

UDK 911.37(497.12 "Domžale")

DRUŽBENOGEOGRAFSKI VIDIKI PREOBRAZBE POKRAJINE V OBČINI DOMŽALE

Stanko Pelc*

Izvleček

V prispevku so opisane nekatere najpomembnejše ugotovitve o preobrazbi obmestne pokrajine predvsem v tistem delu ljubljanskega obmestja, ki ga zajema območje domžalske občine.

Ključne besede: (Sub)urbanizacija, obmestje, družbenogeografska preobrazba, dnevna migracija, Slovenija, občina Domžale.

SOCIAL GEOGRAPHICAL ASPECTS OF THE TRANSFORMATION OF THE DOMŽALE COMMUNE

Abstract

The article describes some important findings about the transformation of the commune of Domžale which represents the northeastern part of the Ljubljana city region.

* dr., znanstveni sodelavec, Inštitut za geografijo Univerze v Ljubljani, 61000 Ljubljana, Trg francoske revolucije 7, Slovenija

Key words: (Sub)urbanization, suburbs, social geographical transformation, commuting, Slovenia, the commune of Domžale.

Namen našega prispevka je podati nekatere pomembnejše ugotovitve raziskovalne naloge, ki je bila opravljena na Inštitutu za geografijo Univerze v Ljubljani in katere rezultati so obširneje opisani v avtorjevi doktorski disertaciji z naslovom "Preobrazba primestnega območja Ljubljane na primeru občine Domžale" (1991).

Uvod

Naravno spreminjanje pokrajine je glede na trajanje človeškega življenja skoraj brez izjeme zelo počasno. Nasprotno pa so spremembe, ki jih v kulturno pokrajino vnaša človek s svojo dejavnostjo velike in hitre. Posebno v zadnjem stoletju so se nekatere pokrajine v komaj nekaj desetletjih tako spremenile, da jih nekdo, ki je bil v času takih sprememb odsoten ob vrnitvi le težko spozna. Sprva so bila takim naglim spremembam podvržena predvsem mesta, sčasoma pa je podobna usoda doletela tudi njihovo bližnjo in daljnjo okolico.

Tako kot skoraj povsod po svetu je tudi pri nas prišlo do omenjenih sprememb. Čeprav so si splošne značilnosti preobrazbe obmestnih območij bolj ali manj podobne povsod po svetu pa tudi pri nas obstajajo posebnosti, ki so zaradi tega še posebno zanimive.

Tako lahko na primer že samo obmestje Ljubljane razdelimo na nekaj različnih delov. Najbolj zanimiv se nam zdi prav severovzhodni in v njegovem okviru še posebej občina Domžale, ki si je s spretno politiko še v času socialističnega gospodarstva uspela zagotoviti določeno prednost pred drugimi.

Omenjena raziskava in disertacija sta bili namenjeni prav ugotavljanju preobrazbe obmestne pokrajine v tej občini, saj smo pričakovali, da je bila preobrazba tu najbolj korenita in obsežna.

O nekaterih temeljnih pojmih

Ob pojmih, ki jih uporabljamo pri opisovanju procesov spreminjaja kulturne pokrajine v okolici mest in zaradi njihovega vpliva, se krešejo marsikdaj dokaj nasprotujoča si mnenja, zato bomo o nekaterih od njih spregovorili nekaj besed.

Mesto in vas. Po Slovarju slovenskega knjižnega jezika (SSK 1985) je mesto naselje, ki je upravno, gospodarsko in kulturno središče širšega območja. Tudi Dickinson (1964) pravi, da so mesta v najširšem smislu zrasla na določenih krajih v pokrajini, kjer so lahko opravljala različne posebne funkcije in so bila ter ostala do današnjih dni kulturna, upravna in gospodarska središča svoje okolice. Mesto je zgodovinska tvorba. V času srednjega veka so bila mesta običajno tudi fizično omejena (z obzidjem) in v tem pogledu ločena od svoje okolice. Mesta so v času fevdalizma imela poseben družbeno-gospodarski položaj, s katerim so bile povezane tudi posebne pravice. Vsega tega danes ni več in ločevanje naselij na vasi in mesta je skoraj nemogoče, saj se v mnogih naseljih prepletajo elementi, ki jih opredeljujemo kot mestne s takimi, ki jih pojmujejo kot nemestne. V tem pogledu je tudi vas zgodovinski, socialni, gospodarski pojem, ki mu je treba če ga želimo še vedno uporabljati za opisovanje današnje stvarnosti dati novo vsebino. Po SSK (V. knjiga, 1991) je vas navadno manjše naselje, katerega prebivalci se ukvarjajo večinoma s kmetijstvom. Poudarek je torej na majhnosti in na prevladujoči kmetijski funkciji. Ob takem pojmovanju mesta in vasi nam danes velik del poselitve ostane neopredeljen in ga poimenujemo na različne načine, npr. kot urbanizirana naselja ali kot suburbana naselja (območja) ipd.

