

VPLIV CENTRALIZACIJE DELOVNIH MEST IN POSLOVNIH SUBJEKTOV NA PROSTORSKI RAZVOJ

THE IMPACT OF THE CENTRALISATION OF WORKPLACES AND BUSINESS ENTITIES ON SPATIAL DEVELOPMENT

Gregor Čok, Samo Drobne, Gašper Mrak, Mojca Foški, Alma Zavodnik Lamovšek

UDK: 331.5:711.4(497.4)

Klasifikacija prispevka po COBISS.SI: 1.01

Prispelo: 10. 3. 2021

Sprejeto: 18. 9. 2021

DOI: 10.15292/geodetski-vestnik.2021.04.533-558

SCIENTIFIC ARTICLE

Received: 10. 3. 2021

Accepted: 18. 9. 2021

IZVLEČEK

Prispevek odgovarja na vprašanje, kakšna sta dejanski obseg in prostorska razporeditev delovnih mest ter poslovnih subjektov v slovenskem prostoru. Raziskava je bila izdelana v treh fazah. V prvi fazi smo z analizo števila delovnih mest po občinah v obdobju 2005–2019 ugotovili trend njihove rasti in upadanja. V drugi fazi smo preverili obseg in razporeditev poslovnih subjektov glede na lokacijo v prostoru. Raziskavo smo zaključili s podrobnejšo analizo poslovnih subjektov v osrednjeslovenski statistični regiji. Razporedili smo jih glede na: lego v Mestni občini Ljubljana (MOL), primestnih in ostalih občinah v regiji ter pokazali tudi stanje poslovnih subjektov glede na sektor dejavnosti. Ugotovili smo močan trend naraščanja delovnih mest in poslovnih subjektov, še posebej v MOL in nekaterih drugih mestnih občinah, nikakor pa ne v vseh središčih nacionalnega in regionalnega pomena. Vse navedeno nakazuje, da obstoječa praksa umeščanja dejavnosti v fizični prostor ne sledi strateškimi usmeritvam prostorskih aktov. Slovenija se tako srečuje z vse močnejšo centralizacijo, kar spremljajo številni že poznani in novi izzivi pri načrtovanju urbanega prostora.

KLJUČNE BESEDE

delovna mesta, poslovni subjekti, centralizacija, raba prostora, prostorski razvoj, osrednjeslovenska statistična regija, Slovenija

ABSTRACT

The paper presents the results of a study to define the current size and location of workplaces and business entities in the area. The research was conducted in three stages. In the first step, the analysis of the size and distribution of workplaces according to the municipalities in the Republic of Slovenia for the 2007-2019 period was carried out. In the second step, the size and distribution of business entities in the space were examined. In the third step, a more detailed analysis was carried out in the test area of the Osrednjeslovenska statistical region, based on: the location in Ljubljana Urban Municipality (hereinafter referred to as MOL), in the municipalities directly bordering MOL and in the other municipalities of the Osrednjeslovenska statistical region. At this stage we also focused on the sector of activity of business entities. A strong upward trend in workplaces was found in only a few major urban centres along the motorway junction, especially in MOL. The same applies to the concentration of business entities. All this suggests that the existing practice of planning activities in physical space does not follow the strategic orientations of spatial acts, which could better control the spatial processes and their consequences.

KEY WORDS

workplaces, business entities, centralisation, land use, spatial development, Osrednjeslovenska statistical region, Slovenia

1 INTRODUCTION

Slovenia's spatial development is defined in various strategic documents (SRS 2030, 2017; SPRS, 2004; Osnutek SPRS 2050, 2020), which have been dealing with sustainable development for decades, mainly on the basis of strengthening the polycentric urban network. The reports on spatial development (Assessment of Spatial Development, 2001; Report, 2016) show opposing trends despite the considered decisions. Reinforcements of spatial development can only be observed in areas of some urban centres (Nared et al., 2016). It is most evident in the area of Ljubljana as the capital of Slovenia and the other two national centres of international importance (Koper, Maribor; SPRS, 2004).

Numerous administrative, educational, business and other functions are located in these three cities, which encourages extensive daily commuting from the surrounding area. Their spatial effects are also felt in other areas, e.g.: business travel, mobility of pupils and students and mobility of the population due to the need for specialized public services. Moreover, very evident is also the demographic growth of these cities their municipalities, (less present in the surroundings of Maribor) and at the same time the rural areas are becoming increasingly less populated (Nared et al., 2019), as is the general motorisation of the population (more than 554 cars/1000 inhabitants; SORS, 2021), an inadequate or inefficient public transport system (Tiran et al., 2021), an inadequate transport infrastructure and, consequently, inefficient traffic regulation systems. Among these, daily commuting is the most evident, especially in the area of the Osrednjeslovenska statistical region, where 80,600 workers arrive and only 19,700 of them leave the area daily (Regions in figures, 2018). The data show that the trends shown by previous research on commuting in Slovenia are unchanged (Bole and Gabrovec, 2012). The survey (PNZ) conducted in 2016 also points to a relatively low percentage of public transport use, as among the respondents an average of only 8% of daily commuters use means of public transport and 74% of them use a car.

Thus, despite the construction of the motorway junction in recent decades and the continuous improvement of urban transport systems, we are still confronted with congestion in transport infrastructure, particularly at the level of regional centres (MzI, 2018), which is reflected in increased traffic flows as well as suburbanisation (Dhval et al., 2021) and the resulting negative impacts on the health and environment, which is also a consequence of the development of economic activities that did not follow the guidelines of sustainable spatial development (Kušar, 2012, p. 116).

Among the fundamental reasons for this situation is the current conflict in the planning of urban functions and the urban transport system (Kožlak and Wach, 2018). In many cities, the pace of demographic, economic and administrative expansion as well as other influences such as natural geography on the one hand, and knowledge and governance on the other, are outpacing the financial and spatial capacity to develop the accompanying infrastructure, and are therefore having a major impact on the pace of development and the distribution of spatial activities, as well as on land-use planning (Gu and Chen, 2017). Thus, despite the implementation of the principles of sustainable development (ESDP, 1999), after two decades we are still confronted with the consequences of inconsistencies between the strategic orientations, the outlined objectives and the actual spatial development.

However, as early as the first half of the twentieth century (Burgess' model of urban land use of 1925), it became clear that strategic planning of spatial activities (Herala, 2003) and their accessibility are crucial

for the efficiency of urban systems. The current principles of mobility (Cairns et al., 2008; Litman, 2020) and the sustainable development also emphasize the importance of an integrated approach to balancing needs in urban environments (Horner and Murray, 2003).

The most important transformations of the conventional urban transport system were caused by the motorisation of transport at the beginning of the 20th century (Clark, 1958). Development strategies must therefore aim not only to promote more flexible forms of land-use planning and the location of activities, but also various forms of sustainable mobility. The decentralisation of workplaces and the possibility to work from home (Stern, 2021) will make it possible to reduce daily commuting to towns and cities, while reducing the negative impact of transport.

