

X/8,62

IGU INŠTITUT ZA GEOGRAFIJO UNIVERZE
EDVARDA KARDELJA V LJUBLJANI

MATERIALNA INFRASTRUKTURA IN REGIONALNI RAZVOJ V SR SLOVENIJI

III.faza raziskovalne naloge

Andrej Černe

Ljubljana, november 1982

X

K A Z A L O

Stran

INŠTITUT ZA GEOGRAFIJO UNIVERZE EDVARDA KARDELJA V LJUBLJANI,
Trg francoske revolucije 7

1. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	2
2. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	7
3. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	21
4. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	29
5. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	32
6. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	39
7. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	42
8. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	43
9. TEMELJNE INFRASTRUKTURNE OBRAMBE, OBJEKTOV IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	44

Naročnik: RAZISKOVALNA SKUPNOST SR SLOVENIJE

Nosilec:
Andrej Černe

v.d.direktor:
Ivo Piry
Ivo Piry

Ljubljana, november 1982



K A Z A L O

Stran

1. NEKATERI KAZALCI PROSTORSKEGA RAZVOJA INFRASTRUKTURNEGA OMREŽJA, OBJEKTOV IN NAPRAV.....	2
2. INFRASTRUKTURNO OMREŽJE, OBJEKTI IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI	7
3. POTROŠNA SREDIŠČA INFRASTRUKTURNIH PROIZVODOV IN STORITEV V SR SLOVENIJI	21
4. POTEK INFRASTRUKTURNEGA OMREŽJA V SR SLOVENIJI.....	29
5. INFRASTRUKTURA IN REGIONALNI RAZVOJ V SR SLOVENIJI	33
6. ZAKLJUČEK	39
7. LITERATURA IN VIRI	42
8. SEZNAM KART	43
9. SEZNAM TABEL	44

UVOD

Prvi del raziskovalne naloge: Materialna infrastruktura in regionalni razvoj v SR Sloveniji je prikazal nekatera osnovna splošna teoretska in metodološka spoznanja o položaju, pomenu in vlogi materialne infrastrukture v regionalnem razvoju.

V drugem delu smo prikazali osnovne značilnosti razvoja posameznih infrastrukturnih dejavnosti ter njih relativni položaj in pomen v gospodarskem razvoju SR Slovenije.

Tretji zaključni del pa prikazuje osnovne značilnosti prostorske razporeditve infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav v SR Sloveniji med leti 1960 do 1980.

Na tej osnovi je bil opredeljen tudi osnovni odnos med materialno infrastrukturo in nekaterimi posameznimi elementi regionalnega razvoja, ki je vplival na oblikovanje regionalnih razvojnih značilnosti v SR Sloveniji v zadnjih dvajsetih letih.

Een izmed osnovnih ciljev prostorskega vidika proučevanja razvoja infrastrukturnega omrežja je vsekakor tudi opredeljevanje razvoja strukture in funkcije infrastrukturnega omrežja v odnosu do osnovnih naravnih in družbenih dejavnikov in elementov (naravni viri, funkcije in velikosti naselij itd.) v pokrajini ter do prostorske razporeditve posameznih dejavnosti, različnih načinov izrabe površin, funkcij posameznih območij

² Pri analizi prostorskega razvoja nekaterih elementov infrastrukturnega omrežja smo zaradi nadaljnjih potreb ločevali infrastrukturo omrežja od infrastrukturnih objektov in naprav.

NEKATERI KAZALCI PROSTORSKEGA RAZVOJA INFRASTRUKTURNEGA OMREŽJA,
OBJEKTOV IN NAPRAV

Celovit prikaz prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij ostaja eden od osnovnih nerešenih metodoloških problemov. Večina poizkusov celovitejših analiz je razpadlo na ločeno prikazovanje razvoja posameznih infrastrukturnih področij. Tako obstajajo številne izredno celovite parcialne (sektorske) študije in analize regionalnega razvoja posameznih infrastrukturnih področij: prometa, energetike, komunikacijskih sistemov itd. Vendar pa žal vsaka za sebe rešuje teoretska, metodološka in vsebinska vprašanja, tako, da ostaja osnovna lastnost infrastrukturnih omrežij enotnost in celovitost infrastrukturnega sistema razbita na posamezna infrastrukturna področja. Ob tem so nastali tudi številni kriteriji, merila in kazalci prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij, ki pa kažejo na izredno heterogenost svojstvenih značilnosti različnih infrastrukturnih omrežij.

Drugi problem s katerim smo se srečali v tem delu naloge je bil problem opredeljevanja prostorskega vidika razvoja infrastrukturnih omrežij. Gre za dve osnovni vprašanji: prvič, kaj pojmovati pod pojmom prostorski vidik razvoja infrastrukturnega omrežja in drugič, kako s tega vidika proučevati, analizirati razvoj infrastrukturnega omrežja.

Eden izmed osnovnih ciljev prostorskega vidika proučevanja razvoja infrastrukturnega omrežja je vsekakor tudi opredeljevanje razvoja strukture in funkcije infrastrukturnega omrežja v odnosu do osnovnih naravnih in družbenih dejavnikov in elementov (naravni viri, funkcije in velikosti naselij itd.) v pokrajini ter do prostorske razporeditve posameznih dejavnosti, različnih načinov izrabe površin, funkcij posameznih območij

^x Pri analizi prostorskega razvoja nekaterih elementov infrastrukturnega omrežja smo zaradi nadaljnjih potreb ločevali infrastrukturo omrežja od infrastrukturnih objektov in naprav.

prebivalstva itd. Gre za spoznavanje osnovnih razvojnih značilnosti infrastrukturnega omrežja glede na organizacijo dejavnosti v prostoru in glede na načine izrabe prostora. Edino tako zasnovana analiza razvoja infrastrukturnega omrežja lahko predstavlja osnovo za nadaljnje proučevanje in opredeljevanje odnosov med razvojem infrastrukturnega omrežja in regionalnim razvojem. Tak način proučevanja medsebojnih odnosov med strukturo in funkcijo infrastrukturnega omrežja in strukturo in funkcijo posameznih območij, pokrajin, večjih regionalnih enot predstavlja osnovno izhodišče za opredeljevanje različnih možnih vplivov in njihovih posledic v nadaljnjem regionalnem razvoju.

Dejanske možnosti za tak način proučevanja prostorskega razvoja infrastrukturnega omrežja pa so izredno skromne, tako v teoretsko-metodološkem smislu, kot v praktičnem pogledu. Predhodne omenjene slabosti - nevarnost zapadanja v ločeno, parcialno prikazovanje strukturnih in funkcijskih značilnosti posameznih infrastrukturnih omrežij, so ena od osnovnih nevarnosti celovite analize, posebno še pri analizi izredno raznolikih infrastrukturnih omrežij, njihovih različnih tehničnih, ekonomskih in funkcijskih značilnosti. Seveda pa s tem ne zanikamo različnih vrednosti in prispevkov, ki v končni fazi pripomorejo pri pojasnjevanju številnih možnih odnosov med infrastrukturo in regionalnim razvojem.

Ne nazadje izhaja ta naša nemoč pri proučevanju prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij v celoti tudi zaradi neustreznih meril in kazalcev, s katerimi poizkušamo pojasnjevati, ocenjevati in vrednotiti osnovne poteze in značilnosti razvoja infrastrukturnega omrežja. Kazalci in merila, s katerimi običajno prikazujemo posamezne elemente prostorskega razvoja v okviru posameznih infrastrukturnih omrežij, so za "skupno" analizo infrastrukturnih omrežij kot celoto, oziroma infrastrukturnih omrežij kot enotnega sistema, manj primerna.

Najpogosteje uporabljamo pri analizi razvoja infrastrukturnih omrežij naslednjih pet osnovnih skupin kazalcev in meril:

- kazalce, ki prikazujejo prostorski obseg, razporeditev, potek in položaj infrastrukturnega omrežja (površina, dolžina, različne gostote itd.);
- kazalci, s katerimi opredeljujemo kakovost, zmogljivost in kategorije infrastrukturnih omrežij (velikost, moč, propustnost, število, kategorizacija itd.);
- kazalci, ki se nanašajo na stopnjo izkoriščenosti, oziroma stopnjo izrabe infrastrukturnih omrežij (različne frekvence, različni koeficienti izkoriščenosti itd.);
- kazalci, ki nam prikazujejo količino in obseg porabe, oziroma potrošnje infrastrukturnih proizvodov in storitev (poraba energije, vode, število odjemalcev, obseg prometa itd.);
- kazalci, kikiimajo sintetični značaj (različni koeficienti in normativi).

Uporabnost teh kazalcev je za celovito analizo razvojnih značilnosti, v enoten sistem povezanega infrastrukturnega omrežja, seveda zelo omejena. S posameznimi kazalci sicer lahko nazorno prikazujemo npr.: prostorsko širjenje, izgrajevanje in povečevanje prostorskega obsega, dolžine, gostote in površin infrastrukturnega omrežja. Vendar pa predstavljajo dolžina, gostota in površina cestnega ali železniškega, rečnega ali kanalskega omrežja popolnoma drugačno vrednost in pomen, kot pa dolžina, gostota in površina električnega, plinovodnega, telefonskega ali vodovodnega omrežja na nekem območju. Pogostoma celo srečujemo, da se ti kazalci dokaj enostransko uporabljajo in predstavljajo v tem smislu, da so območja, ki imajo razvito gostoto infrastrukturno omrežje že tudi območja, ki so relativno višje razvita, v primerjavi s tistimi območji, kjer je gostota infrastrukturnega omrežja manjša. To pravilo seveda ne velja v celoti, vedno in povsod, saj ne gre za enostaven avtomatizem.



Vprašanje je namreč, ali je velika dolžina, oziroma visoka gostota infrastrukturnega omrežja posledica funkcije nekega območja, ali je infrastrukturno omrežje namenjeno območjem, po katerem poteka, ali pa je gostota in dolžina infrastrukturnega omrežja nekega območja zgolj posledica intenzivnejših medsebojnih zvez med drugimi območji ali centri itd. Gre za to, ali je infrastrukturno omrežje generator razvoja nekega območja ali pa ima samo povezovalno funkcijo.

Podobna previdnost pri uporabi kazalcev za prikazovanje prostorskega razvoja infrastrukturnega omrežja je potrebna tudi pri kazalcih v obsegu površin, ki so izkoriščene za infrastrukturno omrežje. Površine, ki so namenjene infrastrukturnim omrežjem, se vedno bolj povečujejo. Vendar pa obstajajo velike razlike med temi površinami tako glede obsega samih površin, po katerih potekajo infrastrukturna omrežja, varovalnih območjih, kvaliteti zemljišč, kakor tudi glede možnosti in načinov izkoriščanja teh območij za druge namene. Površine, ki so izkoriščene za cestno in železniško omrežje so npr.: namenjene izključno samo za prometno dejavnost, površine po katerih, oziroma pod ali nad katerimi potekajo infrastrukturna omrežja, pa so lahko izkoriščena tudi za druge dejavnosti, seveda pod določenimi omejitvenimi pogoji.

Nejasnosti obstajajo tudi pri kazalcih, s katerimi merimo kakovost in zmogljivost infrastrukturnih omrežij, predvsem pri primerjavi in vrednotenju kazalcev različnih stopenj kakovosti in različnega obsega zmogljivosti itd. Kako ocenjevati in vrednotiti po kvaliteti različen obseg magistralnega, regionalnega in lokalnega cestnega omrežja ter daljnovidnega omrežja 380 kV, 220 kV, 110 kV, 35 kV napetosti, ali magistralnega in lokalnega plinovoda ter magistralnega in lokalnega vodovoda itd. Tu seveda ne gre za vprašanje o možnosti medsebojnega primerjanja in vrednotenja na osnovi različnih kakovosti in zmogljivosti infrastrukturnega omrežja, marveč za vprašanja pomena, funkcije in različnih možnih vplivov magistralne ceste, plinovoda, vodovoda,

Pri prikazovanju prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij

380 kV daljnovoda, v primerjavi z lokalno cesto, lokalnim plinovodom in vodovodom ter 35 kV elektrovodom itd.

strukture in funkcije posameznih infrastrukturnih omrežij. Na

Zadnji, tretji problem, ki ga tu posebej omenjamo, ni nič manj pomemben. Nanaša se na možnost in upravičenost prostorske analize in interpretacije kazalcev prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij z vidika različnih prostorskih enot: pokrajin, regij, območij, družbenopolitičnih skupnosti itd. Vodnih poti, vodotokov, elektroenergetskega, plinovodnega, cestnega, železniškega, ptt omrežja enostavno ne moremo zapisati v različne prostorske meje, enote. Še posebej pa to velja v naših slovenskih razmerah. To pomeni razbijanje tehnološke in funkcijske enotnosti vodotoka, železniške proge, ceste, elektro in plinovoda, PTT voda itd., katerih optimalno funkcionalno izkoriščanje energije ni mogoče brez usklajevanja z funkcionalnim izkoriščanjem vseh ostalih delov infrastrukturnega omrežja. Zato je kakršnokoli "umetno" zapiranje infrastrukturnih omrežij v meje posameznih prostorskih enot neutemeljeno, tako zaradi družbeno-ekonomskih in tehničnih, kot zaradi pravnih in obrambnih razlogov. Proučevanje infrastrukturnega omrežja v posameznih prostorskih enotah predstavlja lahko zgolj le delovni pripomoček pri celovitejši analizi strukture in funkcije infrastrukturnih omrežij.

- Železniške postaje

Vse te težave in problemi, poleg ostalih, ki jih tukaj nismo nakazali, vodijo več ali manj v "sektorsko" prikazovanje razvoja posameznih infrastrukturnih omrežij, otežujejo pa celovito analizo prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij.

Ker ni bil namen tega dela prikaz celovitega pristopa pri proučevanju prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav, smo poizkušali opozoriti samo na nekateri izmed številnih načelnih in konkretnih problemov in težav.

dustrijski kraj), na drugi strani pa na podatke, katerih vrednost se nanaša na celotno prostorsko enoto (občino): število osebnih avtomobilov, število telefonskih naročnikov itd.

