

RN 1006

INŠTITUT ZA GEOGRAFIJO UNIVERZE V LJUBLJANI  
INSTITUTE OF GEOGRAPHY OF THE UNIVERSITY OF LJUBLJANA  
YU - 61 000 Ljubljana, Trg francoske revolucije 7, p.p. 466, telefon: (061) 213 458

PROMETNA DOSTOPNOST V NEKATERIH  
"SUBURBANIZIRANIH OBMOČJIH REPUBLIKE  
SLOVENIJE

mag.S.Pelc

Ljubljana,1990

Prometna dostopnost nas pri naši raziskavi ne zanima toliko kot sam pojem v vseh svojih pojavnih oblikah in v vsej svoji raznolikosti, ampak nas zanima le toliko, kolikor se vključuje v proces suburbanizacije oziroma širjenja mestnega načina življenja na podeželju. Seveda je pri tem prav prometna dostopnost do delovnih mest in z njo povezana dnevna migracija delovne sile eden od bistvenih dejavnikov, zato smo ji v delovnem naslovu naše raziskave tudi dali tolikšen poudarek. Pri raziskovanju vloge prometne dostopnosti in dnevne migracije in njenem vplivu na pokrajinske spremembe moramo seveda upoštevati zapleteno, kompleksno strukturiranost pokrajine in procesov, in prepletenost ter sopovezanost številnih in tudi zelo različnih procesov, katerih rezultat določena pokrajina v določenem času je.

V pokrajini se prepletajo človekove funkcije dela, bivanja in oskrbe. V njej človek živi, dela, se oskrbuje in preživlja svoj prosti čas. Z delom si zagotavlja sredstva za preživljanje, s temi pa si v oskrbnih ustanovah zadovoljuje svoje potrebe po dobrinah in storitvah. Od tega, koliko napora mora vložiti v pridobivanje sredstev za preživljanje (dolžina in napornost dela, fizična dostopnost delovnega mesta) in od fizične ter materialne dostopnosti dobrin in storitev, ki pokrijejo posameznikove potrebe, je odvisna dolžina prostega časa. Več prostega časa pomeni kvalitetnejše življenje, seveda pod pogojem, da so z vidika posameznika podani pogoji za željene načine izkoriščanja tega prostega časa. Človekova težnja po povečevanju prostega časa na račun časa, ki ga porabi za delo in oskrbovanje, je eno od

osnovnih gibal tehnološkega in celotnega družbenega razvoja. Ta pa oblikuje ne le način in tehnologijo proizvodnje ampak tudi način bivanja in razmestitev bivališč ter funkcije naselij, kar se neposredno odraža tudi v spreminjanju pokrajine, kjer se ta razvoj odvija.

Tehnološki razvoj v proizvodnji povečuje produktivnost in s tem prispeva k zviševanju življenjskega standarda. Hkrati tudi razvoj masovnih medijev prispeva k hitremu širjenju novosti. Na drugi strani razvoj prometa omogoča prihajanje na delo na večje razdalje (tudi med naselji - dnevna migracija). Vse to je privedlo do vse večjega poenotenja pri vrednotenju željenega načina bivanja med prebivalci mest in podeželskih naselij. V bistvu se je mestni način življenja razširil na podeželje in ravno to lahko imamo za bistvo procesa suburbanizacije. V podeželskih naseljih se to odraža v spremenjenem razmerju med kmečkimi domovi in stanovanji nekmečkega prebivalstva, pa tudi v spremembah v načinu kmečkega gospodarjenja. Rast podeželskih naselij gre predvsem na račun stavb nekmečkega tipa in brez kmetijskih funkcij. Spreminja se osnovna funkcija naselja. Podira se ravnotežje med bivalno in proizvodno funkcijo naselja, vse večja postaja vloga dnevne migracije. Tudi znotraj proizvodne funkcije naselja prihaja v naseljih, ki jih je proces pomestenja močneje zajel do manjšanja vloge kmetijstva. Dnevna migracija je med najpomembnejšimi dejavniki, vnašanja prostorskih, socialnih in gospodarskih sprememb v podeželskih naseljih. Od oddaljenosti in dostopnosti delovnih mest (večjih zaposlitvenih središč) je odvisna

tudi velikost sprememb in intenzivnost spreminjanja podeželskih naselij in podeželske pokrajine nasploh.

Dnevna migracija v Sloveniji je zelo razširjena. Ob popisu prebivalcev leta 1981 so našli 461811 dnevnih migrantov, kar pomeni, da je bilo več kot pol aktivnih prebivalcev Slovenije dnevnih migrantov. Nekaj manj kot dve petini od teh pa je potovalo na delo v 10 in več kilometrov oddaljene kraje zaposlitve. Le v nekaj več kot v enem odstotku slovenskih naselij ni prebival noben dnevni migrant. Krajev s 1000 in več dnevnimi migranti pa je bilo celo nekaj več. Tolikšen obseg dnevne migracije in pa njena razpredenost in prepletenost je nedvomno v veliki meri prispevala k hitremu spreminjanju slovenskega podeželja. Nekaj več o tem smo prikazali na primeru naše vzorčne občine Domžale.