Ker sama mesta niso enostavno in enkratno opredeljiva je še toliko več dvomov ob pojmih, ki so izpeljani iz njega. Tako za urbanizacijo pravi Hall & Hay (1980), da je beseda dvomljivega pomena, ki se lahko nanaša tako na stanje urbanega razvoja, kot na proces urbanih sprememb (urbano rast). Možne so vsaj tri razlage obeh omenjenih pojmov, ki imata v korenu besedo urban (mesten) in tekom časa so se te opredelitve spreminjale. v fizičnem smislu pomeni beseda urban mesto, torej kraj (naselje) z velikim številom hiš z visoko gostoto pozidanosti, z visoko stopnjo funkcionalne diferenciranosti in z malo nepozidanimi površinami, ki ima-

jo vrhu vsega običajno javni značaj. V funkcionalnem pomenu pomeni urban kraj, ki ima funkcije mesta. Gospodarski sta proizvodnja in oskrba, družbeni pa medsebojno povezovanje in številni stiki med ljudmi. V političnem (administrativnem) pomenu pa je urbano to, čemur se vlada kot mestu (s čimer se upravlja kot z mestom). S fizično urbano rastjo preko vseh meja se je pokrivanje med temi tremi opredelitvami končalo in danes v sodobnih razvitih industrijskih družbah praktično že celotno prebivalstvo živi na funkcionalno urbani način (ni povezano s temeljno kmetijsko dejavnostjo, ima mestni slog življenja tako glede načina stanovanja kot glede oskrbe, preživljanja prostega časa ipd.) Temeljni pomen pojma urbanizacije je torej spreminjanje določenega območja v mestu podobno (Hawkins 1984). Urbanizirati pa pomeni spremeniti podeželski značaj določenega območja v mestnega (Hornby et al. 1972).

Preobrazba pomeni da dobi kdo ali kaj drugačno vsebino oziroma obliko. Zaradi vpliva mest se pokrajina v njihovi okolici spreminja tako po vsebini kot po videzu in dobiva vse bolj mestni značaj. Glede na opisane opredelitve pojma urbanizacija, torej preobrazbo nemestnih območij okoli mesta lahko poimenujemo kar s tem pojmom.

Vendar poimenovanje tega procesa ni enotno. Zelo pogosto se uporablja pojem suburbanizacija. Če bi ga poskušali prevajati neposredno potem zaradi predpone sub pomeni nekaj manj kot urbanizacija. V tem smislu izraz mogoče ni najbolj posrečen. Če pa izhajamo iz angloameriškega pojma "suburb", ki pomeni stanovanjsko okrožje, ležeče zunaj osrednjega mesta (Hornby et al. 1972; Hawkins 1984), potem imamo dejansko opravka z načinom poselitve, ki ni povsem mesten, čeprav mu je v mnogčem podoben. Za slovensko poimenovanje take poselitve okoli mest, ki jo posebno v Ameriki označujejo kot "suburbs", se nam zdi še najbolj primeren izraz obmestje. Posamezna naselja znotraj takega območja pa lahko imenujemo obmestna naselja.

Obmestje

Sprva so kot eno od bistvenih značilnosti obmestij omenjali prevladujoč bivalni značaj in dnevno migriranje na delo v mesto, vendar temu

marsikje ni več tako (Choldin 1985). Avtor v citiranem delu pravi, da je razvoj obmestij v dvajsetem stoletju izjemen, če ga gledamo v okviru urbanega razvoja. Prvič v zgodovini razvoja mest so začela rasti "mestna" območja z nizko gostoto pozidave z enodružinskimi hišami. Pravi, da je tak tip poselitve posebno značilen za Ameriko. Življenje v takih območjih je v celoti vezano na uporabo osebnih avtomobilov. Izjemen razmah obmestij je bil v Ameriki mogoč zato, ker je bilo v okolici mest na voljo dovolj prostih zemljišč. Ta so bila zato dovolj poceni in s tem dostopna številnim slojem prebivalstva, ki je kupovalo obsežne gradbene parcele. Tudi lesa kot osnovnega gradbenega materiala je bilo v izobilju. Poglavitni dejavnik širjenja takega načina poselitve pa je bilo naglo širjenje motorizacije ob zelo nizkih cenah goriva. Poleg vsega tega pa je treba upoštevati tudi določene značilnosti ameriške kulture, kot je nagnjenost k prostornosti in želja po zasebnosti in vzgoji otrok v enodružinski hiši. Tak način poselitve je podpirala tudi vladna politika. Evropska obmestja so bolj zgoščena in tesneje prometno povezana z osrednjim mestom. V fizičnem smislu so bolj podobna mestom.

Pojav obmestne nekmetijske poselitve je tesno povezan s stanjem razvitosti prometnih sredstev. Choldin je glede na ameriške razmere razdelil zgodovinski razvoj obmestij na naslednja štiri obdobja:

1. Obdobje pešačenja in konjskih vpreg (pred 1850 do poznih 80. let prejšnjega stoletja).
2. Obdobje električnih tramvajev in železnice (do 1920).
3. Avtomobilsko obdobje (do 1945).
4. Avtocestno obdobje (do danes).