The urban transport system still faces the challenge of regulating the existing situation (Furchtlehner and Lička, 2019). On one hand, we are experiencing the phenomenon of empty streets, which is a consequence of general social mobility, modern living and working culture and the rise of shopping centres. On the other hand, we are experiencing the development of unconventional city streets, having the form of modern business and shopping streets oriented towards people in the newly emerging urban centres of cities and other settlements (Mehta, 2009). At the same time, car traffic is being reduced or eliminated completely in urban centres, in order to bring the space closer to a wider range of users.

In Slovenia, too, we are confronted with two opposing processes in the current planning of urban transport systems. When renovating historic streets, we follow the current trends of sustainable design (Pignar, 2015) and give priority to “street life and events on the street”, tourism and trade. In doing so we preserve their original character and implement measures to reduce car traffic. At the same time, we want to meet the growing demand for urban bypasses, access roads and other city roads that are increasingly congested as the amount of (mainly passenger) traffic increases. The biggest traffic congestion usually occurs during morning and afternoon rush hours, when people commute to and from work (DARS, 2019), and in the afternoons in larger shopping centres. It is daily commuting, besides the freight transport, that causes the worst congestions in the entire urban transport system (MzL, 2018); from access roads to main and other city roads, and above all it requires large areas for stationary traffic.

In this paper we present the analysis of the current situation which, according to statistical and other data (SORS, 2020a; SORS, 2020b; AJPES, 2019), shows the increasing centralisation of workplaces and business entities in the main employment centres, leading to an increase in daily commuting. We answer the following research questions:

1. What is the spatial distribution of workplaces in Slovenia, what is the trend of their change and does their distribution follow the concept of a polycentric urban network (SPRS, 2004)?
2. What is the spatial distribution of business entities in Slovenia? Is there a correlation between the number of workplaces and the business entities?
3. What is the size and spatial distribution of business entities in terms of sector of activity and location, focusing mainly on the Osrednjeslovenska statistical region and on the City Municipality of Ljubljana (hereinafter referred to as MOL)?

Although the direct effects of the described situation are usually first seen on the congestion of transport infrastructure, the problem is much more complex and needs to be addressed on a broader scale.

Therefore in conclusion it is worth pointing out possible systemic solutions for the decentralization of workplaces and business entities.

2 RESEARCH METHODS AND DATA

The research was carried out based on publicly accessible data (SORS, 2020a; SORS, 2020b) and other public databases (AJPES, 2019), processed with an applicable software tool (ArcGIS). Methodologically, the previously set questions were followed. Firstly, we conducted the analysis of the number of workplaces in Slovenian municipalities in the period 2007-2019 (SORS, 2020b). First, the number of workplaces in Slovenian municipalities for 2019 (SORS, last available data) is shown, and then the trend of change in the number of workplaces in a municipality for the whole period 2007-2019 or for the period since the establishment of a particular municipality is added. The trend was classified into six (6) classes according to the Jenks method (the method finds the places of maximum data densification), which can be defined as follows: strong growth, growth, weak growth, weak decline, decline, strong decline. In addition, with regard to the number of workplaces in a municipality for 2019, the difference in the relative number of workplaces in a municipality in comparison to Slovenia in 2007-2019 was calculated (expressed as percentage point for municipalities with at least 1% of workplaces in 2019). Based on the results obtained and comparison with other relevant studies in Slovenia (e.g. Pogačnik et. al., 2011; Nared et al. 2016; Report, 2016), we assessed whether their distribution follows the concept of the adopted polycentric urban network (SPRS, 2004).

Secondly, we checked the size and spatial distribution of business entities using the database of all registered business entities in Slovenia in year 2019 (AJPES, 2019), which also contains the location of registration of each business entity. Business entities were also checked in order to observe in which municipalities their number represents at least 1% of all business entities in Slovenia. The results of the described steps are then compared descriptively.

The results of the two steps were compared descriptively and with the Pearson correlation coefficient between the number of workplaces and the number of business entities in all city municipalities and all municipalities that have at least 1% of workplaces or business entities in relation to the total number of workplaces or business entities in Slovenia. We also calculated the number of workplaces and business entities per 1000 inhabitants. The size of business entities is also important, and they divided into micro (0-9 employees), small (10-49 employees), medium (50-249 employees) and large (over 250 employees) enterprises (SORS, 2020a).

In this context, it is important to point out an inadequacy of the database used (AJPES, 2019), as the registration procedure allows business entities to register an activity at one address but actually carry it out at another. Similarly, in the case of employee registration, larger companies register all their employees at one address, although they actually work in company units that may be spread across the country. Therefore, the results of the analysis do not fully reflect the actual situation, as already pointed out by Čok et al. (2020), who even assume that it is not just a negligible proportion of non-compliant locations.

In addition, the AJPES database does not provide sufficient quality data on business entities size and number of employees, so we obtained these data from the SORS website (SORS, 2020a). It should be noted that there are also differences between the two databases, but these should not have a significant impact on the results obtained. Despite the shortcomings identified, mainly of the AJPES database, we conclude that the combination of the two databases is sufficiently suitable for the needs of the research work.

Thirdly, an even more detailed analysis of business entities in the Osrednjeslovenska statistical region was conducted. The business entities were redistributed according to (a) the location in MOL, the municipalities directly bordering MOL and in the other municipalities of the Osrednjeslovenska statistical region, and (b) the sector of activity.

For this purpose, we have considered the available data on activities from the Decree on the Standard Classification of Activities (SKD, 2010), we grouped all registered business entities by sectors of activity based on our own redistribution (Čok et al., 2020):

- primary sector (agriculture, hunting, forestry, fishing, mining, oil and gas),
- secondary sector (production - processing and construction),
- tertiary sector (all services that are not services of general interest (ESPON SeGI, 2013), including information and communication technologies, transport, trade, tourism) and
- quaternary sector (services of general interest: public administration, health, justice, culture, education, science, social care).

In conclusion, based on the findings, we provide some orientations for more sustainable spatial development, which arise also from (1) the needs of an aging society (Černič Mali and Marot, 2019), (2) the increasing digitalisation of society, which allows an appropriate decentralization of workplaces in the public sector, and (3) the spatial possibilities of living environment that already allow the organization of numerous workplaces in the form of work at home or from home (Čok and Furman Oman, 2019).

3 RESULTS

3.1 Extent and the trend of change of workplaces in Slovenia from 2007 to 2019

The changes in the number of workplaces were observed in the period from 2007, before the economic crisis, to 2013, when the economic crisis was at its peak, and between 2013 and 2019, when the economic situation in Slovenia was constantly improving. The declining and/or growing trend is presented separately for both periods and synthetically for 2007-2019. Figure 1 shows the number of workplaces by municipalities in Slovenia in 2019 and the difference in the relative number of workplaces in percentage points in the municipality compared to Slovenia in the period 2007-2019. From the point of view of the urban network, those municipalities with at least 1% of all workplaces in Slovenia are particularly interesting. There are only 14 such municipalities (Table 1).

