovitejše vključevanje posameznih območij v širše gospodarske in družbene tokove.

Hkrati literatura opozarja na številne negativne posledice, ki spremljajo razvoj prometne infrastrukture. Med najpogostejše izpostavljenimi so prometni hrup in onesnaženost zraka, ki neposredno vplivata na kakovost bivanja in zdravje prebivalcev. Gradnja in delovanje cestne infrastrukture povzročata tudi fragmentacijo prostora in naravnih habitatov, kar negativno vpliva na ekosisteme ter zmanjšuje krajinsko in okoljsko kakovost prostora. Poleg okoljskih posledic raziskave izpostavljajo tudi družbene učinke, kot so socialna segregacija, barierni učinki ter spremembe v družbeni in kulturni strukturi lokalnih skupnosti.

V Sloveniji se (avto)cestna infrastruktura uvršča med pomembne dejavnike gospodarskega in regionalnega razvoja, saj izboljšuje dostopnost, povezanost in mobilnost prebivalstva. Vendar pa slovenske raziskave opozarjajo tudi na obremenjevanje okolja, vplive na krajino, fragmentacijo ekosistemov ter spremembe v kakovosti prostora in bivanja. Zato je uspešno načrtovanje prometnih projektov mogoče le z uravnoteženim upoštevanjem razvojnih koristi ter varovanjem okolja, kakovosti življenjskega prostora in družbene kohezije. Strinjamo se z Drozgom (2005) in Boletom (2011), da prometna infrastruktura ni zgolj prometni ali tehnični projekt, temveč razvojni poseg z daljnosežnimi gospodarskimi, družbenimi in

okoljskimi posledicami, zaradi česar je pri njenem načrtovanju nujno celovito vrednotenje vseh pozitivnih in negativnih učinkov.

3 Primerjalna analiza vplivov avtocestne povezave v Pomurju in koroški regiji

Pomurska in koroška regija sodita med slovenske obrobne regije, ki sta se skozi daljše obdobje soočali z omejeno prometno dostopnostjo in perifernim položajem glede na osrednja gospodarska središča države. Medtem ko je Pomurje z izgradnjo avtoceste A5 (Pomurski krak) leta 2008 pridobilo neposredno povezavo z avtocestnim omrežjem Slovenije in evropskimi prometnimi koridorji, Koroška takšne povezave še vedno nima, vendar naj bi jo v prihodnje zagotovila tretja razvojna os. Izkušnje Pomurja zato predstavljajo pomembno izhodišče za ocenjevanje možnih učinkov nove prometne infrastrukture na Koroškem (Mestna občina Slovenj Gradec, 2024; Regionalna razvojna agencija Mura d.o.o., 2011).

V Pomurju se je po izgradnji avtoceste izboljšala prometna dostopnost regije, kar je prispevalo k večji mobilnosti prebivalstva in podjetij. Skrajšali so se potovalni časi do Maribora, Ljubljane in mednarodnih trgov, kar je povečalo konkurenčnost lokalnega gospodarstva. Ob avtocestnih priključkih so se razvile gospodarske cone, logistične dejavnosti in trgovske storitve, ki so ustvarile nove zaposlitvene možnosti. Pozitivni učinki so bili opazni tudi v turizmu, saj je boljša dostopnost prispevala k večjemu obisku termalnih središč in drugih turističnih destinacij v regiji.

Po drugi strani pa razvoj avtocestne infrastrukture ni samodejno odpravil vseh razvojnih težav Pomurja. Kljub izboljšani prometni povezanosti regija še vedno zaostaja za razvitejšimi deli Slovenije po gospodarski uspešnosti in stopnji zaposlenosti. Avtocesta je olajšala dnevne migracije delovne sile iz regije v večja zaposlitvena središča, kar lahko dolgoročno prispeva k odlivu prebivalstva in kapitala. Poleg tega so se pojavili tudi okoljski vplivi, kot so povečana raven hrupa, emisije prometa in posegi v kmetijski prostor ter kriminaliteta (Eman idr., 2019).

Podobne koristi in tveganja je po izgradnji tretje razvojne osi mogoče pričakovati tudi na Koroškem. Izboljšana prometna dostopnost bo verjetno okrepila gospodarsko privlačnost regije, spodbudila razvoj podjetništva ter olajšala dostop prebivalcev do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev višje ravni (OECD, 2020). Hkrati pa izkušnje Pomurja kažejo, da prometna infrastruktura sama po sebi

ne zagotavlja gospodarskega preboja. Njeni učinki so odvisni od sposobnosti lokalnih skupnosti, da izkoristijo nove razvojne priložnosti s premišljenim prostorskim načrtovanjem, razvojem podjetniškega okolja in privabljanjem investicij.

Primerjava obeh regij tako kaže, da predstavlja avtocestna povezava pomemben, vendar ne zadosten pogoj regionalnega razvoja. Medtem ko pozitivni učinki vključujejo boljšo dostopnost, večjo gospodarsko konkurenčnost in razvoj storitvenih dejavnosti, negativni vplivi zajemajo okoljske obremenitve, spremembe v rabi prostora ter možnost nadaljnje centralizacije gospodarskih dejavnosti v večjih urbanih središčih. Za Koroško bo zato ključnega pomena, da prometno infrastrukturo spremljajo tudi drugi razvojni ukrepi, ki bodo omogočili dolgoročno gospodarsko in socialno revitalizacijo regije. Med te uvrščamo tudi preventivne in represivne aktivnosti policije na področju kriminalitete neposredno ob avtocesti ali v lokalnih skupnostih v bližini prometne infrastrukture. Primer Pomurja je pokazal, da pridejo s prometno infrastrukturo migracije in z njimi tudi kriminaliteta.

