

Marijan Klemenčič^x

NEKATERE ZNAČILNOSTI REGIONALNE STRUKTURE NA TRŽAŠKEM

Uvod

Tržaško je upravna enota v okviru avtonomne dežele Furlanije-Julijske Krajine, ki obsega 211,57 km² in šteje 300 tisoč prebivalcev. Ozemlje je stisnjeno med Tržaški zaliv in jugoslovansko-italijansko državno mejo ter sega od Lazareta na jugovzhodu do Štivana na severozahodu.

Regionalni razvoj Tržaškega je najtesneje povezan z razvojem Trsta; na razvoj tega pa so neposredno vplivale politično-teritorialne spremembe, ki jih je doživel Trst z ožjim in širšim zaledjem v zadnjih desetletjih. S tem je regionalna struktura dobivala vedno nove funkcije, katerim se je morala neprestano prilagajati. Ker pa je regionalna struktura trdno zakoreninjena v pokrajinski stvarnosti, je tudi ob velikih družbeno-gospodarskih ali političnih spremembah ni mogoče povsem spremeniti.

Na regionalni razvoj Tržaškega je Trst začel močneje vplivati po letu 1719, ko je bil proglašen za svobodno luko. Gospodarski razvoj Trsta je bil neposredno povezan z vlogo svobodnega pristanišča. Trst je opravljal pristaniško-trgovske funkcije za dobršen del Srednje Evrope. Zmanjševanje teh funkcij po prvi, posebno pa še po drugi svetovni vojni je zaradi novopostavljenih državnih meja povzročilo stagnacijo in celo nazadovanje gospodarskega razvoja Trsta. Italijanska vlada je iz politično-gospodarskih razlogov po zadnji vojni namenila razvoju Trsta precejšnja sredstva. Težila je za okrepitvijo povezav tržaškega pristanišča z matično državo in delom njegovega nekdanjega zaledja. Precejšnje spremembe je doživela tudi mreža naselij (nastanek naselij za begunce iz Istre), kjer pa je bil povsem jasno viden protislovenski značaj teh posegov. Glavni vzdrževalci regionalne strukture na tržaškem podeželju so bili do zadnje vojne Slovenci. Po tem obdobju so pri preoblikovanju mreže naselij igrali pomembno vlogo istrski begunci in Tržačani, ki so se začeli vse močneje seliti v okolico Trsta. Daljnovidno prometno infrastrukturo, ki je postala pomemben element regionalne strukture, pa obvladujejo Italijani.

Tako dokaj jasno lahko ločimo dva osnovna nivoja regionalne strukture, med katerima pa je le šibka povezava: prvi je namenjen domačemu prebivalstvu, drugi pa medregionalnim, predvsem pa mednarodnim tokovom. To je osnovna poteza regionalne strukture na Tržaškem.

^x Dr., univ., asistent, PZE za geografijo, Filozofska fakulteta, 61000 Ljubljana, Aškerčeva 12, glej izvleček na koncu zbornika.

Regionalna struktura

Izraz regionalna struktura se v geografski literaturi uporablja vedno pogostejše, vendar so velike razlike v pojmovanju vsebine. Velikokrat uporabniki izraza sploh ne opredelijo, zato je zmeda na tem področju velika. Po naši opredelitvi je regionalna struktura tisti del opredmetenega (vidnega) delovanja družbe v pokrajini, ki se povezuje v neko celoto.

V konkretnem primeru obravnavamo le del regionalne strukture, in sicer naselja ter cestno mrežo, medtem ko so nekateri elementi povsem izpuščeni (na primer kmetijska izraba zemlje). Proučevanje regionalne strukture je le del celovitega geografskega proučevanja, pri katerem izločimo dinamično sestavino, v našem primeru zaradi pomanjkanja ustreznih podatkov.

Strukturo lahko opredelimo kot niz elementov, ki so med seboj povezani v bolj ali manj zaključeno celoto. Strukturo sestavljajo elementi, ki imajo različne lastnosti (funkcije), zato so med njimi povezave.

Pri naši obravnavi smo vzeli za elemente naselja, ki jih opredeljujejo naslednje funkcije: demografska, proizvodna in oskrbna. Povezanost med naselji je obravnavana na dva načina: kot dejanska in funkcionalna.

Naselja kot elementi regionalne strukture

Naselbinska mreža

Za naselja na Tržaškem je značilno, da so tem manjša, čim večja je njihova gostota, oziroma čim večje je naselje, tem bolj je oddaljeno od sosednjega. To dokazuje, da je bilo kmetijstvo osnovni dejavnik razvoja naselij in da so današnji gospodarski procesi tako šibki, da ne vplivajo bistveno na spremembo mreže naselij. Primerjava stanja l. 1951 in 1971 (1) kaže sicer nekatere spremembe, ki pa niso posledica organske rasti, pač pa doseljevanja beguncev iz Istre. Omeniti velja počasno stapljanje urbaniziranega območja Trsta in Milj ter urbanizacijo v predelu Devin-Sesljan-Nabrežina.

Na Krasu je dvojni vzporedni niz krajev, manjših vzdolž državne meje in večjih vzdolž roba kraške planote, kar je vsekakor neugodno za njihovo učinkovito prometno povezanost. Flišni del Tržaškega ima manj izrazito razporeditev naselij, posebno še po miljskih gričih. Najmočnejša zgostitev naselij je v vinorodno-vrtnarskem delu dolinske občine.

V naselbinski mreži so posebno zanimivi večji kraji, s 1 000 do 3 000 prebivalci. Takih je osem: pet na Krasu (Sesljan-Vižovlje, Nabrežina, Križ, Prosek in Kontovel) in tri na flišnem območju (Dolina, Žavljce in Cindis). Največje kraške vasi so nekdanje živele od vinogradništva, živinoreje in ribištva, medtem ko je danes pomembnejše le vinogradništvo. Razvoj Nabrežine je povezan s kamnoseštvo, Sesljana pa s turizmom. Privlačnost sesljanskega območja, ugodne prometne zveze s Trstom in Furlanijo ter naseljevanje beguncev so pov-

zročili pravo urbanizacijo, tako da je l. 1971 statistika začela obravnavati do tedaj ločena kraja Sesljan in Vižovlje kot enotno naselbinsko enoto. Poleg tega je Sesljan med petimi naštetimi kraji na Krasu edini, ki izstopa iz tradicionalnega okvira ostalih štirih kraških vasi. Njegovo mesto bi po tej logiki moral imeti Devin. Žavljje so iz majhnega naselja z razvojem tržaške industrijske cone postale znatna naselbinska aglomeracija. Izmed naštetih treh krajev na flišnem območju pa je doživel najhitrejšo rast Cindis, predvsem zaradi naseljevanja beguncev.

V naselbinskem sistemu Tržaškega imata, poleg Trsta kot osrednjega in daleč najpomembnejšega kraja, posebno mesto Milje in Opčine. Medtem ko imajo Milje dolgo urbano tradicijo, pa so se Opčine šele v začetku stoletja začele izvijati iz povsem agrarne strukture. Vse močnejši prodor Tržičanov proti Opčinam se nadaljuje po zadnji vojni s pravo urbanizacijo, ki se ji je pridružila oskrbna funkcija obmejnega mesta.

Za naselbinsko mrežo so značilne naslednje poteze (2):

- močno izstopajoča velikost Trsta oziroma velik skok med njim in naslednjo velikostno stopnjo naselij (Milje, Opčine);
- močna prevlada majhnih naselij (z manj kot 200 prebivalci) s poudarjeno razpršeno poselitvijo Miljskih gričev;
- neenakomerna razporeditev večjih vasi, posebno na kraški planoti;
- oblikovanje bolj ali manj amorfnega urbaniziranega območja Sesljan-Vižovlje-Nabrežina ter območja med Trstom, Žavljami in Miljami.

Demografski potencial naselij

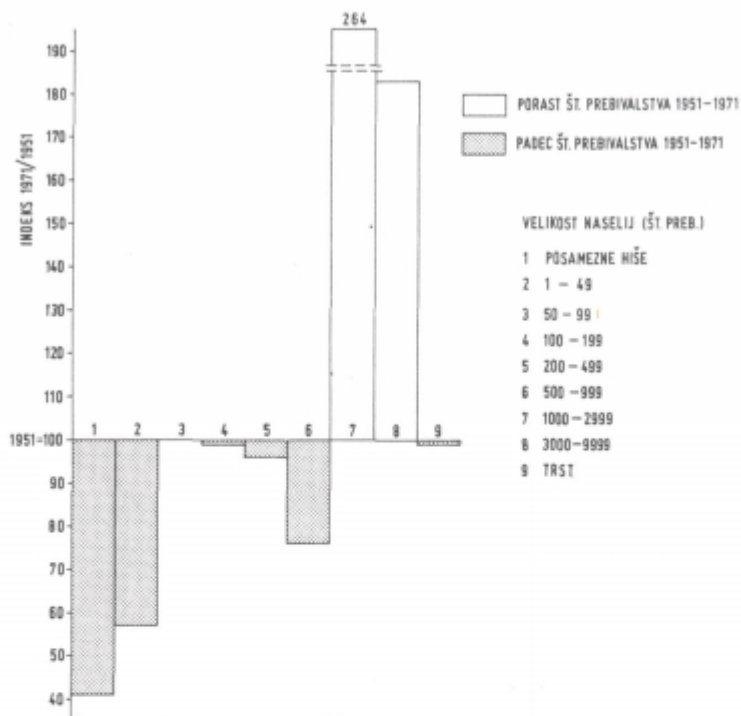
Razpoložljivi statistični podatki zožujejo obravnavo demografskega potenciala naselij na število prebivalcev in na njihovo gibanje med popisi. L. 1971 je živel v 66 podeželskih krajih le 9,8 % prebivalcev Tržaškega, 4,5 % v Miljah in na Opčinah, in kar 85,7 % v Trstu.