In the period 2007-2019, the concentration of workplaces in Slovenia increased the most in MOL, by 2.13 percentage points. It also increased in the urban municipality of Novo mesto, but only by 0.23 percentage points. On the other hand, the concentration of workplaces decreased the most in the urban municipality of Maribor, by 0.84, in the urban municipality of Velenje, by 0.59, and in the urban municipality of Murska Sobota, by 0.44 percentage points. However, it is interesting to note that the trend of increasing concentration of workplaces does not occur in all city municipalities in Slovenia or in all centres of national or regional importance according to the SPSR (2004). As it appears, the concentration of workplaces in most centres of national importance is declining.

The results of the analysis also show (Table 1) that at the peak of the financial crisis in 2013, the number of workplaces fell in all the above-mentioned municipalities or at least in MOL. Compared to the work-

places analysis by Bole (2011) for the period 2000-2009, the number of workplaces in 2013 (760,131) has fallen to almost the same level as the number of workplaces in 2000 (756,426).

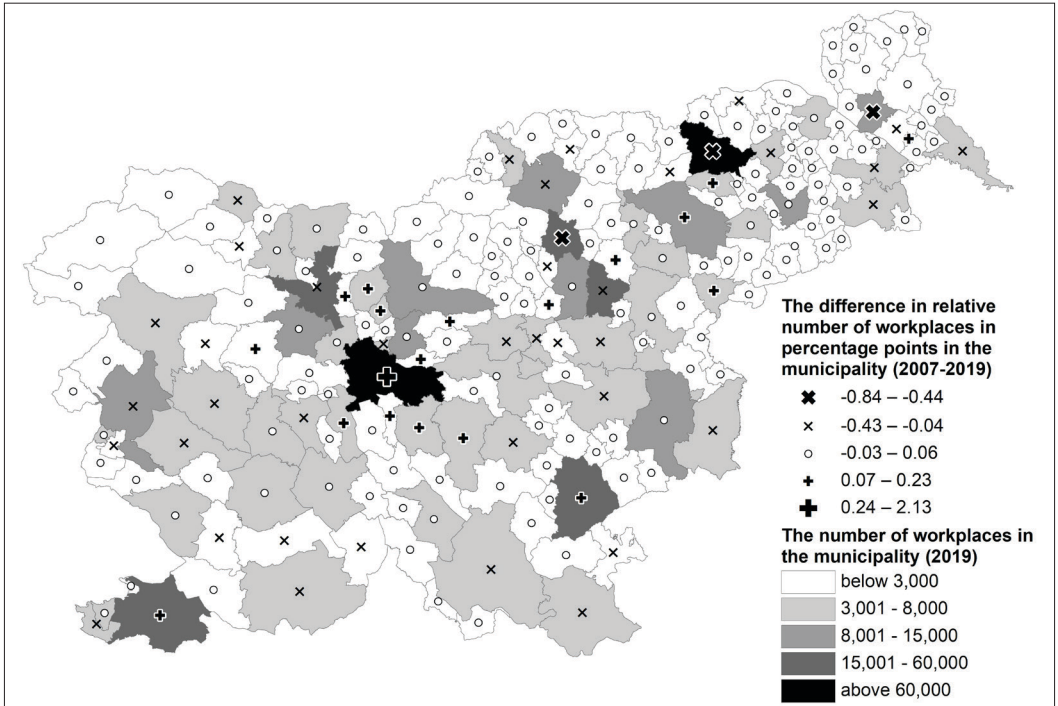


Figure 1: The number of workplaces in a municipality in 2019 and the difference in the relative number (percentage points) of workplaces in a municipality compared to Slovenia in the period 2007-2019 (data source: SORS, 2020a; own presentation).

A comparison of the relative number of workplaces in a municipality in relation to the total number of all workplaces in Slovenia shows the concentration of workplaces mainly in MOL and in the urban municipality of Maribor. In 2019 MOL had more than 26.5% of all workplaces in Slovenia and the urban municipality of Maribor had 7.1%. Thus, both municipalities together provided more than one third of all workplaces in Slovenia. The difference in the relative number of workplaces in the period 2007-2013 was negative for most of the observed municipalities (the concentration of workplaces decreased), positive for MOL, where the concentration of workplaces increased by as much as 1.9 percentage points, and in the city municipalities of Novo mesto, Koper, Domžale and Krško. In the period 2013-2019, the trend of increasing concentration of workplaces increased the most in MOL (by 0.25 percentage point), while it decreased the most in the urban municipality of Murska Sobota (by 0.26 percentage point).

The highest concentration of workplaces in MOL was created during the financial crisis (2007-2013) and much less later (2013-2019). On the other hand, in the urban municipality of Novo mesto workplaces were concentrated mainly after the crisis (2013-2019). In contrast, the concentration of workplaces in the city municipalities of Maribor, Velenje and Kranj decreased mainly during the crisis (2007-2013), while the concentration of workplaces in the city municipalities of Velenje, Murska Sobota, Nova Gorica and Celje decreased steadily throughout the period under review (2007-2019) (Table 1, Figure 2).

Table 1: The number of workplaces and the difference in relative number of workplaces (percentage points) in 2007, 2013 and 2019 in municipalities in Slovenia with at least 1% of workplaces in 2019 (SORS data source, 2020; own calculation).

State/municipality (urban municipality is marked as MO)	No. of workplaces 2007	No. of workplaces 2013	No. of workplaces 2019	Share of workplaces 2019 (%)	Difference of workplaces 2007-2013	Difference of workplaces 2013-2019	Difference of workplaces 2007-2019
Slovenia	819,376	760,131	874,592	100	0.00	0.00	0.00
MO Ljubljana	199,966	199,785	232,065	26.53	1.88	0.25	2.13
MO Maribor	64,723	54,438	61,708	7.06	-0.74	-0.11	-0.84
MO Celje	30,325	27,224	30,165	3.45	-0.12	-0.13	-0.25
MO Novo mesto	22,215	21,136	25,734	2.94	0.07	0.16	0.23
MO Kranj	24,949	22,178	25,318	2.89	-0.13	-0.02	-0.15
MO Koper/Capodistria	23,101	21,841	25,233	2.89	0.05	0.01	0.07
MO Velenje	20,076	15,820	16,270	1.86	-0.37	-0.22	-0.59
MO Nova Gorica	15,991	13,884	14,768	1.69	-0.13	-0.14	-0.26
MO Ptuj	12,371	11,135	13,104	1.50	-0.04	0.03	-0.01
MO Murska Sobota	15,184	12,708	12,349	1.41	-0.18	-0.26	-0.44
Domžale	10,774	10,072	11,857	1.36	0.01	0.03	0.04
Škofja Loka	8,900	8,072	9,966	1.14	-0.02	0.08	0.05
Krško	8,860	8,280	9,769	1.12	0.01	0.03	0.04
Žalec	8,124	7,076	8,892	1.02	-0.06	0.09	0.03