Ker je bil razvoj avtomobilizma v Evropi nekoliko počasnejši kot v Ameriki, železnica pa se je uveljavila že prej, taka delitev za evropske predvsem pa za naše razmere velja le precej v grobem. Vendar se nam ravno zaradi posebnosti in določenih razlik zdi pomembno spoznati tudi rast in razvoj ameriških obmestij. Ta so poseben razmeh doživela po drugi svetovni vojni. Veliko povpraševanje po individualnih stanovanjskih hišah koncem štiridesetih let je pripeljalo do masovne industrijske gradnje in do naglega širjenja obmestij. Zanimiv je primer gradnje tako imenovanih Levittown (Choldin 1985). Levitt Company je zgradila tri cela obmestna naselja s takim imenom. Enega na Long Islandu, enega pri New

Jerseyu in enega v Pennsylvaniji. Nov industrijski način gradnje je povzročil pravo ekspanzijo obmestij. Obmestna zemljišča so razdelili na parcele, zgradili ceste in ostalo potrebno infrastrukturo. Delo pri gradnji je bilo zasnovano na principu tekočega traku. Komaj je ena ekipa končala določeno delovno fazo na parceli in se preselila na naslednjo, je z delom že začela naslednja. Taki masovni graditelji, kot je bil Levitt, so tedaj (1949) zgradili skoraj vse novogradnje. Tak način gradnje je bil cenen in profitno zanimiv, nakupovanje individualnih hiš pa je s kreditiranjem podpirala tudi vlada s svojimi programi.

Pri nas vse do dandanes ni bilo zaslediti česa (vsaj približno) podobnega. Naša obmestja so se razrastla praktično v celoti na podlagi ravno nasprotnega pojava, ki bi ga lahko imenovali "samograditeljstvo". Pomanjkanje stanovanj v mestih ter visoke gradbene cene družbenih podjetij so vzpostavile sistem gradnje v okviru tako imenovane sive ekonomije. Tudi prostorsko-ureditvena politika ni bila sposobna zagotoviti ustreznega usmerjanja novoporajajoče se poselitve. Z vlaganjem lastnega dela ter s solidarno pomočjo sosedov in sorodnikov so tako marsikje zrasla cela naselja ali pa njihovi novi deli, ki so običajno precej odstopala od željenega prostorskega razvoja. Toda zaradi množičnosti pojava je bilo treba iskati rešitve v okviru danega stanja. Tako se marsikje problemi, ki jih je povzročila taka spontana organska rast obmestij rešujejo šele zdaj, ko je ta rast zastala.

Če torej s suburbanizacijo označujemo proces spreminjanja obmestne pokrajine, potem je ena od njenih bistvenih značilnosti tudi ta, da se je prvotno fizično širjenje poselitve prebivalstva, zaposlenega v mestu, v njegovo okolico, začelo v naslednjih fazah procesa dopolnjevanja tudi s širjenjem nekaterih dokaj tipičnih mestnih dejavnosti. Tudi pri nas je opaziti selitev nekaterih dejavnosti iz mest v okolico. Pri tem ne gre le za širitev dejavnosti povezanih z oskrbo v obmestju zaposlenega prebivalstva, ampak tudi za proizvodne in storitvene dejavnosti, ki presegajo krajevni značaj. Choldin (1985) pravi da so se v obmestja začele seliti celo tako tipične mestne dejavnosti kot sta kultura in zabava. In na koncu koncev je individualnim stanovanjskim gradnjam v obmestja sledila tudi gradnja večstanovanjskih zgradb. Vse to zasledujemo v Sloveniji seveda v precej skromnejšem obsegu vendar moramo upoštevati da je celotne naše drža-

ve, glede na število prebivalstva, komaj za nekoliko večje mesto, glede na površino pa tudi komaj kaj več, kot zavzemajo najboljše mestne aglomeracije na svetu.

Obmestja se med seboj razlikujejo povsod po svetu. Prav zaradi tega se tudi tako različno opredeljujejo. Nekateri (Gober & Behr) se zavzemajo za to, da bi opredeljevali obmestja predvsem s kriteriji, ki temeljijo predvsem na življenskem slogu. Vendar tudi tu naletimo na enako težavo, kot pri vseh drugih razmejevanjih med mestom in obmestjem. Podoben ali celo enak življenski slog lahko in mnogokrat tudi obstaja tako v obmestju kot v mestu. Citirani avtorici sta se zato spraševali, če sploh obstajajo dejanske razlike med mesti in obmestji. Opazovali sta tri sklope dejavnikov. V okviru družbenogospodarskih in demografskih značilnosti prebivalstva je bilo pričakovati v obmestjih večji delež mladih družin z otroci, manjšo rasno in etnično segregacijo in višji družbeni položaj. Tudi za naše razmere omenjena hipoteza v veliki meri velja, le da so razlogi, ki so pripeljali do takega stanja, nekoliko drugačni. Pri nas so se namreč obmestja razraščala v največji meri zaradi priseljevanja bolj oddaljenega prebivalstva bližje mestom. Le v manjši meri je to posledica priseljevanja mestnega prebivalstva. Zato bi o višjem družbenem položaju obmestnega prebivalstva težko govorili. Poleg tega pa so naša obmestja zaradi svoje spontane organske rasti v socialnem pogledu zelo redko homogena. Zato tudi ne moremo govoriti o obmestjih srednjega (zgornjega srednjega, višjega, delavskega ...) sloja. Po strukturnih lastnostih razmestitve stanovanj in tlorisa naselij naj bi imela obmestja manjše stanovanjske gostote (enodružinske hiše) in večji delež novogradenj. Poleg tega pa naj bi bila obmestja veliko bolj odvisna od uporabe osebnih avtomobilov (še posebej je to značilno za ameriške razmere, veliko manj pa za evropske). Tudi narava in obseg gospodarskih dejavnosti bi naj bila v obmestju drugačna. Citirani avtorici sta predvsem ugotovili da obstajajo v ZDA precejšnje regionalne razlike in da vse tradicionalne značilnosti obmestij še zdaleč niso povsod enako zastopane. Še najmočnejši razločevalni dejavnik je bila stopnja rasne (etnične) segregacije. Tudi če primerjamo Ljubljano z njenim obmestjem je opaziti veliko večji delež neslovenskega prebivalstva v mestu kot v obmestju. Seveda pa ne moremo trditi, da je to pri nas podoben bistveni razlikovalni dejavnik kot rasna (etnična) segregacija v ameriških mestih.

