

Dejan Rebernik\*



# KAKOVOST BIVALNEGA OKOLJA V IZBRANIH SOSESKAH ENODRUŽINSKIH HIŠ V OBMEŠTNIH NASELJIH V LJUBLJANSKI URBANI REGIJI

*Izvirni znanstveni članek  
COBISS 1.01  
DOI: 10.4321/dela.54.53-74*

## Izvleček

V prispevku je predstavljeno vrednotenje kakovosti bivalnega okolja, ki temelji na anketiranju lokalnih prebivalcev. Anketiranje smo izvedli v izbranih soseskah organizirane tržne gradnje enodružinskih hiš v obmestnih naseljih v Ljubljanski urbani regiji. Prikazane so tudi osnovne značilnosti razvoja prebivalstva v Ljubljanski urbani regiji s posebnim poudarkom na obmestnih naseljih. Na osnovi raziskave lahko zaključimo, da je večina prebivalcev proučevanih sosesk zadovoljna s kakovostjo bivanja, slabše ocenjujejo le pogoje za dnevno mobilnost.

**Ključne besede:** razvoj prebivalstva, suburbanizacija, Ljubljanska urbana regija, kakovost bivalnega okolja, soseske enodružinskih hiš

⋮ \* Oddelek za geografijo, Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani, Aškerčeva 2, SI-1000  
⋮ Ljubljana  
⋮ e-pošta: dejan.rebernik@ff.uni-lj.si

## QUALITY OF LIVING ENVIRONMENT IN SELECTED SUBURBAN SINGLE-FAMILY HOUSES NEIGHBOURHOODS IN LJUBLJANA URBAN REGION

### Abstract

An evaluation of the quality of living environment based on a survey of the local population is presented in the paper. The survey was conducted in selected planned neighbourhoods of single-family houses in suburban settlements in Ljubljana Urban Region. Basic characteristics of population development in Ljubljana Urban Region with emphasis on suburban settlements are presented as well. On the basis of our research we can conclude that the majority of inhabitants of selected neighbourhoods of single-family houses is satisfied with the quality of the living environment, only the conditions for daily mobility were evaluated less favourably.

**Key words:** population development, suburbanisation, Ljubljana Urban Region, quality of living environment, single-family housing estates

---

## 1 UVOD IN METODOLOŠKA ZASNOVA

V slovenski geografiji ima proučevanje suburbanizacije ter posledične preobrazbe podeželskih naselij dolgo tradicijo in pomembno mesto. V ospredju zanimanja je bila zlasti problematika preobrazbe obmestnega prostora pod vplivom mest. M. Ravbar suburbanizacijo definira kot širjenje sodobnih oblik naselij z manjšo gostoto poselitve na vplivnem območju mest. Značilnost slovenske suburbanizacije je, da se razprostira na nekdanj ruralnih območjih (Ravbar, 1997). V slovenskih razmerah suburbanizacija pomeni predvsem fizično, socialno in pogosto tudi funkcijsko preobrazbo podeželskih naselij. Med poglavitne razloge za suburbanizacijo v Sloveniji lahko uvrstimo željo po bivanju v enodružinski hiši z lastnim vrtom, visoke cene in pomanjkanje stanovanj v mestih, izboljšano dostopnost obmestnih in podeželskih naselij, večjo mobilnost prebivalstva zaradi visoke stopnje motorizacije in izboljšane cestne infrastrukture. Tudi raziskave javnega mnenja in stanovanjske ankete, ki so predstavljene v nadaljevanju, potrjujejo, da bi večina Slovencev raje bivala v podeželskih kot mestnih naseljih.

Eden glavnih razlogov za intenzivno suburbanizacijo je torej višja kakovost bivalnega okolja v obmestnih in podeželskih naseljih v primerjavi z mesti. Glavni namen naše raziskave je oceniti kakovost bivalnega okolja v izbranih novejših soseskah enodružinskih hiš v obmestnih naseljih v Ljubljanski urbani regiji (LUR) na osnovi anketiranja lokalnega prebivalstva. Ugotoviti torej želimo, kako kakovost bivalnega okolja ocenjujejo prebivalci novejših sosesk enodružinskih hiš v obmestnih naseljih. Kakovost bivalnega okolja bo ocenjena po posameznih elementih, kot na primer

stanovanjske razmere, dostopnost do oskrbe in storitev, možnosti za rekreacijo v naravnem okolju in podobno. Zanimalo nas je tudi, kateri so bili pglavitni razlogi za priselitev v obmestno naselje. Ker velika večina prebivalcev obmestnih naselij dnevno migrira v druga naselja zaradi zaposlitve in šolanja smo tej tematiki posvetili posebno pozornost. Na ta način želimo s prispevkom dodatno osvetliti razloge za suburbanizacijo in zadovoljstvo prebivalcev v suburbanih obmestnih naseljih s kakovostjo bivalnega okolja. Za boljše razumevanje te osnovne teme prispevka so predstavljene tudi značilnosti razvoja prebivalstva in značilnosti ter posebnosti suburbanizacije v Ljubljanski urbani regiji.

Kakovost bivalnega okolja smo proučevali v 22 izbranih soseskah enodružinskih hiš v LUR. Pri tem smo se omejili na organizirano oziroma načrtovano gradnjo enodružinskih hiš v obliki manjših sosesk enodružinskih hiš. Izbrali smo soseske, ki so locirane v obmestnih naseljih v Ljubljanski urbani regiji. Ker smo se želeli omejiti na območja suburbanizacije, nismo vključili sosesk enodružinskih hiš, ki so locirane v mestnih naseljih. Tako opredeljene soseske so manjše skupine enodružinskih hiš s pripadajočimi skupnimi površinami (prometne površine, skupne zelene površine), z enotno arhitekturno in urbanistično zasnovo. Takšne soseske imajo praviloma enega investitorja in enega odgovornega izvajalca, ki pridobi gradbeno dovoljenje za celotno sosesko. Pri tem termin »soseska« uporabljamo tudi za majhne skupine enodružinskih hiš, najmanjše imajo le nekaj več kot 10 enot, največje okoli 100. Zavedamo se, da takšna uporaba ni skladna z običajnim razumevanjem pojma soseska v urbanizmu, ki jo opredelimo kot zaključeno stanovanjsko območje z nekaj tisoč prebivalci in lastnim lokalnim oskrbnim središčem (Rebernik, 2008). Svojo odločitev lahko utemeljimo z uveljavljeno rabo pojma soseska tudi za takšna manjša stanovanjska območja, ob tem pa seveda izrecno poudarjamo, da gre za manjše skupine enodružinskih hiš. Za soseske organizirane oziroma načrtovane gradnje smo se odločili zato, ker takšna oblika stanovanjske gradnje v zadnjih dveh desetletjih postaja vse bolj razširjena tudi v obmestnih in podeželskih naseljih. Več o razvoju in posebnostih gradnje enodružinskih hiš v Sloveniji je predstavljeno v nadaljevanju prispevka.