Občina Domžale leži v samem osrčju Slovenije. Razteza se od vzhodnih meja mesta Ljubljane pa do roba njenega gravitacijskega območja pri Trojanah. Pokrajinsko gledano bi jo v grobem lahko razdelili na dva osnovna dela. Na ravninski zahodni del (kamniško-bistriška ravnina) in na hriboviti vzhodni del. Ta vzhodni del bi lahko ločili na doline ob glavnih prometnicah in na ostali gričevnati in hriboviti del. Tako kot v naravnem pogledu se ta dva dela razlikujeta tudi v družbenem. Zahodni del je gosteje poseljen, tu so praktično vsa pomembnejša zaposlitvena središča, se hitro razvija in je v preteklosti pritegnil precej prebivalcev iz zaostajajočih vzhodnih delov, poseljenih s številnimi majhnimi naselji, ki se za to, da se niso povsem izpraznila lahko zahvalijo predvsem dnevni migraciji.

V domžalski občini je bil ob popisu l. 1981 delež dnevnih migrantov od vseh aktivnih prebivalcev občine nekaj večji od dveh tretjin. Nadpovprečni so bili ti deleži v naseljih na ravnini in v nekaterih naseljih v dolinah ob glavnih prometnicah. Ugotovili smo 1568 kombinacij med 166 naselji (kraji bivanja) in 155 naselji (kraji zaposlitve), v katerih so zaposleni prebivalci domžalske občine. Od 155 krajev zaposlitve jih je 59 iz občine ostali pa so izven njenih meja. V Domžale potujejo na delo iz 142 naselij, v Ljubljano iz 139 naselij na Vir iz 126 in na Količevo iz 103 naselij od skupno 166. V ostale kraje zaposlitve hodijo na delo iz po manj kot 80 naselij. Po številu dnevnih migrantov je na prvem mestu Ljubljana s kar 5032 dnevnimi migranti iz domžalske občine. Ljubljana je tudi najpomembnejše zaposlitveno središče za 67 naselij. Sledijo Domžale z 2357 dnevnimi migranti in so najpomembnejše zaposlitveno središče za 51 naselij na 3 mestu pa je Vir s 1188 dnevnimi migranti. Ostala zaposlitvena središča imajo zaposlenih precej manj dnevnih migrantov. 13176 dnevnih migrantov iz občine Domžale je potovalo na delo povprečno 10 km daleč. Največ se jih je vozilo z avtobusom (41.4%), nekaj manj z osebnim vozilom (32.7%), sledijo pešci in kolesarji (20.9%), tisti, ki so se vozili z vlakom (3.2%) in motoristi (1.8%). Izdelali smo trikotniški diagram in vanj razvrstili naselja glede na razmerje med deleži uporabnikov osebnega prevoza (motorno kolo, osebni avto), javnega prevoza (avtobus, vlak) in pešcev ter kolesarjev. Glede na položaj v tem diagramu smo izločili 6 kategorij naselij glede na največje odstopanje navzgor ali navzdol od povprečne vrednosti. Naselja, kjer je bil nadpov-

prečno zastopan delež pešcev in kolesarjev so najpomembnejša zaposlitvena središča v občini in naselja v njihovi neposredni bližini. (Glej sliko: Naselja občine Domžale glede na pomen različnih oblik potovanja v kraj zaposlitve in nazaj.) Podpovprečen je bil njihov delež v vzhodnem in južnem delu občine v naseljih, ki so še relativno blizu območju glavnih zaposlitvenih središč na kamniško-bistriški ravnini. Nekaj podobnega velja tudi za nadpovprečen delež uporabnikov osebnega prevoza, le da so naselja, kjer so bili nadpovprečni deleži teh, bolj v severnem delu občine. Nadpovprečen delež uporabnikov javnega prevoza je v najbolj oddaljenih naseljih vzhodnega dela občine predvsem pa v naseljih v dolinah kjer potekata magistralna in regionalna cesta z rednimi avtobusnimi linijami. V jugovzhodnem delu občine je tudi več naselij kjer je podpovprečen delež uporabnikov osebnega prevoza in pa seveda pešcev, oz. kolesarjev. Način potovanja dnevnih migrantov na delo je odvisen od oddaljenosti od delovnega mesta in od možnosti, ki jih dnevni migrant ima (lastno prevozno sredstvo, ustrezne linije javnega prevoza, ...). Za vsa naselja smo iz popisnih podatkov ugotovili kakšna je povprečna oddaljenost dnevnih migrantov od delovnega mesta. (Glej sliko: Povprečna oddaljenost dnevnih migrantov od delovnih mest v občini Domžale.) Tudi tu lahko opazimo močno povečevanje povprečne oddaljenosti v smeri od zahoda proti vzhodu in iz dna osrednjih dolin proti naseljem na pobočjih. Skrajni robovi občine imajo najslabšo dostopnost do delovnih mest. Zaradi tega smo ravno v teh delih predvidevali, da bodo tudi najmanj preoblikovani in najbolj zaostali. Kot osnovni kriterij

NASELJA OBČINE DOMŽALE GLEDE NA POMEN RAZLIČNIH OBLIK POTOVANJA V KRAJ  
 ZAPOSLOTITVE IN NAZAJ (DELEŽI OD OD SKUPNEGA ŠTEVILA DNEVNIH MIGRANTOV)