Ljubljansko obmestje

Preobrazba obmestne pokrajine ima, kot lahko razberemo tudi iz dosedaj zapisanega, štiri temeljne vidike:

- funkcionalnega;
- družbenogospodarskega in demografskega;
- fiziognomskega in
- integracijskega (povezovalnega).

V okviru teh vidikov smo tudi izbrali tiste reprezentativne kazalce, s pomočjo katerih smo opredeljevali stopnjo doseženih sprememb v tistem delu ljubljanskega obmestja, ki ga obsega občina Domžale.

Vpliv Ljubljane sega daleč v njeno okolico, saj je v vsakdanjem življenju z njo povezanih kar lepo število naselij. Območje intenzivne dnevne migracije sega še posebno daleč v smeri proti Dolenjski. Na gorenjski strani pa je vpliv Ljubljane omejen z vplivom Kranja. Zaradi razlik v gospodarskem razvoju se razlikujejo različni deli ljubljanskega obmestja tudi po stopnji preobrazbe. V funkcionalnem pogledu je še vedno zelo pomembna kmetijska funkcija v jugovzhodnem (dolenjskem) delu obmestja medtem ko je proizvodna funkcija zaradi stare obrtne in industrijske tradicije zelo prisotna v severnem (gorenjskem) delu obmestja (sestavni del tega, čemur smo včasih rekli slovenski industrijski polmesec). Podobne so tudi razlike pri družbenogospodarskih, demografskih in fiziognomskih dejavnikih. Seveda se razlike večajo z oddaljevanjem od mesta. Socialna preselitev prebivalstva je še vedno zelo skromna na Dolenjskem, kjer so deleži kmečkega prebivalstva marsikje še zelo visoki kljub temu, da del prebivalstva dnevno potuje na delo v Ljubljano in tudi ni več povezan s kmetijstvom. Tu je zaradi večje oddaljenosti še vedno prisotno odseljevanje prebivalstva. Starostna in izobrazbena struktura sta zato neugodni. Le redki so primeri, ko se je sem priselil kdo iz mesta, ni tudi neslovenskega prebivalstva iz nekdanjih jugoslovanskih republik. Vse to se kaže tudi v zunanji podobi naselij. Prevladujejo kmečki domovi manj je novogradenj, stanovanja so slabše opremljena, celoten komunalni standard je nasploh nižji. Na drugi strani pa je v teh območjih prisotna rekreacijska poselitev mestnega prebivalstva (cela vikend naselja ali pa posamezni vikendi). Pravo nasprotje je seveda predvsem severni del obmestja,

čeprav se tudi tu z oddaljevanjem od mesta razmere spreminjajo podobno kot smo pravkar opisali. Vendar ne do take mere kot na Dolenjskem. Razlike znotraj preostalega dela obmestja so manjše. Najvišjo stopnjo preobrazbe je dosegel severovzhodni del ljubljanskega obmestja, ki je po reprezentativnih kazalcih še najbolj podoben mestu in bi ga tudi najlaže opredelili kot to čemur v tujini pravijo "suburbs".

Občina Domžale

V naravnogeografskem pogledu je občina sestavljena iz dveh delov. Eden je Kamniško-Bistriška ravnina kot del ljubljanske kotline, drugi pa je sestavljen iz Črnega grabna in Moravške doline kot delov Posavskega hribovja.

Tako kot sta ta dva dela občine različna v naravnogeografskem pogledu sta si različna tudi v družbenogeografskem. Pri teh razlikah igrajo pomembno vlogo ceste. Magistralna cesta skozi Črni graben in regionalna po Moravški dolini sta zaradi dobrih javnih avtobusnih zvez in zaradi omogočanja relativno učinkovitega osebnega avtomobilskega prometa prispevali kar veliko k nagli preobrazbi naselij ob njih. Po drugi strani pa je prometni koridor skozi Črni graben v času, ko je bil velik del doline rezerviran za gradnjo avtomobilske ceste povzročil velik selitveni val (Pelc 1981), ki je pospešil rast obmestnih naselij v okolici Domžal in seveda samih Domžal.