Proučevanje kakovosti bivalnega okolja se je v družboslovju uveljavilo znotraj širšega raziskovalnega področja kakovosti življenja, močno se je uveljavilo tudi v geografiji (Tiran, 2017). Poznavanje in proučevanje zakonitosti odnosa med človekom in okoljem je eno izmed osrednjih raziskovalnih vprašanj, ki leži v jedru družbene geografije (Pacione, 2003). Geografija se je s svojimi raziskovalnimi metodami močno uveljavila na področju proučevanje kakovosti življenja in bivalnega okolja. Omenjene raziskave imajo tudi velik aplikativen pomen, zlasti na področju urbanističnega načrtovanja. Tudi v slovenski geografiji ima proučevanje kakovosti bivalnega okolja dolgo tradicijo. Prevladujejo raziskave s subjektivnim pristopom, ki temeljijo na različnih anketnih vprašalnikih (Mlinar, 1983; Špes, 1998; Rebernik, 2002; Mandič, Cirman, 2006 in druge). Raziskave, ki kakovost bivalnega okolja merijo na objektivni način, so redke (Drozg, 1994; Špes, Smrekar, Lampič, 2000). Med najbolj celovitimi

raziskavami kakovosti bivalnega okolja lahko izpostavimo raziskavo Jerneja Tirana *Kakovost bivalnega okolja v Ljubljani* (2017). Ob tem je treba poudariti, da so zelo redke raziskave proučevale kakovost bivalnega okolja v obmestnih naseljih.

Pojem bivalnega okolja si lahko razlagamo na različne načine, od območja ožjega stanovanja do širšega življenjskega območja, v katerem posameznik zadovoljuje osnovne življenjske potrebe. Običajno se kakovost bivalnega okolja proučuje na treh ravneh: stanovanje – soseska – naselje (Tiran, 2017). V naši raziskavi smo se osredotočili na raven soseske. Pojem kakovost bivalnega okolja lahko razumemo kot značilnosti okolja oziroma razmere in pogoje, ki omogočajo kakovostno bivanje. Običajno se kakovost bivalnega okolja ocenjuje ločeno po posameznih elementih, kot na primer stanovanjske razmere, dostopnost do oskrb in storitev, dostopnost do zelenih površin, možnosti za rekreacijo, pogoji za mobilnost, medsosedske odnosi, estetska vrednost in podobno. Proučevanje kakovosti bivalnega okolja je lahko subjektivno ali objektivno. Pod pojmom subjektivni pristop razumemo subjektivne meritve, kar pomeni, da kakovost bivalnega okolja ocenimo na osnovi mnenja lokalnega prebivalstva. Objektivni pristop na drugi strani predstavljajo različne kvantitativne meritve kakovosti bivalnega okolja (Tiran, 2017). V naši raziskavi smo uporabili izključno subjektivni pristop.

Razlike v kakovosti bivalnega okolja med posameznimi območji, na primer med mesti, obmestjem in podeželjem, so pogosto tudi razlog za selitve prebivalcev med temi območji. Eden izmed osnovnih razlogov za proces suburbanizacije so torej dejanske ali zaznane razlike v kakovosti bivalnega okolja med mestnimi, obmestnimi in podeželskimi naselji. Proučevanje in poznavanje vrednotenja kakovosti bivalnega okolja je zato pomembno tudi za razumevanje suburbanizacije in sorodnih procesov. Osnovna raziskovalna metoda, ki smo jo uporabili, je bilo anketiranje prebivalstva v izbranih soseskah organizirane gradnje enodružinskih hiš v Ljubljanski urbani regiji. Osnovni namen ankete je bil ovrednotiti zadovoljstvo prebivalcev s kakovostjo bivalnega okolja v posamezni soseski. Na osnovi anketnega vprašalnika so prebivalci ocenjevali zadovoljstvo oziroma kakovost bivalnega okolja po posameznih elementih: stanovanjske razmere, urejenost soseske, medsosedske odnosi, možnosti za rekreacijo ter dostopnost do oskrbe in storitev. Posebno pozornost smo namenili problematiki pogojev za mobilnost oziroma dnevnim migracijam zaradi zaposlitve oziroma šolanja.

Anketni vprašalnik obsega 22 vprašanj, od tega je 15 vprašanj namenjenih vrednotenju kakovosti bivalnega okolja, z zadnjimi sedmimi vprašanji pa smo ugotavljali značilnosti anketiranih gospodinjstev. Anketni vprašalnik je bil zasnovan v aplikaciji za spletno anketiranje »Ika«. Povezavo na spletni anketni vprašalnik smo dostavili vsem gospodinjstvom v proučevanih soseskah v obliki obvestila v poštni nabiralnik. V nagovoru smo prebivalce sosesk pozvali k sodelovanju pri anketi, pri čemer smo izrecno poudarili, da lahko vsak član gospodinjstva izpolni svoj anketni vprašalnik. Na ta način smo med 5. 3. 2020 in 10. 3. 2020 razdelili 800 obvestil s povezavo na anketni vprašalnik v 22 soseskah enodružinskih hiš. V analizo smo vključili 180 ustrezno izpolnjenih vprašalnikov. Med anketiranimi so prevladovali predstavniki srednje

generacije med 34. in 65. letom starosti (71 %), zaposleni (77 %), z visoko izobrazbo (80 %) in družine z otroki (70 %). Povprečna velikost gospodinjstva je bila 2,9, iz česar lahko sklepamo, da je anketni vprašalnik izpolnilo približno 8 % vseh prebivalcev. V našem primeru so bili k izpolnjevanju anketnega vprašalnika povabljeni vsi prebivalci v proučevanih soseskah, torej so imeli vsi možnost odgovaranja. Spletno anketiranje je zaradi enostavnosti in nižjih stroškov ter časa izvedbe postalo zelo razširjeno, ob tem pa se moramo zavedati, da ima določene pomanjkljivosti, ki jih moramo upoštevati pri interpretaciji rezultatov. Ob tem se zlasti poudarja, da v spletno anketiranje težje vključimo starejšo generacijo in nižje izobražene, ki so manj veščici pri uporabi informatike in tehnologij komuniciranja. To se je pokazalo tudi pri naši anketi, saj so v vzorcu anketiranih prebivalcev določene skupine prebivalcev, na primer višje izobraženi in mlajša srednja generacija, nadpovprečno zastopane.

## 2 RAZVOJ PREBIVALSTVA IN ZNAČILNOSTI SUBURBANIZACIJE V LJUBLJANSKI URBANI REGIJI

Ljubljanska urbana regija tudi po letu 1991 ostaja izrazito območje priseljevanja prebivalstva. Za Slovenijo v celoti so značilne relativno šibke medregionalne migracije prebivalstva. Ljubljanska urbana regija ima med vsemi statističnimi regijami najvišji selitveni prirast. Med letoma 1991 in 2002 se je tako število prebivalcev v celotni regiji povečalo za 5,5 % (Rebernik, 2004). Med letoma 2002 in 2018 se je število prebivalcev povečalo od 488.000 na 543.964 (Statistični urad Republike Slovenije, 2020), oziroma za več kot 10 %. Priseljevanje je povezano predvsem z zaposlitvijo, saj Ljubljanska urbana regija beleži najhitrejšo rast in najpestrejšo strukturo delovnih mest ter najugodnejše razvojne trende.

Tudi po letu 1991 se v Ljubljanski urbani regiji nadaljuje intenzivna suburbanizacija. Razeseljevanje prebivalstva iz Ljubljane v suburbanizirano obmestje se še okrepi, saj se v mestu Ljubljana število prebivalcev med leti 1991 in 2002 zmanjša za 9.000 oziroma 3,5 % (Rebernik, 2004). Osnovni razlogi in pogoji za razmah suburbanizacije v Sloveniji so: pomanjkanje in visoke cene stanovanj ter zemljišč v mestih in na drugi strani relativno nizke cene zemljišč ter komunalnih priključkov na obrobju mest, želja po bivanju v enodružinskih hišah, bolj kvalitetno bivalno okolje, vlaganja dohodkov v stanovanjsko gradnjo, razmah osebnega avtomobilskega prometa, gradnja cest in s tem izboljšana prometna dostopnost do naselij v zaledju mest ter neučinkovito urbanistično načrtovanje in nadzor.