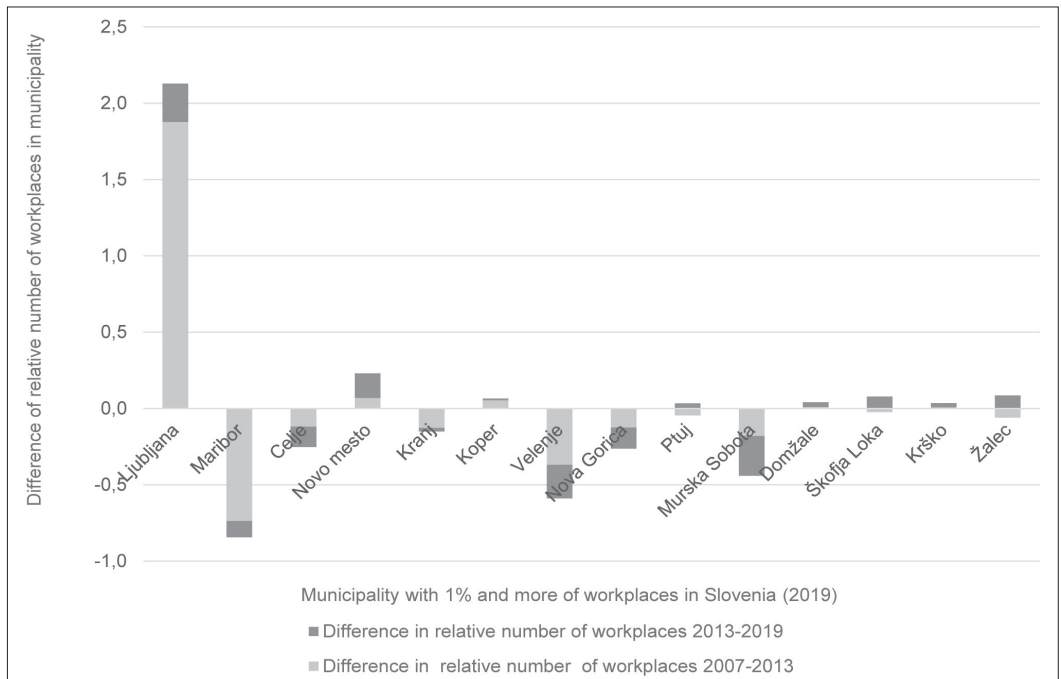


Figure 2: The difference in relative number of workplaces (percentage points) in the periods 2007-2013 and 2013-2019 in municipalities with more than 1% of workplaces in Slovenia in 2019 (data source: SORS, 2020; own calculation and presentation).

On the basis of the above results (Figure 1), we note that there was a significant concentration of workplaces in Slovenia during the reporting period, especially in the area of MOL and in neighbouring municipalities (Dol pri Ljubljani, Ivančna Gorica, Grosuplje, Škofljica, Ig, Brezovica), and to a much lesser extent in some municipalities along the motorway network (npr. Lukovica, Slovenske Konjice), which, on the one hand, makes it more attractive locations for new businesses entities, thereby concentrating workplaces and allowing workers to commute faster between major employment centres (see also Bole, 2011). The concentration of workplaces is also increasing in the municipalities of Cerklje na Gorenjskem, Komenda and Šenčur, which indicates a consequent weakening of Kranj. This additionally confirmed the findings of reports on spatial development (Assessment of spatial development, 2001; Report, 2016) and some previous studies (e.g. Nared et al., 2016) on the increasing centralisation of MOL, which itself provides more than a quarter of all workplaces in Slovenia. All other urban centres are far behind (in second place is the urban municipality of Maribor with just over 7% of all workplaces in Slovenia). We can state that the situation is in a strong contradiction with the strategic objectives of sustainable spatial development, which has been addressed for decades in practically all relevant (spatial) development documents at state level.

3.2 Size and spatial distribution of business entities

Similar to the results of the analysis of the distribution of workplaces, the analysis of the spatial distribution of business entities (Figure 3) clearly shows the centralisation in the areas of larger employment centres (Figure 4), especially in MOL, which, like the number of workplaces, is dominated by the number of business entities (44,249) and accounts for 21.8% of all business entities in Slovenia. This is followed by Maribor with 6.0%, Koper with 3.2%, Celje with 2.9% and Kranj with 2.7% of all business entities. All other major employment centres account for between 1.0% and 2.0% of all business entities in Slovenia (Nova Gorica in Domžale with 1.9%, Novo mesto with 1.6%, Kamnik in Ptuj with 1.3%, Piran in Velenje with 1.2%, Radovljica, Slovenska Bistrica, Krško, Murska Sobota in Brežice with 1.1% and Škofja Loka, Žalec in Izola with 1.0% business entities). There are 20 of these centres, as opposed to 14 centres in more than 1% of workplaces. Among the more important (city) municipalities, Slovenj Gradec has the lowest share of business entities (0.8%). An even smaller share of business entities is located in municipalities whose urban centres play an important role as part of conurbations in the proposed network of urban centres in Slovenia (Ravne na Koroškem, Dravograd, Šempeter, Vrtojba, Brežice, etc.; Model of SPRS 2050, 2018).

Regardless of the trend of growth or decline of workplaces, the highest concentration of business entities in 2019 was recorded in the areas of the MOL and City Municipality of Maribor, followed by the City Municipalities of Koper, Kranj and Celje, while in other municipalities with a centre of national importance (SPRS, 2004) the number of business entities does not exceed 5,000 (e.g. City Municipalities of Novo mesto and Nova Gorica). The data also show that 155 (73% of the 212 municipalities in Slovenia) have less than 1,000 business entities.

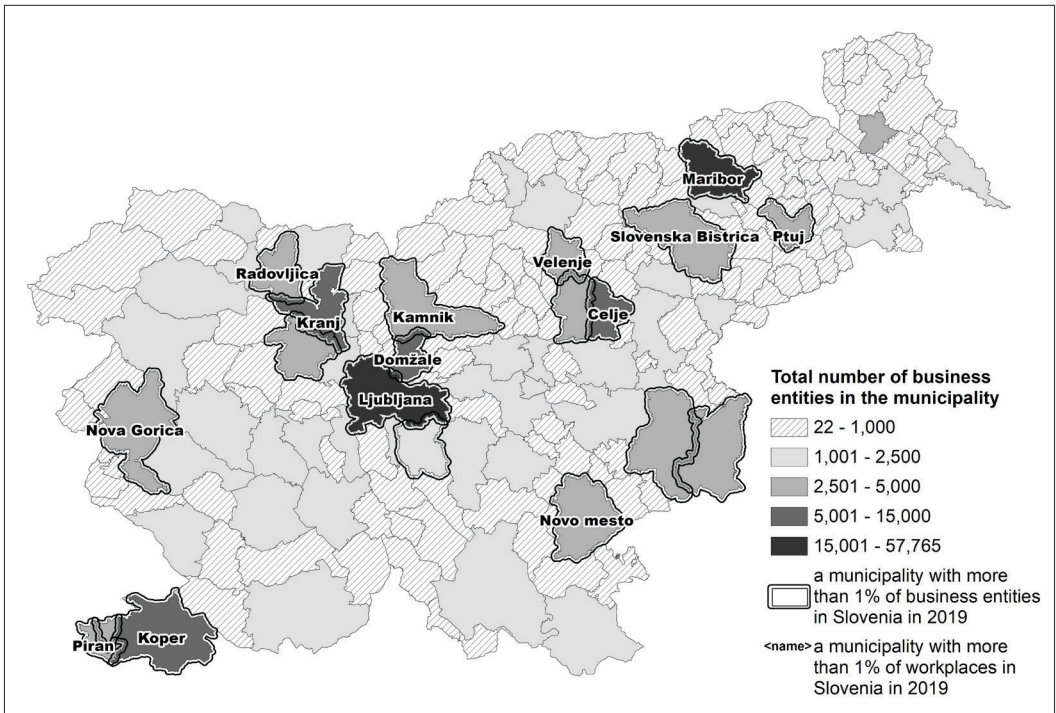


Figure 3: Number of business entities in a municipality; displayed are the 20 municipalities with more than 1% of business entities and 14 municipalities with more than 1% of workplaces in Slovenia (data source: AJPES, 2019; own calculation and presentation).

