

DNEVNO POTOVANJE NA DELO IN DOSTOPNOST DO DELOVNIH MEST V NASELJIH OBČINE DOMŽALE

STANKO PELC *

V pokrajini se prepletajo človekove funkcije dela, bivanja, oskrbe in preživljanja prostega časa.

Z delom si človek zagotavlja sredstva za preživljanje, s temi pa v oskrbnih ustanovah zadovoljuje svoje potrebe po dobrinah in storitvah. Od napora vloženega v pridobivanje sredstev za preživljanje (dolžina in napornost dela, fizična dostopnost delovnega mesta) in od fizične ter materialne dostopnosti dobrin in storitev, ki pokrijejo posameznikove potrebe, je odvisna dolžina prostega časa. Več prostega časa pomeni kvalitetnejše življenje seveda pod pogojem, da so z vidika posameznika podani pogoji za željene načine izkoriščanja tega prostega časa. Človekova težnja po povečevanju prostega časa na račun časa, ki ga porabi za delo in oskrbovanje, je eno od osnovnih gibal tehnološkega in celotnega družbenega razvoja. Ta pa oblikuje ne le način in tehnologijo proizvodnje ampak tudi način bivanja in razmestitev bivališč ter funkcije naselij, kar se neposredno odraža tudi v spreminjanju pokrajine, kjer se ta razvoj odvija.

Tehnološki razvoj v proizvodnji povečuje produktivnost in s tem prispeva k zviševanju življenjskega standarda. Hkrati tudi razvoj masovnih medijev prispeva k hitremu širjenju novosti.

Na drugi strani razvoj prometa omogoča prihajanje na delo na večje razdalje (tudi med naselji — dnevna migracija). Vse to je privedlo do večjega poenotenja pri vrednotenju željenega načina bivanja med prebivalci mest in podeželskih naselij. V bistvu se je mestni način življenja razširil na podeželje in ravno to lahko imamo

* Mag. prostorskega in urbanističnega planiranja, raziskovalni sodelavec, Inštitut za geografijo Univerze, Trg francoske revolucije 7, 61000 Ljubljana, YU

GEOGRAFSKI POLOŽAJ IN RELIEF OBČINE DOMŽALE

THE GEOGRAPHICAL LOCATION AND RELIEF OF THE COMMUNE OF DOMŽALE

Položaj občine Domžale v Sloveniji

The location of the commune of Domžale in Slovenia



Reliefna skica občine Domžale

A relief drawing of the commune of Domžale



za bistvo procesa suburbanizacije. V podeželskih naseljih se to odraža v spremenjenem razmerju med kmečkimi domovi in stanovanji nekmečkega prebivalstva, pa tudi v spremembah v načinu kmečkega gospodarjenja. Rast podeželskih naselij gre predvsem na račun stavb nekmečkega tipa, brez kmetijskih funkcij. Spreminja se osnovna funkcija naselja. Podira se ravnotežje med bivalno in proizvodno funkcijo naselja, vse večja postaja vloga dnevne migracije. Tudi znotraj proizvodne funkcije naselja prihaja v naseljih, ki jih je proces pomestenja močnejše zajel do manjšanja vloge kmetijstva.

Dnevna migracija je med najpomembnejšimi dejavniki, vnašanja prostorskih, socialnih in gospodarskih sprememb v podeželskih naseljih. Od oddaljenosti in dostopnosti delovnih mest (večjih zaposlitvenih središč) je odvisna tudi velikost sprememb in intenzivnost spreminjanja podeželskih naselij in podeželske pokrajine nasploh.

V Sloveniji je dnevna migracija zelo razširjena. Ob popisu prebivalcev leta 1981 so našeli 461811 dnevnih migrantov, kar pomeni, da je bilo več kot pol aktivnih prebivalcev Slovenije dnevnih migrantov. Nekaj manj kot dve petini od teh pa je potovalo na delo v 10 in več kilometrov oddaljene kraje zaposlitve. Le nekaj več kot v enem odstotku slovenskih naselij ni bilo dnevnih migrantov.

Krajev s 1000 in več dnevnimi migranti pa je bilo celo nekaj več.