V slovenskih razmerah suburbanizacijo spremlja intenzivna morfološka in socialna preobrazba obmestnega prostora, saj gre za urbanizacijo nekdanjih ruralnih naselij. Ravbar tako suburbanizacijo v Sloveniji definira kot širjenje sodobnih naselij z manjšo gostoto poselitve v vplivnem območju mest (Ravbar, 1997). Nov in uniformiran tip urbane enodružinske hiše je v ostrem nasprotju s tradicionalno ruralno arhitekturo. Zaradi nedorečene urbanistične politike je gradnja stihijska, kar se kaže v

zelo razpršeni poselitvi. Deloma gre za povečevanje in preobrazbo obstoječih ruralnih naselij, deloma pa se pojavljajo nova območja poselitve, kot na primer občestna poselitev in zraščanje sosednjih naselij, manjše skupine novih stanovanjskih hiš ali povsem izolirane lokacije. Postopoma se poselitev v območjih suburbanizacije zgosti. Tako se ob glavnih prometnicah oblikujejo strnjeni pasovi poselitve v obliki enodružinskih hiš, v primeru Ljubljanske urbane regije na primer med Ljubljano, Domžalami in Kamnikom ter v smeri proti Vrhniki in Škofljici. Suburbanizacija tako pomeni trajno izgubo in potratno rabo zemljišč, povečan promet in visoke stroške izgradnje in vzdrževanja komunalne in energetske infrastrukture. Socialna preobrazba suburbaniziranih naselij se kaže v visokem deležu priseljenega prebivalstva in visokem deležu dnevnih migrantov. Za obmestna naselja je tako značilna pretežno bivalna funkcija z malo delovnimi mesti in razmeroma slaba opremljenost z oskrbnimi in storitvenimi dejavnostmi. Delovna mesta ostanejo skoncentrirana v mestih. Intenzivne dnevne migracije se odražajo v povečanih prometnih tokovih in porastu deleža osebnega avtomobilskega prometa.

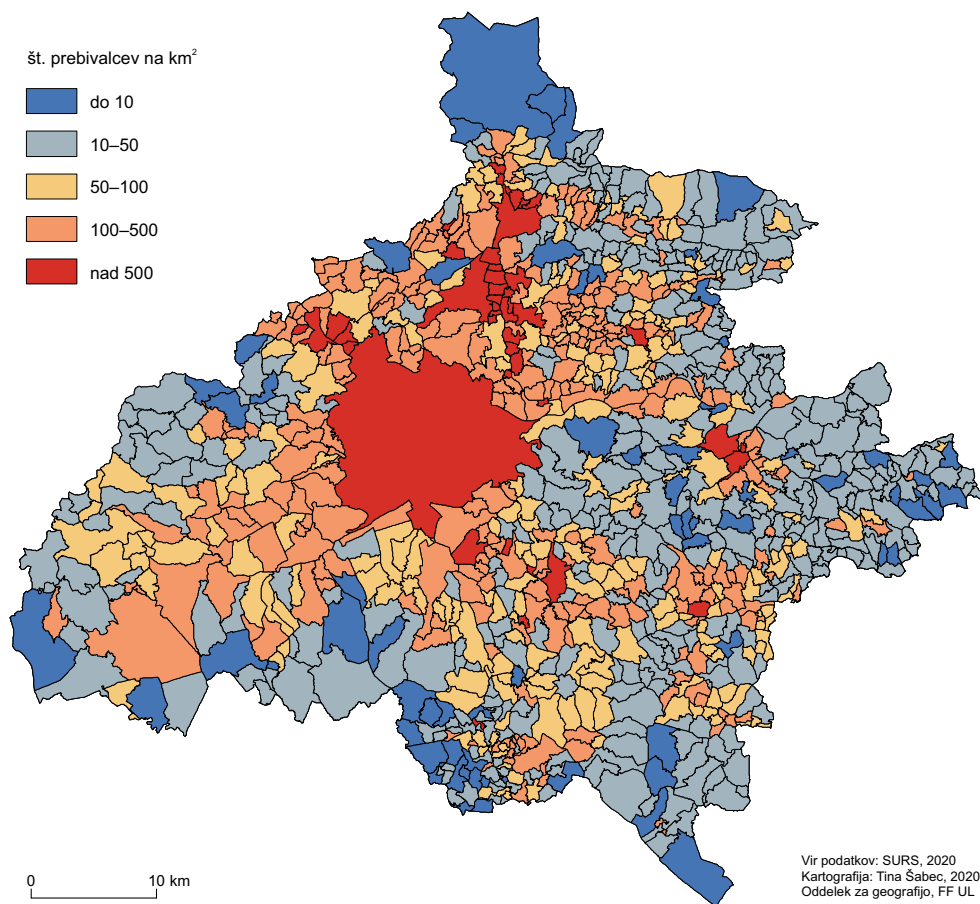
V regiji so se tako oblikovala tri značilna območja poselitve (Rebernik, 2004):

- Strnjeno pozidana mestna območja, ki poleg Ljubljane vključujejo še mesta in mestna naselja Vrhnika, Medvode, Domžale, Kamnik, Litija in Grosuplje. Za mesta je značilna dobra opremljenost s centralnimi dejavnostmi in koncentracija delovnih mest. Rast prebivalstva je negativna oziroma zelo nizka.
- Gosto poseljeno in sklenjeno suburbanizirano obmestje, ki obrobja mesta in mestna naselja in obsega večino nižinskega dela regije. Opremljenost s centralnimi dejavnostmi je pomanjkljiva. Delovnih mest je malo, kar povzroča močne tokove dnevne migracije v zaposlitvena središča, predvsem v Ljubljano. Nadaljuje se prebivalstvena rast, toda s precej nižjo stopnjo kot v osemdesetih letih. V nekaterih delih pa že prihaja do ustavitve rasti prebivalstva.
- Redko in razpršeno poseljeno podeželje obsega večino hribovitega območja v regiji. Opremljenost s centralnimi dejavnostmi je zelo slaba in število delovnih mest zelo majhno. Delež agrarnega prebivalstva ostaja nadpovprečen, toda večina prebivalstva je zaposlena v neagrarnih dejavnostih v zaposlitvenih središčih v regiji. Zelo so značilna mešana gospodinjstva. Za zadnje desetletje je značilna hitra rast prebivalstva, predvsem na račun priseljevanja iz Ljubljane. Podeželje v regiji tako postaja predvsem bivalno okolje za prebivalstvo, ki ohranja »urbani način življenja«.