Kraji z manj kot 1 000 prebivalci so v razdobju 1951-1971 izgubili del prebivalcev. V povprečju so se povečali le kraji, ki imajo od tisoč do deset tisoč prebivalcev: Nabrežina, Sesljan, Kontovel, Prosek, Križ, Žavljje, Dolina in Cindis, in sicer za 164 %. Tolikšno povečanje pa gre na račun le nekaterih od naštetih krajev, medtem ko v drugih število prebivalcev celo stagnira. Močnejša porasla tudi Milje in Opčine (za 83 %). Demografski potencial je na Tržaškem, posebno pa še v Trstu, tako šibak, da ne dovoljuje pomembnejše urbanizacije. Število prebivalcev se je na primer v razdobju 1951-1971 na celotnem območju povečalo komaj za 3 000 oseb ali za 1 %.

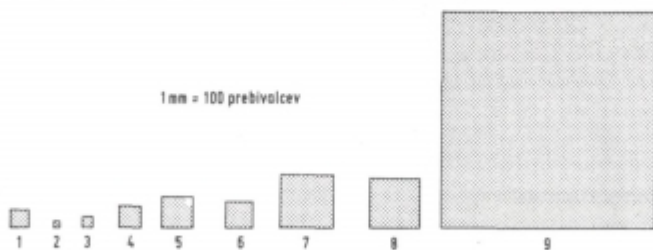
Od 56 krajev, za kolikor je bilo mogoče na osnovi statističnega gradiva izračunati indeks gibanja števila prebivalstva v povojnem obdobju (1951-1971), je v dvajsetih (36 %) število prebivalstva stalno naraščalo, v 23 (41 %) pa se je ne-prestano zmanjševalo.

Med temi kraji se v večini primerov upadanje števila prebivalstva v zadnjem

SPREMEMBE VELIKOSTI NASELIJ NA TRŽAŠKEM V OBDOBJU 1951-1971



ŠTEVILO PREBIVALCEV PO VELIKOSTNIH SKUPINAH NASELIJ NA TRŽAŠKEM LETA 1971



obdobju (1961-1971) umirja. Podobno velja za kraje s stalnim povečevanjem števila prebivalstva: v zadnjem obdobju prihaja do zmernejšega porasta kot v desetletju pred tem.

Med kraji z močnim zmanjšanjem števila prebivalstva so le majhni kraji (z manj kot 500 prebivalci), medtem ko so pri močnem porastu udeležene vse velikostne skupine krajev. Najbolj se je v obdobju 1951-1971 povečal Cindis (indeks 646), nato Žavljje (510), Sestlan (396) in Polje (338). Pri prvih dveh krajih je bil nenaden skok dosežen le v prvem obdobju, medtem ko se je pri drugih dveh krajih začetni trend nadaljeval. Tako močne in nenadne spremembe števila prebivalstva v posameznih krajih lahko razumemo le, če poznamo naseljevanje istrskih beguncev.

Prostorska razporeditev krajev s porastom števila prebivalstva v razdobju 1961-1971 je na prvi pogled brez notranje vzročnosti.

Kraji s porastom števila prebivalstva so neenakomerno razporejeni po Tržaškem. Zgostitev je nekoliko izrazitejša med Trstom in Miljami, vključno z Dolino, kar je povezano predvsem z razvojem industrijske cone. Naslednja zgostitev krajev s porastom števila prebivalcev je v zgoniški in deloma repentaborski občini, vendar gre tu v absolutnem pogledu za zelo majhno število prebivalcev. Najpomembnejši je porast števila prebivalstva na devinsko-sesljan-skem območju. Obstajajo še posamezni izolirani kraji, ki se jim povečuje število prebivalstva zaradi specifičnih razmer.

Tudi kraji, v katerih se število prebivalstva zmanjšuje, so razmeščeni brez pravilne razporeditve. Ležijo tako v neposredni bližini Trsta oziroma na njegovem robu (Grljan, Lonjer, Ricmanje, Boršt) kot v prometno odmaknjenih predelih (Draga, Jezero, Gropada, Medja vas, Mavhinje itd.) pa tudi med tradicionalnimi centralnimi vasmi, in to celo ob današnji prometni osi Tržaškega (Bazovica, Prosek, Nabrežina). Edino večje sklenjeno ozemlje brez krajev z upadanjem števila prebivalstva je območje miljske občine.

Dinamika razvoja krajev v razdobju 1961-1971 kaže na njihov bolj ali manj anarhičen razvoj, v katerem vloge Trsta skoraj ni čutiti.

Gospodarski potencial

Skoraj vsa industrija Tržaškega je osredotočena v Trstu in v Miljah. Industrija je tradicionalno vezana na pristaniško funkcijo Trsta, tako živilska, kemična, železarska, ladjedelniška, v zadnjem obdobju pa tudi petrokemična. Z upadanjem moči pristanišča se zmanjšuje pomen industrije. Za tržaško industrijsko cono, ki se razprostira med mestom in Miljami velja, da ima predvsem pristaniško-skladiščno funkcijo, precej manj pa industrijsko.

Izven tržaške industrijske cone sta skromna industrijska obrata le še v Nabrežini (kamnolomi) in v Štivanu (papirnica). V 19. in deloma v prvi polovici 20. stoletja je delovalo nekaj manjših kamnolomov v zgoniški in repentaborski občini, ki pa so danes opuščeni. Vidimo torej, da je industrijska dejavnost na

Tržaškem izrazito monocentrična.

Oskrbne funkcije naselij

Analiza opremljenosti naselij z oskrbnimi dejavnostmi je bila izvedena na osnovi števila in vrst oskrbnih obratov po posameznih krajih. Podatki so bili zbrani na tri načine: iz telefonskega imenika za Furlanijo-Julijsko Krajino za l. 1976/77 in turističnih informatorjev za l. 1978 v izdaji Primorskega tiska, seznamu obrtnikov za Tržaško pokrajino ter s kartiranjem trgovin na celotnem tržaškem podeželju l. 1978. Pri analizi oskrbe manjka proučitev vplivnega območja posameznih vrst dejavnosti oziroma krajev, za kar pa ni bilo moč zbrati ustreznih podatkov. Zaradi velikosti niso bila v raziskavo vključena tri največja oskrbna središča: Trst, Milje in Opčine.

Na tržaškem podeželju je bilo opredeljenih 84 vrst oskrbnih dejavnosti, in sicer 32 vrst trgovin, 36 vrst obrti, 7 vrst gostinsko-turistične dejavnosti in 9 vrst upravno-družbenih dejavnosti.

Na tej osnovi je bila izdelana geografska matrika v velikosti 62 x 84 (62 krajev in 84 vrst oskrbnih dejavnosti), ki je bila razdeljena na štiri bloke. Posamezni bloki so vsebovali oskrbne dejavnosti glede na pogostnost uporabe: dejavnosti, namenjene vsakodnevnim, kratkoročnim, srednjeročnim in dolgoročnim (izjemnim) oskrbam oziroma oskrbne dejavnosti prve, druge, tretje in četrte stopnje.

Pri opredeljevanju posameznih vrst trgovine so največ problemov povzročale trgovine s predmeti kratkoročne in deloma srednjeročne oskrbe. Upoštevati je tudi treba, da si istovrstne trgovine niso enakovredne med seboj po velikosti (prodajni površini) ali po izbiri blaga. Žal pri obravnavi ni bilo mogoče upoštevati takšnih razlik.

Od vseh vrst dejavnosti ima obrt največjo težo zaradi številčnosti obratov. Na podeželju so najštevilnejši avtoprevozniki (83), ki izražajo tradicionalno prometno funkcijo Trsta. Sledijo zidarji (58), ki podobno kot mizarji (33) in predvsem kamnoseki (27) predstavljajo tradicionalne obrtne dejavnosti Kraševcev v neposredni bližini Trsta. Visoko je tudi število avtomehanikov (40), kar je razumljivo glede na razvoj motorizacije ter na številne potencialne stranke na podeželju, v Trstu in v Jugoslaviji.

Med gostinskimi obrati imajo za domače prebivalstvo poseben pomen gostilne, ki opravljajo dve osnovni funkciji: zadovoljujejo potrebe domačega prebivalstva in (predvsem ob koncu tedna) meščanov Trsta. Tradicionalne gostilne vse bolj izginjajo, predvsem na izletniško privlačnejših delih tržaškega podeželja, zamenjujejo jih restavracije in manjši hoteli. Domače (slovensko) prebivalstvo je s takimi spremembami prizadeto, saj jim gostilne pomenijo predvsem mesta družabnega življenja in medsebojnega sporazumevanja v domačem, slovenskem jeziku. Poleg gostiln in restavracij so izredno številni hoteli in pensioni (42); prevladujejo manjši hoteli in pensioni z manjšim številom postelj.

Med upravno-družbene dejavnosti so bile uvrščene šole, poštni uradi, denarni

zavodi, zdravstvene ustanove in uprava.

Tabela 1. Oskrbne dejavnosti po tipu, številu vrst in številu obratov na tržaskem podeželju l. 1978

vrste in stopnje oskrbnih dejavnosti		A	B	C	D	E
trgovine	1. stopnje	9	130	14,4	39	62,9
	2. stopnje	17	96	5,6	17	27,4
	3. stopnje	3	13	4,3	8	12,9
	4. stopnje	3	6	2,0	3	4,8
	skupaj	32	245	8,0	39	63,0
obrti	2. stopnje	14	262	18,7	45	72,6
	3. stopnje	22	228	10,4	40	64,5
	skupaj	36	490	13,6	51	82,3
gostinsko- turistični obrat i	1. stopnje	2	137	68,5	52	83,9
	2. stopnje	1	32	32,0	18	29,0
	3. stopnje	3	52	17,3	15	24,2
	4. stopnje	1	5	5,0	2	3,2
	skupaj	7	226	32,3	53	85,5
upravno- družbene dejavnosti	2. stopnje	2	56	28,0	30	48,4
	3. stopnje	4	32	8,0	15	24,2
	4. stopnje	3	12	4,0	9	14,3
	skupaj	9	100	11,1	32	51,6
skupaj		84	1 061	13,1	62	97,0

A = število vrst oskrbnih dejavnosti,

B = število oskrbnih obratov,

C = povprečno število obratov posamezne vrste oskrbnih dejavnosti (B/A),

D = število krajev z oskrbnimi dejavnostmi,

E = odstotek krajev z oskrbnimi dejavnostmi.