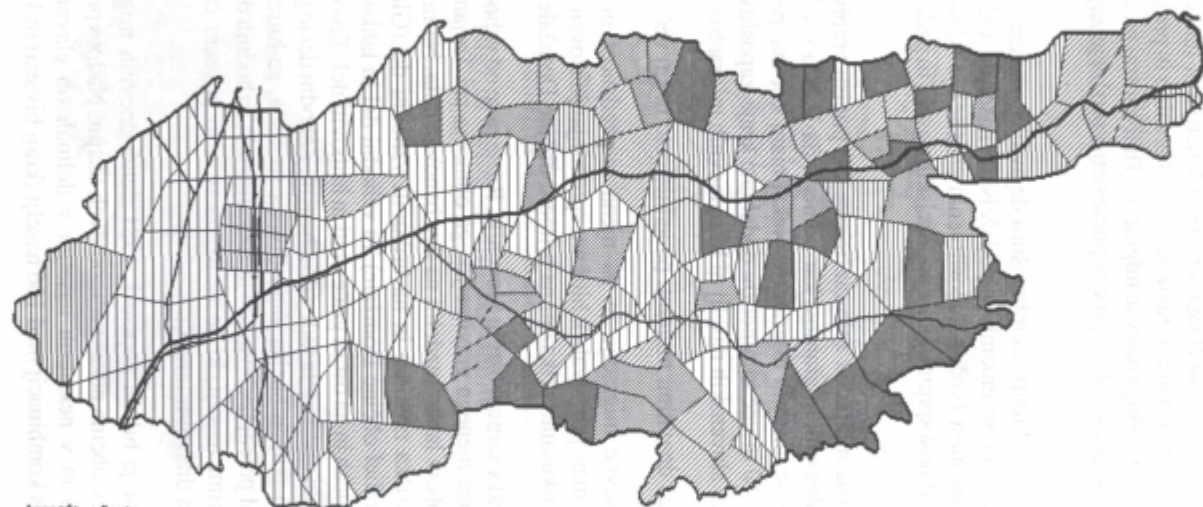
Tolikšen obseg dnevne migracije in pa njena razpredenost in prepletenost je nedvomno v veliki meri prispevala k hitremu spreminjanju slovenskega podeželja. Nekaj več o tem poskušamo prikazati na primeru občine Domžale.

Občina Domžale leži v samem osrčju Slovenije. Razteza se od vzhodnih meja mesta Ljubljane pa do roba njenega gravitacijskega območja pri Trojanah. Pokrajinsko gledano bi jo v grobem lahko razdelili na dva osnovna dela. Na ravninski zahodni del (kamniško-bistriška ravnina) in na hriboviti vzhodni del. (Glej 1.sliko: Geografski položaj in relief občine Domžale) Ta vzhodni del bi lahko ločili na doline ob glavnih prometnicah in na ostali gričevnati in hriboviti del. Tako kot v naravnem pogledu se ta dva dela razlikujeta tudi v družbenem. Zahodni del je gostejše poseljen, tu so praktično vsa pomembnejša zaposlitvena središča, se hitro razvija in je v preteklosti pritegnil precej prebivalcev iz zaostajajočih vzhodnih delov, poseljenih s številnimi majhnimi naselji, ki se za to, da se niso povsem izpraznila, lahko zahvalijo predvsem dnevni migraciji.

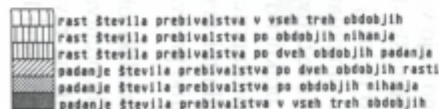
V domžalski občini je bil ob popisu l. 1981 delež dnevnih migrantov od vseh aktivnih prebivalcev občine nekaj večji od dveh tretjin. Nadpovprečni deleži so v naseljih na ravnini in v nekaterih naseljih v dolinah ob glavnih prometnicah. Ugotovili smo 1568 kombinacij med 166 naselji (kraji bivana) in 155 naselji (kraji

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

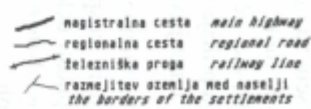
THE SETTLEMENTS OF THE DOMŽALE COMMUNE ACCORDING TO THE POPULATION FLUCTUATIONS BETWEEN THE CENSUSES OF 1953, 1961, 1971 AND 1981



Legenda - Key:



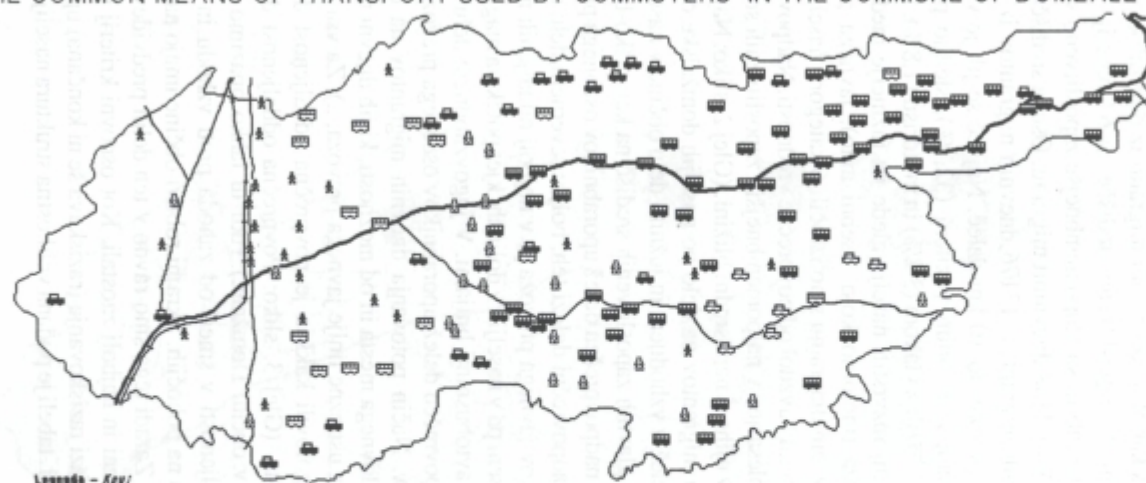
population increase during all three periods of time
population increase following periods of fluctuation
population increase following two periods of decline
population decrease following two periods of growth
population decrease following periods of fluctuation
population decrease during all three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



Vir: Popisi prebivalstva 1953, 1961, 1971 in 1981

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

zaposlitve), v katerih so zaposleni prebivalci domžalske občine. Od 155 krajev zaposlitve jih je 59 iz občine, ostali pa so izven njenih meja. V Domžale potujejo na delo iz 142 naselij, v Ljubljano iz 139 naselij na Vir iz 126 in na Količevo iz 103 naselij od skupno 166. V ostale kraje zaposlitve hodijo na delo iz manj kot 80 naselij. Ljubljana je na prvem mestu s kar 5032 dnevnimi migranti iz domžalske občine. Ljubljana je tudi najpomembnejše zaposlitveno središče za 67 naselij. Sledijo Domžale z 2357 dnevnimi migranti in so najpomembnejše zaposlitveno središče za 51 naselij na 3 mestu pa je Vir s 1188 dnevnimi migranti. Ostala središča imajo zaposlenih precej manj dnevnih migrantov. 13176 dnevnih migrantov iz občine Domžale je potovalo na delo povprečno 10 km daleč. Največ se jih je vozilo z avtobusom (41,4%), nekaj manj z osebnim vozilom (32,7%), sledijo pešci in kolesarji (20,9%), tisti, ki so se vozili z vlakom (3,2%) in motoristi (1,8%). Izdelali smo trikotniški diagram in vanj razvrstili naselja glede na razmerje med deleži uporabnikov osebnega prevoza (motorno kolo, osebni avto), javnega prevoza (avtobus, vlak) in na položaj v tem diagramu smo izločili 6 kategorij naselij glede na največje odstopanje navzgor ali navzdol od povprečne vrednosti. Nadpovprečno je zastopan delež pešcev in kolesarjev v najpomembnejših zaposlitvenih središčih v občini kakor tudi v naseljih v njihovi neposredni bližini. (Glej 2. sliko: Najpogostejši način potovanja dnevnih migrantov na delo po naseljih domžalske občine.) Podpovprečen je bil njihov delež v vzhodnem in južnem delu občine v naseljih, ki so še relativno blizu območja glavnih zaposlitvenih središč na kamniško-bistriški ravnini. Podobno velja tudi za nadpovprečen delež uporabnikov osebnega prevoza, le da so naselja, kjer so bili nadpovprečni deleži teh, bolj v severnem delu občine. Nadpovprečen delež uporabnikov javnega prevoza je v najbolj oddaljenih naseljih vzhodnega dela občine, predvsem pa v naseljih v dolinah, kjer potekata magistralna in regionalna cesta z rednimi avtobusnimi linijami. V jugovzhodnem delu občine je tudi več naselij kjer je podpovprečen delež uporabnikov osebnega prevoza in pa seveda počev, oz. kolesarjev. Način potovanja dnevnih migrantov na delo je odvisen od oddaljenosti od delovnega mesta in od možnosti, ki jih dnevni migrant ima (lastno prevozno sredstvo, ustrezne linije javnega prevoza,...). Za vsa naselja smo iz popisnih podatkov ugotovili kakšna je povprečna oddaljenost dnevnih migrantov od delovnega mesta. (Glej 3. sliko: Povprečna oddaljenost dnevnih migrantov od delovnih mest v občini Domžale.) Tudi tu lahko opazimo močno povečevanje povprečne oddaljenosti v smeri od zahoda proti vzhodu in iz dna osrednjih dolin proti naseljem na pobočjih. Skrajni robovi občine imajo najslabšo dostopnost do delovnih mest. Zaradi tega smo ravno v teh delih predvidevali, da bodo tudi najmanj preoblikovani in najbolj zaostali. Kot osnovni kriterij širjenja urbanizacije smo v dosednji fazi raziskovanja (raziskava še ni končana) uporabili gibanje števila prebivalstva. V 1. tabeli je podana velikostna struktura naselij občine Domžale v treh obdobjih:



Legenda - Key:

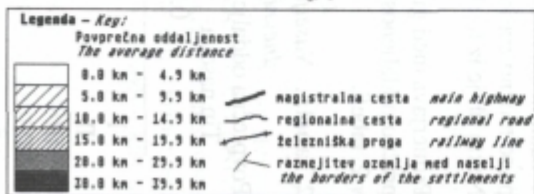
- magistralna cesta *main highway*
- regionalna cesta *regional road*
- železniška proga *railway line*
- razmejitev ozemlja med naselji *the borders of the settlements*

- Podpovprečen delež osebnega prevoza *As above average percentage of personal means of transport*
- Nadpovprečen delež osebnega prevoza *As above average percentage of personal means of transport*
- Podpovprečen delež javnega prevoza *As above average percentage of public transport*
- Nadpovprečen delež javnega prevoza *As above average percentage of public transport*
- Podpovprečen delež pešcev in kolesarjev *As above average percentage of those going by foot or by bike*
- Nadpovprečen delež pešcev in kolesarjev *As above average percentage of those going by foot or by bike*

Vir: Popis prebivalstva 1981

Sources: The population census of 1981

POVPREČNA ODDALJENOST DNEVNIH MIGRANTOV OD DELOVNIH MEST V OBČINI DOMŽALE
THE AVERAGE DISTANCES TRAVELLED BY THE COMMUTERS IN THE COMMUNE OF DOMŽALE



Vir: Popis prebivalstva 1981
Sources: The population census of 1981

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

Število prebivalcev			Število naselij Leto		
			1880	1931	1981
0	—	10	1	1	5
11	—	50	52	54	67
51	—	100	60	62	41
101	—	500	50	45	42
501	—	100	1	2	5
1001	—	5000	2	2	5
5001 in več			0	0	1

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

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

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

Povprečna oddaljenost dnevnih migrantov od delovnega mesta v km

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

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

I — rast prebivalstva v vseh treh obdobjih,

II — rast prebivalstva po obdobjih nihanja,

III — rast prebivalstva po dveh obdobjih padanja,

IV — padanje števila prebivalstva po dveh obdobjih rasti,

V — padanje po obdobjih nihanj in

VI — padanje števila prebivalstva v vseh treh obdobjih.