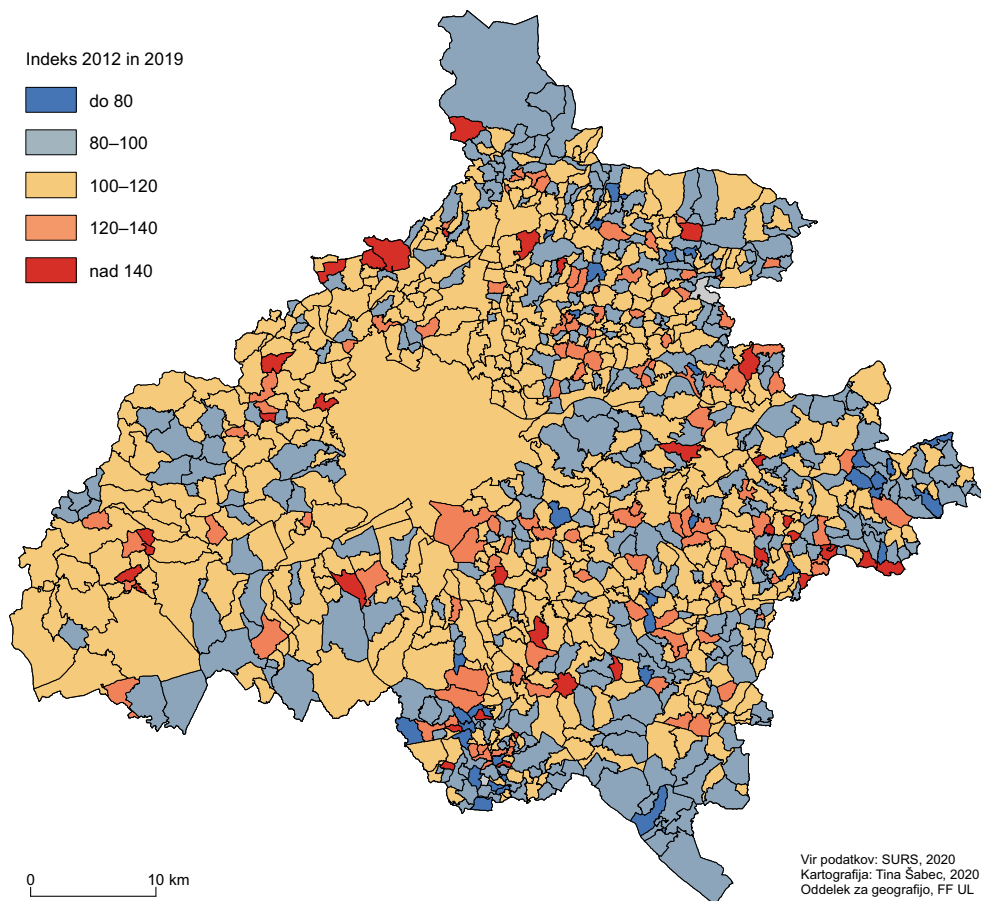
Po letu 2002 je najhitrejša rast prebivalstva značilna za manjša ruralna naselja. V primerjavi z obdobjem med letoma 1981 do 2000 se je torej območje naraščanja prebivalstva prostorsko razširilo iz ožjega in gosto poseljenega obmestja tudi na podeželska območja v regiji. Nova poselitev na podeželju je izrazito razpršena, pogosto izven ali na obrobju obstoječih ruralnih naselij. Pojav ima vse značilnosti procesa »urban sprawl«. Gre izključno za novogradnje v obliki enodružinskih hiš, najpogosteje za »individualno samogradnjo«. Novogradnje se locirajo posamično ali v manjših

skupinah. Kot del tega procesa je za regijo značilna tudi preobrazba naselij sekundarnih počitniških hiš v naselja s stalno naselitvijo, kot v primeru naselja Rakitna. V nekdanje počitniške hiše se tako naselijo starši, ki stanovanje v Ljubljani prepustijo potomcem. Takšno poselitev spodbujajo pomanjkanje in visoke cene stanovanj in zazidljivih zemljišč v Ljubljani in tudi v suburbaniziranih območjih. Ugotovimo torej lahko, da v Ljubljanski urbani regiji suburbanizacija prehaja v fazo periurbanizacije oziroma eksurbanizacije ali »razširjene« suburbanizacije, za katero je značilno razseljevanje prebivalstva iz gosto in sklenjeno poseljenega urbanega in suburbanega dela regije v redko in disperzno poseljena ruralna območja. S tem je regija prešla v novo fazo v urbanizacijskem ciklu (Rebernik, Krevs, 2013).

Slika 1: LUR – gostota poselitve po naseljih leta 2019.



Slika 2: LUR – indeks števila prebivalcev po naseljih v obdobju 2012–2019.



Kot je razvidno iz slike 2, se opisani trendi po letu 2012 nadaljujejo in še okrepijo. Najhitrejša rast prebivalstva je značilna za nekatera obmestna naselja, še zlasti na južnem in zahodnem obrobju Ljubljane ter za številna manjša podeželska naselja. Rast prebivalstva je značilna za večino preostalih naselij v regiji. Za razliko od prejšnjih obdobj, ko je prevladovala »individualna samogradnja« enodružinskih hiš, se je v zadnjem desetletju okrepila organizirana tržna gradnja manjših skupin enodružinskih oziroma vrstnih hiš. Organizirana oziroma načrtovana gradnja enodružinskih hiš v Sloveniji se je prvič pojavila že v petdesetih letih, v večjem obsegu pa v sedemdesetih letih 20. stoletja, v času, ko je sicer močno prevladovala gradnja blokovskih stanovanjskih sosesk. Na pobudo nekaterih arhitektov in urbanistov so oblikovali smernice in priporočila za gradnjo sosesk enodružinskih hiš. V Studiu za stanovanje in opremo,



ki ga je osnoval France Ivanšek, so oblikovali posebno strokovno skupino za enodružinsko gradnjo. Kot rezultat teh prizadevanj je med letoma 1968 in 1986 nastala stanovanjska soseska Murgle v Ljubljani (Ivanšek, 1988). V obdobju med 1970 in 1985 je bilo v slovenskih mestih zgrajenih še več manjših sosesk enodružinskih, pretežno vrstnih hiš. Ob tem je treba poudariti, da je bila organizirana gradnja enodružinskih hiš omejena na mesta, v obmestnih in podeželskih naseljih je bila prisotna izključno gradnja posameznih enodružinskih hiš, najpogosteje v obliki samograditeljstva. Po letu 1990 je organizirana gradnja enodružinskih hiš ponovno zamrla, prevladovala je gradnja samostojno stoječe enodružinske hiše. Samograditeljstva je bilo zaradi spremenjenih gospodarskih razmer manj, vendar je bil položaj pri organizirani enodružinski gradnji še vedno zelo neurejen (Cigoj, Gazvoda, 2008).

V spremenjenih tržnih razmerah in razmerah na nepremičninskem trgu se je v Sloveniji po letu 1991 postopoma uveljavila in okrepla tržna stanovanjska gradnja. Interes za investicije v stanovanjsko gradnjo je bil pogojen z velikim povpraševanjem ter posledično visokimi cenami in visokim profitom. Večina organizirane stanovanjske gradnje je bila v obliki manjših sosesk večstanovanjskih hiš. Postopoma, zlasti po letu 2000, se pojavi organizirana oziroma načrtovana gradnja enodružinskih hiš. Prevladujejo manjše skupine enodružinskih hiš oziroma vrstnih hiš z enotno arhitekturno in urbanistično zasnovo. Takšne »soseske« enodružinskih hiš se gradijo tako v mestnih kot tudi v obmestnih in podeželskih naseljih. Zlasti v obmestnih in podeželskih naseljih pomenijo pomemben odmik od do tedaj prevladujoče gradnje posameznih enodružinskih hiš. Kot ugotavljata Cigoj in Gazvoda (2008), se novejše soseske enodružinskih hiš razlikujejo od starejših. Soseske enodružinskih hiš, grajene v sedemdesetih in osemdesetih letih, so bile praviloma večje, odlikovale so jih kakovostno zasnovane odprte oziroma skupne zelene površine. Novejša naselja enodružinskih hiš so manjša, na prostorsko omejenih parcelah, na katerih želijo investitorji iztržiti čim več. Odprti prostor se ne oblikuje več, posledično je za njih značilna slabša kvaliteta bivalnega okolja (Cigoj, Gazvoda, 2008).