INFRASTRUKTURNO OMREŽJE, OBJEKTI IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI

Pri prikazovanju prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij smo se poizkušali na eni strani zavestno izogniti omenjenim težavam, predvsem pa golemu analiziranju nekaterih kazalcev strukture in funkcij posameznih infrastrukturnih omrežij. Na drugi strani pa smo poizkušali zasnovati tako analizo prostorskega razvoja infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav, ki bo istočasno tudi osnova za nadaljnjo analizo medsebojnih odnosov med razvojem infrastrukturnih omrežij in regionalnim razvojem v SR Sloveniji. Pri tem smo upoštevali samo nekatere elemente infrastrukturnega omrežja in tudi samo nekatere elemente regionalnega razvoja. Z drugimi besedami povedano, analiza prostorskega razvoja infrastrukturnega omrežja na osnovi analize posameznih elementov tega omrežja, nam je predstavljala osnovno izhodišče za opredeljevanje vplivov infrastrukturnih omrežij na regionalni razvoj v SR Sloveniji. Zato smo poizkušali prikazati prostorski razvoj^x posameznih infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav v SR Sloveniji predvsem na osnovi naslednjih analiz:

1. prostorske razporeditve posameznih infrastrukturnih objektov in naprav, ki so namenjeni "proizvodnji", oziroma neposredni potrošnji, porabi infrastrukturnih proizvodov in storitev.

Pri tem smo upoštevali naslednje objekte in naprave:

- elektrarne (hidro, termo, jedrska, industrijsko);
- razdelilne transformatorske postaje (RTP), 380 kV, 220 kV in 110 kV;
- železniške postaje;
- bencinske črpalke, priključke avtocest in križišča magistralnih in regionalnih cest^{xx}

^xPojem prostorskega razvoja smo pri tej analizi, zaradi poenostavitve zožili zgolj na prostorsko spremembo nekaterih pojavnih oblik elementov infrastrukturnega omrežja, objektov in naprav v pokrajini, posameznih območij in manjših prostorskih enotah in se to le z vidika lokacije, oziroma prostorske razporeditve omenjenih elementov.

^{xx}Pri prostorski razporeditvi potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev smo bili navezani na eni strani na podatke, ki se nanašajo na lokacijo posameznih porabnikov (naselja, industrijski kraji), na drugi strani pa na podatke, katerih vrednost se nanaša na celotno prostorsko enoto (občino): število osebnih avtomobilov, število telefonskih naročnikov itd.

Analiza prostorske infrastrukturnega omrežja, objektov in naprav
na osnovi serije tematskih kart o prostorski raz-
poreditvi posameznih infrastrukturnih omrežij, ob-
jekto in naprav in storitev na osnovi dejanskih podatkov o prostorski
razporeditvi objektov in naprav in storitev (v primerjavi
med letoma 1950. in 1980. letoma, ko smo na analizo
objektov in naprav ter potrošnih središč
in storitev uporabljali kot osnove
Slovanije, pa smo pri analizi poteka

- letališča;
- pristanišče;
- avtomatske telefonske centrale (ATC) tranzitna, glavne, vozliščne, končne;
- plinske redukcijske postaje;
- črpališča in zajetja;

2. prostorsko razporeditev glavnih potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev

Zaradi pomanjkanja ustreznih statističnih in drugih virov podatkov o prostorski razporejenosti (lokaciji) potrošnih središč oziroma porabnikov posameznih infrastrukturnih proizvodov in storitev smo poizkušali opredeljevati prostorsko razporejenost porabnikov na osnovi:

- prostorske razporeditve tistih središč za katera smo lahko določili dejansko porabo;
- prostorsko razporeditev industrijskih krajev;
- prostorsko razporeditev naselij (mest, občinskih središč, naselij zveč kot 500 preb.);

3. - prostorskega poteka infrastrukturnega omrežja med prostorsko razporeditvijo posameznih infrastrukturnih objektov in naprav v odnosu do prostorske razporeditve potrošnih središč, lokacijo porabnikov infrastrukturnih proizvodov in storitev. Analiza je bila zasnovana na osnovi poteka naslednjih infrastrukturnih omrežij:

- elektroenergetskega omrežja: 380 kV, 220 kV, 110 kV;
- železniškega omrežja: glavne in stranske železniške proge;
- cestnega omrežja: avtoceste, magistralne in regionalne ceste;
- plinovodnega omrežja: magistralni in primarni plinovod.



Analizo razvoja infrastrukturnega omrežja, objektov in naprav smo zasnovali na osnovi serije tematskih kart o prostorski razporeditvi (lokaciji) posameznih infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav, ter na osnovi dejanskih podatkov o prostorski razporeditvi omrežij, objektov in naprav in sicer v primerjavi med stanji za leto 1960 in 1980. Medtem, ko smo za analizo prostorske razporeditve objektov in naprav ter potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev uporabljali kot osnove prostorske enote, občine SR Slovenije, pa smo pri analizi poteka infrastrukturnega omrežja, zaradi že omenjenih razlogov upoštevali le posamezne tematske karte poteka infrastrukturnega omrežja za območje celotne SR Slovenije.

linjskih, redukcijskih postaj, ter na področju vodovodnega omrežja: 10 črpališč, 18 zajetij in 40 desajetih izvirov.

Prostorske razporeditve infrastrukturnih objektov in naprav je bila dokaj neenakomerna, saj je bilo na območju 23-iz slovenskih občin^{XX} skoncentriranih več kot dobra polovica (62,1%) vseh infrastrukturnih objektov, oziroma na območju šestih občin: Kranj, Maribor, Nova Gorica, Novo mesto, Ptuj in Sežana, več kot 22%. V teh šestih občinah je bilo v letu 1980 absolutno število infrastrukturnih objektov in naprav največje v občini Maribor 71, Novi Gorici 54, Sežani 48, Kranju 38, Novem mestu 37, Ptuj 36. Znotraj omenjenih občin pa je bila osnovna značilnost razporeditve infrastrukturnih objektov in naprav v tem, da je bila dobra polovica infrastrukturnih objektov in naprav razporejena na območju vzdolž štirih krakov slovenskega prometnega križa. V letu 1980 je bilo na območju vzdolž celotnega območja slovenskega prometnega križa razporejenih 51,3% vseh infrastrukturnih objektov in naprav v SR Sloveniji. V tem času so

^XUpoštevali smo le nekatere posamezne kategorije že omenjenih infrastrukturnih objektov in naprav.

^{XX}Pri križiščih med registeralnimi cestami smo upoštevali tudi križišča na avtocesti.

^{XXX}Ajdovščina, Celje, Jesenice, Kranj, Koper, Krško, Lj. Biška, Lj. - Vič - Rusnjak, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Ptuj, Sežana, Slovenj Gradec, Št. Marjica, Škofja Loka, Šmarje pri Kopljah, Tolmin, Trzin, Velika, Zalec.

V letu 1980 je bilo v SR Sloveniji 1.115 infrastrukturnih objektov in naprav^x in sicer na področju energetskega omrežja: 39 javnih elektrarn, 36 industrijskih elektrarn, 47 razdelilnih transformatorskih postaj 110 kV, 3 razdelilne transformatorske postaje 220 kV in 3 razdelilne transformatorske postaje 380 kV, na področju železniškega omrežja: 201 železniško postajo, na področju cestnega omrežja: 31 križišč med magistralnimi cestami,^{xx} 91 križišč magistralnih z regionalnimi cestami in 252 bencinskih črpalk, na področju zračnega prometa: 15 letališč, na področju pomorskega prometa eno pristanišče, na področju PTT omrežja: 232 končnih avtomatskih telefonskih central (ATC), 45 vozliščnih ATC, 7 glavnih ATC in ena tranzitna ATC, na področju plinovodnega omrežja: 42 plinskih, redukcijskih postaj, ter na področju vodovodnega omrežja: 10 črpališč, 18 zajetij in 40 nezajetih izvirov.

Prostorska razporeditev infrastrukturnih objektov in naprav je bila dokaj neenakomerna, saj je bilo na območju 23-iz slovenskih občin^{xxx} skoncentriranih več kot dobra polovica (62,1%) vseh infrastrukturnih objektov, oziroma na območju šestih občin: Kranj, Maribor, Nova Gorica, Novo mesto, Ptuj in Sežana, več kot 22%. V teh šestih občinah je bilo v letu 1980 absolutno število infrastrukturnih objektov in naprav največje v občini Maribor 71, Novi Gorici 54, Sežani 48, Kranju 38, Novem mestu 37, Ptuj 36. Znotraj omenjenih občin pa je bila osnovna značilnost razporeditve infrastrukturnih objektov in naprav v tem, da je bila dobra polovica infrastrukturnih objektov in naprav razporejena na območju vzdolž štirih krakov slovenskega prometnega križa. V letu 1980 je bilo na območju vzdolž celotnega območja slovenskega prometnega križa razporejenih 51,3% vseh infrastrukturnih objektov in naprav v SR Sloveniji. V tem pasu so

^xUpoštevali smo le nekatere posamezne kategorije že omenjenih infrastrukturnih objektov in naprav

^{xx}Pri križiščih med magistralnimi cestami smo upoštevali tudi priključke na avtocesti.

^{xxx}Ajdovščina, Celje, Jesenice, Kranj, Koper, Krško, Lj.Šiška, Lj.-Vič-Rudnik, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Ptuj, Radovljica, Sežana, Sl.Bistrica, Škofja Loka, Šmarje pri Jelšah, Trebnje, Tolmin, Velenje, Žalec.

NEKATERI INFRASTRUKTURNI OBJEKTI IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI 1980

Število infrastrukturnih objektov in naprav

Občine SR Slovenije	Javne elek.	Ind. elek.	Razd. transf.p.	Žel. post.	Leta-lišča	Prista-nišča	Bencin-črpalke	Križišča				Plin.red. postaje	Črpalnišča in zajetja					
								M/M	M/R	K	V G T		Č	Z	N			
Ajdovščina	1	1	1		1		8	2	5	1	1	1	1					
Brežice		1	1	6	2	1	5	1	4	1								
Celje		1	4	1	2	2	19	1	2	4	1	1	1					
Cerknica		2		1	1		21	1	3	1			1	2				
Črnomelj		1	1	4	4		4	1	4	5	4	1		1				
Domžale		1	1				5	4	4	1		1	1					
Dravograd	39	33	47	3	3	20	12	15	1	25	1	31	9	12	1	7	1	1
G.Radgona			1				3		1	3	1			1				
Grosuplje			1		9		2		3	5	1							1
Hrastnik					1		1			1		1						
Idrija		1					3			3	1							1
Il.Bistrica			1		2		2		4	4	1							1
Izola							1			1								
Jesenice	3	1	1		6		7		1	4	3	1	1					1
Kamnik		3					2			2	1		1					3
Kočevje			1				3		2	3	1							3
Koper					1		1	1	7	1	3	7	1					1
Kranj	5	2	4		1	1	10		1	3	8	1	1					1
Krško	3	1	2		3		2		1	1	5	1						1
Laško		1	1		4		1		2	3								
Lenart							1		1	1								
Lendava			1		1		4		1	3	3	1	1					1
Litija			1		5		1			1	1		1					
Lj.-Bežigrad			1	1			7		1	1								
Lj.-Center			1		1		6		1		1							
Lj.-Moste-P.	1	2			4		2											
Lj.-Šiška	2	2	1	1	4		9		1	1	1		2					
Lj.-Vič-R.					5		9		1	2	8		1					1
Ljutomer			1		3		2			2	1		2					1
Logatec			1		1		3		1	2	3		1					
Maribor	2	4	5	1	15	2	13		4	5	14	1	6					
Metlika					3		1		1	3	1							1
Mozirje							2			4	1							4
M.Sobota			1		2	1	5		2	11	1	1	1	1				1
N.gorica	4		2		11		16		1	13	1		4					1
Novo mesto	1	2	2		5	1	7		3	3	7	1						3
Ormož					9		1		1	5	1							
Piran						2	4		1	1	1							1
Postojna			1		5		7		2	3	5	1						1
Ptuj	2		2	1	6	1	4		1	4	9	1	2					3
Radlje ob D.	3	1	1		4		1		2	5	1							
Radovljica					8	1	5		1	4	1		1					5
Ravne na K.		4	2		3		4			3	1							1
Ribnica							1		1	3								1
Sevnica			1		8		2		2	2	1							
Sežana				1	12		16		3	3	11	2						
Sl.Gradec						1	3			2	1		1					1
Sl.Bistrica		1	1		3		4		3	3	4	1	1					2
Sl.Konjice			2		1	1	7		2	3	2	1	1					2

bili posebno izraziti: severovzhodni krak, kjer je bilo vzdolž štajerske magistrale razporejenih 175 objektov (16,0%), jugovzhodni krak vzdolž celotne dolenske magistrale, kjer je bilo razporejenih 138 objektov (12,4%) ter severozahodni krak, gorenjske magistrale, kjer je bilo razporejenih 137 infrastrukturnih objektov in naprav. V letu 1980 je bilo torej vzdolž teh treh krakov slovenskega prometnega križa razporejenih več kot 40% vseh infrastrukturnih objektov in naprav v SR Sloveniji. Vzdolž jugozahodnega dela prometnega križa, ob primorski magistrali pa je bilo razporejenih 122 objektov, ali 11% vseh infrastrukturnih objektov in naprav. Izven teh območij je bilo večje število infrastrukturnih objektov in naprav razporejenih še v Posočju, na območju občin Ajdovščina, Nova gorica in Tolmin, kjer so bili lo4 objekti (9,3%), ter na Sotelskem in Spodnjem Podravju v občinah Ptuj in Šmarje pri Jelšah, kjer je bilo 64 infrastrukturnih objektov in naprav (6,0%).^x

Območja, ki so imela v letu 1980 samo od 2-10 infrastrukturnih objektov in naprav predstavljajo med seboj dokaj ločene predele, tako, da ne moremo govoriti o skupnih značilnostih prostorske razporeditve. Izjemo predstavlja le območje Posavskega hribovja (občine Hrastnik, Litija, Trbovlje, Zagorje). Na splošno pa so imele najmanjše število infrastrukturnih objektov in naprav v SR Sloveniji v letu 1980 naslednje občine: Izola 2 objekta, Lenart 3, Hrastnik 4, Ribnica 6, ter Dravograd in Zagorje po sedem objektov.