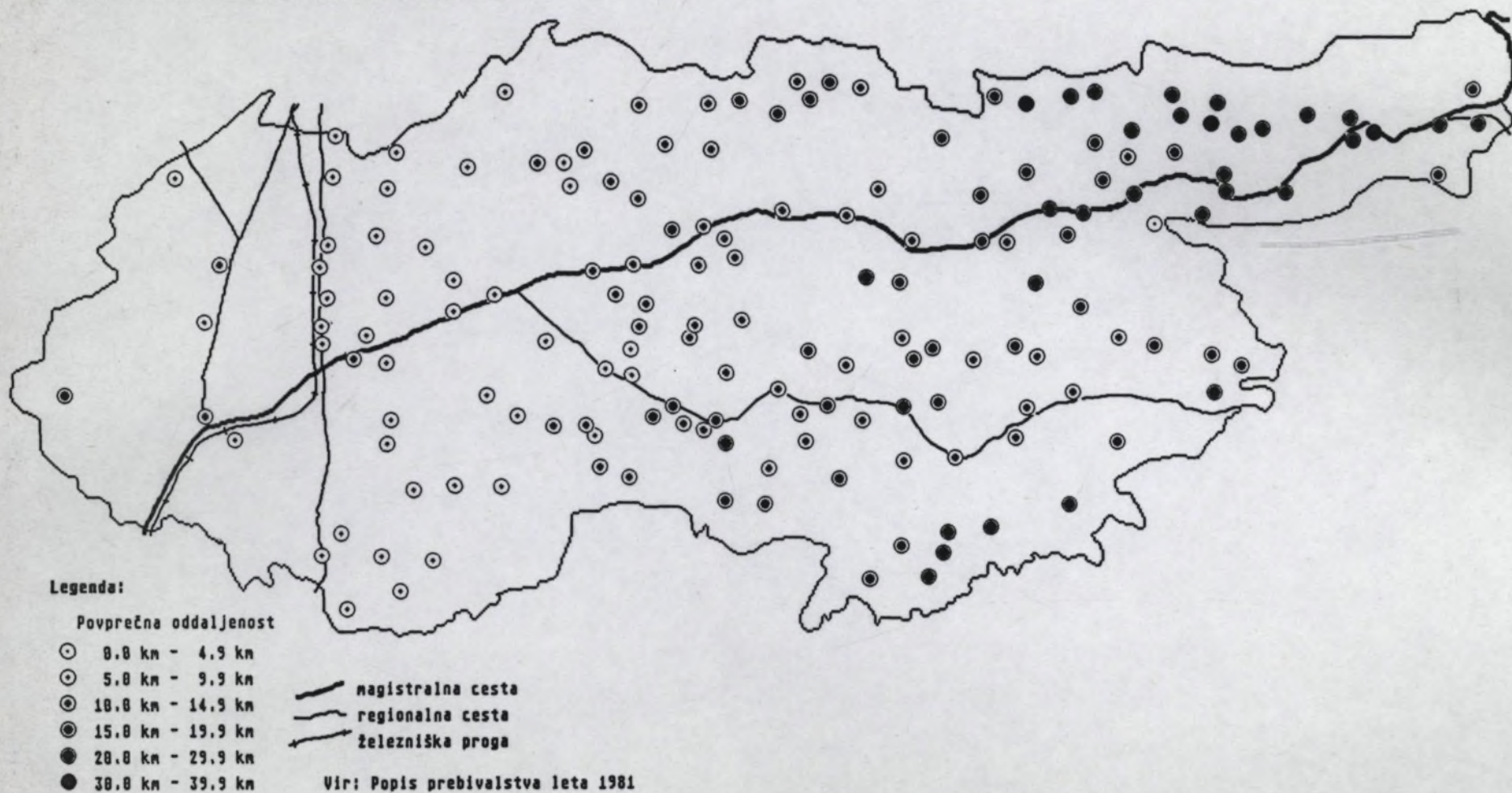


Legenda:

- |   |  |
|---|--|
| <p>podpovprečen delež</p> <p>☐ uporabnikov avtobusa oz. vlaka</p> <p>☐ uporabnikov osebnega avtomobila oz. motornega kolesa</p> <p>☐ pešcev in kolesarjev</p> <p>nadpovprečen delež</p> <p>☐ uporabnikov avtobusa oz. vlaka</p> <p>☐ uporabnikov osebnega avtomobila oz. motornega kolesa</p> <p>☐ pešcev in kolesarjev</p> | <p>— magistralna cesta</p> <p>— regionalna cesta</p> <p>— železniška proga</p> |
|---|--|

Vir: Popis prebivalstva 1981

# POVPREČNA ODDALJENOST DNEVNIH MIGRANTOV OD KRAJA ZASPOLITVE PO NASELJIH OBČINE DOMŽALE





širjenja urbanizacije smo v dosedanji fazi raziskovanja (raziskava še ni končana) uporabili gibanje števila prebivalstva. V 1. tabeli je podana velikostna struktura naselij občine Domžale v treh obdobjih:

1. Tabela: Velikostna struktura naselij občine Domžale v letih 1880, 1931 in 1981

Število prebivalcev	Število naselij		
	L e t o		
	1880	1931	1981
0 - 10	1	1	5
11 - 50	52	54	67
51 - 100	60	62	41
101 - 500	50	45	42
501 - 1000	1	2	5
1001 - 5000	2	2	5
5001 in več	0	0	1

V zadnjih sto letih se je število majhnih naselij povečalo, večja naselja na ravnini pa so močno zrasla. Najbolj se je zmanjšala skupina naselij z 51 do 500 prebivalci. Nekaj jih je iz te skupine prešlo v višje skupine še več pa v nižje.