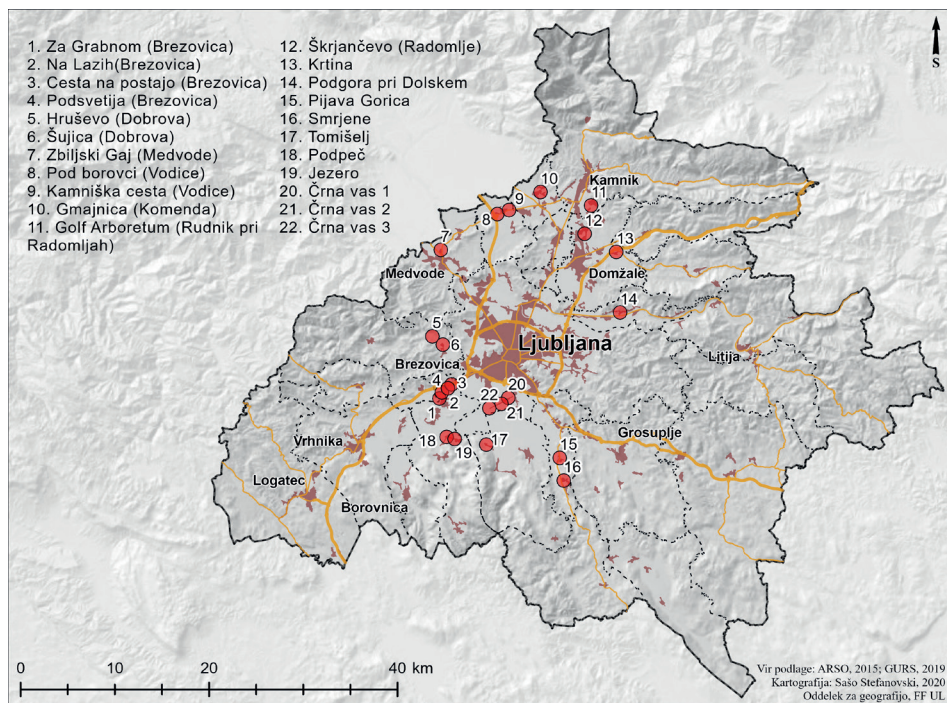
### 3 KVALITETA BIVALNEGA OKOLJA IN ZNAČILNOSTI DNEVNE MOBILNOSTI PREBIVALSTVA V IZBRANIH SOSESKAH ENODRUŽINSKIH HIŠ

Eden od najpomembnejših razlogov za razmah suburbanizacije v Sloveniji je prav gotovo želja večine Slovencev po bivanju v enodružinski hiši. Vse raziskave javnega mnenja in stanovanjske ankete potrjujejo to ugotovitev. Urbanistični inštitut je na osnovi analize anket javnega mnenja med letoma 1969 in 1994 izdelal raziskavo Kakovost stanovanjske oskrbe in bivalnega okolja. V njej med drugim ugotavlja, da je več kot dve tretjini vprašanih že živelo v enodružinski hiši. Med tistimi, ki so živeli v večstanovanjskih zgradbah, bi jih velika večina (93,4 %) želela živeti v enodružinski

hiši (Šašek-Divjak in sod., 2002). Zelo zanimive ugotovitve o bivalnih preferencah podaja Stanovanjska anketa, ki so jo v okviru raziskave o stanju in trendih stanovanjske oskrbe v Sloveniji izdelali na Fakulteti za družbene vede (Mandič in sod., 2006). Med najpomembnejšimi značilnostmi stanovanja anketiranci tako navajajo mirno in zeleno okolico, dobre sosedske odnose, neodvisnost od drugih gospodinjstev, zagotovljeno parkirišče ter lasten vrt ali atrij. V raziskavi Protiurbanost kot način življenja (Uršič, Hočevar, 2007) avtorja ugotavljata, da bi večina najraje stanovala v hiši z vrtom v naselju (65 %) oziroma v hiši na samem (27 %). V različnih oblikah večstanovanjskih zgradb bi tako raje živelo le 8 % anketiranih. V raziskavi Slovenske bivanjske preference iz leta 2004 je bilo ugotovljeno, da bi velika večina najraje bivala na podeželju (izven naselja 11 %, v majhni vasi 27 %, v večji vasi 10 % in v večjem podeželskem naselju 11 %). Samo 17 % bi raje živelo v manjšem mestu in le 5 % v večjem ali velikem mestu (Uršič, Hočevar, 2007).

S terenskim ogledom smo na območju Ljubljanske urbane regije identificirali 22 sosesk enodružinskih hiš, ki smo jih vključili v analizo vrednotenja kvalitete bivalnega okolja. Te soseske so bile zgrajene med letoma 1995 in 2018. Vse soseske so bile zgrajene v obliki organizirane oziroma načrtovane gradnje. V večini gre za manjše soseske, ki jih sestavlja med 10 in 50 enodružinskih oziroma vrstnih hiš. Večje soseske, ki imajo od 50 do 100 hiš, so Hruševo, Zbiljski gaj, Gmajnica, Krtina in Smrjene. Večina sosesk je locirana znotraj obstoječih naselij, tako da njihova izgradnja predstavlja zgoščevanje poselitve, kar je skladno z usmeritvijo v »notranji razvoj naselij« (Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050: osnutek za razpravo, 2020). Nekaj sosesk je lociranih na robu obstoječih naselij, kot samostojna zaključena enota, na primer soseske Zbiljski gaj, Pod borovci, Krtina in Golf Arboretum. Soseske so grajene po enotnem arhitekturnem in urbanističnem načrtu, kar pomeni, da je zunanji izgled hiš enoten, po enotnem načrtu so urejene tudi prometnice in parkirišča. Obseg skupnih zelenih površin je v večini sosesk zelo skromen, v nekaterih soseskah jih sploh ni. Za razliko od starejših sosesk, kjer se je promet pogosto ustavil na obodu in je bil dostop do hiš urejen v obliki pešpoti, je v proučevanih soseskah vsem hišam omogočen dostop z avtomobilom do vhoda oziroma garaže, zato je delež prometnih površin v soseski visok. Velikosti gradbenih parcel se med posameznimi soseskami precej razlikujejo (med 150 m<sup>2</sup> in 500 m<sup>2</sup>). Gradbene parcele so manjše v primeru vrstnih hiš in dvojčkov ter večje pri prosto stoječih hišah.

Slika 3: Novejše soseske enodružinskih hiš v obmestnih naseljih v Ljubljanski urbani regiji.



Slika 4: Soseska Za Grabnom (Brezovica) (foto: D. Rebernik).



Slika 5: Soseska Na Lazih (Brezovica) (foto: D. Rebernik).



Slika 6: Soseska Cesta na postajo (Brezovica) (foto: D. Rebernik).

Slika 7: Soseska Podsvetija (Brezovica) (foto: D. Rebernik).



Slika 8: Soseska Hruševo (Dobrova) (foto: D. Rebernik).

Slika 9: Soseska Šujica (Dobrova) (foto: D. Rebernik).



Slika 10: Soseska Zbiljski Gaj (Medvode) (foto: D. Rebernik).

Slika 11: Soseska Pod borovci (Vodice) (foto: D. Rebernik).



Slika 12: Soseska Kamniška cesta (Vodice) (foto: D. Rebernik).

Slika 13: Soseska Gmajnica (Komenda) (foto: D. Rebernik).



Slika 14: Soseska Golf Arboretum (Rudnik pri Radomljah) (foto: D. Rebernik).

Slika 15: Soseska Škrjančevo (Radomlje) (foto: D. Rebernik).



Slika 16: Soseska Krtina (foto: D. Rebernik).

Slika 17: Soseska Podgora pri Dolskem (foto: D. Rebernik).



Slika 18: Soseska Pijava Gorica (foto: D. Rebernik).

Slika 19: Soseska Smrjene (foto: D. Rebernik).



Slika 20: Soseska Tomišelj (foto: D. Rebernik).

Slika 21: Soseska Podpeč (foto: D. Rebernik).



Slika 22: Soseska Jezero (foto: D. Rebernik).