Pri obravnavanju obmestne pokrajine kakršna je ta v občini Domžale je treba upoštevati njen izhodiščni položaj. Ta je bil poseben vtoliko, kolikor smo lahko tu že v prejšnjem stoletju zasledili prve začetke industrializacije, v času med obema svetovnima vojnama pa so bile ustanovljene nekatere, še danes vodilne tovarne, ki so dolga leta krojile gospodarsko podobo območja današnje občine. Dnevna migracija v te industrijske obrate je tedaj segala do roba ravnine. Ta obrobna naselja so bila ravno toliko oddaljena, da je bilo mogoče potovati na delo peš ali s kolesom. Industrializacija se torej tu ni začela pod vplivom Ljubljane in ne moremo reči, da gre za tipične začetke urbane preobrazbe pokrajine. Še danes se tu zelo močno prepletajo vplivi Ljubljane z vplivi krajevnih zaposlitve-

nih središč predvsem seveda Domžal.

Obrtna in industrijska tradicija se še danes kažeta v strukturi družbenega proizvoda. Delež industrije in rudarstva v družbenem proizvodu občine je znašal leta 1989 kar 68,1 %, kar je precej več kot je znašal ustrezeni delež za celotno Slovenijo (56,1 %). Delež obrti in osebnih storitev pa je znašal 5,4 % v primerjavi s 4,6 %, kolikor je znašalo republiško povprečje. Občina je bila leta 1989 še vedno med tistimi, ki so uspele v nadpovprečni meri izkoristiti zasebno iniciativo, saj je bil delež privatnega sektorja v občini (1,6 %) za dve desetinki odstotka nad republiškim (1,4 %). Zelo pomembno vlogo pa je imelo v občini tudi kmetijstvo. Delež tega je bil v občini (9,1 %) dvakrat večji kot v republiki (4,5 %). Vendar je bilo komaj eno šestino tega družbenega proizvoda ustvarjenega v privatnem sektorju kmetijstva. To kaže na veliko stopnjo socialne preslojčitve prebivalstva predvsem na ravninskem delu občine (Jeršič & Klemenčič 1975) in majhnega pomena kmetijske funkcije v večini naselij v občini. Največje zaposlitveno središče v občini so Domžale, njim sledijo Mengeš, Vir in Količevo, ki pa so precej manjša. Vsa pomembnejša zaposlitvena središča so na ravnini. V vzhodnem delu je bolj zastopana proizvodna funkcija le v obeh krajevnih središčih (Lukovica in Moravče). Pomembnejše so naslednje proizvodne dejavnosti: tekstilna, papirna, kemična, farmacevtska, usnjarska, lesna in številne druge.

Oskrbne funkcije se v številnih naseljih (predvsem na ravnini) krepijo v zadnjem času predvsem na račun zasebne iniciative. Odpirajo se številne nove zasebne trgovine in drugi, pretežno oskrbi namenjeni zasebni obrati. V času velikih družbenih sprememb, ki smo jim priča, je ta proces zelo spontan in neusmerjen. Edini lokacijski dejavnik, ki se upošteva, je možnost najetja, (do)graditve lokala. Sčasoma bo verjetno konkurenčni boj postavil v ospredje tudi ostale pomembne lokacijske dejavnike, kajti preživeli bodo le tisti, ki bodo (so) znali izkoristiti določene primerjalne prednosti. In v tem pogledu občina in še posebej njeno središče nudita možnosti za številne dejavnosti, povezane z oskrbo. Treba je vedeti, da že danes del prebivalstva Ljubljane v oskrbnem pogledu delno gravitira tudi k Domžalam. Njihova prednost je v relativni bližini (posebno z osebnim avtom), možnost parkiranja v neposredni bližini trgovin ter velika koncentracija različnih trgovin na majhnem prostoru. S preudarnim prostor-

skim razvojem in vlaganjem v povečevanje omenjenih prednosti lahko Domžale prevzamejo Ljubljani pomemben delež pri profitno zanimivih oskrbnih dejavnostih za mestno prebivalstvo. Podobno je s ponudbo namenjeno izkoriščanju prostega časa in rekreaciji. Tu sicer posebnih prednosti občina nima. Vendar pa predvsem z nekaterimi znanimi in uspešnimi gostinskimi lokali vsekakor nima slabih temeljev tudi v tem pogledu. Povedati je treba tudi, da so nekatera naselja v občini postala povsem rekreacijska, saj so jih preplavila počitniška bivališča (vikendi) mestnega prebivalstva (Dobeno, Trojica...).