Primerjava med gibanjem prebivalstva med povojnimi popisi prebivalstva in povprečno oddaljenostjo dnevnih migrantov od delovnih mest leta 1981 je prikazana v 2. tabeli.

2. Tabela: Naselja glede na povojno gibanje prebivalstva in povprečno oddaljenost dnevnih migrantov od delovnih mest leta 1981

Povprečna oddaljenost dnevnih migrantov od delovnega mesta v km

Tip naselja	0.0 - 4.9	10.0 - 14.9	15.0 - 19.9	20.0 in več
I	20	14	1	2
II	7	12	8	8
III	5	9	8	1
IV	7	2	2	2
V	3	12	11	8
VI	1	4	7	12

Naselja smo razvrstili v naslednjih 6 tipov glede na gibanje prebivalstva med povojnimi popisi(3 obdobja - 1953-1961, 1961-1971, 1971-1981):

- I - rast prebivalstva v vseh treh obdobjih,
- II - rast prebivalstva po obdobjih nihanja,
- III - rast prebivalstva po dveh obdobjih padanja,
- IV - padanje števila prebivalstva po dveh obdobjih rasti,
- V - padanje po obdobjih nihanja in
- VI - padanje števila prebivalstva v vseh treh obdobjih.

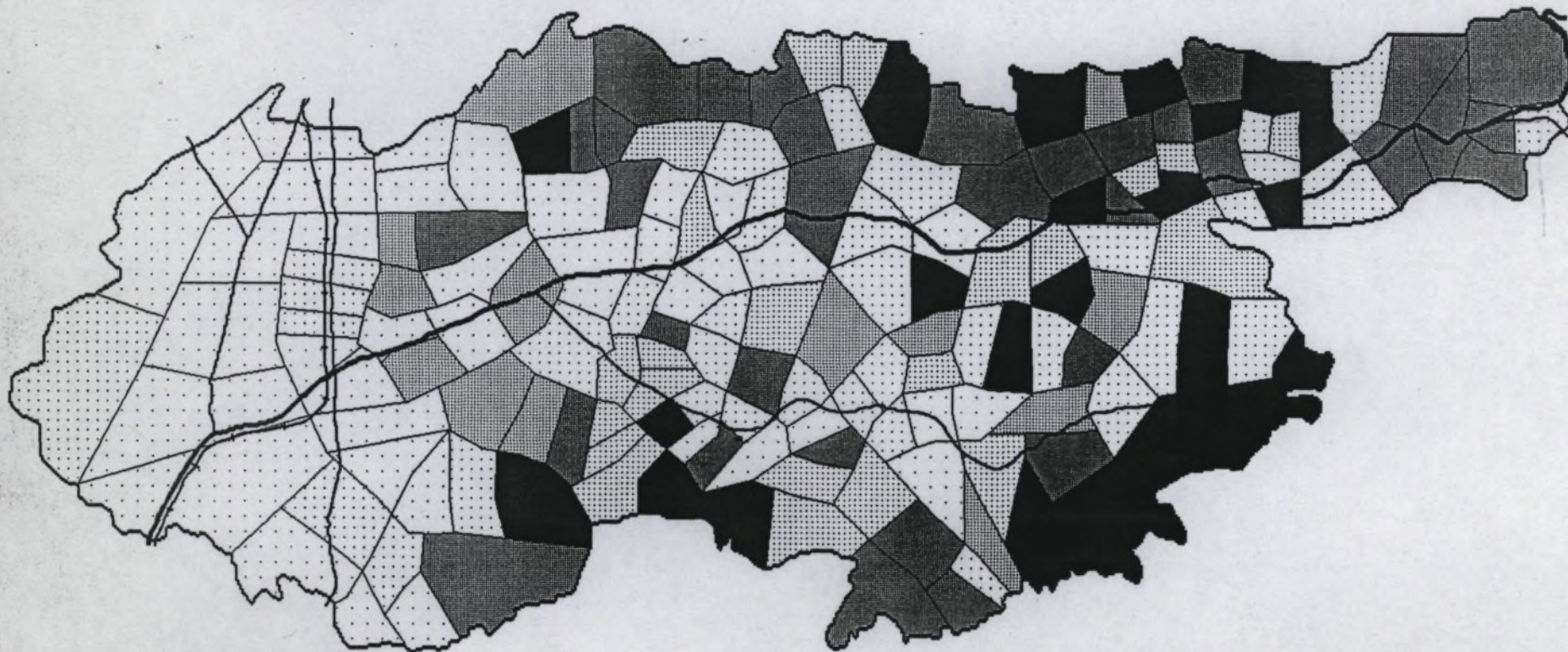
Že sama tabela nas vodi do zaključka, da sta gibanje prebivalstva in pa dostopnost do delovnih mest povezani. Med naselji najbolj pozitivnega tipa I s stalno rastjo v povojnem obdobju je največ najboljše dostopnih naselij in obratno v tip VI ki pomeni







manjšanje naselja v vsem povojnem obdobju, je uvrščenih največ slabo dostopnih naselij. Kako izgleda prostorska razporeditev naselij po omenjenih šestih tipih smo prikazali na sliki: Naselja občine Domžale glede na gibanje števila prebivalstva med popisi prebivalstva 1953, 1961, 1971, 1981. Tudi tu lahko vidimo, da je proces pomestenja podeželja zajel najprej ravninski del občine, hkrati, pa se je v nekoliko manj intenzivni obliki širil tudi po dolinah ob glavnih prometnicah.