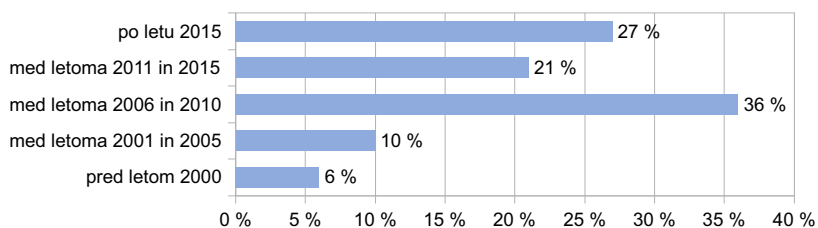
Slika 23: Soseska Črna vas 1 (foto: D. Rebernik).



Slika 24: Soseska Črna vas 2 (foto: D. Rebernik).

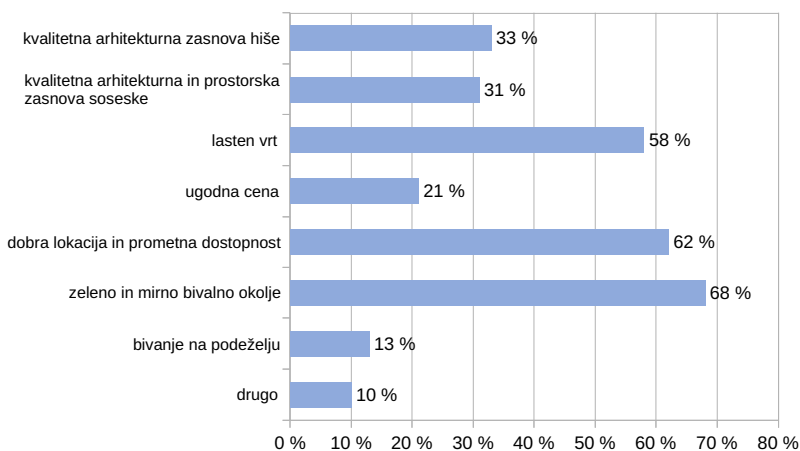
Slika 25: Soseska Črna vas 3 (foto: D. Rebernik).

Slika 26: Kdaj ste se priselili v to sosesko?



Vir: lastno anketiranje.

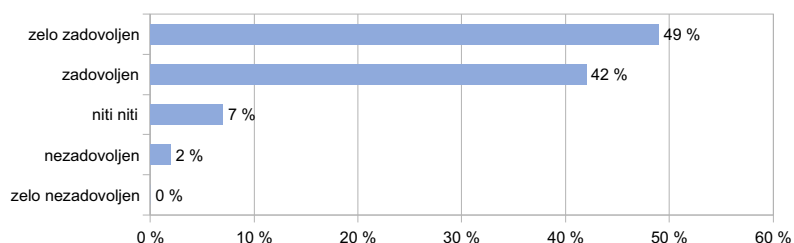
Slika 27: Kateri so poglavitni razlogi za priselitev v vašo sosesko? Izberite do 3 odgovore.



Vir: lastno anketiranje.

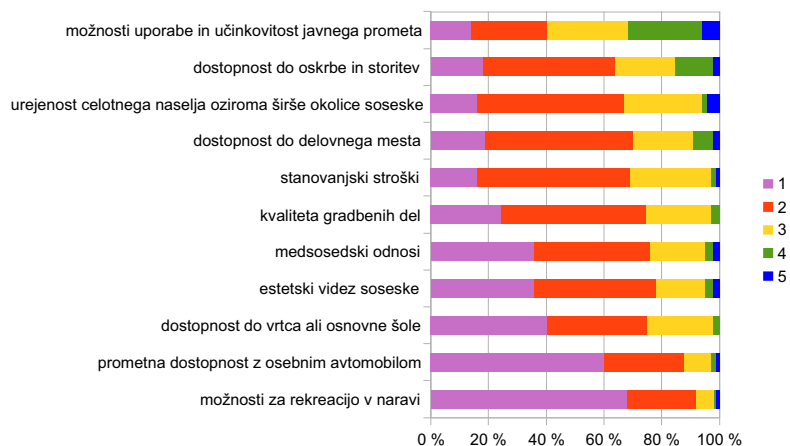
Anketni vprašalnik je ustrezno izpolnilo 160 prebivalcev v izbranih soseskah enodružinskih hiš. Velika večina se je v sosesko priselila po letu 2006, le okoli 5 % pred letom 2000. To potrjuje, da je bila večina obravnavanih sosesk zgrajenih med letoma 2006 in 2019. Med razlogi za priselitev v sosesko bivanja je največ anketiranih izpostavilo mirno in zeleno okolje, dobro lokacijo in prometno dostopnost ter lasten vrt. Poglavitni razlogi za priselitev v izbrano sosesko so v veliki meri skladni z ugotovitvami starejših raziskav, ki med razlogi za intenzivno suburbanizacijo v Sloveniji navajajo željo po bivanju v enodružinski hiši z lastnim vrtom v mirnem okolju v obmestnem naselju (Rebernik, Krevs, 2013). Velika večina anketiranih meni, da je kakovost bivalnega okolja najvišja v obmestnih (65 %) in podeželskih naseljih (30 %). Pri izbiri lokacije bivanja ima zelo pomembno mesto dobra prometna dostopnost.

Slika 28: Kako ste na splošno zadovoljni z bivanjem v vaši hiši in vaši soseski?



Vir: lastno anketiranje.

Slika 29: Kako ocenjujete kvaliteto bivanja v vaši soseski (1 = zelo dobra, 2 = dobra, 3 = povprečna, 4 = slaba, 5 = zelo slaba)?



Vir: lastno anketiranje.



Prebivalci so zelo zadovoljni z bivanjem v proučevanih soseskah, nezadovoljnih je le okoli 4 %. Takšen odgovor potrjuje ugotovitve sorodnih raziskav, da je bivanje v enodružinski hiši z vrtom v obmestnem naselju zelo priljubljeno. Anketirani prebivalci najbolj ocenjujejo možnosti za rekreacijo v naravi. Dobro je ocenjena dostopnost z osebnim avtomobilom, slabo pa dostopnost z javnim prometom, zato ne preseneča, da velika večina za dnevno mobilnost uporablja osebni prevoz. Prebivalci so zadovoljni z dostopnostjo do izobraževalnih in varstvenih ustanov in precej manj zadovoljni z dostopnostjo do oskrbe in storitev ter delovnih mest. Bolj so zadovoljni z estetskim videzom soseske kot urejenostjo celotnega naselja oziroma širše okolice soseske. Anketirani prebivalci so imeli možnost navesti ukrepe, ki bi bili po njihovem mnenju potrebni za izboljšanje kakovosti bivanja v njihovi soseski. Med številnimi in raznolikimi odgovori močno prevladujejo predlogi za izboljšanje prometne infrastrukture in prometne varnosti, sledijo predlogi za ureditev skupnih zelenih oziroma javnih površin, predlogi za nove oskrbne, storitvene in javne dejavnosti ter predlogi za izboljšanje javnega prometa. V preglednici 1 so predstavljeni nekateri najbolj značilni in pogosti predlogi ukrepov za izboljšanje kakovosti bivanja.

Preglednica 1: Predlogi ukrepov za izboljšanje kakovosti bivanja v soseski.