Stopnja opremljenosti krajev z oskrbnimi dejavnostmi je bila ugotovljena z metodo določevanja centralnosti krajev s stališča določene regije (naselbinskega sistema), ki sta jo izdelala L.E. Alvarez in N.A.A. Lou (3).

Razvrstitev krajev po stopnji opremljenosti z oskrbnimi dejavnostmi, izraženimi v točkah, pokaže, da na tržaskem podeželju obstajajo štiri osnovne skupine. Kraji v prvi skupini, ki jih lahko imenujemo kraje s prvo stopnjo opremljenosti, imajo vrednosti do vključno 150 točk, kraji druge stopnje do 350 točk, kraji tretje stopnje do 850 točk, medtem ko v četrti stopnji doseže Sesljan vrednost 1 412 točk. Razvrstitev krajev na Tržaskem po stopnji opremljenosti je naslednja:

STOPNJA OPREMLJENOSTI NASELIJ NA TRŽAŠKEM
PODEŽELJU Z OSKRBNIMI DEJAVNOSTMI L. 1978

- NEOPREMLJENO NASELJE
- MINIMALNO OPREMLJENO NASELJE
- I.
- II.
- III.
- IV.
- ◻ KATEGORIJA OPREMLJENOSTI NASELJA
- ◐ PREKOMERNO OPREMLJENO NASELJE
- MESTNO NASELJE

GA-PLEBENARIJA IV-1079 956



6. stopnja: Trst;
5. stopnja: Milje, Opčine;
4. stopnja: Sesljan, Nabrežina;
3. stopnja: Prosek, Žavlje;
2. stopnja: Devin, Dolina, Boljunec, Bazovica, Križ, Fernetiči, Oreh.

Najmočnejša podeželska oskrbna središča so na zahodnem delu Tržaškega Krasa (Sesljan, Nabrežina, Prosek, Devin, Križ). Naslednjo skupino predstavljajo tradicionalne centralne vasi: Dolina, Boljunec in Bazovica. O močnem vplivu prekmernega prometa na oblikovanje nekaterih oskrbnih središč govori dobra opremljenost Žavelj, Fernetičev in Oreha, pa tudi Opčin.

Primerjava Opčin s podeželskimi kraji pokaže, da so skoraj trikrat bolje opremljene z oskrbnimi dejavnostmi kot najboljše opremljen podeželski kraj (Sesljan).

Regionalne poteze oskrbe na Tržaškem so naslednje: Trstu kot oskrbnemu središču najvišje stopnje sledita Milje in Opčine ter vse bolj izrazit sesljansko-nabrežinsko-devinski oskrbni kompleks. Le-ta odstopa od tradicionalne oblike enega urbanega središča kot nosilca centralnosti, torej tudi od klasične sheme centralnih krajev. Seveda je struktura oskrbnih dejavnosti v omenjenem oskrbnem kompleksu zelo pestra in tudi prostorsko razbita med vse tri kraje.

Primerjava vrstnega reda krajev glede na stopnjo opremljenosti in velikosti kaže naslednje osnovne značilnosti:

- a) večina manjših krajev (do 500 prebivalcev) je slabše opremljena glede na njihovo velikost;
- b) srednje veliki kraji (500 do 1 500 prebivalcev) so skoraj vsi nadpovprečno opremljeni glede na svojo velikost;
- c) skoraj vsi največji podeželski kraji so premalo opremljeni glede na svojo velikost;
- d) med najmanjšimi kraji je vrsta takih, ki so daleč preveč opremljeni glede na njihovo velikost.

Pri oskrbnih središčih je pomembna zastopanost posameznih vrst oskrbnih dejavnosti. Zelo močno vlogo ima obrt, posebno na gospodarsko manj razvitem delu kraške planote ter na območju med Trstom in Miljami. Sesljan in Nabrežina kot predstavnika oskrbnih središč četrte stopnje imata vse vrste oskrbnih dejavnosti zastopane enakomerno. Pri oskrbnih središčih tretje stopnje izstopa pri Proseku trgovina, pri Žavljah obrt. Med oskrbnimi središči druge stopnje je slika zelo pestra. Pri Devinu izstopa gostinstvo kot prevladujoča dejavnost. Bazovica in Križ imata vse vrste oskrbnih dejavnosti porazdeljene enakomerno, pri Orehu izstopa obrt, pri Dolini uprava, Boljuncu trgovina, pri Fernetičih pa trgovina in poslovna dejavnost.

Prometna infrastruktura

Prometna mreža na Tržaškem je odsev gospodarskega razvoja in razmer pred

prvo svetovno vojno. Edino pomembnejšo spremembo je doživela z izgradnjo državne ceste št. 202 takoj po vojni; ta poteka od tržaške industrijske cone mimo Opčin in Nabrežine do Štivanja, kjer se priključi na mrežo italijanskih avtocest.

Železniška mreža

Železniško mrežo predstavlja v bistvu le "Južna železnica", ki se podaljšuje v notranjost Italije in je pomembna prometna povezava Francije in severne Italije z bližnjim vzhodom. Obstaja le še lokalna proga Opčine - Dutovlje, medtem ko je bila železniška proga od Trsta skozi Drago do Hrpolj ukinjena.

V osebнем prometu opravlja železnica trojno vlogo:

- omogoča vsakodnevni prevoz dela prebivalstva iz največjih krajev na zahodnem Tržaškem v Trst;
- dovažata potnike iz Jugoslavije v Trst;
- opravlja tranzitni osebni promet.

Železniški osebni promet ima zelo malo neposrednega vpliva na družbeno-gospodarski razvoj Tržaškega.

Cestna mreža

Cestna mreža je osnovni nosilec prometne infrastrukture na Tržaškem in tako eden od osnovnih pogojevalcev regionalnega razvoja. Je izrazito nezaključena, kar je posledica gospodarskega razvoja Trsta in njegove okolice v zadnjih stoletjih ter politične razmejitve po zadnji vojni. Tako moramo cestno mrežo na Tržaškem obravnavati kot izrazito odprt sistem, pri tem pa moramo upoštevati obdobje prilagajanja cestne mreže novim razmeram, torej proces uravnoteženja prometnega sistema po zadnji vojni.

Ločili smo tri osnovne sestavine regionalne cestne strukture: ceste lokalnega, lokalnega in nadlokalnega ter pretežno nadlokalnega pomena. Ceste prvega tipa povezujejo med seboj kraje na Tržaškem; ceste drugega tipa poleg te funkcije omogočajo še mednarodni promet - to so ceste, ki vodijo prek mednarodnih mejnih prehodov (Trst-Fernetiči, Trst-Pesek, Trst-Oreh). Med ceste izrazito nadlokalnega pomena je bila uvrščena le državna cesta št. 202. Zaradi njenega izrazito daljnovidnega značaja je bila izvzeta iz podrobnejše analize cestne mreže.

Analiza cestne mreže je bila izvedena s pomočjo teorije grafov (2). S to teorijo si pomagamo pri razlagi prostorske urejenosti mrežne strukture. Upoštevana so bila le cestišča s protiprašno prevleko; izpuščene so bile krajše cestne "zanke" v bližini naselij ter nekatere bližnjice med naselji, ki nimajo širšega regionalnega pomena.

S pomočjo binarne kvadratne matrike cestnih povezav med kraji smo dobili pregled nad številom cestnih povezav posameznih krajev s soslednjimi.

GRAF CESTNEGA OMREŽJA
V TRŽAŠKI POKRAJINI LETA 1978

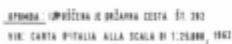


Tabela 2. Razvrstitev krajev na Tržaškem glede na ugodnost prometne lege

rang	1. stopnja (lokalna)	2. stopnja	3. stopnja	4. stopnja (regionalna)
1	Trst	Trst	Trst	Trst
2	Sesljan (2-6)	Opčine	Opčine	Opčine
3	Prosek	Prosek	Prosek	Prosek
4	Opčine	Bazovica	Bazovica	Nabrežina
5	Bazovica	Sesljan	Sesljan	V. Repen
6	Milje	Milje	V. Repen	Padriče
7	Slivno (7-16)	V. Repen	Milje	Sesljan
8	Nabrežina	Žavlje	Padriče	Žavlje
9	Šempolaj	Padriče	Žavlje	Repnič
10	Repnič	Repnič	Repnič	Bani
	V. Repen			
	Padriče			
	Boljunec			
	Dolina			
	Domjo			
	Žavlje			

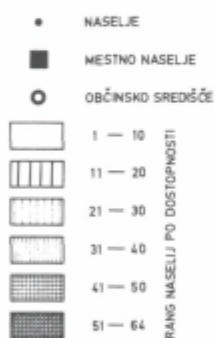
Izmed vseh krajev močno izstopa Trst z devetimi povezavami, kar pomeni, da je neposredno povezan z devetimi sosednjimi naselji. Sledi mu skupina krajev s šestimi cestnimi povezavami s sosednjimi kraji: Sesljan, Prosek, Opčine, Bazovica in Milje. Te kraje lahko štejemo za najpomembnejša lokalno-prometna središča na Tržaškem.

Stopnjo dostopnosti vsakega kraja v okviru prometne mreže celotne Tržaške je možno dobiti s seštevanjem najkrajših poti od vsakega kraja do vseh ostalih. S to metodo dobljena razvrstitev krajev je pokazala, da ima tudi v okviru Tržaške daleč najugodnejšo lego (dostopnost) Trst. Sledijo mu kraji: Opčine, Grljan, Žavlje, Kontovel itd. Vidimo torej, da ima Trst v okviru Tržaške izrazito osrednjo prometno lego in da se le-ta koncentrično zmanjšuje z oddaljenostjo od Trsta. Izjema je le ozemlje med Prosekom in Sesljanom, ki ima nadpovprečno ugodno prometno lego. Prometno najbolj oddaljeni so robni deli, pri tem pa ti niso vedno tudi od Trsta najbolj oddaljeni kraji kot na primer jugovzhodni del Tržaškega krasa ter Miljski griči.