Značilnosti prostorske razporeditve infrastrukturnih objektov in naprav je bilo v tesni zvezi z osnovnimi značilnostmi prostorske razporeditve števila in gostote prebivalstva v SR Sloveniji, deleža aktivnega prebivalstva, števila zaposlenih prebivalcev v primarnih, sekundarnih, terciarnih in kvartarnih dejavnostih, števila naselij, števila stanovanj in deleža mestnega prebivalstva. Soodvisnost med prostorsko razporeditvijo infrastrukturnih objektov in naprav in demografsko, zaposlitveno in poselitveno strukturo v SR Sloveniji se je odražala predvsem v naslednjem:

- območje triindvajsetih slovenskih občin, kjer je bilo leta 1980 razporejenih 62,1% vseh infrastrukturnih objektov in naprav je predstavljalo 57,2% (115.864 km²) površine SR Slovenije, oziroma 60,0% (525.002 ha) vseh kmetijskih površin v SR Sloveniji;

^xDejanska prostorska razporeditev-lokacija infrastrukturnih objektov in naprav je bila prikazana na posameznih tematskih kartah.

PROSTORSKA RAZPOREDITEV NEKATERIH DRUŽBENO-GEOGRAFSKIH ELEMENTOV V SR SLOVENIJI 1980 PO OBČINAH

Občine	Površina v km ²	Število prebivalcev x	Gostota prebivalcev v km ²	Števílo zaposlenih				Kvartar	Število naselij	Število naselij z več kot 500 preb.	Število mestnih prebivalcev x	Število stanovanj ^x
				Skupaj	Primar	Sekundar	Terciar					
Ajdovščina	352	22 581	64	7 169	122	5 153	914	818	61	9	5 566	6 463
Brežice	268	25 125	94	6 535	355	2 711	1 640	1 385	114	9	3 761	7 522
Celje	230	63 843	278	39 400	417	21 527	9 278	7 496	126	7	39 579	21 073
Cerknica	483	24 574	30	5 604	286	4 075	539	501	127	5		4 717
Črnomelj	486	17 511	36	6 168	237	4 577	552	516	174	2	5 226	5 025
Domžale	240	39 532	165	12 802	551	7 879	1 998	1 793	166	13	10 120	11 250
Dravograd	105	8 814	76	2 790	113	1 691	498	401	24	3		2 227
Gornja Radgona	210	20 586	98	6 883	533	4 229	992	895	99	3	3 304	6 014
Grosuplje	421	25 342	60	7 110	135	4 871	898	926	210	7	552	7 402
Hrastnik	58	10 979	189	4 834	11	4 043	399	358	20	3	6 475	3 738
Idrija	425	17 565	41	6 379	217	3 780	993	1 336	63	3	6 808	5 639
Ilirska Bistrica	480	14 958	31	4 811	178	3 004	1 017	481	62	4	4 710	5 094
Izola	28	12 426	444	5 855	192	3 636	1 015	998	10	3	9 775	4 027
Jesenice	375	30 925	83	14 872	69	9 507	3 099	2 020	31	9	19 519	10 243
Kamnik	289	26 416	91	10 407	193	7 696	1 025	1 085	115	9	8 316	7 710
Kočevje	766	18 195	24	8 055	1 232	4 639	1 293	782	177	3	9 896	5 793
Koper	473	41 887	153	20 105	438	7 552	6 241	4 458	101	10	23 683	13 918
Kranj	453	66 096	145	32 500	696	18 177	6 455	5 354	121	18	33 338	20 223
Krško	345	27 809	80	10 309	267	6 904	1 359	1 302	185	5	7 266	8 393
Laško	250	18 714	75	5 538	104	3 502	1 815	802	105	5	4 437	5 825
Lenart	204	16 906	83	2 386	162	1 234	257	607	79	4		9 293
Lendava	256	26 563	104	6 771	157	5 085	571	775	41	23	3 658	7 194
Litija	328	17 488	53	4 095	140	3 381	454	555	158	4	5 760	5 101
Lj.-Bežigrad	46	53 098	1 198	33 692	519	16 551	6 771	9 177	11	2		19 511
Lj.-Center	5	33 214	6 643	66 382	30	11 178	24 755	29 631	1	1		12 439
Lj.-Moste-Polje	152	61 009	401	28 241	299	17 009	6 733	2 551	61	11	252 396	20 060
Lj.-Šiška	154	81 694	524	35 264	117	22 520	6 162	5 140	56	7		28 040
Lj.-Vič	543	73 462	135	19 312	383	7 198	3 753	6 506	192	13		23 936
Ljutomer	179	48 508	103	5 278	465	3 240	625	678	69	3	3 284	5 197
Logatec	173	8 289	48	2 755	81	1 964	299	303	19	2		2 920
Maribor	737	180 422	1 250	94 124	1 425	58 709	14 070	16 751	177	46	124 709	58 682
Metlika	108	7 694	71	3 118	116	2 193	430	281	59	1	3 066	2 310
Mozirje	508	15 792	31	4 227	451	2 466	683	412	61	6		4 534

Občine	Površina v km ²	Število prebivalcev ^x	Gostota prebival- cev v km ²	Š t e v i l o z a p o s l e n i h				Število naselij	Število naselij z več kot 500 preb.	Število mestnih prebi- valcev ^x	Število stanovanj ^x	
				Skupaj	Primar	Sekundar	Terciar					Kvartar
Murska Sobota	692	64 080	93	17 843	964	9 874	1 187	3 252	135	44	12 082	17 233
Nova Gorica	605	56 609	94	26 772	597	16 685	4 653	4 647	133	20	19 326	17 682
Novo mesto	759	56 370	73	25 258	864	15 736	3 814	4 228	333	7	19 604	16 168
Ormož	212	17 954	85	3 502	573	1 568	590	609	81	3	2 241	4 942
Piran	45	15 233	339	7 215	69	1 257	4 648	1 094	11	6	4 931	5 332
Postojna	492	19 825	40	8 951	773	3 958	2 813	1 155	67	4	7 654	6 560
Ptuj	645	67 591	105	18 002	380	9 432	3 574	3 016	217	30	11 755	19 218
Radlje	346	16 871	49	5 149	476	3 407	608	503	38	11	4 660	4 660
Radovljica	641	31 804	50	12 668	539	7 793	2 442	1 455	95	12	13 178	10 287
Ravne	804	25 921	85	11 916	189	7 919	1 882	1 782	43	8	8 837	7 827
Ribnica	256	2 113	47	3 475	219	2 334	441	306	90	4		3 571
Sevnica	293	19 008	65	5 338	188	3 407	819	728	126	4	4 085	5 422
Sežana	693	23 484	34	8 608	128	4 111	2 752	1 398	172	8	4 811	7 860
Sl. Gradec	280	19 074	67	6 792	348	3 898	1 055	649	33	10	7 035	5 264
Sl. Bistrica	369	31 658	86	7 952	327	4 831	1 305	1 066	129	7	6 465	8 959
Sl. Konjice	222	20 524	92	7 029	161	5 407	620	660	80	60	4 564	5 646
Šentjurj pri C.	240	18 421	77	3 489	189	2 150	504	459	122	1		55 259
Škofja Loka	512	35 242	69	14 840	162	10 930	2 016	1 499	184	11	7 317	10 370
Šmarje pri Jelš.	400	31 399	79	6 806	184	3 641	942	1 754	188	5		9 215
Tolmin	939	21 010	22	6 713	281	3 992	1 388	872	117	5	4 985	7 471
Trbovlje	58	18 734	323	10 829	27	7 488	1 294	1 914	17	1	17 083	6 703
Trebnje	308	17 256	56	4 411	108	2 956	385	780	214	3		5 188
Tržič	155	13 715	90	6 040	101	4 607	711	488	35	6	7 545	4 467
Velenje	188	37 856	108	23 119	80	16 875	3 613	2 683	37	9	25 781	11 112
Vrhnika	169	17 564	104	4 941	72	3 487	585	596	33	8	6 327	5 221
Zagorje	147	16 435	112	4 967	32	3 583	640	628	72	3	7 167	5 238
Žalec	349	37 027	106	4 725	691	7 701	1 253	1 279	105	20	4 340	11 537
SR SLOVENIJA	20 256	1.884 047	93	798 030	20 335	448 777	157 892	149 224	5 982	509	810 708	584 406

^x Podatki za leto 1981, Statistični letopis SR Slovenije 1980, 1981, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1980, 1981

- v teh občinah je v letu 1981 živel 62,0% (1.172.955) vsega slovenskega prebivalstva in kar 67,2% (538.876) vsega mestnega prebivalstva v SR Sloveniji;
- povprečno je živel na tem območju leta 1981 120 prebivalcev na km², v SR Sloveniji pa 94 prebivalcev na km²;
- na območju teh občin je leta 1980 delalo 60,0% (478.818) vseh zaposlenih delavcev v SR Sloveniji in sicer 60,2% (12.242) vseh zaposlenih v primarnih dejavnostih, 65,0% (291.705) v sekundarnih, 58,5% (92.367) v terciarnih in 55,0 (82.073) v kvartarnih dejavnostih;
- na teh območjih je bilo razporejenih 55,2% (3.302) vseh slovenskih naselij in 62,0% (362.332) vseh stanovanj v SR Sloveniji leta 1980;
- med triindvajsetimi občinami so obstajale sicer večje ali manjše razlike glede demografske, zaposlitvene in poselitvene strukture, vendar pa je bilo za dobro polovico teh občin: Celje, Jesenice, Kranj, Koper, Lj.-Šiška, Lj.-Vič-Rudnik, Maribor, Murska Sobota, Novo Gorico, Novo mesto, Ptuj, Radovljico in Velenje značilno, da je vsaka občina predstavljala več kot 2,0% slovenskega prebivalstva, vsega mestnega prebivalstva v SR Sloveniji (z izjemo Ptuja 1,5%), zaposlenih prebivalcev, tako v primarnih (z izjemo Lj.-Šiška 1,0% in Velenja 0,4%), kot v sekundarnih in terciarnih dejavnostih (z izjemo Radovljice 1,5%) ter kvartarnih dejavnostih (z izjemo Jesenic 1,4% in Radovljice 1,0%), več kot 2,0% vseh naselij v SR Sloveniji (z izjemo Jesenic 0,5%, Lj.-Šiška 1,0%, Radovljice 1,0% in Velenja 1,0%) ter več kot 2,0% vseh stanovanj v SR Sloveniji. Ostale občine: Ajdovščina, Krško, Postojna, Sežana, Sl.Bistrica, Škofja Loka, Šmarje pri Jelšah, Tolmin, Trebnje in Žalec pa so imele v tej strukturi skromnejšo vlogo;

Območja vsilili slovenskega prometnega križa so predstavljala v letu 1980 lokacije za več kot 54,0% vseh infrastrukturnih objektov in naprav v SR Sloveniji: goravski krak 15,1%, štajerski 14,1%, priporaki 12,0% in dolanjski krak 13,3%. Relativni pomen

- tiste občine, ki so imele leta 1980 največje število infrastrukturnih objektov in naprav: Kranj, Maribor, Nova Gorica, Novo mesto, Ptuj in Sežana pa so skupno predstavljale 1/5 slovenskega ozemlja (20,0%) na katerem je živel 25,0% vsega slovenskega prebivalstva, povprečno 117 prebivalcev na km², 27,0% mestnega prebivalstva in delalo 26,2% vseh zaposlenih v SR Sloveniji, 26,0% v primarnih dejavnostih, 28,0% v sekundarnih, 25,0% v terciarnih in 24,2% v kvartarnih dejavnostih. Na območju šestih občin je bilo razporejenih 20,2% vseh slovenskih naselij z 24,0% vseh stanovanj v SR Sloveniji;
- šest slovenskih občin je v bistvu predstavljalo dobro četrtino demografske, zaposlitvene in poselitvene strukture SR Slovenije. Najslabši del v tej strukturi je predstavljala sežanska občina, ki je bila pod slovenskim povprečjem ter občina Ptuj glede skromnega deleža mestnega prebivalstva. Ostale štiri občine pa so v vseh pogledih v veliki meri presegale povprečne slovenske razmere.

Take osnovne poteze prostorske razporeditve infrastrukturnih objektov in naprav so bile značilne za SR Slovenijo tudi v letu 1960, s to razliko, da je v prostorski strukturi prevladovala v tem letu še večja stopnja koncentracije vzdolž slovenskega prometnega križa.

V primerjavi z letom 1960 se je število infrastrukturnih objektov in naprav povečalo v dvajsetih letih za 53,0% (indeks 153). Največ se je povečalo število razdelilnih transformatorskih postaj (indeks 462), avtomatskih telefonskih central (indeks 199) in število bencinskih črpalk (indeks 191), zmanjšalo pa se je število železniških postaj (indeks 74).