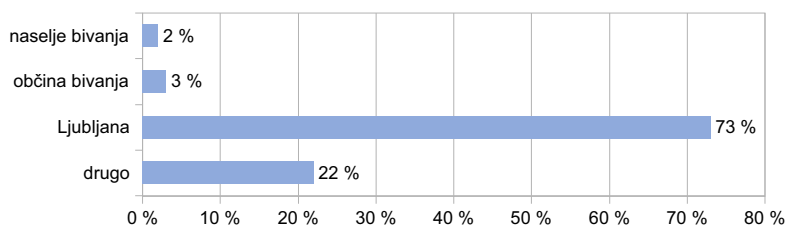
<b>Prometna infrastruktura in prometna varnost</b>	Izgradnja obvoznice okoli naselja, ureditev pločnikov, izboljšanje javne razsvetljave, ureditev kolesarskih stez, znižanje hitrostnih omejitev, razširitev ceste, izgradnja protihrupne ograje ob avtocesti, zmanjšanje hitrosti vožnje s postavitvijo ležečih policajev, nov avtocestni priključek, ureditev varnih šolskih poti.
<b>Ureditev skupnih javnih in zelenih površin</b>	Ureditev rekreacijskih površin, ureditev obrežij vodotokov, ureditev otroških igrišč, ureditev športnih površin, boljše vzdrževanje skupnih zelenih površin, ureditev sprehajalnih poti.
<b>Oskrbne, storitvene in javne dejavnosti</b>	Izgradnja nakupovalnega središča v občini, več trgovin, pokrita tržnica, nova športna dvorana, nova knjižnica, premajhna šola in vrtec, več storitev v občini – zdravstvo in upravna enota.
<b>Javni promet</b>	Izboljšanje avtobusnih povezav z Ljubljano, podaljšanje linije mestnega avtobusa, ureditev avtobusnih postajališč, bolj pogoste in direktne povezave z avtobusom do Ljubljane, bolj pogoste vožnje mestnega avtobusa.

Vir: lastno anketiranje.

V anketnem vprašalniku smo posebno pozornost namenili dnevnim migracijam oziroma dnevni mobilnosti. Kot je razvidno iz slike 30, se velika večina anketiranih dnevno zaradi zaposlitve ali šolanja vozi v Ljubljano oziroma v druge občine v Sloveniji. V občini oziroma naselju bivanja je zaposlenih oziroma se izobražuje manj kot 5 % anketiranih. Za prevoz do delovnega mesta oziroma šole jih kar 86 % uporablja osebni avtomobil, 7 % avtobus, 2 % kolo in 1 % vlak. Takšni odgovori kažejo

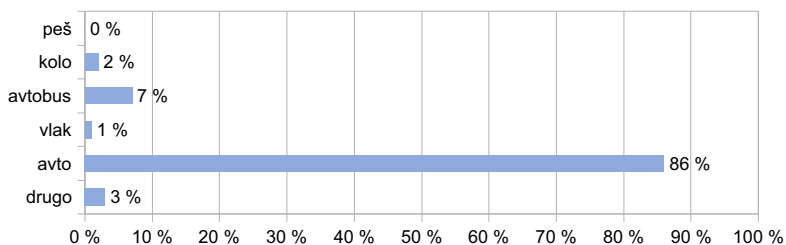
na izjemno nizek delež »trajnostnih« oblik dnevne mobilnosti in prevlado osebne prometa v obmestnih naseljih. Približno ena tretjina vprašanih za pot na delovno mesto ali šolo potrebuje manj kot 30 minut ter ena tretjina med 30 in 60 minut. 32 % anketiranih ocenjuje, da porabijo preveč časa za dnevno mobilnost. Kar 66 % anketiranih je ocenilo, da prometni zastoji ob prometnih konicah za njih predstavljajo velik problem. Kot je razvidno iz slike 31, jih večina nikoli ne uporablja javnega prometa, med tistimi, ki ga uporabljajo, je z njim zadovoljna približno polovica. Kar 82 % tistih, ki javnega prometa ne uporabljajo, je odgovorilo, da bi redno ali občasno uporabljali bolj učinkovit javni promet. Dnevna mobilnost je povezana tudi z oskrbo, saj približno polovica opravi večino nakupov za osnovno oskrbo v Ljubljani in le ena tretjina v občini bivanja. Rezultati naše ankete potrjujejo, da v dnevni mobilnosti prebivalcev obmestnih naselij močno prevladuje osebni promet. Velika večina prebivalcev obravnavanih novejših sosesk enodružinskih hiš je zaposlenih oziroma se šola izven občine bivanja, od tega več kot dve tretjini v Ljubljani. Kakovost javnega prometa ocenjujejo kot slabo, večina pa bi bila pripravljena uporabljati bolj učinkovit javni promet.

Slika 30: Navedite lokacijo delovnega mesta oziroma izobraževalne ustanove (šola, fakulteta).



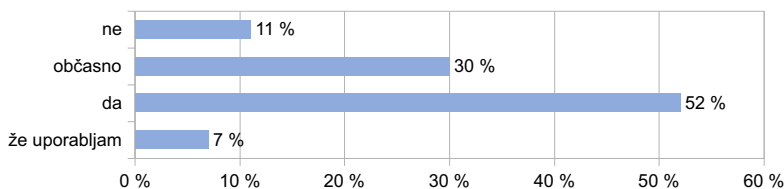
Vir: lastno anketiranje.

Slika 31: Kako greste običajno na delovno mesto ali v izobraževalno ustanovo?



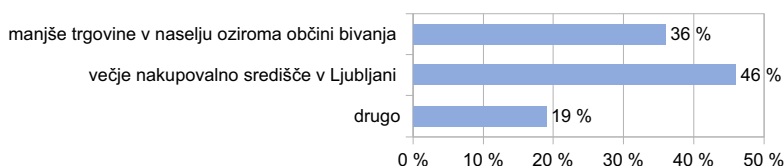
Vir: lastno anketiranje.

Slika 32: V primeru, da javnega prometa za dnevno mobilnost ne uporabljate, ali bi ga uporabljali, če bi bil na voljo učinkovit javni promet?



Vir: lastno anketiranje.

Slika 33: Kje opravite večino nakupov za osnovno oskrbo?



Vir: lastno anketiranje.

## 4 SKLEP

V Ljubljanski urbani regiji suburbanizacija ostaja intenzivna tudi v obdobju po letu 2012. Visoka rast prebivalstva je značilna za obmestna naselja, še zlasti na južnem in zahodnem obrobju Ljubljane. Še višjo relativno rast prebivalstva doživljajo nekatera manjša podeželska naselja v hribovitem zaledju regije, kar lahko označimo kot proces periurbanizacije. V obmestnih naseljih je nova poselitev praviloma locirana v obstoječa naselja, tako da prihaja do zgoščevanja poselitve. V Sloveniji se je organizirana oziroma načrtovana gradnja sosesk enodružinskih hiš pojavila že v petdesetih letih dvajsetega stoletja, močneje se je razmahnila v osemdesetih in devetdesetih letih, ko so nastale tudi nekatere večje soseske enodružinskih hiš. Organizirana gradnja enodružinskih hiš je bila v tem obdobju omejena izključno na mesta. V obmestnih in podeželskih naseljih je prevladovala gradnja posameznih enodružinskih hiš, najpogosteje v obliki »samograditeljstva«. Rezultat takšne gradnje je bil precej stihijski in urbanistično neskladen razvoj obmestnih in podeželskih naselij. Po letu 2000 se v spremenjenih tržnih razmerah tudi v obmestnih in podeželskih naseljih pojavi organizirana gradnja manjših zaključenih sosesk enodružinskih hiš s skupnim investitorjem ter enotno arhitekturno in urbanistično zasnovo. V naši raziskavi smo želeli oceniti, kako so prebivalci takšnih sosesk v Ljubljanski urbani regiji zadovoljni s kakovostjo bivalnega okolja. Ravno višja kakovost bivalnega okolja v obmestnih ter podeželskih naseljih je namreč eden poglavitnih razlogov za suburbanizacijo.