Kot ilustracijo tej ugotovitvi naj navedemo še to, da je bilo razmerje med naselji, ki so po številu prebivalstva napredovala in tistimi, ki so nazadovala pri 32 naseljih na kamniško-bistriški ravnini v obdobju 1953-1961 30:2 v dobro prvih, v obdobju 1961-1971 27:5 in v zadnjem obdobju 1971-1981 26:6. Vendar je v tem zadnjem obdobju pri treh naseljih šel padec števila prebivalstva na račun spreminjanja meja med naselji. Pri dolinskih naseljih (ob magistralni in regionalni cesti) se je to razmerje v povojnem obdobju močno prevesilo v prid rastočih naselij. V obdobju 1953-1961 je bilo razmerje še 12:15, v obdobju 1961-1971 15:12 in v obdobju 1971-1981 že 19: 8. Tudi pri hribovskih naseljih se razmerje po vojni vse bolj nagiba v prid rastočih naselij, vendar je še vedno več takih, kjer število prebivalcev pada. Razmerje med rastočimi in nazadujočimi naselji je bilo v prvem obdobju 40:67, v drugem 45: 62 in v zadnjem 50:57. Takšni podatki nam seveda nakazujejo precej počasnejše in manj intenzivno preobražanje naselij v hribih pod vplivom urbanizacije, vendar nam ne dovoljuje, da bi govorili o območju, kjer ta proces še ni prisoten.





NASELJA OBČINE DOMŽALE GLEDE NA GIBANJE ŠTEVILA PREBIVALSTVA MED POPISI  
1953, 1961, 1971 IN 1981

THE SETTLEMENTS OF THE DOMŽALE COMMUNE ACCORDING TO THE POPULATION FLUCTUATIONS  
BETWEEN THE CENSUSES OF 1953, 1961, 1971 AND 1981



-  rast števila prebivalstva v vseh treh obdobjih
-  rast števila prebivalstva po obdobjih nihanja
-  rast števila prebivalstva po dveh obdobjih padanja
-  padanje števila prebivalstva po dveh obdobjih rasti
-  padanje števila prebivalstva po obdobjih nihanja
-  padanje števila prebivalstva v vseh treh obdobjih

- population increase during all three periods of time*
- population increase following periods of fluctuation*
- population increase following two periods of decline*
- population decrease following two periods of growth*
- population decrease following periods of fluctuation*
- population decrease during all three periods of time*

-  magistralna cesta *main highway*
-  regionalna cesta *regional road*
-  železniška proga *railway line*
-  razmejitev ozemlja med naselji  
*the borders of the settlements*

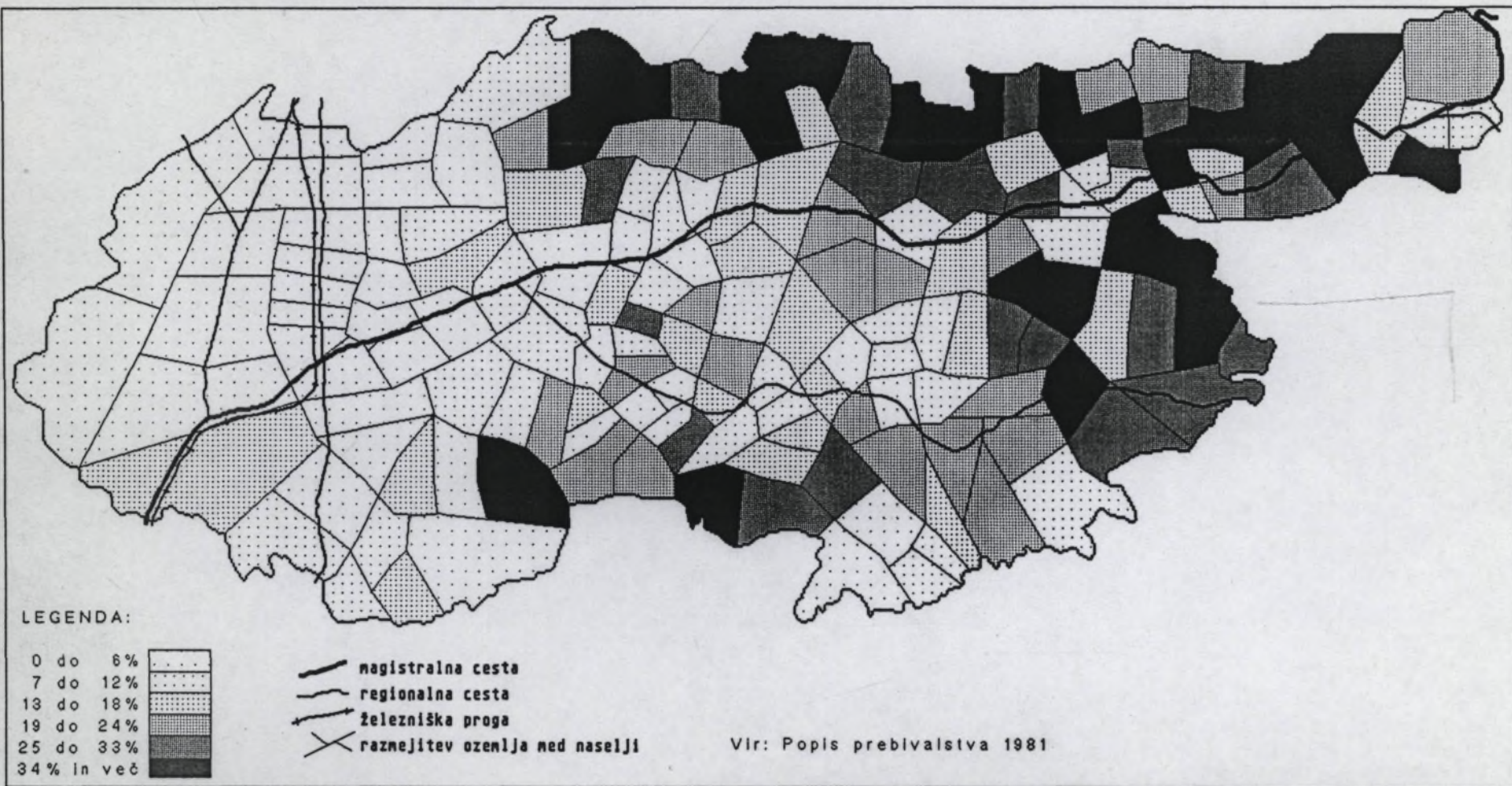
Vir: Popisi prebivalstva 1953, 1961, 1971 in 1981