- Območja vzdolž slovenskega prometnega križa so predstavljala v letu 1960 lokacijo za več kot 54,0% vseh infrastrukturnih objektov in naprav v SR Sloveniji: gorenjski krak 15,1%, štajerski 14,1%, primorski 12,0% in dolenski krak 13,3%. Relativni pomen

NEKATERI INFRASTRUKTURNI OBJEKTI IN NAPRAVE V SR SLOVENIJI 1960

Občine SR Slovenije	Število infrastrukturnih objektov in naprav									
	Javne elekt.	RTP llo	Želež. postaje	Leta-lišča ^x	Pristan	Bencin. črp. ^x	Križišča	ATC K V/G/T	x I Z N	
Ajdovščina	1	12	5	1	1	3	2	1 1	1	1
Brežice			2			2	1	1 1		
Celje		1	2	1		6	2	2 1	1	
Cerknica			1			1	1	3 1		1 2
Črnomelj			4			2		1 1		1
Domžale			4			3	4	1 1	1	
Dravograd			4			1	1	1		
Gor.Radgona			3			2	1	2		1
Grosuplje	1		11			1	3			1
Hrastnik			1			1		1		
Idrija						2		3 1		1
Ilir.Bistrica			2			1	4	1 1		1
Izola						1		1		
Jesenice	3		10			4	1 4	3 1		1
Kamnik			3			2		1		3
Kočevje			3			1	2	1 1		3
Koper					1	3	1 3	4 1		1
Kranj	5		5	1		6	1 3	3 1		1
Krško	1		3			2	1	2 1		1
Laško		1	4			1	2	3		
Lenart						1	1	1		
Lendava			1			2	3	1		1
Litija			6			1		1 1		
Lj.-Bežigrad		1	1			5	1	1		
Lj.-Center			1			3	1		1	
Lj.-Moste-Polje			2			1				
Lj.-Šiška	2	1	4			7	1			
Lj.-Vič-Rudnik			8			5	1	1		1
Ljutomer			6			1		1 1		1
Logatec			2			1	2	1		
Maribor	2	3	15	1		1	1 4	7 1		
Metlika			3			1	1	1		1
Mozirje						2				4
Murska Sobota			9	1		2	2	4 1		1
Nova gorica	4	1	12			12	1	5 1		1 1
Novo mesto	1	1	6	1		4	3 3	5 1		3 2
Ormož			8			1	1			
Piran				1		2	1	1		1
Postojna			5			3	1 3	4 1		1 1
Ptuj		1	6	1		2	1 4	2 1		3
Radlje ob Dravi	3		4			1	2	4		
Radovljica	1		12	1		4	1	3 1		5
Ravne na Koroškem		1	2			3		3 1		1
Ribnica			4			1	1	1		1
Sevnica			8			1	2	2		
Sežana		1	12			9	2 3	4 1		
Sl.Gradec			7	1		1		2		1
Sl.Bistrica			5			1	2	3 1		
Sl.Konjice			3			1	3	1		2
Šentjur pri Celju			4			1	1	1		
Škofja Loka	2		2			5		2 1		
Šmarje pri Jelšah			9			2		1		
Tolmin	4		5			6		2 1		4
Trbovlje	1		2			1		1		
Trebnje			10			1	3	3		



Tržič	1		2			1		1			1
Velenje	2		8			1		1		1	1
Vrhnika			6			1		2		1	1
Zagorje			1			1				2	
Žalec			4			3		4		3	1
Skupaj	34	12	272	11	1	134	12	88	107	29	6

^xpodatek za leto 1970

prometnega križa glede razporeditve infrastrukturnih objektov in naprav se je v 20-letnem obdobju zmanjšal od 54,3% v letu 1960 na 51,3% v letu 1980, z izjemo štajerskega kraka, kjer pa se je delež števila infrastrukturnih objektov in naprav povečal od 14,1% na 16,0%. Absolutno pa se je število infrastrukturnih objektov in naprav na območju vzdolž celotnega prometnega križa povečalo za 1,4 krat (indeks 144). Na območjih vzdolž posameznih krakov se je število infrastrukturnih objektov in naprav povečalo največ ob štajerskem kraku, za 1,7 krat (indeks 170), ob primorskem in dolenskem kraku za 1,4 krat (indeks 142) in ob gorenjskem kraku za 1,2 krat (indeks 124). Največje spremembe v razporeditvi števila infrastrukturnih objektov in naprav so med leti 1960 in 1980 doživele tiste občine, na območju katerih je bilo razporejeno največ infrastrukturnih objektov in naprav tako v letu 1960, kot v letu 1980: Celje, Kranj, Lj.-Vič-Rudnik, Maribor, Nova Gorica, Ptuj, Sežana in Šmarje pri Jelšah. Najmanj sprememb v številu infrastrukturnih objektov in naprav ter njihovi razporeditvi pa so doživele v tem obdobju tiste občine, kjer je bilo to število že tako najmanjše: Gornja Radgona, Ribnica, Sl. Gradec, Vrhnika, kjer se je število objektov in naprav v dvajsetih letih zmanjšalo ali ostalo enako, v Dravogradu, Izoli in Lenartu, ali pa se je povečalo samo za en objekt: Hrastnik, Laško in Litija.

Sočasne spremembe v demografski, zaposlitveni in poselitveni strukturi teh občin ne kažejo tako izrazite soodvisnosti med spremembami števila infrastrukturnih objektov in naprav in spremembami demografske, zaposlitvene in poselitvene strukture v SR Sloveniji, med leti 1960 in 1980, kot pa smo jo ugotovili pri analizi stanja v teh dveh letih. V povprečju so sicer bolj značilne spremembe v demografski, zaposlitveni in poselitveni strukturi na območju tistih občin, ki so doživele večje spremembe v številu infrastrukturnih objektov in naprav, v primerjavi s spremembami, ki so jih v tej strukturi doživele občine, v katerih ni bilo večjih sprememb v številu objektov in naprav. V prvem primeru gre za spremembe, ki se v vseh kazalcih (število

prebivalstva, gostota prebivalstva, število zaposlenih v primarnih, sekundarnih, terciarnih in kvartarnih dejavnostih, število mestnega prebivalstva, število naselij in stanovanj (približujejo, ali so enake povprečnim spremembam v SR Sloveniji), v drugem primeru pa so te spremembe povsod pod slovenskim povprečjem, z izjemo pri spremembah v zaposlitveni strukturi, kjer so bile spremembe v deležu zaposlenega prebivalstva v primarnih, sekundarnih in terciarnih dejavnostih nad slovenskim povprečjem. Tako se je na območju teh občin v povprečju zmanjšal delež zaposlenih v primarnih dejavnostih za 37,0% (v SR Sloveniji 35,0%), delež zaposlenih v sekundarnih dejavnostih povečal za 36,0% (v SR Sloveniji za 31,2%) ter zmanjšal delež zaposlenih v terciarnih dejavnostih za 5,5% (v SR Sloveniji za 1,4%). Območje prvih občin je predstavljalo leto 1980 22,0% vsega slovenskega ozemlja, na katerem je živel 31,0% slovenskega prebivalstva ali 30,0% vsega mestnega prebivalstva, kjer je bilo 23,0% vseh naselij in 31,0% vseh stanovanj v SR Sloveniji. Na tem območju je bilo zaposlenih 31,3% vseh zaposlenih delavcev, 26,5% v primarnih, 32,4% v sekundarnih ter 32,0% v terciarnih in kvartarnih dejavnostih.

Območja drugih občin pa so v istem letu predstavljala le 8,5% ozemlja SR Slovenije z 8,5% prebivalcev ali 6,0% mestnih prebivalcev SR Slovenije. Na tem območju je bilo 8,0% vseh naselij in 8,4% stanovanj. Devet občin je predstavljalo 8,0% vseh zaposlenih delavcev v SR Sloveniji, 10,0% v primarnih, 8,0% v sekundarnih, 5,5 v terciarnih in 5,0% v kvartarnih dejavnostih.

Proces oblikovanja in izgrajevanja obstoječe prostorske strukture se torej v dvajsetletnem obdobju glede na število in prostorsko razporeditev infrastrukturnih objektov in naprav ni bistveno spremenil. Značilna prostorska razporeditev infrastrukturnih objektov in naprav se ni samo ohranjala, marveč

se je v tem obdobju še naprej izgrajevala in dopolnjevala in s tem še naprej ohranjala razlike v doseženi stopnji "izgraženosti" in opremljenosti posameznih območij z infrastrukturnimi objekti in napravami.

Za analizo prostorske razporeditve infrastrukturnih proizvodov in storitev (število osebnih avtomobilov, število prevoznih sredstev po železnici, zračno in razločeno blago na železniških postajah, število telefonskih naročnikov), ki se nanašajo na celico, smo osnovalo prostorske enote ter s pomočjo dejanske prostorske razporeditve večjih porabnikov električne energije, razporeditve naselij in industrijskih krajev. Predpostavljamo, da je prostorska razporeditev potrošnih sredstev infrastrukturnih proizvodov in storitev direktno navezana na prostorsko razporeditev naselij in industrijskih krajev. Pri tem smo upoštevali lokacijo naselij z več kot 500 prebivalci, lokacijo slovenskih mest in občinskih središč, ter lokacijo krajev s industrijo. Prav tako, kot pri prostorski razporeditvi infrastrukturnih objektov in naprav, smo tudi tu upoštevali časovno značilnosti stanja in sprememb med leti 1960 in 1980.

Značilnosti prostorske razporeditve posameznih porabnikov infrastrukturnih proizvodov in storitev so bile na osnovi teh kazalcev naslednje:

SR Slovenija je bilo leta 1980 416.443 osebnih avtomobilov, ali en avtomobil na pet prebivalcev. Razporeditev števila osebnih avtomobilov je bila v SR Sloveniji navezana v prvi vrsti na razporeditev števila prebivalstva, števila mestnega prebivalstva, števila vseh zaposlenih in števila zaposlenih v sekundarnih dejavnostih. Največje število osebnih avtomobilov,

POTROŠNA SREDIŠČA INFRASTRUKTURNIH PROIZVODOV IN STORITEV
V SR SLOVENIJI

Prostorsko razporeditev porabe, potrošnje infrastrukturnih proizvodov in storitev smo zaradi pomanjkanja ustreznih podatkov o prostorski razprostranjenosti prikazali na dva načina: s pomočjo direktnih in indirektnih kazalcev porabe infrastrukturnih proizvodov in storitev (število osebnih avtomobilov, število prepeljanih potnikov po železnici, naloženo in razloženo blago na železniških postajah, število telefonskih naročnikov), ki se nanašajo na občine, kot osnovne prostorske enote ter s pomočjo dejanske prostorske razporeditve večjih porabnikov električne energije, razporeditve naselij in industrijskih krajev. Predpostavljali smo namreč, da je prostorska razporeditev potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev direktno navezana na prostorsko razporeditev naselij in industrijskih krajev. Pri tem smo upoštevali lokacijo naselij z več kot 500 prebivalci, lokacijo slovenskih mest in občinskih središč, ter lokacijo krajev z industrijo. Prav tako, kot pri prostorski razporeditvi infrastrukturnih objektov in naprav, smo tudi tu upoštevali osnovne značilnosti stanja in sprememb med leti 1960 in 1980.

Značilnosti prostorske razporeditve posameznih porabnikov infrastrukturnih proizvodov in storitev so bile na osnovi teh kazalcev naslednje:

SR Sloveniji je bilo leta 1980 416.443 osebnih avtomobilov, ali en avtomobil na pet prebivalcev. Razporeditev števila osebnih avtomobilov je bila v SR Sloveniji navezana v prvi vrsti na razporeditev števila prebivalstva, števila mestnega prebivalstva, števila vseh zaposlenih in števila zaposlenih v sekundarnih dejavnostih. Največje število osebnih avtomobilov,

Občina	
Ajdovščina	
Brezice	
Celje	
Cerknica	
Črnomelj	
Domžale	
Dravograd	
G. Radgona	
Grosvoplje	
Hrastnik	
Idrija	
Il. Bistrica	
Isola	
Jesenice	
Kranj	
Kočevje	
Koper	
Kranj	
Krško	
Laško	

ŠTEVILO TELEFONSKIH NAROČNIKOV, OSEBNIH AVTOMOBILOV IN OBSEG PREPELJANEGA TOVORA IN
 POTNIKOV PO ŽELEZNICAH V SR SLOVENIJI 1980^x

Občine	Št. osebnih avtomobilov	Št. tel. naroč- nikov	Št. potnikov na žel. v ooo	Naloženo blago v ooo	razlož. blago v ooo
Ajdovščina	4940	1217	345	197	48
Brežice	4709	1775	239	52	76
Celje	15308	7674	965	459	933
Cerknica	3270	1030	112	11	39
Črnomelj	3012	909	322	111	22
Domžale	9663	2661			
Dravograd	1788	364	95	37	79
G. Radgona	2870	752			
Grosuplje	5452	1544	605	144	87
Hrastnik	2042	344	181	73	184
Idrija	3806	1272			
Il. Bistrica	3773	620	161	24	56
Izola	3149	1881			
Jesenice	6337	2420	592	457	1013
Kamnik	5712	1676			
Kočevje	3673	1515			
Koper	12360	6482	133	1078	727
Kranj	15843	8751	103	94	242
Krško	5312	1682	341	265	794
Laško	3161	811	476	42	91
Lenart	1714	171			
Lendava	3975	846	8	425	673
Litija	3132	776	1020	112	58
Lj.-Bežigrad	16763	10160			
Lj.-Center	11159	23765	1765	35	41
Lj.-Moste-Polje	16466	5148	188	425	1456
Lj.-Šiška	23888	14190	38	302	526
Lj.-Vič	20109	9228	260	42	29
Ljutomer	2761	442	20	54	99
Logatec	1501	536	77	15	65
Maribor	38781	19620	1449	569	1097
Metlika	1368	567	162	6	14
Mozirje	3074	740			
Murska Sobota	8985	3208	39	106	112
Nova Gorica	18124	6244	176	560	520
Novo mesto	12923	4768	493	140	188
Ormož	1883	529	202	53	122
Piran	3736	2490			
Postojna	4262	1577	372	31	109
Ptuj	9312	2767	308	235	815
Radlje ob Dravi	2632	413	127	18	21
Radovljica	8510	3284	433	82	74
Ravne na Koroškem	5331	1303	80	98	230
Ribnica	2151	1020			
Sevnica	2879	851	637	29	25
Sežana	6988	2141	347	99	97
Sl. Gradec	4881	1282			
Sl. Bistrica	5320	1039	749	39	95
Sl. Konjice	3326	665	101		
Šentjur pri Celju	2445	671	369	26	48



Škofja Loka	8048	3165	61	59	127
Šmarje pri Jelšah	3880	1383	332	92	82
Tolmin	4113	1357	142	9	45
Trbovlje	5377	1549	309	476	121
Trebnje	3010	705	449	32	27
Tržič	2981	532			
Velenje	8722	3425	825	1062	428
Vrhnika	4064	1363	345	197	48
Zagorje	3439	576	292	394	96
Žalec	7350	1941	84	130	52

SR Slovenija	416448	181807	16014	8789	11831
=====					

x Statistični letopis SRS, 1981
Zavod SRS za statistiko, Ljubljana 1982

nad 8.000 so imele leta 1980 poleg občin na območju širše ljubljanske regije (vse ljubljanske občine, Domžale, Kranj, Radovljica, Škofja Loka) še občine: Celje, Koper, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Ptuj in Velenje. Po številu osebnih avtomobilov so te občine predstavljale 63,0% vseh osebnih avtomobilov v SR Sloveniji. V vsaki od teh 17-ih občin je živelo tudi več kot 30.000 prebivalcev in sicer več kot 10.000 mestnega prebivalstva, z izjemo Škofje Loke, kjer je bilo nad 10.000 vseh zaposlenih, ter nad 9.000 zaposlenih v sekundarnih dejavnostih, kar je predstavljalo največ v občinah SR Slovenije. Skupno je v sedemnajstih občinah živelo 57,1% vseh prebivalcev SR Slovenije, 74,5% mestnega prebivalstva in bilo 66,10% vseh zaposlenih ter 64,1% zaposlenih v sekundarnih dejavnostih.