Že sama tabela nas vodi do zaključka, da sta gibanje prebivalstva in pa dostopnost do delovnih mest povezani. Med naselji najbolj pozitivnega tipa I s stalno rastjo v povojnem obdobju je največ najboljše dostopnih naselij in obratno v tip VI, ki pomeni manjšanje naselja v vsem povojnem obdobju, je uvrščenih največ slabo dostopnih naselij. Kako izgleda prostorska razporeditev naselij po omenjenih šestih tipih smo prikazali na 4. sliki: Naselja občine Domžale glede na gibanje števila prebivalstva med popisi prebivalstva 1953, 1961, 1971, 1981. Tudi tu lahko vidimo, da je proces pomestenja podeželja zajel najprej ravninski del občine, hkrati, pa se je v nekoliko manj intenzivni obliki širil tudi po dolinah ob glavnih prometnicah.

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

Na ravnini so se s širjenjem industrializacije prej podeželska naselja preoblikovala v mestna tako, da danes lahko govorimo praktično o nekakšni majhni aglomeraciji mestnih naselij na kamiško-bistriški ravnini h katerim lahko prištevamo tudi tista, ki jih uradna statistika mednje ne prišteva, vendar so praktično po vseh kazalcih že

izenačena z njimi. Ta aglomeracija se vleče od mestnih meja Ljubljane preko Domžal in Mengša in se končuje na severu v kamniški občini. Ob cestah in železniški progi so se naselja med seboj že praktično zrasla in le še nekatera so med seboj ločena z manjšimi presledki neposeljenega prostora. V zadnjem obdobju se hitra rast s priseljivanjem prebivalstva in komunalnim urejanjem naselij vse bolj premika proti vzhodu in po glavnih dveh dolinah (Črni graben in Moravska dolina). S tem se intenzivnejšemu procesu preoblikovanja odpirajo tudi naselja v hribih, ki jih je že zajel val pozidave s počitniškimi hišicami, nekatera pa celo povsem preplavil. Tudi dvojna zaposlitev (doma na kmetiji in npr. v tovarni), ki je med dnevnimi migranti iz teh naselij zelo pogosta je prispevala k temu, da se tudi ta naselja spreminjajo. Zrasla so nova gospodarska poslopja, kmetije pa so se mehanizirale. Zato takega praznjenja in propadanja naselij kot v nekaterih nerazvitih območjih Slovenije tudi v najslabše dostopnih predelih domžalske občine ni. Tako ogled terena kot sicer skromni kazalci, ki smo jih uporabili nam pokažejo, da razlike med vzhodnim ravninskim industrializiranim in v dobršni meri urbaniziranim delom domžalske občine niso tako velike kot se zdi na prvi pogled. To pa ne pomeni nič drugega kot to da je proces urbanizacije v večji ali manjši meri segel vse do meja gravitacijskega območja mesta Ljubljane in preko načina življenja, ki ga je prebivalcem prinesel tudi vse bolj prispeva k spreminjanju naselij in pokrajine v kateri se odvija.

Daily Commuting and the Accessibility of Centers of Employment in the Settlements Within the Commune of Domžale

Stanko Pelc

Summary

In any region, the human activities of working, residing and providing are intertwined. People live, work, provide for themselves and their families and enjoy their spare time. Their income is come by through working and the products and services required by them are made available in places of purchase. The amount of free time a person has depends on the effort they must put into the acquisition of their means of living (the length and degree of difficulty of their labour, the physical accessibility of the place of work), and on the physical and material accessibility of the goods and services that satisfy the individual's needs. More free time means a higher level in the quality of life, provided of course, that the conditions for each individual's choice of spending his/her free time are fulfilled.

The tendency of people towards extending their leisure time at the expense of the time spent on labour and supplying themselves with the necessities of life, is one of the main motivational forces behind technological development and the development of society in general. The development of society, on the other hand, not only shapes the methods and technology of production, but also the life style of individuals, the distribution of their dwellings and the functions of settlements. This manifests itself directly through changes of the natural landscape in which this development is taking place. Technological developments in production increase productivity, which contributes towards the raising of the standard of living. At the same time, the development of the mass media also contributes towards the rapid spreading of novelties. On the other hand, the development of the transport system enables greater distances to be travelled on the way to work (also between settlements = commuting). These factors have all led to a greater equalization of the mode of living desired by both the inhabitants of cities and of rural settlements.