The data also show a strong correlation between the number of workplaces and the number of business entities both in the selected 20 municipalities (Pearson coefficient $R=0.99$, indicating a very strong correlation between these two variables) and in all Slovenian municipalities ($R=0.98$). However, these data do not tell us much about the size of the enterprises, since both a smaller number of larger business entities can provide more workplaces and, conversely, a larger number of smaller business entities can provide fewer less workplaces. According to the SORS data (2020b), in all Slovenian municipalities over 90% of enterprises are micro (0-50 employees), followed by small (10-49 employees), medium (50-249 employees) and large (over 250 employees). The latter are also the most numerous in MOL with 145 (0.33%) out of 44,249 business entities, while the share of large enterprises in the country is only 0.18%. Other large employers are in City Municipalities of Velenje with 0.42% (but only 10 business entities), Novo mesto with 0.31%, Murska Sobota with 0.27%, Celje with 0.26%, Maribor with 0.25%, Krško with 0.25% and Slovenska Bistrica with large companies accounting for 0.24% of all companies in the municipality. Since the results confirm that the number of workplaces and the number of business entities in the municipalities are not strictly proportional for all municipalities, we also calculated the number of business entities per 1000 inhabitants in Slovenian municipalities (Figure 4). This analysis also showed that the municipalities with at least 1% of the total business entities in the country are also the municipalities with the most large companies.

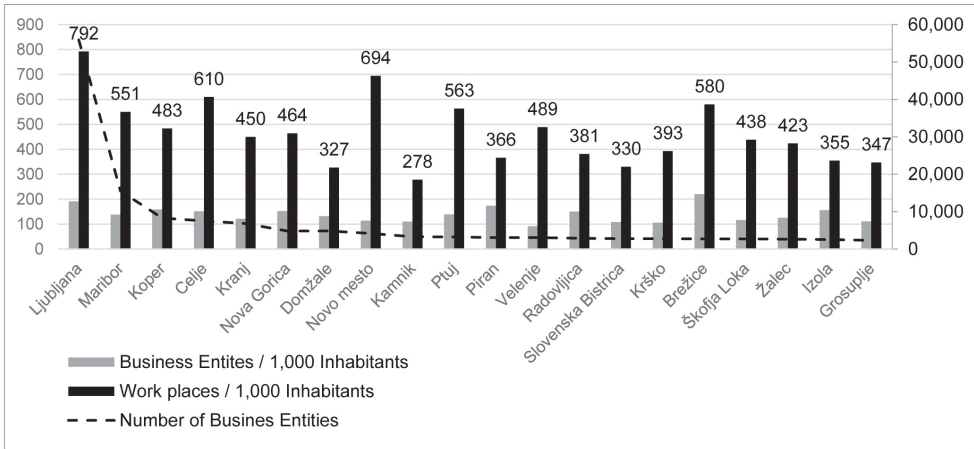


Figure 4: The comparison between the number of business entities and workplaces per 1,000 inhabitants and the total number of business entities (the dotted line) in municipalities with at least 1% of business entities in relation to the total number of business entities in Slovenia (data source: AJPES, 2019; SORS, 2020; own calculation and presentation).

3.3 Results of a more detailed analysis of the distribution of business entities in the Osrednjeslovenska statistical region

In Slovenia, the Osrednjeslovenska statistical region stands out the most. It contains 85,359 or 33.2% of all business entities in Slovenia (AJPES, 2019), which together provide 293,647 workplaces and employ 35.8% of the working population (SORS, 2020a). The largest share is represented by business entities in the tertiary sector (74.2%), followed by business entities in the quaternary (17.6%) and secondary (7.8%) sectors, while in the primary sector they account for only 0.4% (Table 2). In terms of activity, the tertiary and quaternary sectors thus strongly dominate, with a 91.8% share of all business entities in the Osrednjeslovenska statistical region.

Table 2: The number and the share of business entities by sectors of activity in the Osrednjeslovenska statistical region in comparison to Slovenia.

Sector of activity	Slovenia		Osrednjeslovenska statistical region		Share of activity in individual sector in relation to the whole Slovenia (%)
	No. of business entities	Share (%)	No. of business entities	Share (%)	
A - primary	2732	1.1	363	0.4	13.2
B - secondary	26,611	10.4	6671	7.8	25.0
C - tertiary	180,465	70.2	63,374	74.2	35.1
D - quaternary	47,224	18.4	14,951	17.6	31.6
Total	257,032	100.0	85,359	100.0	33.2

The Osrednjeslovenska statistical region lags behind in the primary sector with only 0.4% of the total number of these activities (1.1% in Slovenia). The secondary sector accounts for 25.0% of all business entities in Slovenia. However, the shares of business entities in the tertiary (35.1%) and quaternary (31.6%) sectors show a strong bias towards service activities such as ICT, transport and trade, and services

of general interest (ESPON SeGI, 2013). A further analysis was carried out to examine in more detail the distribution of business entities within the region (Figure 5) and to verify whether the concentration of business entities is indeed highest in MOL.