Rezultati analize anketiranja lokalnega prebivalstva so pokazali, da so prebivalci takšnih sosesk v povprečju zelo zadovoljni s kakovostjo bivalnega okolja. Še posebno visoko so ocenili prednosti bivanja v zelenem in mirnem okolju, možnosti za rekreacijo v naravnem okolju, lasten vrt, kvalitetno arhitekturno in urbanistično zasnovo sosesk ter dobro dostopnost do šole in vrtcev. Nekoliko slabše so ocenili dostopnost do ostalih oskrbnih in storitvenih dejavnosti in urejenost naselja oziroma širše okolice soseske. Precej nasprotujoče si odgovore smo dobili na vprašanja o pogojih mobilnosti. Tako je po eni strani dobra dostopnost z osebnim avtomobilom za večino zelo pomemben dejavnik pri izbiri lokacije bivanja, po drugi strani pa dve tretjini ocenjujeta, da so zastoji ob prometnih konicah velik problem. Različne oblike javnega prometa uporablja le 8 % anketiranih, kakovost javnega prometa ocenjujejo kot zelo slabo. Ravno močno povečan osebni promet zaradi dnevne mobilnosti tako predstavlja največji izziv za doseganje ciljev trajnostnega razvoja. Ob tem je treba poudariti, da je postopno zgoščevanje poselitve v večjem delu obmestja v Ljubljanski urbani regiji ugodno z vidika uvajanja regionalnega javnega prometa. Večina anketiranih je ocenila, da bi uporabljali javni promet, če bi bil bolj učinkovit.

## Literatura in viri

- Cigoj, N., Gazvoda, D., 2008. Spreminjanje podobe enodružinskih hiš: primerjalna podoba naselij v Ljubljani, Mariboru in Novem mestu. *Urbani izziv*, 19, 1, str. 25–34.
- Drozg, V., 1994. Kvaliteta bivalnega okolja v stanovanjskih območjih v Mariboru. V: Premzl, V. (ur.). *Mednarodni simpozij Trajnostni urbani razvoj*. Maribor: Tehniška fakulteta.
- Ivanšek, F., 1988. *Enodružinska hiša: od prosto stoječe hiše k nizki zgoščeni zazidavi*. Ljubljana: Ambient.
- Mandič, S., Cirman, A. (ur.), 2006. *Stanovanje v Sloveniji 2005*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Mandič, S., Hlebec, V., Cirman, A., Dimitrovska Andrews, K., Filipovič, M., Kos, D., Sendi, R., Gnidovec, M., 2006. *Stanovanjska anketa*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Center za proučevanje družbene blaginje.
- Mlinar, Z., 1983. *Humanizacija mesta. Sociološke razsežnosti urbanizma in samoupravljanja v Novi Gorici*. Maribor: Obzorja.
- Pacione, M., 2003. Quality-of-life research in urban geography. *Urban Geography*, 24, 4, str. 314–339.
- Ravbar, M., 1997. Slovene cities and suburbs in transformation. *Geografski zbornik*, 37, str. 65–109.
- Rebernik, D., 2002. Urbano-geografsko proučevanje blokovskih stanovanjskih sosesk kot element urbanističnega planiranja. *Dela*, 18, str. 463–475.
- Rebernik, D., 2004. *Razvoj prebivalstva v Ljubljanski urbani regiji*. *Dela*, 22, str. 89–99.
- Rebernik, D., 2008. *Urbana geografija – Geografske značilnosti mest in urbanizacije v svetu*. Ljubljana: Filozofska fakulteta, Univerza v Ljubljani.

- Rebernik, D., Krevs, M., 2013. Prostorski in prebivalstveni razvoj naselij v južnem delu Ljubljanske urbane regije. *Dela*, 40, str. 91–116.
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050: osnutek za razpravo, 2020. URL: [https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostorski-razvoj/SPRS/SPRS-2050\\_gradivo-za-javno-razpravo.pdf](https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostorski-razvoj/SPRS/SPRS-2050_gradivo-za-javno-razpravo.pdf) (citirano 23. 11. 2020)
- Statistični urad Republike Slovenije, 2020. Slovenske statistične regije in občine v številkah. URL: <https://www.stat.si/obcine> (citirano 12. 11. 2020).
- Šašek Divjak, M., Sendi R., Jakoš, A., Cirman, A., 2002. Kakovost stanovanjske oskrbe in bivalnega okolja: zaključno poročilo o rezultatih opravljenega raziskovalnega dela na projektu v okviru ciljnih raziskovalnih programov. Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije.
- Špes, M., 1998. Degradacija okolja kot dejavnik diferenciacije urbane pokrajine. Ljubljana: Inštitut za geografijo.
- Špes, M., Smrekar, A., Lampič, B., 2000. Kvaliteta bivalnega okolja v Ljubljani. V: Gabrovec, M., Orožen Adamič, M. (ur.). Ljubljana. Geografija mesta. Ljubljana: Ljubljansko geografsko društvo, Založba ZRC.
- Tiran, J., 2017. Kakovost bivalnega okolja v Ljubljani. Ljubljana: Založba ZRC.
- Uršič, M., Hočevar, M., 2007. Protiurbanost kot način življenja. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

## QUALITY OF LIVING ENVIRONMENT IN SELECTED SUBURBAN SINGLE-FAMILY HOUSES NEIGHBOURHOODS IN LJUBLJANA URBAN REGION

### Summary

In the Ljubljana urban region, suburbanisation remains intensive in the period after 2012. High population growth is characteristic of suburban settlements, especially on the southern and western outskirts of Ljubljana. Even higher relative population growth is experienced by some smaller rural settlements in the hilly hinterland of the region, which can be described as a process of peri-urbanization. In suburban settlements, new housing is usually located in existing settlements which is resulting in higher population densities. In Slovenia, the organized or planned construction of neighbourhoods of single-family houses appeared as early as the 1950s, and flourished more strongly in the 1980s and 1990s, when some larger neighbourhoods of single-family houses also emerged (Cigoj, Gazvoda, 2008). Organized construction of single-family houses during this period was limited exclusively to towns. In suburban and rural settlements, the construction of individual single-family houses predominated, most often in the form of »self-construction«. The result of such construction was a rather spontaneous and urbanistically inconsistent development of suburban

and rural settlements. After 2000, in the changed market conditions, organized construction of smaller neighbourhoods of single-family houses, with a joint investor and a uniform architectural and urban design, also appeared in suburban and rural settlements. In our research, we wanted to assess how satisfied the residents of such neighbourhoods in the Ljubljana urban region are with the quality of the living environment. The higher quality of the living environment in suburban and rural settlements is one of the main reasons for suburbanisation. The results of the analysis of the local population survey showed that the residents of such neighbourhoods are, on average, very satisfied with the quality of the living environment. They especially appreciated the advantages of living in a green and quiet environment, opportunities for recreation in the natural environment, their own garden, quality architectural and urban design of neighbourhoods and good access to schools and kindergartens. The accessibility to other service activities and the orderliness of the whole settlement were assessed slightly worse. We got quite contradictory answers to questions about mobility conditions. Thus, on the one hand, good accessibility by car is a very important factor for most in choosing the location of residence, and on the other hand, two thirds estimate that traffic jams are a big problem. Only 8% of respondents use various forms of public transport, and assess the quality of public transport as very poor. It is precisely the sharp increase in personal traffic due to daily mobility that thus represents the greatest challenge for achieving the goals of sustainable development. It should be emphasized that the gradual concentration of settlements in most of the suburbs in the Ljubljana Urban Region is favorable from the point of view of the introduction of regional public transport. The majority of respondents estimated that they would use public transport if it were more efficient.

*(Translated by the author)*