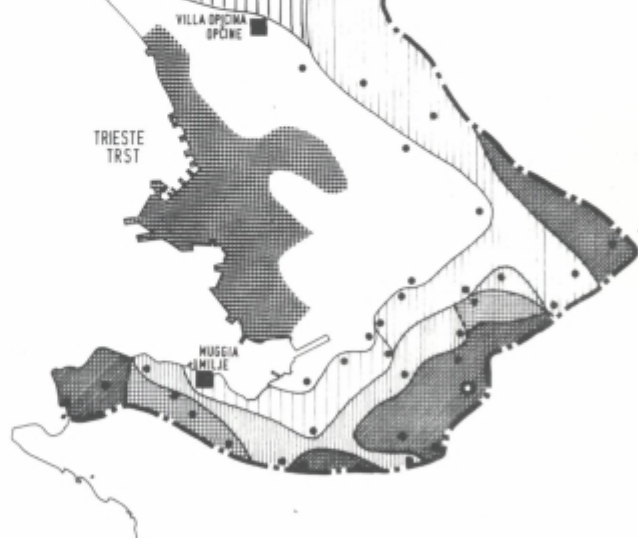
Funkcionalnost prometnih povezav

Funkcionalnost prometnih povezav med naselji smo ugotavljali z analizo številnih linij javnega avtobusnega prometa ter njihovega poteka. Omejili smo se na avtobusni promet znotraj pokrajine, tako da so bile izvzete sicer številne avtobusne proge s kraji zunaj Tržaškega ter mestne proge znotraj območja: Barkovlje-Lonjer-Sv. Marija Magdalena. S pomočjo kartodiagrama avtobusnih prog sta

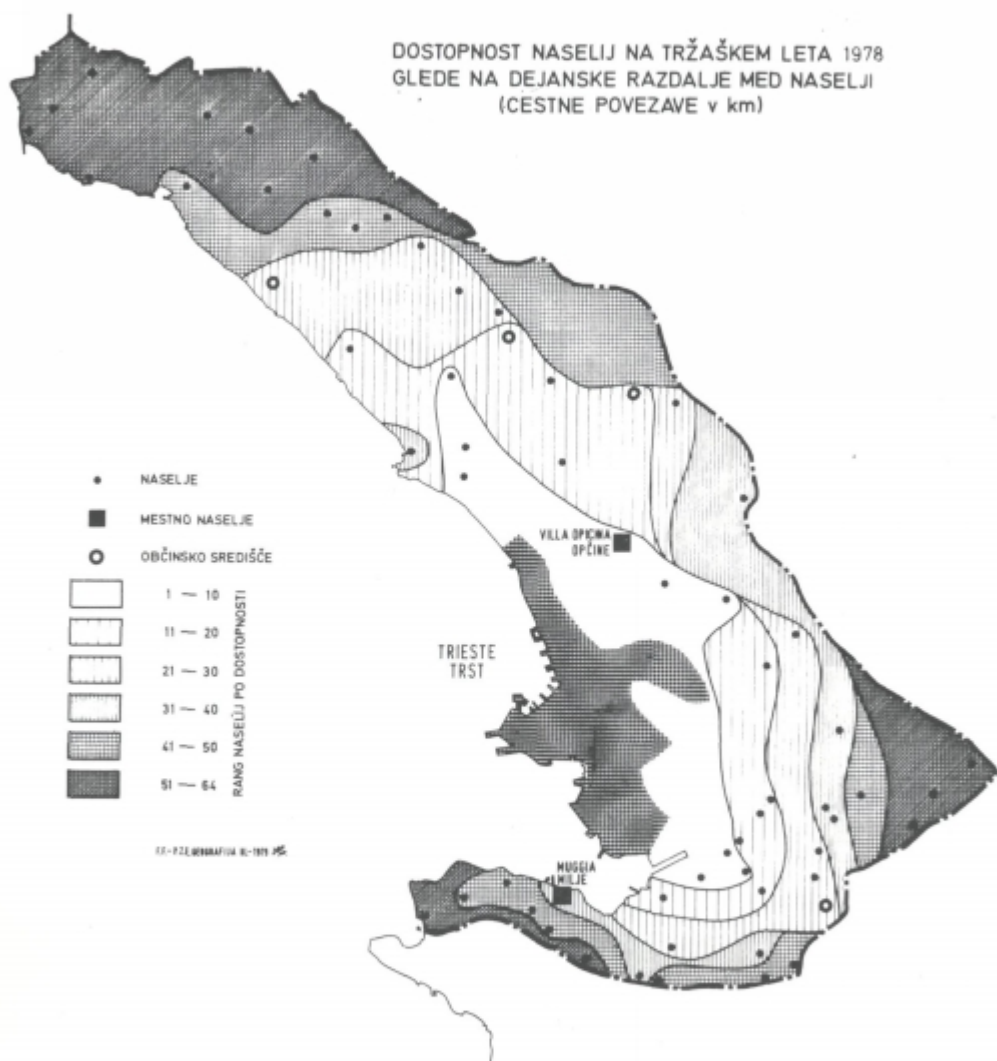
DOSTOPNOST NASELIJ NA TRŽAŠKEM LETA 1978
GLEDE NA NAJMANJŠE ŠTEVILO VEJ GRAFA
CESTNEGA OMREŽJA



17-12.1.1984/11.11.1978 MS



DOSTOPNOST NASELJ NA TRŽAŠKEM LETA 1978
GLEDE NA DEJANSKE RAZDALJE MED NASELJI
(CESTNE POVEZAVE v km)



bili izdelani matriki števila avtobusnih zvez (v eno smer) med kraji ter časa vožnje med temi kraji.

Sistem linij javnega avtobusnega prometa na Tržaškem ima naslednje osnovne poteze:

1. izrazito usmerjenost proti Trstu;
2. močno razbitost in ločenost na prometne podsisteme posameznih občin;
3. neposredna prometna moč Trsta na njegovo okolico hitro opeša in seže le do Nabrežine na severovzhodu ter se le skromno vključi v prometni sistem miljske občine;
4. ob zelo pogostih povezavah Trsta z bližnjimi kraji so obsežni predeli z njim slabo povezani.

Lokalne avtobusne linije so organizirane po posameznih občinah. Devinsko-nabrežinski podsistem je povsem izključen in se navezuje na osrednjega, tržaškega, le posredno s prestopanjem potnikov.

Tržaški podsistem avtobusnih linij obsega poleg območja tržaške občine še ozemlje zgoniške, repentabske in dolinske občine. Zahodni del podsistema je usmerjen izrazito radialno iz Trsta. V prostorskem oziru ima to pomembne posledice: kraji znotraj zgoniške in repentabske občine so med seboj prometno zelo slabo povezani, pa tudi s Trstom. V prvih večjih krajih severozahodno od Trsta - na Opčinah in na Proseku - se lokalne linije združijo in nenadoma dobimo od tu številne povezave s Trstom. V severovzhodnem delu tržaškega podsistema se odvija avtobusni promet v obliki zanke: Trst-Bazovica-Opčine-Trst. Vzhodni del tržaškega podsistema, ki obsega dolinsko občino, ima obliko drevesa: deblo so številnejše avtobusne linije od Trsta do Domja, od tu naprej pa se vejasto razširijo slabo frekventirane linije, pri čemer občinsko središče Dolina sploh ne igra vloge lokalnega prometnega središča. Vsi trije deli tržaškega podsistema javnega avtobusnega prometa so med seboj ločeni.

Podsistem miljske občine je izrazito samostojen in je zaradi izoblikovanosti reliefa razvejan radialno.

Frekvenca voženj nam pove stopnjo povezanosti kraja s centralnim krajem oziroma izraža privlačno moč med njima.

V prvo območje z več kot 50 enosmernimi dnevnimi avtobusnimi zvezami se uvrščata liniji med Trstom in Opčinami oziroma Prosekom.

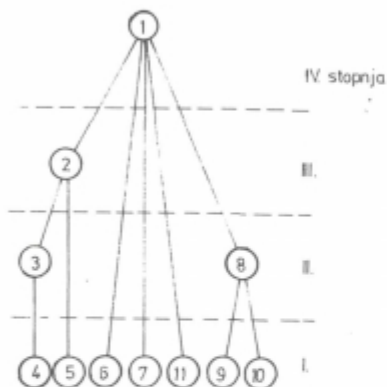
V drugo območje, ki je povezano med seboj s 25 do 49 enosmernimi dnevnimi vožnjami, spada linija med Prosekom in Nabrežino, skoraj celoten vzhodni Tržaški Kras ter neposredna jugovzhodna obcestna predela Trsta in Milj (Domjo, Frnej).

V tretji tip spadajo območja s kraji, ki so med seboj povezana z 10 do 24 linijami. To so predvsem ogrođja lokalnih avtobusnih linij.