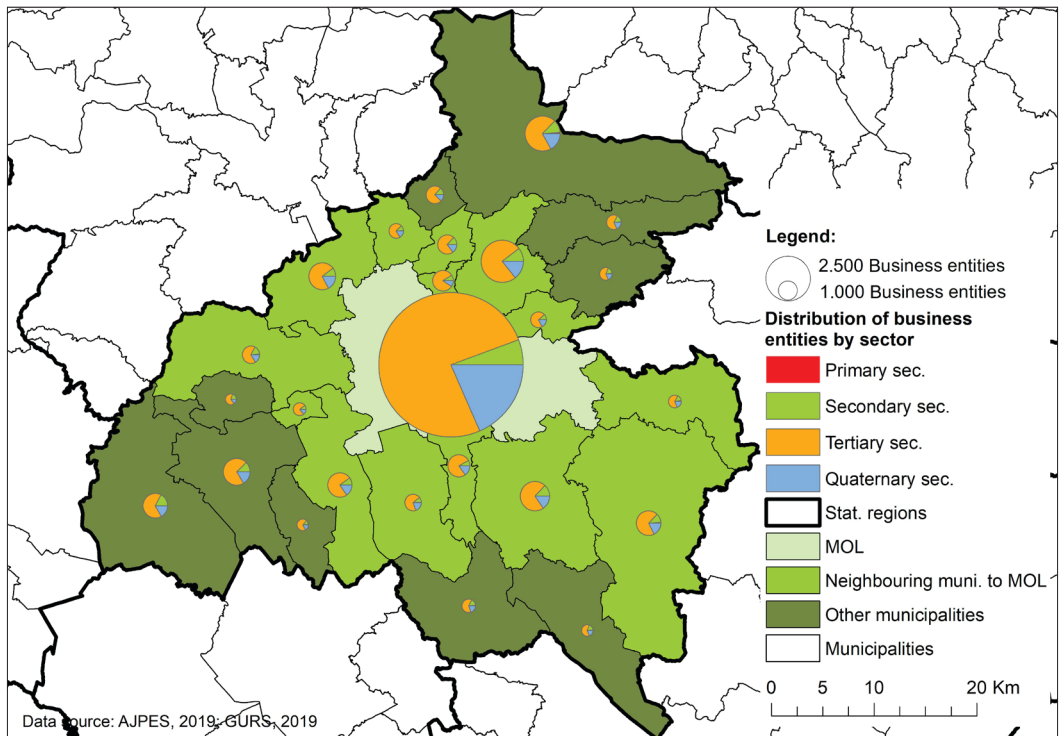


Figure 5: The distribution of business entities in MOL, in the municipalities directly bordering MOL and in other municipalities in the Osrednjeslovenska statistical region.

A more detailed division of the spatial distribution of the business entities in the Osrednjeslovenska statistical region illustrates the considerable concentration within MOL. This density decreases rapidly by location of the municipality in a statistical region (Table 3). 65.8% of all the business entities in the region are present in MOL, in the municipalities directly bordering MOL this proportion is much lower (21%), and in all other municipalities in the region there are only 12.9% of business entities.

Table 3: The distribution of business entities in municipalities in the Osrednjeslovenska statistical region.

Osrednjeslovenska statistical region	No. of business entities	Share of business entities (%)
MOL	55,920	65.5
municipalities directly bordering MOL	18,441	21.6
all other municipalities in the region	10,998	12.9
Total	85,359	100.0

Thus, a centralization of business and administration can be observed in MOL (21.8% of all business entities in Slovenia), followed by the City Municipality of Maribor (6.0%) with a large gap. All other municipalities, which are relatively large employment centres in their statistical regions, are even further

behind. This process is logically accompanied by daily commuting with all its environmental impacts, as the largest employment centres have a larger number of workplaces than the active population (compare with Bole, 2008, p. 56-57).

4 CONCLUSIONS

Literature study (Bole, 2011; Bole and Gabrovec, 2012) and conducted analysis of the distribution of workplaces and business entities in Slovenia has shown that we have been confronted with the problem of centralisation for a long time. The survey for the period 2007-2019 has shown a trend of workplace growth especially in MOL (for 2.13 percentage points), and to a lesser extent in Novo mesto (for 0.23 percentage points) and Koper (for 0.07 percentage points), while in city municipalities, and in national and regional centres the number of workplaces has been decreasing.

When it comes to the spatial distribution of business entities, the highest concentration for 2019 was recorded in the areas of MOL and the urban municipality of Maribor, followed by the city municipalities of Koper, Kranj and Celje. Among the statistical regions, Osrednjeslovenska statistical region stands out the most as it counts for 33.2% of all business entities (Table 3), which together employ more than one third of the total working population in Slovenia. In terms of activities, the tertiary and quaternary sectors dominate with a share of 91.8% of business entities in MOL and 88.6% in Slovenia. At the same time, it is important to note that the available data (AJ PES and SORS) are not sufficient to show how many people are actually employed in these activities. Moreover, the location of business entities should be linked to the location of residence, daily commuting and migration. In this way, the addressed issues and their impact on spatial development can be explained more comprehensively.

We can conclude that during the transition period MOL and its surrounding municipalities have utilised their comparative advantages (both before, during and after the crisis) in terms of their geostrategic and transport location, the presence of most state institutions, planned investments in business zones and housing, etc., which generally increases interest in the economy, education and life in this environment. On one hand, the situation (Assessment of Spatial Development, 2001; Report, 2016) certainly shows a deviation from the strategic orientations of a polycentric and balanced spatial development (SPRS, 2004), on the other hand an insufficient implementation of the current spatial legislation (ZUreP-2, 2017) and an insufficient control of spatial processes. With poor or insufficient public transport and a population oriented towards mobility by private car, the burden on the transport system increases (negative environmental and health impacts) including the intertwined road network and street system in cities. Solutions to these types of problems often focus on solving transportation problems through ad hoc and partial projects rather than a systemic approach of coordinated spatial location of activities that would provide more successful, spatially appropriate, and cost-effective solutions in the long term.

We proposed three key suggestions for systemic measures that can significantly influence future spatial development:

- use existing areas already equipped with municipal services for entrepreneurial activities (Kušar, 2012), but otherwise focuses development on decentralization of workplaces (and business entities) from urban centres to rural areas. In this way, the problem of accessing services of general interest and day care facilities for the aging population in rural areas (Černič Mali and Marot, 2019) would

be solved, while at the same time the transport system would be relieved at the expense of reducing daily commuting in major urban centres, especially in Ljubljana,

- use the benefits of digitalisation of society, which, if properly organized, will enable the decentralization of workplaces in the public sector, and
- enable the organization of numerous workplaces in the form of work at home or from home (Čok, 2019), given that the spatial possibilities already allow this, as has been demonstrated in the current period of the coronavirus crisis. This situation also calls for a rethinking of spatial development in areas such as housing affordability, the effectiveness of inter-municipal competition, and the special position of cities as agglomeration economies (Stern, 2021).

Slovenia already has the appropriate instruments to implement the proposed measures within the existing strategic development documents (SPRS, 2004; SRS 2030, 2016, etc.) and in the spatial legislation (ZUreP-2, 2017) or within the mechanisms of spatial planning and implementation legislation. On the basis of the above-mentioned facts, we can conclude that, despite the principles of sustainable development and the adopted direction of polycentric spatial development, Slovenia has been confronted with an apparent trend of centralisation, mainly in the MOL area, which raises two fundamental questions: Are we able to regulate current trends in spatial development, and do we even want harmonious spatial development?

Acknowledgement

The authors acknowledge the financial support from the Slovenian Research Agency for the partial co-financing of the research programme Geoinformation Infrastructure and Sustainable Spatial Development of Slovenia ((P2-0227)).