Sources: The population censuses of 1953, 1961, 1971 and 1981

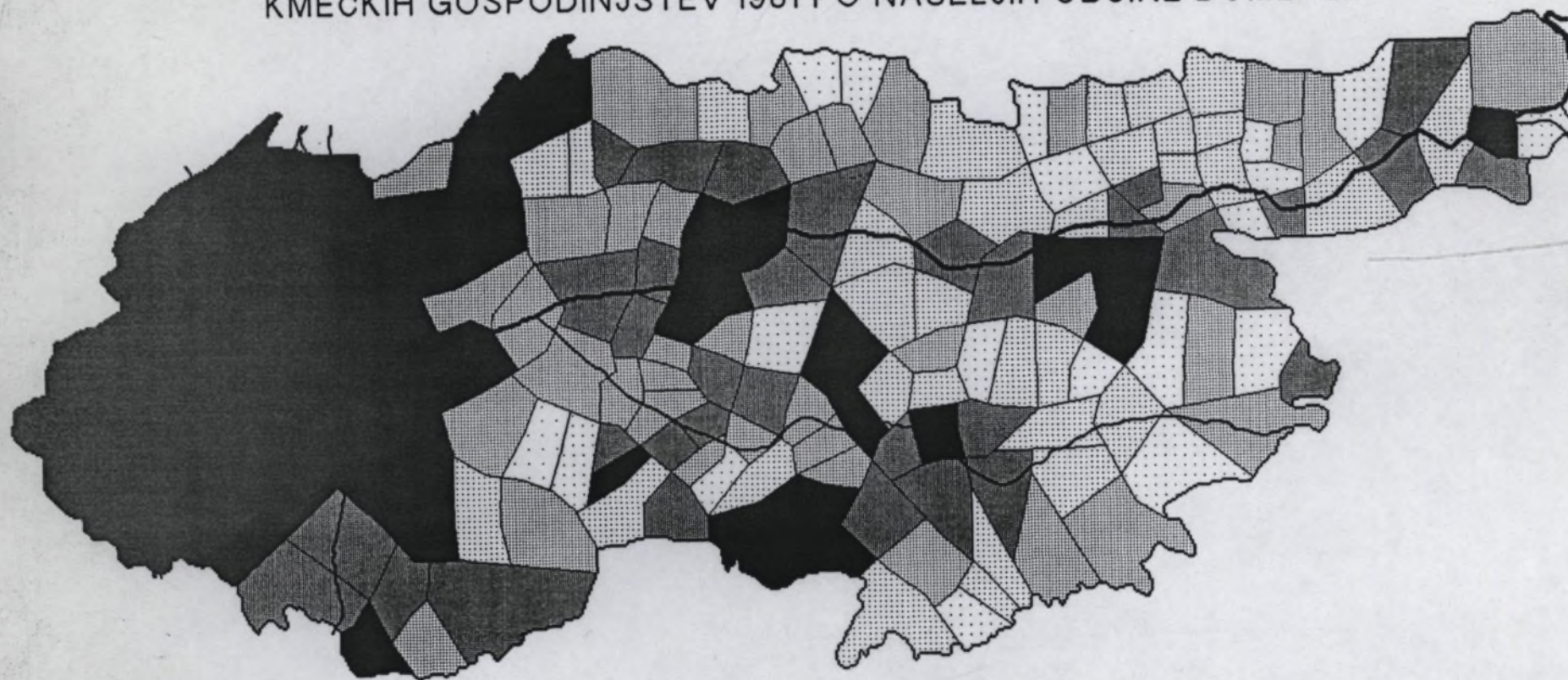
Zanimiv je tudi delež kmečkega prebivalstva leta 1981. (Glej sliko: Delež kmečkega od vsega prebivalstva leta 1981 po naseljih občine Domžale.) Predvsem severovzhodno in južno hribovito obrobje občine je še precej kmečko, saj so razmeroma pogosta naselja z več kot tretjino kmečkega prebivalstva. Nasprotno pa je na zahodnem ravninskem delu večina naselij imela manj kot 6% kmečkega prebivalstva. Seveda pa so tudi v vzhodnem delu neredka naselja z majhnim deležem kmečkega prebivalstva. Predvsem so to lokalna središča v obeh glavnih dolinah in pa nekatera manjša naselja v hribih, kjer zaradi majhnega števila prebivalcev prihajajo do izraza slučajni vplivi.