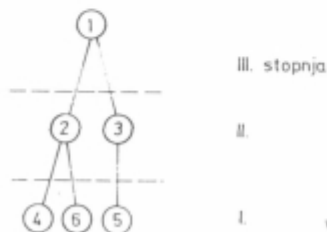
Z avtobusnim prometom najšibkeje povezani kraji so na vzhodnem delu devin-

RAZVRSTITEV KRAJEV Z LOKALNIM AVTOBUSNIM PROMETOM
Z IZHODIŠČEM V MILJAH IN NABREŽINI, 1978
(na osnovi matrike gostote avtobusnega prometa)

06



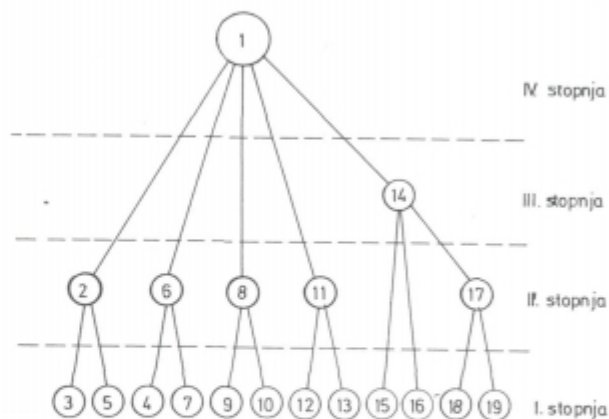
- 1 MILJE
- 2 Frnej
- 3 Žavlj
- 4 Trst
- 5 Rabujez
- 6 Korošci
- 7 Cerej
- 8 Čampor
- 9 Stare Milje
- 10 Št. Florjan
- 11 Lazaret



- 1 NABREŽINA
- 2 Šempolaj
- 3 Sesljan
- 4 Praprot
- 5 Štivan
- 6 Cerovlje

Vir: Avtobusni vozni red

RAZVRSTITEV KRAJEV Z LOKALNIM AVTOBUSNIM PROMETOM Z
IZHODIŠČEM V TRSTU, 1978
(na osnovi matrike gostote avtobusnega prometa)

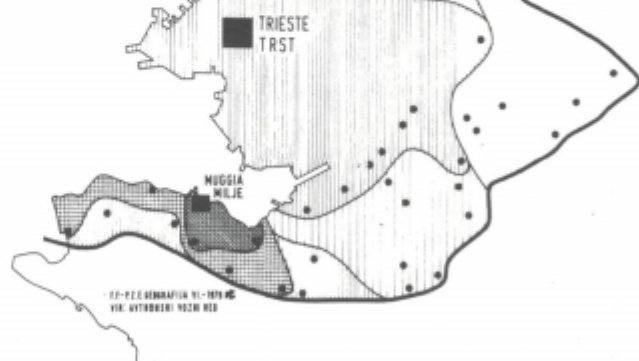
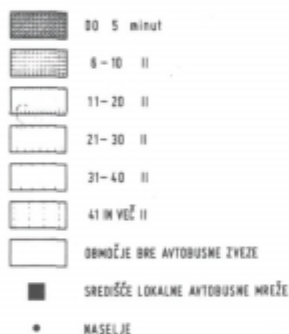


- | | | |
|---------------|-------------|--------------|
| 1 TRST | 8 Padriče | 15 Griža |
| 2 Žavlj | 9 Gropada | 16 Praprot |
| 3 Rabujez | 10 Trebče | 17 Zgonik |
| 4 Mačkovlje | 11 Opčine | 18 Repnič |
| 5 Stare Milje | 12 Bani | 19 Samatorca |
| 6 Domjo | 13 V. Repen | |
| 7 Ricmanje | 14 Prosek | |

Vir: Avtobusni vozni red

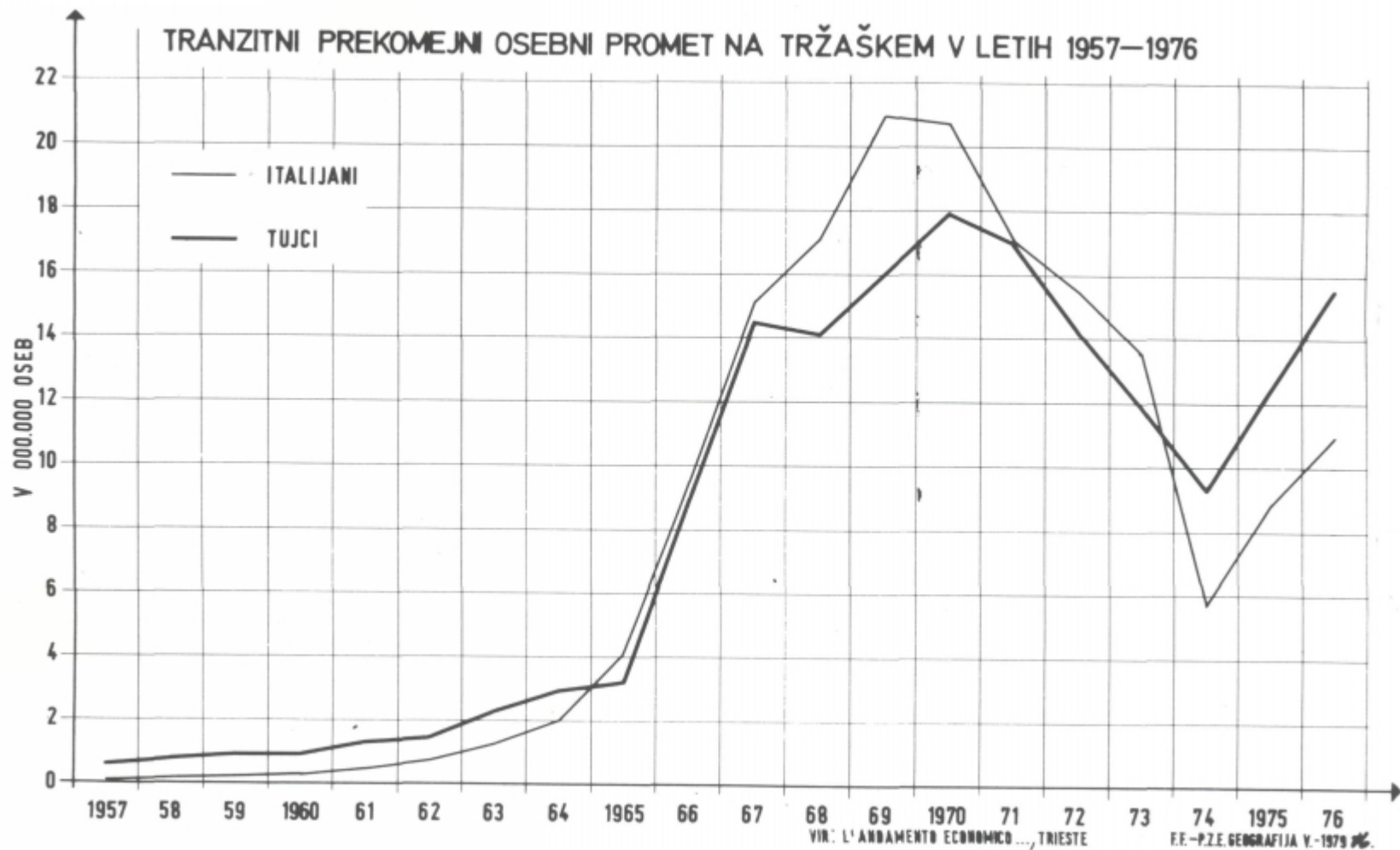
IZOHRONE JAVNEGA LOKALNEGA AVTOBUSNEGA
PROMETA Z IZHODIŠČI V TRSTU, NABREŽINI IN
MILJAH, LETA 1978

ČASOVNE ODDALJENOSTI (IZOHRONE)



1:100.000
1:100.000
1:100.000

TRANZITNI PREKOMEJNI OSEBNI PROMET NA TRŽAŠKEM V LETIH 1957—1976



sko-nabrežinske občine ter ponekod v dolinski in miljski občini. Povsem brez javnih avtobusnih zvez je celotno severovzhodno območje dolinske občine, od Zatrežca do Gročane.

Časovna dostopnost zaledja do centralnega kraja je eden od osnovnih kazalcev prostorske diferenciacije zaledja. Izredno slaba povezanost podsistemov mreže avtobusnih prog zahteva obravnavo časovne dostopnosti krajev do vseh treh izhodišč lokalnega avtobusnega prometa: Trsta, Milj in Nabrežine.

Preseneča izredno velika časovna oddaljenost krajev, ki so z avtobusnimi progami povezani s Trstom in časovno izredno dobra dosegljivost krajev, ki jih povezuje avtobusni promet z izhodiščema v Miljah in Nabrežini.

Kraje, ki ležijo znotraj 10-minutne izohrone (v eno smer), lahko štejemo za hitro dostopne. V miljski in nabrežinski okolici vključuje 10-minutna izohrona večino krajev, ki so z obema središčema povezani z avtobusnimi linijami, medtem ko podobnih krajev v okolici Trsta ni. Časovna oddaljenost od 10 do 20 minut vključuje manjši preostali del krajev, vključenih v lokalno mrežo avtobusnih linij Milj in Nabrežine, ki niso bili zajeti v 10-minutno izohrono. V tržaški okolici so vanjo vključeni kraji od Loga do Žavlj ter časovno najbližji kraji na Krasu (Bazovica, Prosek in Kontovel).

Vzrok za veliko časovno oddaljenost krajev v zaledju Trsta od mesta je v visokem kraškem robu, ki ga morajo premagati prometna sredstva. Videli smo že, da javna prometna sredstva potrebujejo 20 minut, da se povzpnejo na rob Krasa. Na Krasu pa potekajo iz ohrone longitudinalno, kar je posledica postopnega "prodiranja" avtobusnih linij proti notranjosti planote iz treh osnovnih izhodišč: Proseka, Opčin in Bazovice. Izoblikovanost površja torej odločilno vpliva na hitrost prometnih tokov od Trsta na kraško planoto.