Literature and references:

- AJPES (2019). Slovenian Business Register. Ljubljana: Agency of the Republic of Slovenia for Public Legal Records and Related Services. <https://www.ajpes.si/fipo/default.asp>, accessed 12. 11. 2019.
- Assessment of Spatial Development (2001). Assessment of Spatial Development, Government of the Republic of Slovenia. Ljubljana: Ministry of the Environment and Spatial Planning.
- Bole, D. (2008) Ekonomska preobrazba slovenskih mest. Geografija Slovenije 19. <http://gjam2.zrc-sazu.si/sites/default/files/9789612540906.pdf>, accessed 22. 07. 2021
- Bole, D. (2011). Changes in employee commuting: a comparative analysis of employee commuting to major Slovenian employment centers from 2000 to 2009. *Acta geographica Slovenica*, 51 (1), 93–108
- Bole, D., Gabrovec, M. (2012). Daily commuters in Slovenia. *Geografski vestnik*, 84 (1), 171–185, http://zgs.zrc-sazu.si/Portals/8/Geografski_vestnik/vestnik-84-1-bole-gabrovec.pdf, accessed 20. 7. 2021.
- Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., Anable, J., Kirkbride, A., Goodwin, P. (2008). Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using 'Soft Measures'. *Transport Reviews*, 28 (5), 593–618. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441640801892504>
- Clark, C. (1958). Transport: Maker and Breaker of Cities. *The Town Planning Review*, 28 (4), 237–250. <https://www.jstor.org/stable/40101624>, accessed 5. 12. 2019.
- Černič Mali, B., Marot, N. (2019). Izživi zagotavljanja storitev splošnega pomena za starejše v težje dostopnih podeželskih območjih: primer Idrijsko-Cerkljanskega. Bovec: Slovenski regionalni dnevi 2019.
- Čok, G., Furman Oman, M. (2019). Delo na domu kot prostorski pojav: arhitekturni in urbanistični vidik regulacije dela na domu. *Igra ustvarjalnosti*, 7, 38–45. DOI: <https://doi.org/10.15292/IU-CG.2019.07.038-045>
- Čok, G., Mrak, G., Zavodnik Lamovšek, A. (2020). Analiza prostorne distribucije poslovnih subjektov v Sloveniji. Prostor: znanstveni časopis za arhitekturo i urbanizam, 28 (1), 76–87. DOI: [https://doi.org/10.31522/p.28.1\(59\).4](https://doi.org/10.31522/p.28.1(59).4)
- DARS (2019). Izhodišča urejanja ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih cest. Izvršilni povzetek. Ljubljana: Press conference of the Ministry of Infrastructure. https://www.dars.si/Content/doc/medijsko-sredisce/lj_obroc_pobuda_povzetek.pdf, accessed 15. 7. 2021
- Dhval, H. P., Himanshu, J. P. (2021) A review literature about urban sprawl: causes, impact and method of controlling. *International Journal of research in Engineering and Science*, 9 (1), 73–78. <https://www.ijres.org/papers/Volume-9/Issue-1/2/L0901027378.pdf>, accessed 19. 7. 2021
- ESDP (1999). European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union. Luxembourg:

- Committee on Spatial Development. European Commission.
- ESPON SeGI (2013). Indicators and Perspectives for Services of General Interest in Territorial Cohesion and Development. Applied Research. Final Report. Executive Summary. ESPON & Royal Institute of Technology (KTH).
- Furchtlehner, J., Lička, L. (2019). Back on the Street: Vienna, Copenhagen, Munich, and Rotterdam in focus. *Journal of Landscape Architecture*, 14 (1), 72–83. DOI: <https://doi.org/10.1080/18626033.2019.1623551>
- Gu, H., Chen, Y. (2017) The spatial distribution characteristic of enterprises in Beijing Chaoyang CBD. *Advances in Economics, Business and Management Research*. 37, pp. 1009–1021. International Conference on Transformations and Innovations in Management (ICTIM-17). DOI: <https://doi.org/10.2991/ictim-17.2017.59>
- Herala, N. (2003). Regulating Traffic with Land Use Planning. *Sustainable Development*, 11, 91–102. DOI: <https://doi.org/10.1002/sd.209>
- Horner, M. W., Murray, A. T. (2003). A multi-objective approach to improving regional jobs-housing balance. *Regional Studies*, 37, 135–146. DOI: <https://doi.org/10.1080/0034340022000057514>
- Kozlak, A., Wach, D. (2018). Causes of traffic congestion in urban areas. Case of Poland, *SHS Web of Conferences* 57, 01019.
- Kušar, S. (2012). Usmeritve za trajnostni prostorski razvoj območij proizvodnih dejavnosti. *Revija za geografijo – Journal for Geography*, 7 (1), 115–130. <https://dk.um.si/Dokument.php?id=123734>, accessed 20. 7. 2021.
- Litman, T. (2020). Land Use Impacts on Transport. How Land Use Factors Affect Travel Behavior, Victoria Transport Policy Institute.
- Mehta, V. (2009). Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets. *Journal of Urban Design*, 14 (1), 29–64. DOI: <https://doi.org/10.1080/13574800802452658>
- Model SPRS 2050 (2018). Model prostorskega razvoja Slovenije 2050. Dinal report. Ljubljana: Assessment of Spatial Development.
- Mzl (2018). Pobuda za državno prostorsko načrtovanje za ureditev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih cest ter predlog dopolnjujočih ukrepov reševanja prometne problematike. Ljubljana: Ministry of Infrastructure of the Republic of Slovenia, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., LUZ d.d.
- Nared, J., Bole, D., Breg Valjavec, M., Ciglič, R., Černič Istenič, M., Goluža, M., Kozina, J., Lapuh, L., Razpotnik Viskovič, N., Repolusk, P., Rus, P., Tiran, J. (2016). Policentrično omrežje središč in dostopnost prebivalstva do storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena. Final report. Ljubljana: ZRC SAZU.
- Nared, J., Repolusk, P., Černič Istenič, M., Trobec, A., Zavodnik Lamovšek, A., Drobne, S., Foški, M., Mrak, G., Rozman, U. (2019). Celovita demografska analiza s projekcijami za podeželska in urbana območja. Final report. Ljubljana: ZRC SAZU and University of Ljubljana, Faculty of Civil and Geodetic Engineering.
- Osnutek SPRS 2050 (2020). Gradivo za javno razpravo o osnutku SRPS 2050. Ljubljana: Ministry of the Environment and Spatial Planning.
- PNZ (2016). Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije, Ljubljana: PNZ.
- Pignar, U. (2015). Kreativno preoblikovanje uličnih prostorov. Primerčasne ureditve Koroške ceste v Mariboru. Project work. Maribor: University of Maribor, Faculty of Civil Engineering, Transportation Engineering and Architecture.
- Pogačnik, A., Foški, M., Drobne, S., Konjar, M., Lipar, P., Brilly, M., Žura, M., et al. (2011). Analiza stanja, razvojnih teženj ter usmeritev za strateški prostorski razvoj Slovenije. Ljubljana: University of Ljubljana, Faculty of Civil and Geodetic Engineering and School of Economics and Business, Inštitut za prostorski razvoj, University of Maribor, Faculty of Civil Engineering, Transportation Engineering and Architecture.
- Region in figures (2018). Statistical portrait of Slovenian regions. Ljubljana: SORS.
- Report (2016). Spatial Development Report. Ljubljana: Ministry of the Environment and Spatial Planning.
- SKD (2010). Decree on the Standard Classification of Activities, Klasifikacije, št. 11. Ljubljana: Statistical Office of the Republic of Slovenia. <http://www.stat.si/Klasje/Klasje/Tabela/5531>, accessed 5. 12. 2019.
- SORS (2020a) Si-stat: Enterprises by municipalities, year, measures and number of persons employed. Ljubljana: Statistical Office of the Republic of Slovenia. <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/en/Data/-/14188105.px/table/tableViewLayout2>, accessed 17. 7. 2021.
- SORS (2020b). Si-stat: demographic and work area. Ljubljana: Statistical Office of the Republic of Slovenia. <https://pxweb.stat.si/SiStat>, accessed 12. 5. 2020.
- SORS (2021). Registered road vehicles, Slovenia, 2020. Ljubljana: Statistical office of the Republic of Slovenia. <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9389>, accessed 12. 5. 2020.
- SPRS (2004). Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Official Gazette of the Republic of Slovenia No 76/2004.
- SRS 2030 (2017). Strategija razvoja Slovenije 2040 [Development Strategy of Slovenia 2040]. Ljubljana: Government of the Republic of Slovenia. https://www.gov.si/assets/vladne-sluzbe/SVRK/Strategija-razvoja-Slovenije-2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf, accessed 12. 3. 2018.
- Stern, S. M. (2021) Untransit: remote work and the transformation of zoning. DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3800412>
- Tiran, J., Ciglič, R., Hrvatina, M., Gabrovec, M. (2021). Analiza kakovosti storitev in konkurenčnosti JPP ter predlogi možnih izboljšav. Ljubljana. https://www.care4climate.si/files/1446/Analiza-kakovosti-storitev-in-konkurencnosti-JPP-ter-predlogi-moznih-izboljšav_FINAL_v3.pdf, accessed 17. 7. 2021.
- ZPNačrt (2007). Zakon o prostorskim načrtovanju [Spatial Planning Act]. Official Gazette of the Republic of Slovenia No 33/2007.
- ZUreP-2 (2017). Zakon o urejanju prostora [Spatial Management Act]. Official Gazette of the Republic of Slovenia No 61/2017.