Za stopnjo urbaniziranosti pa je bolj, kot delež kmečkega prebivalstva, ki v naših razmerah ne kaže dejanske stopnje deagrarnizacije, pomembno to, koliko je v naselju še kmečkih domov. Približno oceno tega števila smo dobili s primerjavo števila kmečkih gospodinjstev leta 1981 in številom hiš v naselju istega leta. (Glej sliko: Povprečna relativna razlika med številom hiš 1981 in številom kmečkih gospodinjstev 1981 po naseljih občine Domžale.) Tudi tu je opaziti podobne težnje kot pri vseh do sedaj opisanih slikah. Morda je opaziti le za spoznanje ostrejšo polarizacijo med ravninskim in hribovitim delom občine. Poizkusili smo priti tudi do nekoliko bolj sintetičnega kazalca prostorskih sprememb v smislu urbanizacije, ki bi zajemal nekaj pomembnejših variabel povezanih v skupen koeficient. Ta koeficient smo imenovali Koeficient intenzivnosti prostorskih sprememb. V njem je zajeto gibanje števila prebivalstva in hiš v določenem obdobju, deleža zaposlenih od aktivnih

# DELEZ KMEČKEGA OD VSEGA PREBIVALSTVA LETA 1981 PO NASELJIH OBCINE DOMZALE

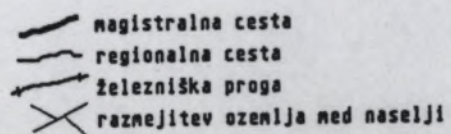
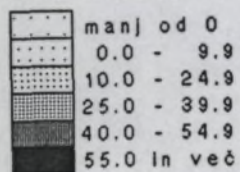


POVPREČNA RELATIVNA RAZLIKA MED ŠTEVILOM HIŠ 1981 IN ŠTEVILOM  
KMEČKIH GOSPODINJSTEV 1981 PO NASELJIH OBČINE DOMŽALE



**Legenda:**

Povprečna relativna razlika v %:



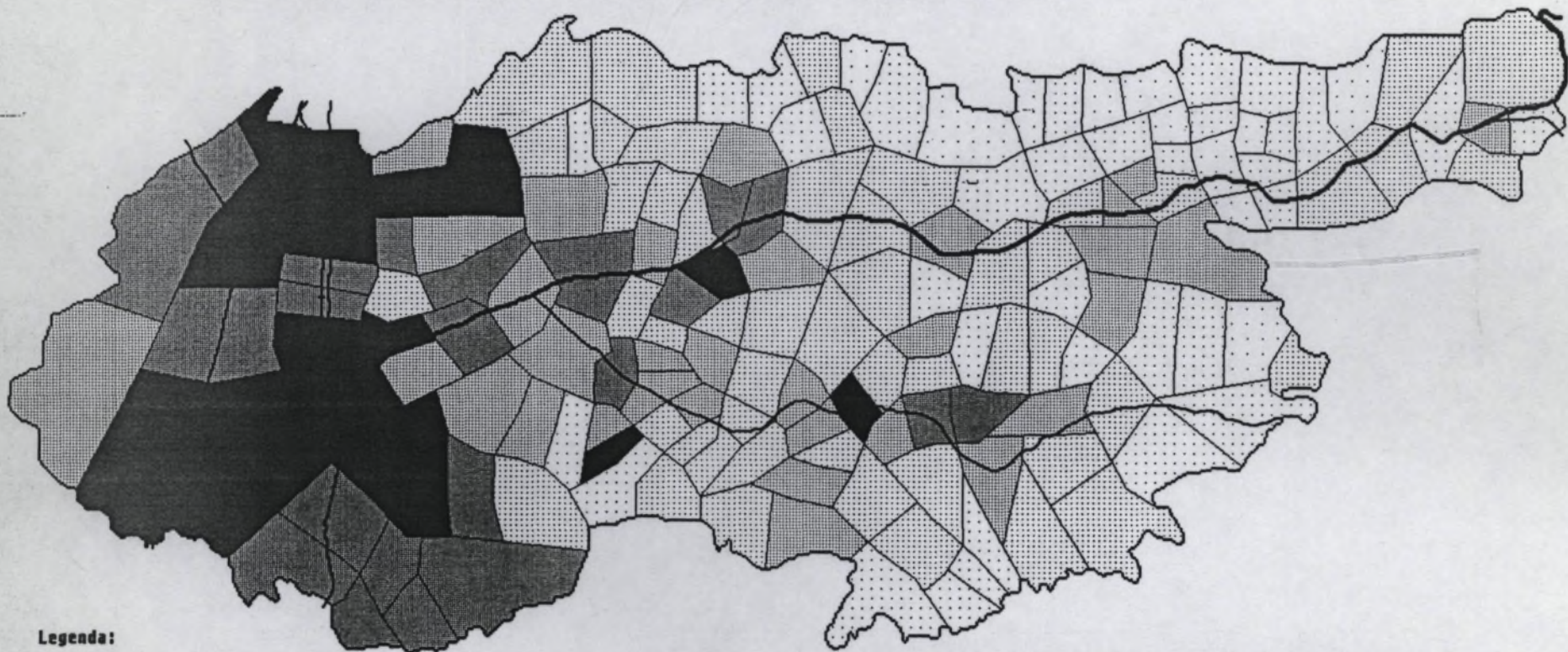
Vir: Popis 1981, Register osnovnih teritorialnih enot (ROTE)