Basically, the city life style has spread to the country. This is the gist of the process of suburbanization. This process manifests itself in the rural settlements in the changed ratio between the farmhouses and the houses of the population not active in agricultural production, as also in the changes taking place in the farming methods. The growth of rural settlements is taking place above all due to the growth in the number of buildings related to non-agricultural activities. The basic function of the settlements themselves is changing and the balance between the dwelling and productive functions of the settlements is breaking down. The role played by commuting is increasing and the importance of farming activities is also decreasing within the production functions of those settlements which have been swept up by the current of urbanization to a greater degree.

Commuting is among the most important factors bringing social, economical and spatial changes to urban settlements. The scope of these changes and the intensity of the changes taking place in urban settlements and in the country in general, depends a lot on the distance to and accessibility of employment (i.e. greater centres of employment). The commune of Domžale represents a cross-section of the gravity area of Ljubljana from the citie's borders to the outer limits of the gravity area in the direction of Celje. Its western section spreads over level, densely populated land and is industrially well developed. The eastern section lies on hilly terrain. A main highway and a regional road pass through both major valleys, alongside which all the larger settlements in this part of the commune are located. The currents of daily migration are very strong and intertwined in this commune. The directions mainly taken by the commuters lead towards Ljubljana and, from the eastern hilly section, towards the Domžale Industrial area. The commuters mostly avail themselves of the public transport facilities (trains and busses) on their ways to and from work. This method of transport is above all prevalent in the valley settlements in the eastern section of the commune. The percentage of those who use private means of transport is also great, especially in the settlements in the eastern section of the commune, which are located roughly half way between the community's outer limits and Ljubljana, and which have no bus connections linking them to the centres of employment. On the plain, where the currents of daily migration intertwine the most amongst the neighbouring centres of employment which have practically accreted completely, the percentage of those who go to work by bike or on foot is far higher than average. (See Figure 2.)

The calculated average distance between the commuters' dwelling places and their places of employment shows that the accessibility of employment centers is noticeably poorer in the eastern hill country than in the valleys and on the plain. The average distance to the place of employment travelled by the commuters in the individual settlements can be seen depicted in Figure 3. Access to employment

centers is extremely poor in the westernmost parts of the commune and in the hill country on the commune's south-eastern limits. True, the average distances are not large, but one must keep in mind that the time spent in Slovenia on commuting is very long, due to the poor traffic connections. The poor accessibility and weak interaction between the industrial and urban centres on the plain have triggered off the decrease of the population in the eastern section of the commune. The number of inhabitants of the hilly terrain and partly also in the settlements in the valley has retrogressed during the past century and especially during the post-war period. (See Figure 4.) The inhabitants have moved from east to west and from the hills down into the valleys; and from there onto the plain. The previously rural settlements on the plains have developed into urban ones through the spread of industrialization, so that nowadays, one can practically speak of a kind of small agglomeration of urban settlements on the Kamnik-Bistrica plain, among which we can also count those settlements that are not classified as such in the official statistics, but which are already, judging by all the indicators, equal to them. This agglomeration spreads from the limits of the city of Ljubljana over Domžale and Mengeš and ends in the north in the commune of Kamnik. The accretion of the settlements alongside the roads and railway lines is almost complete and only a few settlements are still separated from each other by smaller unbuilt areas. During the past period of time, the rapid growth, is spreading more and more towards the east and along the two main valleys (Črni graben and Moravška dolina), due to the rapid growth and the increase of public utilities in the settlements. With this, the settlements in the hills, which have been caught up in the wave of holiday house-building, are becoming open to more intense restructuring. Some of them have even been swallowed by it completely. The double employment (at home on the farms and eg. in factories), which is a common occurrence among the commuters from these areas, has contributed towards the changes in the settlements. New farm buildings have sprung up, while the farms have become mechanized. This is why the depopulation and falling to ruin of settlements similar to that in some of Slovenia's underdeveloped regions has not occurred even in the least accessible sections of the Domžale commune.

A survey of the terrain, as well as the indicators used, have revealed that the differences between the eastern, industrialized plain and the predominantly urbanized part of the Domžale commune are not as great as it would seem at first glance. This does, however, mean that the process of urbanization has, to a greater or lesser degree reached the limits of the gravitational area of the city of Ljubljana, and contributed towards the changing of its settlements and the landscape through the lifestyle it has brought the population there.