Število osebnih avtomobilov se je med leti 1960-1980 povečalo v SR Sloveniji za 17,5 krat, najbolj pa v tistih občinah, ki so imele v letu 1960 najmanjše število osebnih avtomobilov (Dravograd, Hrastnik, Metlika, Šentjur pri Celju);

Na področju železniškega prometa je leta 1980 Železnica prepeljala v SR Sloveniji 16.014.000 potnikov ali za dobro polovico (51,0%) manj kot v letu 1960 (32.000.807). Na štajerskem kraku je bilo ~~zaprta~~ prepeljanih 37,4% vseh potnikov v SR Sloveniji v letu 1980, največ na železnicah v občini Maribor, 9,0%, Litiji 6,4%, Celju 6,0% in Slovenski Bistrici, na dolenskem kraku 20,7%, največ v občini Grosuplje in Sevnici (40%), na gorenjskem kraku 19,6%, največ v občini Ljubljana-Center, ter na primorskem kraku 19,1%, največ v občini Postojna 2,3%, ali skupno na vseh krakih kar 97,0% vseh prepeljanih potnikov.

Po obsegu blagovnega tovora pa je bilo na 201 železniški postaji leta 1980 natovorjenega 8.789.000 t blaga in 11.831.000 t razloženega blaga. V primerjavi z letom 1960, ko je bilo na 272 železniških postajah naloženega 7.992.315 t blaga in 8.247.055 t razloženega blaga, je to pomenilo 9,0% (indeks 109) povečanje obsega naloženega in več kot 43,0% (indeks 143) razloženega

blaga, kar govori v prid železnice kot dobavitelja surovin in blaga slovenskemu gospodarstvu.

Na železniških postajah železniškega prometnega križa SR Slovenije je bilo leta 1980 naloženo 69,0% in razloženo 89,0% vsega blaga in surovin na slovenskih železnicah. Največ blaga je bilo v letu 1980 natovorjenega na železniških postajah štajerskega kraka (30,0%) in sicer največ na železniških postajah v občini Maribor 6,4% in Celju 5,2%, na primorskem kraku 17,5%, največ v Kopru (12,3%), na gorenjskem kraku 12,2%, največ na železniških postajah v občini Jesenice 5,2% in Ljubljana-Šiški 3,4%, na železniških postajah na dolenskem kraku pa 9,1%, največ na železniških postajah v občini Krško 3,0% vsega naloženega blaga v SR Sloveniji.

Obseg raztovorjenega blaga pa je bil po železniških postajah posameznih krakov naslednji: na štajerskem kraku je bilo raztovorjenega 39,3% vsega blaga v SR Sloveniji, na gorenjskem 18,0%, na primorskem 14,2% in na dolenskem kraku 11,2%. Največ blaga so v letu 1980 raztovorili na železniških postajah v občinah: Ljubljana-Moste-Polje 12,3%, Mariboru 9,3%, Jesenicah 9,0%, Celju 8,0%, Krškem 7,0% in Ptujju 7,0%. Na železniških postajah v teh občinah je bilo leta 1980 raztovorjenega torej več kot 62,0% vsega blaga in surovin v SR Sloveniji.

Soodvisnost med obsegom železniškega prometa in demografsko ter zaposlitveno strukturo se izraža v tem, da je več kot 80 % občin na območju katerih je bilo na železniških postajah največ natovorjenega in raztovorjenega blaga in surovin^x, soupadalo z občinami, ki so imele v istem letu tudi največje število (več kot 2,0%) prebivalstva, največje število vseh zaposlenih (več kot 2,0%) in največje število vseh zaposlenih v sekundarnih dejavnostih (več kot 2,0%) v SR Sloveniji.

^x Celje, Jesenice, Koper, Krško, Lendava, Lj.-Moste-Polje, Lj.-Šiška, Maribor, Nova Gorica, Ptuj, Velenje).

Tako je na območju 15-ih občin, kjer je bilo naloženega 79,1% vsega blaga (Celje, Grosuplje, Jesenice, Koper, Krško, Lendava, Lj.-Moste-Polje, Lj.-Šiška, Maribor, Nova Gorica, Ptuj, Trbovlje, Velenje, Vrhnika, Zagorje) živelo 41,3% slovenskega prebivalstva, 70,2% mestnega prebivalstva, ter bilo 49,5% vseh zaposlenih v sekundarnih dejavnostih. Na območju 13-ih občin, kjer pa je bilo razloženega kar 82,0% vsega blaga na slovenskih železnicah (Celje, Jesenice, Koper, Kranj, Krško, Lendava, Lj.-Moste-Polje, Lj.-Šiška, Maribor, Nova Gorica, Ptuj, Velenje, Ravne na Koroškem), pa je živelo 42,0% prebivalstva, 71,0% mestnega prebivalstva in bilo zaposlenih 51,0% vseh zaposlenih v sekundarnih dejavnostih.

Podobno velja tudi za odnos med številom prepeljanih potnikov po železnici in demografsko ter zaposlitveno strukturo.

V SR Sloveniji je bilo leta 1980 181.307 telefonskih parožnikov, ali sa 9,3 krat (indeks 926) več kot leta 1960, ko jih je bilo 19.622. Tiste občine v SR Sloveniji, ki so imele več kot 2,0% telefonskih naročnikov, Celje 4,2%, Kranj 5,0%, Koper 3,5%, Ljubljana-Bežigrad 6,0%, Center 13,1%, Moste-Polje 3,0%, Šiška 8,0%, Vič-Rudnik 5,1%, Maribor 11,0%, Murska Sobota 2,0%, Nova Gorica 3,4%, Novo mesto 3,0%, Radovljica, Škofja Loka in Velenje 2,0%, so predstavljale 73,5% vseh telefonskih naročnikov leta 1980. V teh 25,0% slovenskih občin je živelo 51,0% vseh prebivalcev SR Slovenije, 72,0% mestnega prebivalstva in bilo 62,0% vseh zaposlenih prebivalcev, 69,0% zaposlenih v terciarnih, 67,3% v kvartarnih dejavnostih in 58,0% v sekundarnih dejavnostih. Že iz tega je razvidna navezanost razporeditve števila telefonskih naročnikov na razporeditev števila prebivalstva, števila mestnega prebivalstva, vseh zaposlenih in zaposlenih v sekundarnih, terciarnih in kvartarnih dejavnostih. Od dvajsetih slovenskih občin, v katerih je bilo število telefonskih naročnikov večje kot 2.000, je kar 18 občin ali 30,0% vseh občin v SR Sloveniji soupadalo s tistimi občinami, ki so imele leta 1980 največje število prebivalcev, mestnega prebivalstva, vseh zaposlenih in zaposlenih v sekundarnih, terciarnih in kvartarnih dejavnostih.

Tudi pri prostorski razporeditvi večjih odjemalcev električne energije (nad 1.000 MW letno) smo ugotovili tesno zvezo z demografsko, zaposlitveno in poselitveno strukturo SR Slovenije. Na območju občin z največjim številom večjih odjemalcev električne energije (Celje, Domžale, G.Radgona, Izola, Kamnik, Koper, Kranj, Krško, Laško, Litija, Lj.-Šiška, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Radovljica, Škofja Loka, Velenje, Žalec), kjer je bilo več kot 50,0% vseh večjih odjemalcev električne energije v SR Sloveniji je bilo hkrati tudi 38,0% vseh industrijskih krajev in 55,4% vseh zaposlenih delavcev v sekundarnih dejavnostih. Na teh območjih je živel 52,0% prebivalstva SR Slovenije, 64,0% mestnega prebivalstva ter bilo razporejenih 38,0% vseh naselij in sicer 49,0% naselij z nad 500 prebivalci.

Na osnovi analize prostorske razporeditve nekaterih kazalcev direktne in indirektna potrošnje infrastrukturnih proizvodov in storitev smo ugotovili, da so se v SR Sloveniji oblikovala več ali manj sklenjena območja izrazitejših potrošnih središč: na območju Vipavske doline in Goriške ravnine po dolini Soče do Mosta na Soči, ob celotnem Koprskem primorju, na območju celotne ljubljanske kotline z zgostitvenimi območji v Radovljski kotlini, na Kranjskem in Sorškem polju ter Kamniško-Bistriški ravnini in zahodnem robu Ljubljanskega barja, na območju Posavskega hribovja v pasu od Izlak preko Zagorja, Trbovelj in Hrastnika do Laškega, na območju Celjske kotline od Polzele do Šentjurja ter Velenjski kotlini, na območju Dravske doline od Mežice do Maribora, zahodnega dela Dravskega in severnega dela Ptujkega polja. Na drugi strani pa so se oblikovala posamezna med seboj prostorsko ločena središča, ki so navezana na nekatera mesta in občinska središča na Notranjskem (Ilirska Bistrica, Postojna, Cerklje), južnem delu ljubljanskega območja (Grosuplje, Ivančna gorica, Ribnica, Kočevje), na Dolanjskem (Novo mesto, Črnomelj, Metlika), Krško-Brežiški kotlini (Senovo-Krško, Brežice) ter na območju SV Slovenije, na območju Gornje Radgone, Murske Sobote, Lendave, Ljutomera in Ormoža.

Sklenjena območja prostorske razporeditve potrošnje infrastrukturnih proizvodov in storitev so na območju tistih dvajsetih slovenskih občin, kjer je bila prostorska navezanost posameznih elementov potrošnje in nekaterih elementov regionalne strukture najmočnejša.

Medsebojna primerjava med osnovnimi značilnostmi prostorske razporeditve posameznih infrastrukturnih objektov in naprav z osnovnimi značilnostmi prostorske razporeditve območij in posameznih potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev je dala naslednjo podobo:

- prostorska razporeditev infrastrukturnih objektov in naprav ter prostorska razporeditev posameznih območij in potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev se izraža v tem, da je triindvajset občin z največjim številom infrastrukturnih objektov in naprav prostorsko soupadalo z občinami, ki so imele največje število porabnikov in potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev. Ta prostorska navezanost se kaže v tem, da predstavlja triindvajset občin z največjim številom infrastrukturnih objektov in naprav hkrati tudi: v 17-ih primerih (74,0%) občine z največjim številom prebivalcev (skupno 56,0%) in največjim številom naselij (skupno 47,2%) v SR Sloveniji;
- v 16-ih primerih (69,5%) občine z največjim številom stanovanj (skupno 51,0%) in številom zaposlenih v sekundarnih dejavnostih (skupno 59,0%);
- v 15-ih primerih (65,0%) občine z največjim številom osebnih avtomobilov (skupno 52,5%);
- v 14-ih primerih (61,0%) občine z največjim številom zaposlenih v primarnih (skupno 51,2%) in terciarnih (skupno 49,5%) dejavnostih ter število prepeljanih potnikov po železnici (skupno 48,0%);

- v 13-ih primerih (56,5%) občine z največjim številom vseh zaposlenih delavcev (skupno 49,0%);
- v 12-ih primerih (52,1%) občine z največjim številom telefonskih naročnikov (skupno 52,0%);
- v 11-ih primerih (48,0%) občin z največjim številom mestnega prebivalstva (skupno 56,5%), številom zaposlenih v kvartarnih dejavnostih (skupno 43,4%) in nadpovprečno gostoto prebivalstva v SR Sloveniji;
- v 10-ih primerih (43,5%) občine z največjim obsegom razloženega blaga (skupno 60,5%) na slovenskih železniških postajah in nadpovprečnim deležem aktivnega prebivalstva v SR Sloveniji;
- ter v 9-ih primerih (39,1%) občine z največjim obsegom naloženega blaga (skupno 47,2%) na železniških postajah SR Slovenije;
- na območju 23-ih občin je razporejenih tudi 61,0% vseh slovenskih naselij, ki imajo več kot 500 prebivalcev, 57,0% vseh industrijskih krajev in 48,0% vseh večjih odjemalcev električne energije v SR Sloveniji.

Topografske karte in poteka infrastrukturnega osrežja je razvidno, da poteka infrastrukturno osrežje skoraj v celoti v nadmorski višini do 500 m, razen na tistih območjih, kjer mora premagovati višje reliefne ovire. Na območju tega višinskega pasu je potek osrežja tudi najbolj skoncentriran v obliki "snopov", ki tvorijo osnovno prometno in energetsko infrastrukturno ogrodje SR Slovenije. Izven teh območij je soodvisnost med potekom infrastrukturnega osrežja in višinski pasovi, posebno na kraškem območju zahodne prisorske Slovenije in vzhodni del Slovenije.

POTEK INFRASTRUKTURNEGA OMREŽJA V SR SLOVENIJI

Na prostorski potek infrastrukturnega omrežja v SR Sloveniji so vplivali številni dejavniki in elementi, od naravno geografskih (relief, geološka sestava itd.) do družbeno geografskih (poselitvena območja, potek že izgrajenega infrastrukturnega omrežja it.). Relativni in absolutni pomen teh dejavnikov in elementov je bil in je izredno različen, tako za posamezna infrastrukturna omrežja, kot na posameznih območjih, skozi katero je to omrežje potekalo.

Prostorski potek infrastrukturnega omrežja v SR Sloveniji kaže v odnosu do naravnogeografskih dejavnikov in reliefa in rečnega omrežja, izrazito dolinsko usmerjenost vzdolž posameznih večjih rečnih tokov. Iz hipografske karte in poteka infrastrukturnega omrežja je razvidno, da poteka infrastrukturno omrežje skoraj v celoti v nadmorski višini do 500 m, razen na tistih območjih, kjer mora premagovati višje reliefne ovire. Na območju tega višinskega pasu je potek omrežja tudi najbolj skoncentriran v obliki "snopov", ki tvorijo osnovno prometno in energetsko infrastrukturno ogrodje SR Slovenije. Izven teh območij je soodvisnost med potekom infrastrukturnega omrežja in višinskimi pasovi, posebno na kraškem območju zahodne primorske Slovenije in vzhodne Dolenjske manj izrazita.

Odnos med prostorsko rasporeditvijo infrastrukturnih objektov in naprav, večjih potrošnih središč in območij infrastrukturnih proizvodov in storitev, ter prostorski potek infrastrukturnega omrežja v SR Sloveniji kaže na tri značilna območja medsebojnega prepletanja teh treh elementov:

Odnos prostorskega poteka infrastrukturnega omrežja do nekaterih družbeno-geografskih elementih pa nam že prikažejo samo nekateri podatki o prostorski razporeditvi mest, občinskih središč in krajev z industrijo, glede na prostorski potek cestnega in železniškega omrežja.