Socialna preselitev prebivalstva se je v ravninskih delih začela že zelo zgodaj, o čemer je bilo v geografski literaturi že precej napisano. V zadnjih desetletjih pa se je ta z vso močjo uveljavljala tudi v številnih dolinskih pa tudi hribovskih naseljih na vzhodu občine. Tako je bil delež kmečkega prebivalstva v večini ravninskih naselij že leta 1981 manjši od 6,0 %. Nasprotno pa je bil še v dobri tretjini hribovskih naselij večji od tretjine. Ravno nasprotna pa je bila slika pri nekmetijski zaposlenosti. Tako je bilo v ravninskih naseljih v glavnem povsod več kot devet desetih aktivnih prebivalcev zaposlenih medtem ko je bil v skoraj polovici hribovskih naselij ta delež manjši od 60 %. Naselja v dolinah ob prometnicah, ki jim omogočajo dobro dostopnost do zaposlitvenih središč, so bila v tem pogledu znatno bolj podobna ravninskim kot pa hribovskim naseljem. Rast števila prebivalstva v občini v zadnjem desetletju je bila znatna (indeks 1981/91 112,2), če jo primerjamo z ostalo okolico Ljubljane pa tudi v primerjavi z ljubljanskimi občinami. Znotraj občine pa so bile velike razlike med naselji, in to tudi med takimi, ki si niso prav daleč vsak-sebi. Treba je poudariti, da je stagnacija zajela tudi nekatera ravninska naselja, čeprav je bila bolj značilna za tista v hribih. Značilno pa je, da so se v vzhodnega delu občine prav močno okrepila nekatera dolinska naselja, posebno v Moravški dolini. V teh je bila tudi ugodnejša starostna struktura, podobno kot v ravninskih naseljih, kamor se je v preteklosti priselilo veliko mladih družin, ki so si ustvarile nov, delovnemu mestu bližji dom. Zelo neugodna je bila starostna struktura v prometno najslabše dostopnih hribovitih naseljih (severni rob vzhodnega dela občine). Podobno stanje je tudi glede izobrazbene strukture, deleža neslovenskega in deleža iz mestnih naselij priseljenega prebivalstva.

V fiziognomskem pogledu so razlike v stopnji preobrazbe med različnimi deli občine precejšnje. Toda tudi naselja, ki so v družbeno-gospodarskem pogledu doživela le malo sprememb po demografskih kazalcih pa je stanje v njih slabo (visok indeks starosti, padanje števila prebivalstva itd.) so doživela določene spremembe v svoji zunanji podobi. Taka predvsem hribovska naselja nikakor niso odmirajoče vasi, temveč prav nasprotno naselja povečini obnovljenih kmečkih domov s številnimi novimi gospodarskimi poslopji. Prometna dostopnost je namreč kljub vsemu tudi v najbolj oddaljenih naseljih še vedno dovolj dobra, da omogoča pridobivanje dodatnega dohodka v nekmetijskih dejavnostih. Tako se ta naselja razlikujejo od urbaniziranih ravninskih in dolinskih naselij predvsem po tem, da v njih povsem prevladujejo kmečki domovi. Druga razlika pa je v tem, da se ta naselja fizično niso večala, medtem ko so se nekatera naselja na ravnini kar nekajkrat povečala. Prav zaradi tega je tudi opremljenost stanovanj na ravnini boljša pa tudi komunalni standard je zahvaljujoč večji gostoti pozidave in bližini občinskega središča neprimerno višji. Vendar se v zadnjem času v tem pogledu vse bolj opremljajo tudi naselja na obrobju ravnine in pomembnejša dolinska središča.

Najpomembnejši dejavnik preobrazbe obmestnega območja je vsekakor povezanost mesta z okolico preko dnevnega potovanja na delo. Na preobrazbo pokrajine v domžalski občini vpliva na eni strani Ljubljana in na drugi posamezna središča znotraj same občine. To se kaže tudi v tokovih dnevne migracije.

Leta 1991 je v občini živel 15175 dnevnih migrantov, v naselja domžalske občine pa je prihajalo na delo 9651 dnevnih migrantov. Od slednjih jih je skoraj tri četrtine (73 %) živel v sami občini dobra desetina (11,1 %) jih je prihajala na delo iz sosednje kamniške občine in slaba desetina (9,8 %) iz Ljubljane. Pomembnejša zaposlitvena središča za dnevne migrante so bila Domžale (3396), Mengeš (1499), Količevo (1013) in Vir (955). Vsa ostala so imela precej manj dnevnih migrantov. V Domžale je na delo prihajalo nadpovprečno veliko Ljubljančanov, kar gre pripisati pestrejši sestavi delovnih mest. Še bolj nadpovprečen je bil njihov delež v Mengešu, vendar še vedno manjši kot delež dnevnih migrantov iz kamniške občine, ki je znašal skoraj četrtino (23,1 %). Razlogi za to so do neke mere podobni kot pri Domžalah, saj je Mengeš drugo najpomembnejše

naselje v občini in je za svojo stopnjo centralnosti tudi nadpovprečno opremljen. Po drugi strani pa je pomemben dejavnik bližine. Delež dnevnih migrantov je izredno velik v Trzinu (28,6 %), vendar je v absolutnih vrednostih to še vedno malo (80). Toda ravno velika bližina Ljubljane in novonastajajoča obrtno-industrijska cona v novem Trzinu tako rekoč na samem pragu Ljubljane, lahko dnevno migracijo iz te smeri močno okrepi.