Tabela 3. Najmanjša časovna oddaljenost krajev od Milj, povezanih z avtobusi lokalnega prometa

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MILJE	1		10	13	8	13	5	8	5	14	7
Lazaret	2										
Št. Florjan	3										
Cindis	4			5							
Stare Milje	5										
Cerej	6										
Korošci	7										
Frnej	8									9	
Žavljje	9										
Rabujez	10										

Op.: v poljih so oddaljenosti v minutah

Tabela 4. Najmanjša časovna oddaljenost krajev od Nabrežine, povezanih z avtobusi lokalnega prometa

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
NABREŽINA	1	13	5	10	14	18	5	7	9	9	13	17
Vižovlje	2		3	8	12	16						
Sesljan	3			5	9	13						
Devin	4				4	8						
Ribiško naselje	5					4						
Štivan	6											
Šempolaj	7							2	4	4	8	12
Praprot	8								2	6	10	14
Trnovica	9									2	6	10
Prečnik	10										4	8
Mavhinje	11											4
Cerovlje	12											

Op.: v poljih so oddaljenosti v minutah

Povezanost Tržaškega s sosednjimi območji

Tržaško lahko obravnavamo kot izrazito odprt sistem. Imperativ vsake regije je ravno odprtost. Bolj ko je dovzetna za sprejemanje zunanjih vplivov in sposobna vplivanja na okolico, tem močnejša je. Hkrati izmenjava informacij omogoča, da ne pride do entropije sistema (4). V primeru Tržaškega je izmenjava informacij sploh osnovni dejavnik obstoja in razvoja tržaške regije. Relativnemu zmanjševanju gospodarske moči Trsta zaradi oženja gravitacijskega območja tržaškega pristanišča in s tem zmanjševanju moči nosilcev regionalne strukture se tržaška regija lahko upre le s povečevanjem odprtosti.

Načini povezovanja Tržaškega s sosednjimi območji

Tržaško je povezano s sosednjimi območji na različne načine in v različnih hierarhičnih stopnjah.

1. Tržaško pristanišče je namenjeno posredovanju blaga na največje razdalje. Pristaniška funkcija je bila v avstrijski državi osnovni nosilec gospodarske moči mesta in njegovega zaledja. Govorimo lahko o pristanišču kot nosilcu regionalne strukture.

Kljub velikim naporom italijanske države, je pristanišče doseglo obseg prometa izpred prve svetovne vojne šele l. 1949, pa še tedaj zaradi posebnih političnih razmer (prevozi za zavezniško vojsko). Po zadnji vojni je pristaniški promet naraščal le počasi, medtem ko zadnja leta stagnira pri 4 do 4,5 milijona ton netekočega blaga (5). Umeten nadomestek izgube luškega prometa je pretovor nafte, kar je bilo omogočeno z izgradnjo naftovoda Trst - Ingolstadt. Letni pretovor nafte znaša od 28 do 30 milijonov ton, kar pa nima

nikakršnega vpliva na razvoj Trsta in okolice, saj se nafta le pretovori s tankerjev v naftna skladišča in se po naftovodu odpremlja proti Avstriji. Od vseh večjih italijanskih pristanišč je za tržaško značilen najvišji delež nafte v celotnem pretovoru (88 %). 90 % pretovorjenega blaga pride iz drugih držav in se usmerja v tuje države (6).

2. Energetsko infrastrukturo predstavljata naftovod s plinovodom in električno daljnovodno omrežje. Naftovod in plinovod ne služita potrebam tržaškega podeželja, prav tako tudi električno daljnovodno omrežje, ki je povezano z jugoslovanskim. Neposreden stik s podeželjem ima energetska infrastruktura le v smislu fizične prisotnosti v tako imenovanem energetskem koridorju, ki poteka od industrijske cone oziroma Bazovice, severno od Opčin, mimo V. Repna, Zgonika, Sempolaja do Štivanja.
3. Železniško mrežo na Tržaškem lahko v odnosu do sosednjih pokrajin razdelimo na tri stopnje: na povezavo z ostalimi pokrajinami dežele FJK, na povezavo z Jugoslavijo in na povezavo s širšim evropskim prostorom. Najpomembnejši sta prvi dve, ki predstavljata precejšnjo stopnjo povezanosti pokrajine, predvsem Trsta, s soseditvom.
4. Cestna mreža omogoča intenziven osebni in blagovni promet zlasti s soseditvom: z Jugoslavijo in deželo Furlanijo-Julijsko Krajino, pa tudi s širšim prostorom (severnoitalijanska mreža avtocest se prične oziroma konča pri Štivanu).

Način povezanosti cestne mreže s soseditvom je na Tržaškem svojevrsten: stik z ostalim državnim ozemljem je možen le preko prometnega grla pri Štivanu, medtem ko gredo vse ostale zveze s sosednjimi pokrajinami prek mejnih prehodov. Ob tako "obsekani" cestni mreži je propustnost mejnih prehodov eden od osnovnih dejavnikov regionalnega razvoja Tržaške pokrajine.

Obstajajo tri kategorije mejnih prehodov (5):

1. stalni mejni prehodi I. kategorije: Lazaret, Rabujez, Pesek, Fernetiči, Opčine (železniški);
2. stalni mejni prehodi II. kategorije: Čampore, Cerej, Korošci, Oreh, Mačkoviče, Socerb, Lipica, Gropada, Repentabor, Prečnik;
3. sezonski mejni prehodi II. kategorije: Botač, Draga, Gročana, Orlek, Voglje, Mavhinje.

Stopnja povezanosti Tržaškega s sosednjimi regijami

Pomanjkanje ustreznih statističnih podatkov pomeni največji problem pri obravnavi stopnje povezanosti posameznih regij med seboj. Največkrat so na razpolago močno agregirani podatki, s katerimi lahko izračunamo bilanco izmenjave oseb, blaga ali informacij. Za spremembe v pokrajini pogosto ni odločilna na primer globalna izmenjava blaga (često učinkuje le na ozko območje), pač pa neposredne vsakodnevne ali pogostne izmenjave oseb, blaga, informacij, torej

kakovostna narava izmenjave (prepletanja) med dvema regijama.

V času habsburške monarhije je tržaško pristanišče oblikovalo tržaško "regijo"; za delo v pristanišču je bilo potrebno mnogo delovne sile, mesto je bilo treba oskrbovati s hrano, energijo, delovno silo, itd., kar vse so dajala okoliška območja. Tudi tovorjenje iz pristanišča proti notranjosti države je bilo pomemben vir zaslužka. Vsa ta dejavnost ožjega zaledja Trsta je bila s številnimi gospodarskimi vezmi povezana v enoten gospodarski prostor. Z modernizacijo pristaniških naprav in upadanjem obsega pristaniškega prometa, z dovažanjem hrane od daleč itd. se je močno zmanjšala potreba po oskrbi mesta s strani okoliškega prebivalstva. Z novo državno mejo po zadnji vojni so se sprva sicer precej ohlapne vezi zaledja onstran meje s Trstom skoraj pretrgale. Z "odpiranjem" meje so se začele obnavljati nekdanje vezi s Trstom, vendar takrat na drugih osnovah. Ta trditev je bolj ali manj teza, saj lahko šele podrobno terensko delo ugotovi kvaliteto odnosov med predeloma na obeh straneh meje.

Za vpogled v naravo izmenjave med obema stranema meje so bili na razpolago podatki o obsegu prekmejnega osebnega prometa po vrstah prehodov (5) in rezultati anketiranja prebivalstva vasi Lonjer, Trebče, Gropada, Orlek in Krajna vas (7).

Podatke o prekmejnem prometu je treba jemati z določeno stopnjo previdnosti, na kar opozarja že M. Jeršič (8). Poleg tega italijanska statistika beleži prehode v eno smer, torej se prehod posameznika čez mejo in nazaj šteje kot dvakratni prehod (9, s. 29). Primerjava z ustreznimi podatki, ki jih vodi Zvezni za vod za statistiko v Beogradu, je nemogoča, ker so podatki močno različni. Tudi sicer se pri uporabi tovrstnega statističnega gradiva pojavlja vrsta nejasnosti, zato moramo te podatke jemati kot orientacijske.

Mednarodni osebni tranzitni promet je po l. 1954 neprestano naraščal, posebej še med leti 1965–1970, ko je doživel višek z 38,7 milijona prehodov. Po tem letu je prišlo do upadanja in nato stagnacije osebnega prekmejnega prometa.

Podoben potek števila prehodov velja tudi za maloobmejni promet. Na nihanje števila prehodov so vplivali najrazličnejši dejavniki, na primer administrativne olajšave za prehod prek meje, energetska kriza, epidemija črnih koz itd. (9, s. 31).

Iz uradnih italijanskih podatkov je razvidno, da je do l. 1965 maloobmejni promet prevladoval nad tranzitnim (74 % l. 1961), po tem letu pa odpade na tranzitni osebni promet slaba polovica prehodov. Podobno je z razmerjem med obema vrstama prekmejnega prometa na mejnih prehodih I. kategorije: od 70 % prehodov potnikov z dovolilnico za maloobmejni promet se je njihov delež l. 1966 zmanjšal na 46 %, po l. 1970 pa je padel na dobro tretjino.

Najbolj obremenjen mejni prehod je Rabujez (Škofije) z več kot 8 milijoni prehodov l. 1974. Sledijo mu Fernetiči z več kot 6 milijoni ter Pesek s skoraj peti-

mi milijoni prehodov. Pomembno vlogo igrajo tudi stalni mejni prehodi II. kategorije (za maloobmejni promet), posebno še Oreh in Lipica.

Tabela 5. Osebni prekmejni promet v Tržaški pokrajini

leto	lokalni tranzitni promet			mednarodni tranzitni promet
	mejni prehod 1. kategorije	2. kategorije	3. kategorije	
1958	4 796 555	687 116	42 490	970 645
1960	4 382 060	745 968	105 606	1 239 502
1965	8 834 011	1 621 123	7 614	7 327 916
1970	21 490 000	7 173 307	4 300	38 701 091
1975	12 362 552	6 485 585	5 018	21 396 005
1977	8 293 322	6 662 482	4 392	16 048 953

Vir: (5)

S podrobnejšim terenskim proučevanjem mobilnosti prebivalcev v krajih na obeh straneh meje smo ugotavljali funkcionalnost državne meje. Pokazalo se je, da se je med prebivalstvom na obeh straneh meje razvila izmenjava na različnih področjih.