V letu 1980 je samo eno mesto v SR Sloveniji (Kostanjevica na Krki) ležalo izven neposredne bližine magistralne oziroma regionalne ceste. Med 51 slovenskimi mesti je bilo nameščenih na, ali ob magistralnih cestah 13 mest (25,4%) in 12 mest (24,0%) na, ali ob regionalnih cestah. Od 55-ih občinskih središč pa je bilo v letu 1980 60% občinskih središč nameščenih na ali ob magistralnih cestah, ostala občinska središča pa ob ali na regionalnih cestah. Podobno velja tudi za odnos med železniškim omrežjem in položajem mest in občinskih središč.

V prostorski razporeditvi krajev z industrijo in magistralnimi cestami velja, da je bilo 98 industrijskih krajev (30%) v SR Sloveniji prostorsko navezanih na magistralno omrežje, oziroma kar 34,0% (od 333 industrijskih krajev) na železniško omrežje.

Tudi sama karta poteka izgrajenih infrastrukturnih koridorjev nam kaže na prostorsko soupadanje poteka infrastrukturnih omrežij z prostorsko razporeditvijo naselij z več kot 500 prebivalci v letu 1981, slovenskimi mesti, občinskimi središči in kraji z industrijo.

Odnos med prostorsko razporeditvijo infrastrukturnih objektov in naprav, večjih potrošnih središč in območij infrastrukturnih proizvodov in storitev, ter prostorskim potekom infrastrukturnega omrežja v SR Sloveniji kaže na tri značilna območja medsebojnega prepletanja teh treh elementov:

- območja neposredno na ali ob infrastrukturnih omrežij znotraj območij po katerem poteka večje število različnih infrastrukturnih omrežij, za katero je značilna največja stopnja prostorske koncentracije infrastrukturnih objektov in naprav, potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev, ter obenem tudi za največjo koncentracijo samega omrežja. Ta območja predstavljajo sklenjen pas vzdolž zahodne meje SR Slovenije od Kanala preko Nove Gorice z odcepom na Ajdovščino, nato preko Komna in Sežane do Divače, kjer se ta pas zoži in Dekanom in na pas proti Razdrtem. Tu je sklenjen "koridor" prekinjen in se nadaljuje šele v sklenjeni obliki šele pri Kalcah kot jugozahodni del osrednjega slovenskega prometnega križa. Ta del se široko razširi na severnem območju Ljubljanske kotline, na ljubljanskem polju, kjer se na eni strani odcepi na severozahod proti Jesenicam, na drugi pa v mnogo ožjem pasu po Tuhinjski dolini, proti severovzhodu, v Savinjsko kotlino. Čez Savinjsko kotlino se infrastrukturni "koridor" nadaljuje v najširšem pasu preko Vojnika, Slovenskih Konjic in Slovenske Bistrice proti Dravskemu polju, kjer se pahljačasto razprostre v krak proti Mariboru, v krak preko Ptujja proti Ormožu in južni krak preko Makol do Rogaške Slatine. Po Dravski dolini sega ta pas sklenjeno nekako do Vuhreda, severno od Maribora pa do Zg. Kungote.

Na območju južnega dela širšega ljubljanskega območja in na območju vzhodne Dolenjske, so območja neposrednega soupadanja infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav ter potrošnih območij in središč prostorsko bolj razbita. Tako imamo južno od Ljubljane ozek sklenjen pas od Škofljice preko V. Lašč in Ribnice do Kočevja, ter širši pas na Krško-Brežiškem območju, ki se razcepi pri Krškem, proti zahodu do Dobrave, proti severozahodu pa ob Savi preko Sevnice do Zidanega mosta, od tu pa ob Savinji do Celja. Osnovno ogrodje za prostorski potek teh sklenjenih pasov predstavljata glavno železniško omrežje in magistralno cestno omrežje;

- območja znotraj infrastrukturnih omrežij, ki so prostorsko omejena s potekom posameznih infrastrukturnih omrežij. Za ta območja je značilen izredno raznolik potek infrastrukturnih omrežij, tako po usmeritvi, kot po prostorski razporejenosti. Prostorska "razbitost" različnih infrastrukturnih omrežij se odraža tudi v zelo neenakomerni razporeditvi infrastrukturnih objektov in naprav, ter potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev v obliki posameznih večjih ali manjših območjih predvsem vzdolž prometnega omrežja (npr.: med Grosupljem, preko Ivančne Gorice in Trebnjega do Novega mesta). Več ali manj obsega to območje celotno subalpsko in subpanonsko območje ter del visokega kraškega roba in vzhodnodolenjskega krasa;
- območja izven infrastrukturnih omrežij pa obsegajo območja alpskega sveta (Julijskih in Kamniških Alp ter Karavank), večji del Notranjske, skrajnega južnega dela širšega ljubljanskega območja in Dolenjske, ter skrajne vzhodne predele Pomurja. To so v bistvu obrobna, obmejna območja SR Slovenije, za katere so značilna le posamezna omrežja z izredno skromnim številom infrastrukturnih objektov in naprav, ter potrošnih središč. Izjemo na teh območjih predstavlja le Koprsko primorje v celotnem obalnem pasu, zaradi visoke stopnje izkoriščenosti tega pasu za turistične in industrijske namene.

Na splošno velja ugotovitev, da so območja znotraj infrastrukturnih omrežij v SR Sloveniji hkrati tudi območja z največjim številom infrastrukturnih objektov in naprav, potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev ter največjim obsegom infrastrukturnih omrežij. Znotraj teh območij pa so se oblikovala na obrobju sklenjenih območij poteka večjega števila infrastrukturnih omrežij območja z najvišjo stopnjo prostorske koncentracije infrastrukturnih objektov in naprav ter potrošnih območij in središč infrastrukturnih proizvodov in storitev.

Stvarni odnos med prostorsko razporeditvijo infrastrukturnih objektov in naprav in prostorsko razporeditvijo posameznih območij in potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev pa smo določevali s pomočjo posameznih serij tematskih kart in na osnovi dvojne matrice medsebojnih odnosov. Ta analiza je bila zasnovana na podlagi soupadanja prostorske razporeditve infrastrukturnih objektov in naprav in posameznih območij in potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev ter na osnovi soupadanja sprememb v prostorski razporeditvi infrastrukturnih objektov in naprav in sprememb v prostorski razporeditvi posameznih območij in potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev. Na tej osnovi smo tudi poizkušali opredeliti v SR Sloveniji tista območja in središča, ki so v dvajsetletnem obdobju doživela intenzivnejše spremembe v regionalnem razvoju v večji meri prav zaradi tega medsebojnega součinkovanja.

Osnovne značilnosti medsebojne prostorske razporeditve (lokacije) posameznih infrastrukturnih objektov in naprav ter njih prostorsko navezanost na posamezna središča infrastrukturnih proizvodov in storitev so bile naslednje:

- na področju elektroenergetskih objektov in naprav, javnih elektrarn, industrijskih elektrarn in razdelilnih transformatorskih postaj, je bilo:
 - od 40-ih javnih elektrarn v SR Sloveniji v letu 1980, 47,5% javnih elektrarn na območju tistih naselij, ki so imela tudi železniške postaje, 18,0% na območju mest, 17,5% na območju naselij, ki so imela tudi razdelilne transformatorske postaje, 17,5% jih je bilo razporejenih v neposredni bližini križišč magistralnih ter regionalnih cest, 10,0% pa na območju tistih naselij, ki so imela tudi plinske redukcijske postaje in industrijske elektrarne;
 - 39,0% vseh industrijskih elektrarn (36) razporejenih v neposredni bližini križišč magistralnih in magistralnih in regionalnih križišč, prav tako tudi na območjih naselij, ki so imela železniške postaje, 39,3% jih je bilo v slovenskih mestih, 28,0% v naseljih, ki so imela plinsko redukcijske postaje, 17,0% v naseljih, ki so imela razdelilne transformatorske postaje in 11,1% pa v naseljih, kjer so bile tudi javne elektrarne;

LOKACIJA IN SPREMEMBE V LOKACIJI NEKATERIH INFRASTRUKTURNIH OBJEKTOV IN NAPRAV V
ODNOSU DO RAZPOREDITVE MEST, NASELIJ Z VEČ KOT 500 PREBIVALCI IN KRAJEV Z INDUSTRIJO V SRS

	1	2	9	10	11	3	4	5	6	7	8	12	v %
1 Sprememba števil RTP		8,0 64,0	3,0 10,3	6,4 18,2	6,1 19,0		22,5 29,1	17,0 15,4	21,4 23,1	10,1 54,0	10,0 31,0	43,2 54,0	
2 Sprememba števil večjih odjemalcev el.energije	64,0 8,0		20,0 9,0	33,0 12,0	45,1 12,0	40,0 7,0	30,0 4,0	16,1 7,0	60,0 8,0	17,4 11,2	25,4 10,0	86,3 14,0	
9 Sprememba št. ATC	10,3 3,0	9,0 20,0		33,0 26,0	20,0 18,0	4,0 4,0	2,5 1,0	3,0 3,0	12,0 1,4	15,4 22,0	20,0 17,0	4,0 1,4	
10 Sprememba št. krajev z ind.	18,2 6,4	12,0 33,0	26,0 35,0		16,0 12,0	11,3 5,5	15,0 5,5	5,5 7,2	14,0 5,5	15,0 27,7	24,0 26,4	12,0 5,5	
11 Sprememba naselij, kjer je št. preb. 500 na 500	19,0 6,1	12,0 45,1	18,0 27,0	12,0 16,0		6,0	7,5 4,0	3,0 10,0	17,0 9,0	9,5 23,2	16,0 23,2		
3 Lokacija RTP		7,0 40,0	4,0 4,0	5,5 11,3	6,0		12,5 13,2	17,0 11,3	17,0 13,2	11,0 41,5	74,0 32,1	43,1 26,0	
4 Lokacija javnih el.	23,1 22,5	4,0 30,0	1,0 2,5	5,5 15,0	4,0 7,5	13,2 12,5		11,1 10,0	9,5 10,0	9,4 47,5	6,0 12,5	14,0 18,0	
5 Lokacija ind. elektrarn	15,4 17,0	7,0 16,1	3,0 3,0	7,2 5,5	10,2 3,0	11,3 17,0	10,0 11,1		24,0 28,0	7,0 39,0	11,5 39,0	24,0 33,3	
6 Lokacija plin. red. postaj	23,1 21,4	8,0 60,0	1,4 12,0	5,5 14,0	9,0 17,0	13,2 17,0	10,0 9,5	28,0 24,0		11,0 45,2	5,0 14,3	43,1 40,5	
7 Lokacija žel. postaj	54,0 30,1	11,2 17,4	22,0 15,4	27,0 15,0	13,2 9,5	41,5 11,0	47,5 9,4	39,0 7,0	45,2 11,0		34,0 20,4	74,5 19,4	
8 Lokacija križišča	31,0 10,0	19,0 25,4	17,0 20,0	26,4 24,0	23,2 16,0	32,1 74,0	12,5 6,0	39,0 11,5	14,3 5,0	20,4 34,0		37,3 16,0	
12 Mesta	54,0 41,2	14,0 86,3	1,4 4,0	5,5 12,0		26,0 43,1	18,0 14,0	33,3 24,0	40,5 43,1	19,4 76,5	16,0 37,3		

- 41,5% vseh razdelilnih transformatorskih postaj (110,220, 380 kV) v SR Sloveniji (53) na območju naselij, ki so imela železniške postaje, 32,1 v neposredni bližini križišč magistralnih in magistralnih in regionalnih cest, 25,0% na območju slovenskih mest, 13,2% na območju naselij z plinskimi redukcijskimi postajami in javnimi elektrarnami in 11,3% na območju naselij, kjer so bile razporejene industrijske elektrarne.
- objekti plinovodnega omrežja in plinske redukcijske postaje (42) so bili v 19-ih primerih razporejeni na območju naselij, ki so imela železniške postaje, v 17-ih primerih so bile prp na območju slovenskih mest, v 10-ih primerih na območju naselij z industrijskimi elektrarnami, v 7-ih primerih na območju naselij z RTP, v 6-ih primerih v neposredni bližini križišč magistralnih in magistralnih in regionalnih križišč in v 4-ih primerih na območju naselij z javnimi elektrarnami, ali v njihovi neposredni bližini;
- od 201 železniške postaje v SR Sloveniji je bilo 41 postaj v neposredni bližini križišč magistralnih in magistralnih in regionalnih cest, 39 jih je bilo v slovenskih mestih, 22 v naseljih z plinsko redukcijsko postajo in RTP, 19 jih je prostorsko soupadalo s tistimi naselji, na območju katerih so bile javne elektrarne, 14 pa z naselji z industrijskimi elektrarnami;
- 34,0% vseh križišč, magistralnih in magistralnih z regionalnimi cestami (122) je bilo v neposredni bližini ali na območju naselij, ki so imela železniško postajo, 16,0% na območju slovenskih mest, 14,0% v neposredni bližini RTP, 11,5% v neposredni bližini industrijskih, 6,0% javnih elektrarn in 5,0% v neposredni bližini plinskih redukcijskih postaj;
- 76,5% slovenskih mest je imelo železniško postajo, 43,0% je imelo tudi RTP, 37,3% mest je bilo v neposredni bližini križišč magistralnih in magistralnih in regionalnih cest, ali pa so sama predstavljala stišičša teh cest, 33,0% je imelo plinsko redukcijsko postajo, 24,0% industrijske in 14,0% javne elektrarne.