Za dnevne migrante, ki imajo stalno prebivališče v naseljih domžalske občine, je daleč najpomembnejše zaposlitveno središče Ljubljana. Tja je dnevno potovalo na delo kar 6599 ljudi (43,5 %). Sledijo Domžale (2256 oz. 14,9 %), Količevo (6,2 %), Vir (6,1 %), Kamnik (5,1 %) in Mengeš (4,8 %). V teh šestih naseljih je bilo skupno zaposlenih štiri petine vseh dnevnih migrantov iz občine. Nekaj manj kot polovica (46,5 %) jih je bilo zaposlenih v zaposlitvenih središčih znotraj same občine. Skoraj enako velik delež Ljubljane gre predvsem na račun dveh največjih naselij, od koder prihaja tudi največ dnevnih migrantov. To sta Domžale (55,6 % dnevnih migrantov v Ljubljano) in Mengeš (56,5 %). Komaj dobro četrtino (26,1 %) je v teh dveh naseljih znašal delež v občini zaposlenih dnevnih migrantov. To kaže na ugodnejšo izobrazbeno in kvalifikacijsko strukturo prebivalstva v teh naseljih. Še bolj pa je bil na Ljubljano z dnevno migracijo povezan Trzin. Od tod je skoraj tri četrtine dnevnih migrantov potovalo na delo v Ljubljano, ta tok pa je bil vsmeri proti Ljubljani kar devetkrat večji kot v obratni. Zaradi tega lahko rečemo, da je Trzin najbolj izrazito in tipično obmestno naselje v tistem klasičnem smislu dokaj enostranske navezanosti na mesto. Precej drugačno podobo kaže Vir. Čeprav je del domžalske mestne aglomeracije in ga od Domžal ločuje le Kamniška Bistrica, pa je bil tu delež dnevnih migrantov v Ljubljano to manjši od dveh petin (38,8 %). Sem so se v preteklosti v velikem številu priseljevali v industrijskih obratih na ravnini zaposleni delavci iz vzhodnega hribovitega dela občine. Zaradi tega je tudi kvalifikacijska sestava prebivalstva tu še vedno precej slabša kot npr. v Domžalah ali pa Mengšu.

Izobrazbena sestava dnevnih migrantov je bila leta 1991 ugodnejša pri dnevnih migrantih, ki v občini bivajo, kot pri tistih, ki so v njej zaposleni. Tudi to nam govori o tem, da predvsem za boljše usposobljene dnev-

ne migrante z višjo stopnjo izobrazbe v občini ni dovolj delovnih mest. To nam kaže tudi večji delež v občini živečih dnevnih migrantov, zaposlenih v finančnih tehničnih in poslovnih storitvah ter trgovini od tistih ki v njej delajo in ki so imeli večji delež zaposlenih v industriji in rudarstvu ter v obrti in osebnih storitvah.

Dnevna migracija, kot najpomembnejši dejavnik širitve urbanizacijskih sprememb, je tesno povezana s prometno dostopnostjo in z načinom potovanja na delo. Občina Domžale ima za dnevno migracijo zelo dobre pogoje (številne avtobusne zveze, dobro razvejano cestno omrežje, visoka stopnja motoriziranosti, cestno omrežje pa dopolnjuje še lokalna železniška proga Kamnik - Ljubljana). Širjenje mestnih vplivov so tu najprej omogočili avtobusi. Vendar pa so ti vplivi močnejše segli tudi v hribe šele z uveljavitvijo sprva mopedov in kasneje osebnih avtomobilov.

Leta 1991 so bili v občini pomembni naslednji načini prihajanja na delo. Peš ali s kolesom je prihajalo na delo 11,5 % dnevnih migrantov, ki v občini živijo oz. 17,5 % tistih, ki v njej delajo. Pri tistih, ki na delo prihajajo z motornim vozilom, sta bila ustrezna deleža 52,7 % oz. 50 % in pri tistih, ki se vozijo z avtobusom 32,3 % oz. 29,9 %. Več kot dve tretjini dnevnih migrantov, ki so zaposleni v občini, je porabilo za potovanje na delo pol ure ali manj. Potovalni časi so bili pri dnevnih migrantih, ki v občini živijo, nekoliko daljši. Več kot četrtina (28,4 %) jih je za potovanje na delo v eno smer potrebovala od 30 do 44 minut. Taka občutna razlika med tema dvema sicer v veliki meri prekrivajočima se skupinama dnevnih migrantov je še posebno izrazita pri uporabnikih motornih vozil in avtobusov. Pri zaposlovanju dnevnih migrantov v domžalski občini je torej očitno zelo pomemben tudi dejavnik bližine. Skoraj četrtina (24,5 %) dnevnih migrantov, ki so živeli v občini in so se vozili na delo z avtobusom, je porabilo za potovanje na delo v eno smer več kot eno uro časa. To pomeni kar 1200 ljudi, predvsem tistih, ki so na delo potovali v Ljubljano iz bolj oddaljenih vzhodnih delov občine. V marsikaterem naselju v tem delu občine je bil namreč delež dnevnih migrantov, zaposlenih v Ljubljani, večji od deleža v zaposlenih v Domžalah ter od deleža zaposlenih v vseh ostalih zaposlitvenih središčih

V spolni sestavi dnevnih migrantov so precej enakovredno zastopane tudi ženske, vendar bolj med dnevnimi migranti s stalnim prebivali-

ščem v občini. Precejšnja pa je razlika pri načinu potovanja. Večji delež moških se vozi na delo z motornim vozilom, ženske pa precej pogosteje pešačijo in kolesarijo ter se vozijo z avtobusom.