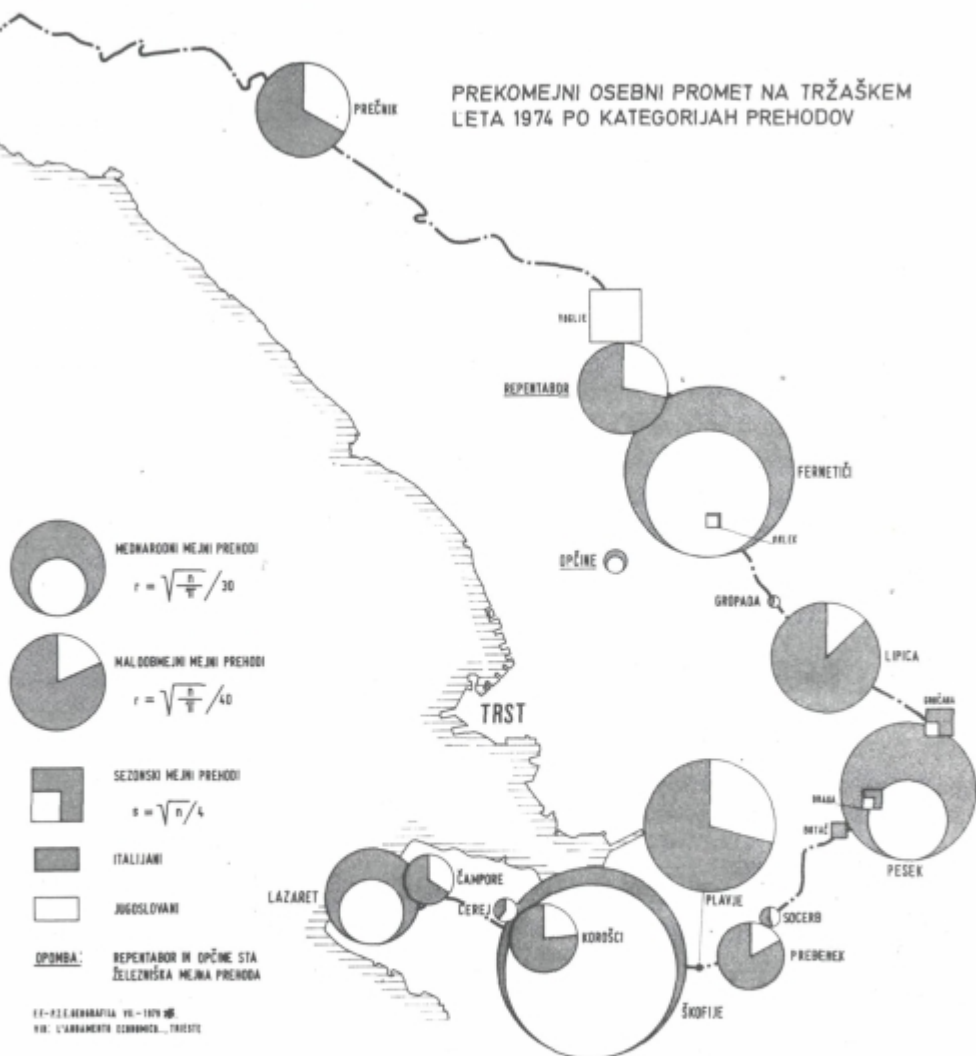
Državna meja, kot je bila postavljena l. 1954, je bolj ali manj grobo prerezala do tedaj družbeno-gospodarsko enoten prostor. Najbolj očitna posledica tega je dvolastništvo, ki obstaja vzdolž meje celotne Tržaške. Za vzhodni del Tržaškega Krasa je bil ugotovljen velik delež zemlje, ki je ostala v Jugoslaviji (10) in ki jo prebivalci Trebč, Gropade, Bazovice in drugih krajev še naprej obdelujejo.

Za kraje Lonjer, Trebče in Gropada se je pokazalo, da pride od 30 do 40 % doseljenega prebivalstva iz kraško-primorske regije v Jugoslaviji, ravno toliko kot s tržaškega podeželja. Ravno tako je enako razmerje med doseljenimi iz notranjih predelov Italije in tistimi iz notranje Slovenije in Jugoslavije (po 4 do 10 %). Po letu 1970 se omenjene tendence nadaljujejo s tem, da se je v Lonjerju in v Trebčah nekoliko povečal dotok prebivalcev iz Trsta ter da v vsa tri naselja še vedno prihaja relativno veliko doseljencev iz SR Slovenije.

Za primerjavo sta bila vzeta kraja na drugi strani meje: Orlek in Krajna vas. Glede doseljencev sta ta dva kraja mnogo bolj enostransko usmerjena; 70 % doseljencev je prišlo iz obmejnega kraško-primorskega pasu, okrog 20 % iz ostalih krajev v Sloveniji oziroma Jugoslaviji ter 5 do 13 % s Tržaškega.

Večina v letih 1966–1977 odseljenega prebivalstva je odšla v Trst (polovica odseljenih iz Lonjerja in Trebč ter dobra četrtina iz Gropade). Od 35 do 60 % odseljenih je odšlo v kraje tržaškega podeželja in le trije v druge kraje Italije ter

PREKOMEJNI OSEBNI PROMET NA TRŽAŠKEM
LETA 1974 PO KATEGORIJAH PREHODOV



samo eden v Jugoslavijo.

Tabela 6. Obseg trajnih migracij v Gropadi, Trebčah in Lonjerju v obdobju 1970-1976

območje odse- litve oziroma priselitve	Gropada			Trebče			Lonjer		
	št. pri selj.	št. odse- ljenih	mi- grac. saldo	št. pri- selj.	št. odse- ljenih	mi- grac. saldo	št. pri- selj.	št. odse- ljenih	mi- grac. saldo
Trst	4	3	1	8	10	-2	8	8	0
tržaško podeželje	5	6	-1	5	5	0	3	9	-6
ostala območja v Furlaniji-Ju- lijski Krajini	1	1	0	-	-	-	-	-	-
ostala območja Italije	3	-	3	1	1	0	1	-	1
10 km obmejni pas na jugosl. strani	7	-	7	5	1	4	4	-	4
ostala območja v Jugosl.	1	-	1	4	-	4	3	-	3
Skupaj	21	10	11	23	17	6	19	17	2

Vir: Rezultati anketiranja ... (7)

Pri zaposlitvi obstaja skoraj izključno le enosmerno prekmejno zaposlovanje delovne sile. Iz naštetih treh vasi nihče ne odhaja na delo prek meje, medtem ko iz Orleka in iz Krajne vasi odhaja dnevno na delo v Italijo po 4 % delavcev. Precej večji pa je delež neregistriranega prebivalstva, ki dnevno odhaja na delo v Italijo (posebno gospodinjske pomočnice).

V oskrbnem pogledu prebivalci Lonjerja, Trebč in Gropade 70 do 80 % celotne oskrbe realizirajo v Trstu. Podobno vlogo igra Sežana za Orlek, medtem ko pri Krajni vasi pade delež Sežane pa 40 % na račun lokalnega oskrbnega središča Dutovelj. Omenjeni globalni delež glavnih oskrbnih središč se dvigne pri nakupih predmetov vsakodnevne porabe, kjer močno prihaja v ospredje oskrba v krajih na drugi strani meje.

Z možnostjo prehoda prek meje si prebivalci obmejnih krajev lahko močno razširijo in popestrijo zadovoljevanje potreb po delu, oskrbi, rekreaciji itd. Vsaj iz 5 % gospodinjstev v Gropadi in vsaj iz 10 % gospodinjstev v Trebčah in Lonjer-

ju potuje en član prek meje večkrat tedensko. Enkrat tedensko gre prek meje eden ali več članov iz 40 % gospodinjstev, v Lonjerju celo iz 60 %. Razen v Gropadi, kjer ima 25 % gospodinjstev stike prek meje le enkrat letno, je v ostalih krajih ta delež manjši od 5 %.

Tabela 7. Motivi prehajanja meje prebivalcev Lonjerja, Trebče in Gropade

	Lonjer	Trebče	Gropada
nakupi	28	44	17
obisk sorodnikov	27	13	16
obdelava zemlje	-	4	9
izleti, letovanja	34	27	-
več motivov hkrati	-	-	52
ne hodijo	3	12	6
udeleževanje kulturnih prireditev	8	-	-
	100	100	100

Op.: v rubrikah so deleži prebivalcev posameznega kraja.
Vir: Rezultati anketiranja (7)

Tabela 8. Pogostnost prehajanja meje prebivalcev Lonjerja, Trebče in Gropade l. 1976

	Lonjer	Trebče	Gropada
večkrat tedensko	10	11	5
enkrat tedensko	60	42	43
nekajkrat mesečno	10	20	20
enkrat mesečno	1	9	-
nekajkrat letno	19	14	7
enkrat letno, poredko	-	4	25
	100	100	100

Op.: v rubrikah so deleži gospodinjstev.
Vir: Rezultati anketiranja ... (7)

Glavni motiv prehodov prek meje je nakupovanje, predvsem pri prebivalcih iz krajev na jugoslovanski strani meje (preko 60 % prehodov). Prebivalce krajev na italijanski strani meje pa vežejo z jugoslovansko stranjo pestrejšje vezi. Poleg nakupov (20 do 40 % prehodov) še obiski sorodnikov (15 do 30 % prehodov), rekreacija (približno 30 % prehodov), obdelovanje zemlje na drugi strani meje (do 10 % prehodov prebivalcev Gropade, Trebče in Orleka), obisk kulturnih

prireditve itd., kar je povezano z enako etnično pripadnostjo prebivalstva na obeh straneh meje. Pri prehajanju prek meje pa prebivalci pogosto zadovoljujejo hkrati več interesov.

Zaključek

Regionalna struktura Tržaškega je sestavljena iz dveh nivojev: iz lokalnega (regionalnega) in nadregionalnega. Prvi se je izoblikoval pod vplivom Trsta, medtem ko se je drugi razvil posebno po zadnji vojni in predstavlja del širše (severne) italijanske regionalne strukture.

Lokalna regionalna struktura je doživela le majhne spremembe v primerjavi s stanjem pred prvo svetovno vojno. V naselbinski mreži se po letu 1960 pojavljata le dve pomembnejši spremembi: oblikovanje urbaniziranih območij med Trstom in Miljami ter med Devinom in Nabrežino. Poseben element predstavljajo begunska naselja vzdolž celotnega kraškega roba ter med Trstom in Miljami.