prebivalcev in dnevnih migrantov od vseh zaposlenih prebivalcev, relativno velikost povprečne oddaljenosti dnevnih migrantov od delovnih mest glede na povprečje za celo občino in oceno deleža nekmečkih hiš. Obrazec za izračunavanje koeficienta in njegovo vrednost za posamezna naselja smo prikazali na sliki: Intenzivnost prostorskih sprememb pod vplivom urbanizacije med leti 1961 in 1981 v naseljih občine Domžale. Iz slike lahko razberemo, da je dejansko proces urbanizacije v obdobju 1961 do 1981 najbolj preobrazil ravninski del občine na zahodu, da pa se ta proces vse bolj širi tudi na lokalna središča v obeh glavnih dolinah in na njim bližja in dostopnejša naselja.

Na ravnini so se s širjenjem industrializacije prej podeželska naselja preoblikovala v mestna tako, da danes lahko govorimo praktično o nekakšni majhni aglomeraciji mestnih naselij na kamniško-bistriški ravnini h katerim lahko prištevamo tudi tista, ki jih uradna statistika mednje ne prišteva vendar so praktično po vseh kazalcih že izenačena z njimi. Ta aglomeracija se vleče od mestnih meja Ljubljane preko Domžal in Mengša in se končuje na severu v Kamniški občini. Ob cestah in železniški progi so se naselja med seboj že praktično zrasla in le še nekatera so med seboj ločena z manjšimi presledki neposeljenega prostora. V zadnjem obdobju se hitra rast s priseljevanjem prebivalstva in komunalnim urejanjem naselij vse bolj premika proti vzhodu in po glavnih dveh dolinah (Črni graben in Moravska dolina). S tem se odpirajo intenzivnejšemu procesu preoblikovanja tudi naselja v hribih, ki jih je val pozidave s



# INTENZIVNOST PROSTORSKIH SPREMENB POD VPLIVOM URBANIZACIJE MED LETI 1961 IN 1981 V NASELJIH OBČINE DOMŽALE



Legenda:

- magistralna cesta
- regionalna cesta
- železniška proga
- razmejitev ozemlja med naselji

"Koficient intenzivnosti prostorskih spremenb"

0.600 - 0.699	
0.700 - 0.799	
0.800 - 0.899	
0.900 - 0.999	
1.000 - 1.099	
1.100 in več	

$$"KIPS"_{i1} = \sqrt[5]{\left( \frac{P_{i,t} \cdot H_{i,t} \cdot Z_i^2 \cdot \overline{SMD}}{P_{i,t-1} \cdot H_{i,t-1} \cdot A_i \cdot D_i \cdot SMD_i} + \left( 1 - \frac{K_i}{H_{i,t}} \right) \right) / 2}$$

"KIPS"<sub>i1</sub>

$P_{i,t}$   $P_{i,t-1}$

$H_{i,t}$   $H_{i,t-1}$

$Z_i$

$A_i$

$D_i$

$\overline{SMD}$

$SMD_i$

$K_i$

"Koficient intenzivnosti prostorskih spremenb"

za naselje i v času od t-1 do t

$P_{i,t}$  Število prebivalstva v naselju i ob času t

$H_{i,t}$  Število hiš v naselju i ob času t

$Z_i$  Število zaposlenih prebivalcev naselja i

$A_i$  Število aktivnih prebivalcev naselja i

$D_i$  Število dnevnih migrantov v naselju i

$\overline{SMD}$  Povprečna oddaljenost dnevnih migrantov celotnega območja od krajev zaposlitve

$SMD_i$  Povprečna oddaljenost dnevnih migrantov naselja i od krajev zaposlitve

$K_i$  Število gospodinjstev s kmečkim gospodarstvom

počitniškimi hišicami že vsaj oplaknil, nekatera pa celo povsem preplavil. Tudi dvojna zaposlitev (doma na kmetiji in npr. v tovarni), ki je med dnevnimi migranti iz teh naselij zelo pogosta je prispevala k temu, da se tudi ta naselja spreminjajo. Zrasla so nova gospodarska poslopja, kmetije pa so se mehanizirale. Zato takega praznjenja in propadanja naselij kot v nekaterih nerazvitih območjih Slovenije tudi v najslabše dostopnih predelih domžalske občine ni. Tako ogled terena kot sicer skromni kazalci, ki smo jih uporabili nam pokažejo, da razlike med vzhodnim ravninskim industrializiranim in v dobršni meri urbaniziranim delom domžalske občine niso tako velike kot se zdi na prvi pogled. To pa ne pomeni nič drugega kot to da je proces urbanizacije v večji ali manjši meri segel vse do meja gravitacijskega območje mesta Ljubljane in preko načina življenja, ki ga je prebivalcem prinesel tudi vse bolj prispeva k spreminjanju naselij in pokrajine v kateri se odvija.