V odnosu do sprememb v prostorski razporeditvi posameznih infrastrukturnih objektov in naprav ter razporeditve posameznih potrošnih središč med leti 1960 in 1980 pa je bila na posameznih infrastrukturnih področjih stopnja prostorske navezanosti sprememb v lokaciji infrastrukturnih objektov in naprav sledeča:

- 54,0% vseh novih razdelilnih transformatorskih postaj v SR Sloveniji je bilo razporejenih v slovenskih mestih, ali 54,0% na območju naselij, ki so imela železniške postaje, 31,0% v neposredni bližini magistralnih in magistralnih in regionalnih cest, 23,0% na območju naselij z plinskimi redukcijskimi postajami in javnimi elektrarnami ter 15,4% na območju naselij z industrijskimi elektrarnami;
- 14,0% novih večjih odjemalcev električne energije se je pojavilo v dvajsetih letih v mestih, 11,2% na območju naselij z železniškimi postajami, 10,0% v neposredni bližini križišč magistralnih in magistralnih ter regionalnih cest, 8,0% na območju naselij z plinskimi redukcijskimi postajami, 7,0% z industrijskimi elektrarnami in RTP, 4,0% pa z javnimi elektrarnami;
- 22,0% novih avtomatskih telefonskih central je bilo postavljenih na območju naselij z železniško postajo, 17,0% v neposredni bližini križišč, 4,0% teh sprememb je soupadalo z območji naselij z razdelilnimi transformatorskimi postajami, 3,0% z industrijskimi elektrarnami, 1,4% z mesti, 1,4% z plinskimi redukcijskimi postajami in 1,0% z javnimi elektrarnami;
- 33,0% novih industrijskih krajev je prostorsko soupadalo z območji naselij, kjer so se pojavili novi večji odjemalci električne energije in nova ATC, 12,0% je soupadalo z naselji, ki so povečala število prebivalcev nad 500 in 6,4% s spremembami v razporeditvi razdelilnih transformatorskih postaj;
- 26,0% sprememb v prostorski razporeditvi ATC je soupadalo tudi s spremembami v prostorski razporeditvi industrijskih krajev, 20,0% s spremembami večjih odjemalcev električne energije, 18,0% s spremembami števila prebivalstva v naseljih nad 500 ljudi in 3,0% s spremembami v prostorski razporeditvi razdelilnih transformatorskih postaj;
- 45,0% naselij, v katerih se je število prebivalcev povečalo nad 500 je v prostorski razporeditvi soupadalo s spremembo v prostorski razporeditvi večjih odjemalcev električne energije, 27,0% s spremembo v prostorski razporeditvi ATC, 16,0% s spremembo industrijskih krajev in 6,1% s spremembo razdelilnih transformatorskih postaj;

- 12,0% sprememb v prostorski razporeditvi večjih odjemalcev električne energije je soupadalo s spremembami industrijskih krajev in naselij, ki so povečala število prebivalcev nad 500, 9,0% s spremembami ATC in 8,0% s spremembami RTP.

Območja intenzivnejšega prepletanja sprememb v prostorski razporeditvi infrastrukturnih objektov in naprav in sprememb v prostorski razporeditvi nekaterih elementov regionalne strukture so oblikovala v SR Sloveniji večja sklenjena območja in posamezna središča medsebojnega součinkovanja. Na eni strani znotraj tistih območij, po katerih poteka večje število infrastrukturnih omrežij, na drugi strani pa neposredno na njihovem obrobju: Kranjsko-Sorško polje, Kamniško-Bistriška ravnina, zahodni del Celjske kotline, severni del Ptujskega polja, Krško-Brežiška kotlina, območje med Vrhniško in Logatcem, Goriška ravan ter območja med Divačo, Črnim kalom in Dekani. Najintenzivnejše medsebojno prostorsko součinkovanje, na osnovi soupadanja sprememb v prostorski razporeditvi omejenih elementov, na območju med Divačo in Kozino, na območju trikotnika, ki ga tvorijo Dekani, Bertoki in Škofije, na območju med Medvodami in Škofjo Loko, na območju med Mengešom, Radomljam in Duplico, na širšem območju v okolici Žalca, na območju med Rušami in v okolici Ptuja, Ivančne gorice in Brežic, Krške vasi in Čateža. Na teh območjih so prostorsko soupadale spremembe v lokaciji vseh štirih elementov. V ostalih območjih najintenzivnejšega součinkovanja pa je prišlo do različnih kombinacij prostorskega soupadanja sprememb med temi štirimi pari elementov, vendar pa vedno vsaj v kombinaciji s tremi pari različnih elementov: na širšem območju Gorice, Vrhnike, Litije in Šmartnega, na območju med Braslovčami in Šmartnim ob Savinji, Vuzenico in Vuhredom v Dravski dolini, območjem med Slovensko Bistrico, Polskavo in Pragerskim ter na območju med Šmarjem pri Jelšah in Mestinjem. Vsa ta območja so, z izjemo okolice Ivančne gorice in območja med Litijo in Šmartnim lokacijsko navezana, ali na zunanji rob sklenjenih območij znotraj katerih poteka večje

OBMOČJA PROSTORSKEGA SOVPADANJA MED SPREMEMBAMI V LOKACIJI
VEČJIH ODJEMALCEV ELEKTRIČNE ENERGIJE IN SPREMEMBAMI ŠTEVILA
PREBIVALCEV V NASELJIH Z VEČ KOT 500 PREBIVALCI 1960 - 1980



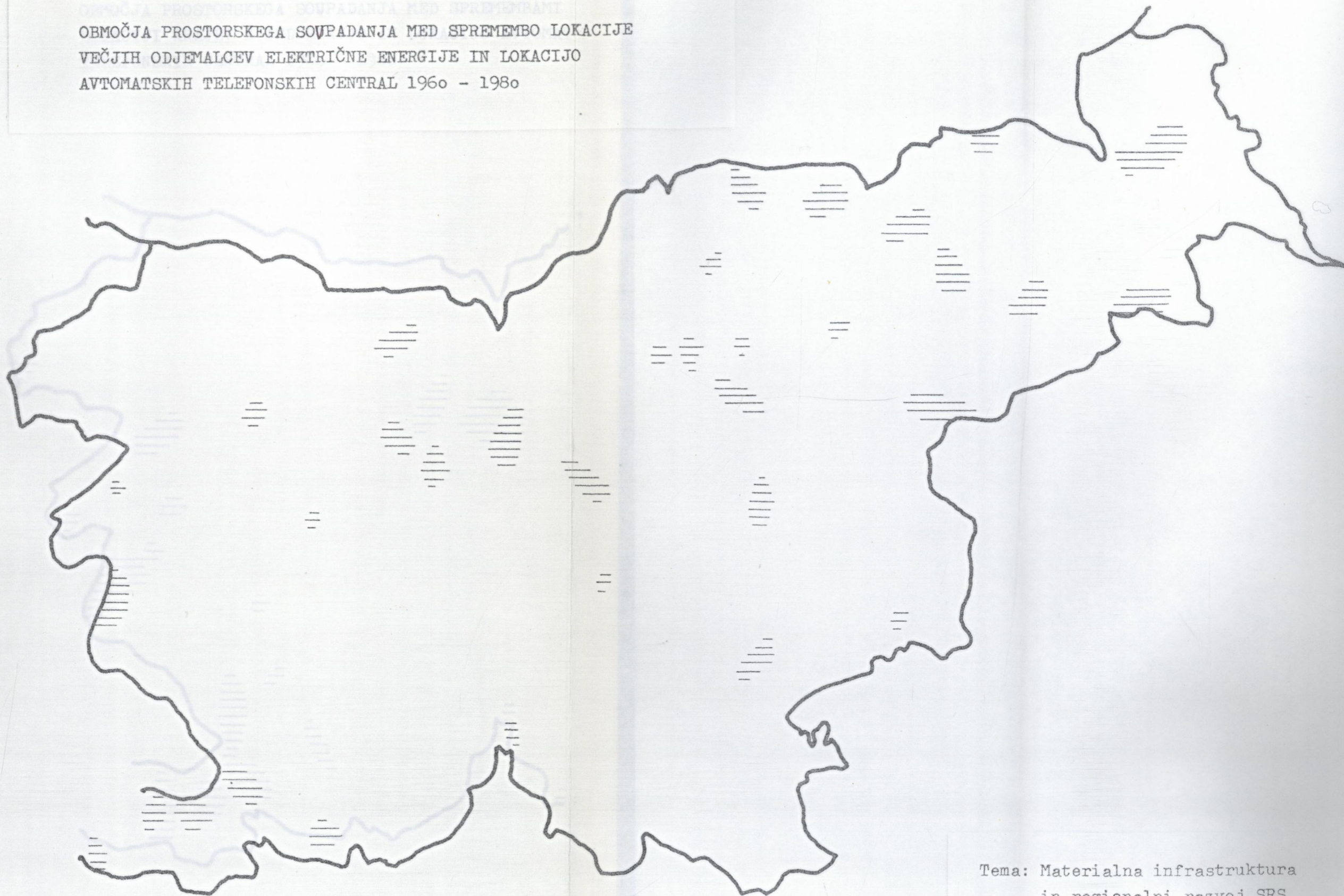
Tema: Materialna infrastruktura
in regionalni razvoj SRS

Nosilec: Černe Andrej

Inštitut za geografijo Univerze
E.Kardelja, Ljubljana 1982



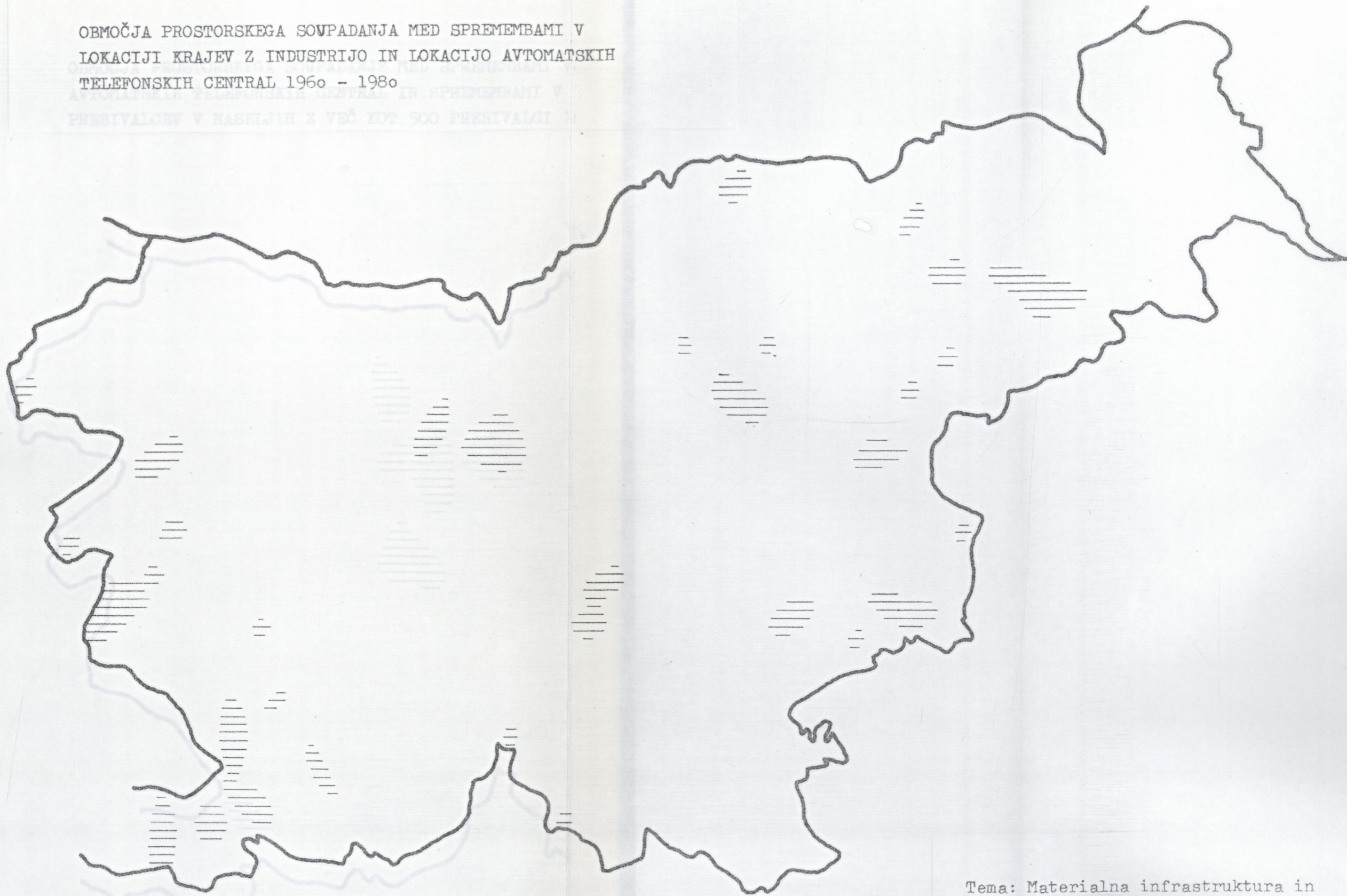
OBMOČJA PROSTORSKEGA SOVPADANJA MED SPREMEMBO LOKACIJE
VEČJIH ODJEMALCEV ELEKTRIČNE ENERGIJE IN LOKACIJO
AVTOMATSKIH TELEFONSKIH CENTRAL 1960 - 1980



Tema: Materialna infrastruktura
in regionalni razvoj SRS
Nosilec: Černe Andrej
Inštitut za geografijo Univerze
E.Kardelja, Ljubljana 1982

OBMOČJA PROSTORSKEGA SOVPADANJA MED SPREMEMBAMI V
LOKACIJI KRAJEV Z INDUSTRIJO IN LOKACIJO AVTOMATSKIH
TELEFONSKIH CENTRAL 1960 - 1980