Sklepi

Na temelju vseh pomembnih kazalcev preobrazbe, ki smo jih poskušali na kratko opisati, smo razvrstili naselja v skupine po podobnosti, zasnovali in izračunali pa smo tudi koeficient intenzivnosti prostorskih sprememb. S tem smo ugotovili, da je stopnja preobrazbe najvišja v Domžalah in njihovih sosednjih naseljih. Proti obrobju ravnine se ta stopnja preobrazženosti ali urbaniziranosti naselij zmanjšuje. V vzhodnem delu občine predstavljata obe lokalni središči Lukovica in Moravče s svojo okolico tudi zelo preobraženi območji. Predvsem v bolj prometno dostopnih dolinskih naseljih je stopnja urbaniziranosti tudi precejšnja. Vendar so razlike precejšnje zaradi vpliva posameznih krajevnih dejavnikov, ki so ponekod preprečevali obsežnejše spremembe. Najmanjšo stopnjo urbaniziranosti kažejo skupine naselij visoko v hribih (zlatopoljske vasi, vasi okoli Češnjic in še naprej proti vzhodu v hribih nad Blagovico, vasi pod Sv. Miklavžem že na pobočjih savske doline...). Toda tudi to niso umirajoče vasi, ampak dokaj urejena hribovska kmetijska naselja. V izkoriščanju zemljišč je tu prisotno ozelenjevanje, vendar ta pojav ni obsežnejši kot npr. v dolinah. Nismo pa opazili obsežnejših primerov ogozdovanja ali primerov socialnega preloga ne v bolj in ne v manj urbaniziranih območjih. Sklepamo, da je tako stanje posledica relativno dobre dostopnosti do delovnih mest zunaj kmetijstva v praktično vseh naseljih v občini. Zaradi tega je takšne ali drugačne vplive mesta (posledice urbanizacije) čutiti v celotni občini. Niso pa to vplivi izključno Ljubljane, temveč v veliki meri tudi vplivi urbaniziranih naselij in mest s Kamniško-bistriške ravnine. Ta pa spet niso tipična obmestna naselja Ljubljane, temveč gre v večini primerov za naselja z veliko mero lastnega notranjega razvojnega zagona, ki ga je bližina Ljubljane in lega na osrednjem slovenskem industrijsko urbanem območju še dodatno in izdatno pospeševala.

Literatura

- Choldin**, M. 1985: Cities and Suburbs. - New York
- Dickinson**, R. E., 1964: City and Region. - Routledge & Keagan Paul Ltd., London
- Gober**, P. & **Behr**, M., 1982: Central Cities and Suburbs as Distinct Place Types: Myth or Fact. - Economic Geography, Vol. 58, No. 4, 371-385, Worcester
- Hall**, P. & **Hay**, D., 1980: Growth Centers in the European Urban System. - Heineman Educational Books Ltd., London
- Hawkins**, J. M., 1984: The Oxford Dictionary of Modern English. - Oxford University Press, CZ, Ljubljana
- Hornby**, A. S. **et al**, 1972: The Advanced Learner's Dictionary of Current English. - Oxford University Press, London
- Jeršič**, M. & **Klemenčič**, V., 1975: Elements of the Transformation of the Bistrica Plain. - Geographica Slovenica 4, Ljubljana
- Pelc**, S., 1981: Promet kot gibalo in kot ovira za razvoj Črnega grabna. - Diplomaska naloga, Oddelek za geografijo FF, Ljubljana
- Slovar slovenskega knjižnega jezika** I - V (1970 - 1991). - Državna založba Slovenije, Ljubljana

SOCIAL GEOGRAPHICAL ASPECTS OF THE TRANSFORMATION OF THE DOMŽALE COMMUNE

Summary

This work discusses the problem of transformation in city regions. First it describes some generally used terms and gives the description of the process of transformation in the Ljubljana city region. Specially detailed is the description and the explanation of the process in the commune of Domžale which represents the northeastern part of the Ljubljana city region.

The Domžale commune (240 km², 44.185 inhabitants in 1991) has two different parts. The Kamniška Bistrica plain is the western part. There are numerous relatively large villages. The eastern part has a hilly character. There are two main valleys. They have an important traffic role. Most of the villages in this part are small (less than 100 or even less than 30 inhabitants). There are

several small industrial centers on the plain. Those, together with Ljubljana, create a dense net of commuter flows. The degree of deagrarization on the plain is very high. The agricultural function of the settlement there plays an unimportant role. The former villages of agricultural population have turned into settlements of mainly nonagricultural population with modern individual houses. Very similar is the situation in the villages in both of the main eastern valleys from where the accessibility to the industrial centers and to Ljubljana is relatively good. The villages higher in the hills are also under the process of transformation. But their basic function is still agricultural. Some of the agricultural population is also involved in nonagricultural activities (industrial employment) which are one of the main sources for investments in housing and farming in those parts. Ljubljana and other smaller employment centers have also had an important influence on this transformation.

We can say that we have to deal with largely transformed villages with more or less urban characteristics and with partly transformed villages where agricultural characteristics still predominate. The latter have worse accessibility and usually lie higher in the hills. In some cases small agricultural villages in attractive hilly surroundings have been fully transformed into part-time recreational settlements ("weekend houses" of the urban population).