V primeru Koroške je treba učinke tretje razvojne osi obravnavati celostno. Na eni strani predstavlja projekt pomembno razvojno priložnost za izboljšanje prometne dostopnosti, gospodarske konkurenčnosti in kakovosti življenja prebivalcev. Na drugi strani pa je treba pri načrtovanju in izvedbi nujno upoštevati načela trajnostnega razvoja ter zagotavljati ustrezne ukrepe za zmanjševanje negativnih okoljskih in družbenih vplivov. Le uravnotežen pristop lahko zagotovi, da bo nova prometna infrastruktura dolgoročno prispevala k trajnostnemu razvoju (OECD, 2020) Koroške in krepitvi njene vloge v slovenskem policentričnem urbanem sistemu.

Viri in literatura

- Abram, N. K., Lim, H. Y., Ng, C., Yorath, S., Razi, M. H. M., Ong, C., Chen, K. O. in Wilson, K. B. (2022). The socio-economic and cultural impacts of the Pan Borneo Highway on Indigenous and local communities in Sabah, Malaysian Borneo. *PLoS ONE*, 17(6), e0269890. doi:10.1371/journal.pone.0269890
- Agencija Republike Slovenije za okolje (ARSO). (n. d.). *Vlaganja v prometno infrastrukturo in vplivi na okolje*. <https://kazalci.arso.gov.si/sl/content/vlaganja-v-prometno-infrastrukturo-5>
- Bole, D. (2011). *Dostopnost in regionalni razvoj v Sloveniji*. Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU.
- Brinkman, J. in Lin, J. (2022). *Freeway revolts! The quality of life effects of highways*. Federal Reserve Bank Philadelphia. <https://www.philadelphiafed.org/-/media/frbp/assets/working-papers/2022/wp22-24.pdf>

- Cotič, B., Mušič, B., Gulič, A., Bizjak, I., Koblar, S., Gantar, D., Fatur, M., Hudoklin, J., Hočevvar, I., Uršič, N., Šinigoj, M. in Ložar, Š. (2024). Razvojne regije. *Urbani izživ*, 18, 11–24.
- Department for Transport. (2018). *The wider local impacts of new roads: A case study of 10 projects*. Department for Transport, United Kingdom.
- Di Batista, M. (2016). Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji – zgodba o uspehu. *Urbani izživ*, 27, 18–28.
- Drozg, V. (2005). Koncepti policentrične ureditve Slovenije. *Dela*, 24, 147–158.
doi:10.4312/dela.24.147-158
- Egan, M., Petticrew, M., Ogilvie, D. in Hamilton, V. (2003). New roads and human health: A systematic review. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1463–1471.
doi:10.2105/ajph.93.9.1463.
- Eman, K. Ivančič, D. in Bagari, D. (2019). Pojavne oblike kriminalitete in posebnosti policijskega dela v ruralnih predelih Pomurja. V G. Meško, R. Hacin in K. Eman (ur.), *Uvod v razpravo o varnosti v urbanih in ruralnih okoljih: konferenčni zbornik* (1. izd.) (str. 97–107). Univerzitetna založba Univerze. doi:10.18690/
- Gruev, M. (1998). Oblikovalski vidiki urejanja prostora ob avtocestah. *Urbani izživ*, 9(1), 58–67.
- Hamersma, M. (2017). *Living near highways: The impact of existing and planned highway infrastructure on residential satisfaction* [Doktorska disertacija]. University of Groningen.
- Khanani, R. S., Adugbila, E. J., Martinez, J. A. in Pfeffer, K. (2020). The impact of road infrastructure development projects on local communities in peri-urban areas: The case of Kisumu, Kenya and Accra, Ghana. *International Journal of Community Well-Being*, 1–21.
<https://doi.org/10.1007/s42413-020-00077-4>
- Mestna občina Slovenj Gradec. (2024). *Tretja razvojna os med Slovenj Gradcem in Dravogradom: za nami je javna obravnava*. <https://www.slovenjgradec.si/Projekti/Dr%C5%Beavne-nalo%C5%Bebe-na-podro%C4%8Dju-prometa/3-razvojna-os/tretja-os-med-slovenj-gradcem-in-dravogradom>
- Ministrstvo za naravne vire in prostor. (2024). *Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050*.
<https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/strategija-prostorskega-razvoja-slovenije/>
- OECD. (2020). *Improving transport planning for accessible cities*. OECD Urban Studies, OECD Publishing.
doi:10.1787/fcb2eac0-en.
- Regionalna razvojna agencija Mura d.o.o. (2011). *Regionalni razvojni program Pomurske regije 2007–2013: Izvedbeni načrt Pomurske regije 2010–2012*. [https://www.lex-localis.info/files/fb22efb7-1734-4d27-b1e1-6794cb631b50/634429787140000000_IN%20RRP%202010-2012%20Pomurske%20regije%20\(verzija%202.7\).pdf](https://www.lex-localis.info/files/fb22efb7-1734-4d27-b1e1-6794cb631b50/634429787140000000_IN%20RRP%202010-2012%20Pomurske%20regije%20(verzija%202.7).pdf)
- Resolucija o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (ReSPR50). *Uradni list RS*, (72/23).