Regionalne poteze funkcij naselij sledijo spremembam naselbinske mreže. Tradicionalno hierarhično izoblikovana shema centralnih krajev se vse bolj ruši z nastajanjem pomembnega oskrbnega kompleksa na območju Nabrežine, Sessljana in Devina, pa tudi manjših oskrbnih središč za kupce iz Jugoslavije.

Lokalna prometna mreža se je stoletja oblikovala tako, da ima Trst v vsakem pogledu daleč najugodnejšo prometno lego, in to kljub temu, da naravni pogoji to ovirajo (lega ob vznožju strmega pobočja pod kraško planoto). Zato pa se ta dejavnik pokaže pri časovni oddaljenosti Trsta od bližnjega zaledja. Ravno kraški rob povzroča, da so kraji na Krasu časovno močno oddaljeni od Trsta, kljub majhni kilometrski oddaljenosti.

Novi geografsko-politični položaj Tržaškega postavlja v ospredje nadregionalne funkcije, kar se kaže v naporih italijanskih oblasti po ohranjanju prometa v tržaškem pristanišču, izgradnji nafto in plinovoda, načrtovani avtomobilski cesti Trst-Devin itd. Pri tem se morata lokalna prometna mreža in mreža naselij ter njihove funkcije prilagajati zahtevam nadregionalne strukture, pri čemer izgubljata enovitost. To je še zlasti izrazito na Krasu, kjer je vzhodni (obmejni) pas ohranil značilnosti stare regionalne strukture, medtem ko je zahodni rob planote med Opčinami in Štivanom v veliki meri postal infrastrukturni koridor.

Viri in literatura

1. Censimento Generale della Popolazione, 1951, 1971. Istituto centrale di statistica, Roma.
2. Klemenčič Marijan, Geografska preobrazba podeželja na Tržaškem po zadnji vojni. Doktorska disertacija, Ljubljana, 1979.
3. Alvarez J.E., Lou M.A.A., Determinación cuantitativa de la centralidad de los asentamientos. Geographica 4, Madrid, 1973, s. 313-329.

4. Dumolard P., Région et régionalisation. Une approche systémique. L'espace géographique, 4-2, Paris (1975), s. 93-111.
5. L'andamento economico della Provincia di Trieste. Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura, Trieste.
6. Trieste. Il porto. Ente Autonomo del Porto di Trieste.
7. Rezultati anketiranja Lonjerja (prof. G. Budal in prof. K. Levak), Trebč, Gro-pade (Slovenski raziskovalni inštitut v Trstu), Orleka in Krajne vasi (slu-šatelji 3. in 4. letnika geografije na filozofski fakulteti v Ljubljani).
8. Jeršič Matjaž, Odprtost mej kot dejavnik v razvoju slovenskih obmejnih regij. IGU, Ljubljana, 1970.
9. Fornazarič Elio, Dvajset let obmejnih sporazumov. Jadranski koledar 1976, Trst, s. 28-34.
10. Klemenčič M., Stranj P., Svetina V., Analiza prostorskih, socio-gospo-darskih in narodnostnih problemov na območju predvidene jugoslovansko-italijanske proste industrijske cone na Tržaškem Krasu. Gradivo simpozija o sociogospodarskih in prostorskih problemih Slovencev v Italiji. Slori, Trst, 1977.

Marijan Klemenčič

Some Characteristics of Regional Structure of the Region of Trieste

The narrowing of the gravitation of the port of Trieste after World War I and particularly after World War II, the transition of Trieste from the Austrian monarchy into the state of Italy and the complicated political development after the last war had specific social, economic and political consequences for the Trieste region. Therefore the state and development of regional structure are non-typical if compared to theories and models of development of similar regions. The analysis of individual elements of regional structure has shown that their characteristics only basically correspond to theoretical knowledge and empiric findings in the field of study of the regional structure of town environs.

Trieste - which, from historical point of view, was the main agent of the regional development of its rural environs - was hit hard by the change of the border, which was not followed by appropriate changes in economy. The port of Trieste almost exclusively serves the needs of international trade, since 90 % of cargo comes in from other countries and is transshipped for them. Trieste rural environs are, then, a transitory region across which the material infrastructure of Trieste and its port is transported to the neighbouring countries and to the lowlands of Friuli. The traffic function is thus given exclusive priority in land utilization.

The demographic potential of Trieste rural environs has a very weak power of

reproduction, while on the other hand the economic situation does not allow for the influx of young people from other regions.

As concerns the development of habitation network, it is significant that the number of Trieste-inhabiting population is on the decrease. In 1951, Trieste was inhabited by 89,1 % of the population of the whole region, while in 1971 only by 85,7 %. In Milje and Opčine, on the contrary, the portion of the whole population increased from 2,6 % in 1951 to 4,5 % in 1971. Rural centres also witnessed a small relative increase, i.e. from 8,3 % to 9,8 %; here, however, the biggest increase was observed only in the highest category, i.e. in centres with more than 1000 inhabitants. In absolute terms, however, this increase is small and almost exclusively due to the immigration of refugees.

The dynamics of centre development in the period 1961-1971 shows that centres were developing more or less anarchically and that Trieste played no part in planning their development.

The distribution of centres according to the degree of provision of supply services yields six basic groups. The first group includes the majority of centres which are least provided with supply. The second group comprises Devin, Dolina, Boljunec, Bazovica, Križ, Fernetiči and Orež, the third one Prosek and Žavljje, the fourth Sesljan and Nabrežina, Milje and Opčine fall into the fifth group, and Trieste into the sixth, the highest one. From regional point of view, the forming of the Sesljan-Nabrežina-Devin supply group is very important. This group differs from the traditional form of one urban centre being the agent of centralized supply, and consequently, from the classic Christaller scheme of central centres.

The comparison of the order of centres according to the degree of provision and size shows four main characteristics:

1. Most small centres are worse supplied than their size would demand.
2. Middle-sized centres are placed higher on the list of provision than on the list of size.
3. Almost all of the biggest rural centres are not supplied well enough in comparison with their size.
4. The smallest centres include a number of such as are much better supplied than would be expected, considering their size.
5. Trieste, Milje, Opčine and some other little centres are provided even an average with supply because of clients from Yugoslavia.

Trieste, and partly Milje and Opčine, exert a bigger influence on the hierarchy of centre-provision only in the case of the biggest rural centres. The fact that Trieste rural environs are so tightly pressed among the important suppliers (Trieste, Milje, Opčine, Tržič and supply centres beyond the border) facilitates full development of supply services only in middle-sized rural centres. Some of the most important supply centres show a relatively complex picture of the structure of supply services; these are Sesljan, Nabrežina, and Bazovica, as

well as Dolina and Boljunec, where these services are mutually complemented.

Centres that are above average in the provision of supplies, considering the number of the population, are Oreh, Rabujez, Frnej and Fernetiči. They all lie next to border passes.

The traffic network in Trieste region reflects the economic development and conditions before World War I. The analysis of road network, which is the basic traffic network in Trieste region, shows that Trieste has an out-standingly central position. The other most important local traffic centres are Sosljan, Prosek, Opčine, Bazovica and Milje.

The local bus service divides the rural environs into three gravitation areas: Nabrežina, Milje and Trieste. The Trieste area is the largest and extends so far out of Trieste that the bus service performs the function of connecting Trieste with the environs very badly.

The main obstacle to a better access to the rural centres is the edge of Karst. It takes as much as twenty minutes for the local bus to reach the top.

The rural environs of Trieste are relatively far away from the town. The situation is made even worse by the division of local bus lines into subsystems of individual communes that are not interconnected. Besides, the direct traffic power of Trieste via local bus lines reaches only as far as Milje and Nabrežina.

Trieste is the main agent of the regional development of its rural environs, for in the country there are no bigger production plants that would accelerate or change regional development. The role of Trieste as the agent of the regional development of its environs is insignificant and cannot be compared to the influence that the town exerted on the economic development before World War I. The direct effect of border traffic on the development of regional structure can be observed on different levels (local, regional, interstate).

The period 1945-1960 was one of adaptation of regional structure to the new political situation. The region had to adapt to external changes (closed state border) as well as internal ones (e.g. refugee immigration).

Differences between the old local regional structure, formed in the last centuries, and the new one, destined for interregional and international need are clearly evident, especially on the Carst plateau. The set of settlements as the communication's net along the border line are characterized by intact state, meanwhile the regional structure in the zone along the edge of Carst plateau have been changed intensively; a new main road from Trieste to Štivan and some settlements for refugees have been constructed.

Bani	Banne
Barkovlje	Barcola
Bazovica	Basovizza
Boljunec	Bagnoli della Rosandra
Boršt	Sant'Antonio in Bosco
Cindis	Zindis
Devin	Duino
Dolina	San Dorligo della Valle
Domjo	Domio
Draga	Draga Sant'Elia
Fernetiči	Fernetti
Frnej	Farnei
Grljan	Grignano
Gročana	Grozzana
Gropada	Gropada
Jezero	San Lorenzo
Kontovel	Contovello
Križ	Santa Croce
Lazaret	Lazzaretto
Log	Log
Lonjer	Longera
Mavhinje	Malchina
Medja vas	Medeazza
Milje	Muggia
Opčine	Villa Opicina
Oreh	Noghera
Nabrežina	Aurisina
Padriče	Padriciano

Pesek	Pesek di Grozzana
Polje	Puglie di Domio
Prosek	Prosecco
Rabujez	Rabuiese
Repnič	Rupinpiccolo
Ricmanje	San Giuseppe della Chiusa
Sesljan	Sistiana
Slivno	Slivia
Sv. Marija Magdalena	S. Maria Maddalena
Šempolaj	San Pelagio
Štivan	San Giovanni al Timavo
Trst	Trieste
Veliki Repen	Rupingrande
Vižovlje	Visogliano
Zabrežec	Moccò
Zgonik	Sgonico
Žavlje	Aquilinia