AVTOMATSKIH TELEFONSKIH CENTRAL IN SPREMEMBAMI V
PREBIVALSTVU V NASELJH Z VEČ KOT 500 PREBIVALCI



Tema: Materialna infrastruktura in
regionalni razvoj SRS

Nosilec: Černe Andrej

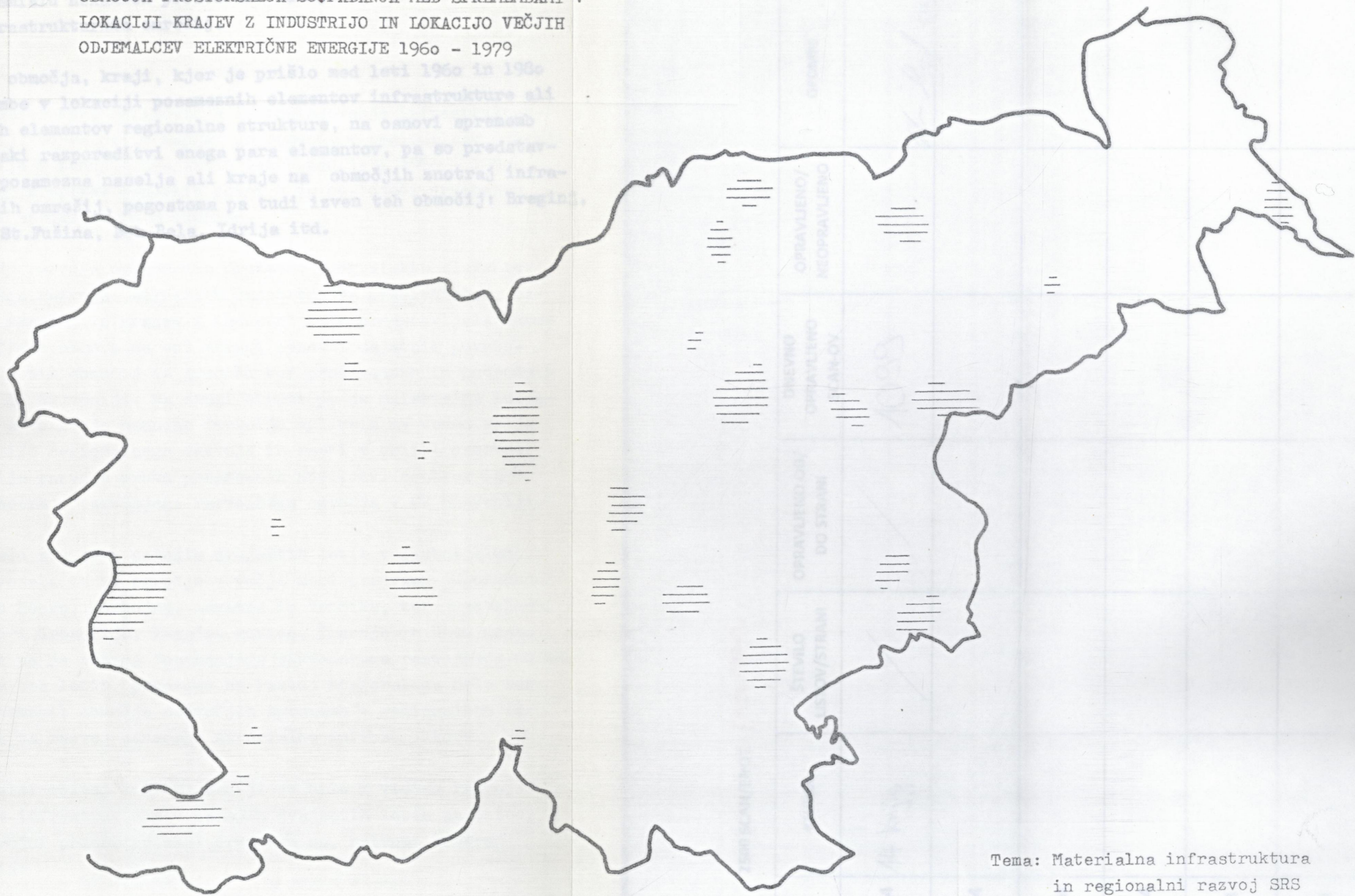
Inštitut za geografijo Univerze
E.Kardelja, Ljubljana 1982



številu infrastrukturnih oprežij, ali pa predstavljajo v pro-
storskem smislu
pasov infrastrukt

OBMOČJA PROSTORSKEGA SOVPADANJA MED SPREMEMBAMI V
LOKACIJI KRAJEV Z INDUSTRIJO IN LOKACIJO VEČJIH
ODJEMALCEV ELEKTRIČNE ENERGIJE 1960 - 1979

Posamezna območja, kraji, kjer je prišlo med leti 1960 in 1980
do spremembe v lokaciji posameznih elementov infrastrukture ali
posameznih elementov regionalne strukture, na osnovi sprememb
v prostorski razporeditvi snega para elementov, pa so predstavl-
ljala le posamezna naselja ali kraje na območjih snotraj infra-
strukturnih oprežij, pogostoma pa tudi izven teh območij: Breginja,
Dobrova, St. Julina, Bela, Krija itd.



Tema: Materialna infrastruktura
in regionalni razvoj SRS

Nosilec: Černe Andrej

Inštitut za geografijo Univerze
E.Kardelja, Ljubljana 1982

število infrastrukturnih omrežij, ali pa predstavljajo v prostorskem smislu nekakšen prostorski zaključek teh sklenjenih pasov infrastrukturnih omrežij.

ZAKLJUČEK

Posamezna območja, kraji, kjer je prišlo med leti 1960 in 1980 do spremembe v lokaciji posameznih elementov infrastrukture ali posameznih elementov regionalne strukture, na osnovi sprememb v prostorski razporeditvi enega para elementov, pa so predstavljala le posamezna naselja ali kraje na območjih znotraj infrastrukturnih omrežij, pogostoma pa tudi izven teh območij: Breginj, Dobrova, St. Fužina, Boh. Bela, Idrija itd.

V odzivu na razvoj posameznih družbeno-geografskih elementov regionalnega razvoja: strukture razporeditve prebivalstva, zaposlenih, naselij in krajev z industrijo je predstavljala materialna infrastruktura na eni strani osnovni dejavnik povezovalja različnih območij in središč ter proizvodnih in potrošnih centrov v SR Sloveniji. Na drugi strani pa je materialna infrastruktura s to svoje osnovno funkcijo vplivala na vedno večje koncentracije regionalnega razvoja in rasti v obliki osnovne polarizacije razvoja preko posameznih nosilcev, centrov in središč znotraj "osrednjega razvojnega ogrodja v SR Sloveniji."

V tem smislu sta se v zadnjih dvajsetih letih v funkcijem smislu navezala na to ogrodje v večji meri predvsem jugovzhodni krak preko Kopra, Postojne, Logatca in Vehnike, ter jugovzhodni krak v smeri Grosuplje, Ivančna gorica, Trebnje in Novo mesto. Kljub temu pa je razvoj "osrednjega slovenskega razvojnega ogrodja" tudi v teh letih, predvsem na razvoj štajerskega dela tega ogrodja, pomenil območja največjih sprememb v regionalnem razvoju in na ta razvoj navezane materialne infrastrukture.

Za regionalni razvoj v SR Sloveniji je bilo s vidika razvoja materialne infrastrukture v zadnjih dvajsetih letih značilno, da je razvojni proces potekal predvsem na, oziroma znotraj teh območij:

ZAKLJUČEK

Proces prostorskega oblikovanja in izgrajevanja infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav je pomenil v regionalnem razvoju SR Slovenije v zadnjih dvajsetih letih, med leti 1960 - 1980, še nadaljno krepitev osnovnih potez v že obstoječi družbeno-geografski strukturi SR Slovenije.

V odnosu do razvoja posameznih družbeno-geografskih elementov regionalnega razvoja: strukture razporeditve prebivalstva, zaposlenih, naselij in krajev z industrijo je predstavljala materialna infrastruktura na eni strani osnovni dejavnik povezovanja različnih območij in središč ter proizvodnih in potrošnih centrov v SR Sloveniji. Na drugi strani pa je materialna infrastruktura s to svojo osnovno funkcijo vplivala na vedno večjo koncentracijo regionalnega razvoja in rasti v obliki osnovne polarizacije razvoja preko posameznih nosilcev, centrov in središč znotraj "osrednjega razvojnega ogrodja v SR Sloveniji."

V tem smislu sta se v zadnjih dvajsetih letih v funkcijskem smislu navezala na to ogrodje v večji meri predvsem jugozahodni krak preko Kopra, Postojne, Logatca in Vrhnike, ter jugovzhodni krak v smeri Grosuplje, Ivančna gorica, Trebnje in Novo mesto. Kljub temu pa je razvoj "osrednjega slovenskega razvojnega ogrodja" tudi v teh letih, predvsem na razvoj štajerskega dela tega ogrodja, pomenil območja največjih sprememb v regionalnem razvoju in na ta razvoj navezane materialne infrastrukture.

Za regionalni razvoj v SR Sloveniji je bilo z vidika razvoja materialne infrastrukture v zadnjih dvajsetih letih značilno, da je razvojni proces potekal predvsem na, oziroma znotraj teh območij:

- najintenzivneje na območjih neposredno ali ob infrastrukturnih omrežij, znotraj katerih poteka večje število različnih infrastrukturnih omrežij. Za ta območja je značilna največja stopnja prostorske koncentracije infrastrukturnih objektov in naprav in s tem tudi največja koncentracija potrošnih središč in centrov infrastrukturnih proizvodov in storitev ter s tem hkrati tudi največje gostote infrastrukturnih omrežij. Ta območja predstavljajo sklenjen pas od Kanala preko Nove Gorice z odcepom proti Ajdovščini in se nadaljuje preko Komna, Sežane in Divače proti Razdrtem. V sklenjeni obliki se ta pas nadaljuje šele pri Kalcah, kot jugozahodni del osrednjega prometnega križa. Na severnem območju Ljubljanske kotline, na Ljubljanskem polju se ta pas široko pahljačasto razširi in odcepi na eni strani na severozahod proti Jesenicam, na drugi strani pa v mnogo ožjem pasu po Trebinjski dolini v Savinjsko kotlino. Od tu naprej pa poteka široko preko Vojnika, Slovenjskih Konjic in Slovenske Bistrice proti Mariboru, preko Ptuja proti Ormožu ter južneje preko Makol do Rogaške Slatine. Po Dravski dolini sega ta pas sklenjeno nekako do Vuhreda, severno od Maribora pa do Zg.Kungote. Na območju Dolenjske so se prostorsko oblikovala bolj razbita območja, južno od Ljubljane do Škofljice, preko V.Lašč, Ribnice do Kočevja, širok pas v Krško-Brežiški kotlini, ki se pri Krškem razcepi proti zahodu do Dobrove, proti severozahodu pa ob Savi, Sevnici in Zidanega mostu ob Savinji do Celjske kotline;
- še vedno izredno intenziven razvoj na tistih območjih znotraj infrastrukturnih omrežij, ki so prostorsko omejena s potekom teh omrežij, kjer je osnovna značilnost prostorska "razbitost" različnih infrastrukturnih omrežij, objektov in naprav ter na njih navezanih večjih ali manjših potrošnih središč in centrov. Ta območja so vsekakor tista območja, kjer je pričakovati nadaljne prostorsko širjenje regionalnega razvoja, saj je njihova funkcionalna navezanost na prva območja izredno tesna tako v vsebinskem, kot v tehnično-prostorskem smislu.

Več ali manj obsegajo ta območja posamezna večja ali manjša središča na celotnem subalpskem in subpanonskem območju, del obrobja visokega kraškega roba ter območja vzhodnodolenjskega krasa;

- območja izven infrastrukturnih omrežij pa predstavljajo v smislu regionalnega razvoja le posamezna med seboj ločena, oziroma slabo povezana območja ali nekatera središča na večjem delu Notranjske, skrajnega južnega dela širšega ljubljanskega območja in Dolenjske, skrajne vzhodne predele Pomurja in seveda večji del alpskega sveta. To so v bistvu obrobna, obmejna območja SR Slovenije, kjer potekajo le posamezna infrastrukturna omrežja, skromno število infrastrukturnih objektov in naprav, ter manjše število potrošnih središč in naprav, ter manjše število potrošnih središč infrastrukturnih proizvodov in storitev. Izjema v teh območjih je edinole Koprsko primorje na celotnem obalnem območju.

7. Irednjeročni program vzdrževanja, rekonstrukcij, modernizacij in gradenj magistralnih in regionalnih cest v SR Sloveniji v obdobju 1976 - 80, Republiška skupnost za ceste, Ljubljana 1975.
8. Statistični godišnjak elektroprivrede SFRJ za 1980 godinu, Zajednica jugoslovenske elektroprivrede, Beograd 1981.
9. Statistični letopis SR Slovenije 1962, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1963.
10. Statistični letopis SR Slovenije 1981, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1982.
11. Statistični podatki po občinah SR Slovenije 1962, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1962.
12. Statistični podatki po občinah SR Slovenije 1981, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1981.

LITERATURA IN VIRI

1. Analiza razvoja v obdobju 1976 - 80 ter razvojne možnosti v srednjeročnem obdobju 1981-85, Železniško gospodarstvo Ljubljana, Ljubljana 1979.
2. Poročilo o poslovanju združenih PTT organizacij SR Slovenije za leto 1979, Ljubljana 1981.
3. Poslovno združenje energetike SR Slovenije, letno poročilo 1962, Ljubljana 1962.
4. Poslovno združenje energetike SR Slovenije, letno poročilo 1980, Ljubljana 1980.
5. Poslovno združenje energetike SR Slovenije, letno poročilo 1981, Ljubljana 1980.
6. Slovenija 1980, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1980.
7. Srednjeročni program vzdrževanja, rekonstrukcij, modernizacij in gradenj magistralnih in regionalnih cest v SR Sloveniji v obdobju 1976 - 80, Republiška skupnost za ceste, Ljubljana 1975.
8. Statistični godišnjak elektroprivrede SFRJ za 1980 godinu, Zajednica jugoslovenske elektroprivrede, Beograd 1981.
9. Statistični letopis SR Slovenije 1962, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1963.
10. Statistični letopis SR Slovenije 1981, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1982.
11. Statistični podatki po občinah SR Slovenije 1962, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1962.
12. Statistični podatki po občinah SR Slovenije 1981, Zavod SR Slovenije za statistiko, Ljubljana 1981.

SEZNAM KART

1. Območja prostorskega soupadanja med spremembami v lokaciji večjih odjemalcev električne energije in spremembami števila prebivalcev v naseljih z več kot 500 prebivalci 1960 - 1980
2. Območja prostorskega soupadanja med spremembo lokacije večjih odjemalcev električne energije in lokacijo avtomatskih telefonskih central 1960 - 1980
3. Območja prostorskega soupadanja med spremembami v lokaciji krajev z industrijo in lokacijo avtomatskih telefonskih central 1960 - 1980
4. Območja prostorskega soupadanja med spremembami v lokaciji avtomatskih telefonskih central in spremembami števila prebivalcev v naseljih z več kot 500 prebivalci 1960 - 1980
5. Območja prostorskega soupadanja med spremembami v lokaciji krajev z industrijo in lokacijo večjih odjemalcev električne energije 1960 - 1980

SEZNAM TABEL

	Stran
1. Nekateri infrastrukturni objekti in naprave v SR Sloveniji 1980	11
2. Prostorska razporeditev nekaterih družbeno-geografskih elementov v SR Sloveniji 1980 po občinah	13
3. Nekateri infrastrukturni objekti in naprave v SR Sloveniji 1960	17
4. Število telefonskih naročnikov, osebnih avtomobilov in obseg prepeljanega tovora in potnikov po železnicah v SR Sloveniji 1980	22
5. Lokacija in spremembe v lokaciji nekaterih infrastrukturnih objektov in naprav v odnosu do razporeditve mest, naselij z več kot 500 prebivalci in krajev z industrijo v SRS	34