Čok G., Drobne S., Mrak G., Foški M., Zavodnik Lamovšek A. (2021). The impact of the centralisation of workplaces and business entities on spatial development. *Geodetski vestnik*, 65 (4), 533–558.

DOI: <https://doi.org/10.15292/geodetski-vestnik.2021.04.533-558>

VPLIV CENTRALIZACIJE DELOVNIH MEST IN POSLOVNIH SUBJEKTOV NA PROSTORSKI RAZVOJ

OSNOVNE INFORMACIJE O ČLANKU:

GLEJ STRAN 533

1 UVOD

Prostorski razvoj Slovenije je opredeljen v različnih strateških dokumentih (SRS 2030, 2017; SPRS, 2004; Osnutek SPRS 2050, 2020), ki se že desetletja usmerjajo v trajnostni razvoj, predvsem na podlagi krepitve policentričnega urbanega omrežja. Poročili o stanju v prostoru (Ocena stanja, 2001; Poročilo, 2016) pa kljub sprejetim odločitvam izkazujeta nasprotno trende. Krepitev prostorskega razvoja je opazna le na območjih nekaterih urbanih središč (Nared et al., 2016). Najočitnejša je zlasti na območju Ljubljane kot prestolnice in v preostalih dveh nacionalnih središčih mednarodnega pomena (Koper, Maribor; SPRS, 2004).

V ta tri mesta so se umestile številne poslovne, upravne, izobraževalne in druge funkcije, ki vzpodbujajo obsežno dnevno delovno mobilnost iz ožjega in širšega zaledja. Njihove prostorske vplive zaznamo tudi na drugih področjih, kot so: poslovna potovanja, mobilnost šolske mladine in študentov ter mobilnost prebivalstva zaradi potreb po specializiranih storitvah. Evidentna je tudi demografska rast teh mest in naselij, pripadajočih mestnim občinam, in občin v njihovem ožjem zaledju (manj prisotno v okolici Maribora) ob hkratnem praznjenju podeželskega prostora (Nared et al., 2019), splošna motorizacija prebivalstva (več kot 554 avtomobilov na tisoč prebivalcev; SURS, 2021), nezadosten oziroma neučinkovit sistem javnega potniškega prometa (Tiran et al., 2021), nezadostna prometna infrastruktura in posledično neučinkoviti režimi prometne regulacije. Med navedenimi najbolj izstopa dnevna delovna mobilnost, zlasti na območju osrednjeslovenske statistične regije, v katero dnevno prihaja 80.600 delovno aktivnih oseb, iz nje pa jih odhaja le 19.700 (Regije v številkah, 2018). Podatki kažejo, da se trendi, ki jih kažejo predhodne raziskave dnevne delovne mobilnosti v Sloveniji, ne spreminjajo (Bole in Gabrovec, 2012). V letu 2016 (PNZ) izvedena anketa opozarja tudi na relativno nizek odstotek uporabe javnega potniškega prometa, saj ga med anketiranimi v povprečnem delovnem dnevu uporablja le 8 % dnevnih vozačev na delo, 74 % pa jih uporablja osebni avtomobil.

Tako se, kljub izgradnji avtocestnega križa v minulih desetletjih in nenehnemu izboljševanju mestnih prometnih sistemov, še vedno srečujemo s preobremenjenostjo prometne infrastrukture, zlasti na ravni regionalnih središč (MzI, 2018). Ta se zrcali tako v povečanju prometih tokov kot v suburbanizaciji (Dhval et al., 2021) ter posledičnih negativnih vplivih na zdravje in okolje, kar je tudi posledica razvoja gospodarskih dejavnosti, kar ne sledi usmeritvam trajnostnega prostorskega razvoja (Kušar, 2012, 116).

Med temeljne razloge za takšno stanje spada zlasti dosedanja konfliktnost pri načrtovanju urbanih funkcij in mestnega prometnega sistema (Kožlak in Wach, 2018). Hitrost demografske, poslovne in upravne širitve ter drugi vplivi, kot so naravnogeografske danosti na eni ter znanje in upravljanje na drugi strani, namreč močno vplivajo na hitrost razvoja in distribucijo dejavnosti v prostoru ter načrtovanje njegove

rabe (Gu in Chen, 2017). Tako se kljub uresničevanju načel trajnostnega razvoja (ESDP, 1999) po dveh desetletjih v prostoru še vedno srečujemo z neskladjem med strateškimi usmeritvami, začrtanimi cilji in dejanskim prostorskim razvojem.

Pa vendar je že v prvi polovici dvajsetega stoletja (Burgesov model urbane rabe prostora iz leta 1925) postalo jasno, da je za učinkovitost urbanih sistemov ključnega pomena prav strateško načrtovanje dejavnosti v prostoru (Herala, 2003) in njihova prometna dostopnost. Tudi aktualna načela mobilnosti (Cairns et al., 2008; Litman, 2020) in trajnostnega razvoja poudarjajo pomen celostnega pristopa k uravnovešanju potreb v urbanih okoljih (Horner in Murray, 2003). Ključne preobrazbe je konvencionalni mestni prometni sistem doživel z motorizacijo v začetku 20. stoletja (Clark, 1958), zato morajo biti strategije razvoja usmerjene ne le v spodbujanje prožnejših oblik načrtovanja rabe prostora in razmestitve dejavnosti, temveč tudi v različne oblike trajnostne mobilnosti. Z decentralizacijo delovnih mest in možnostjo dela od doma (Stern, 2021) bo omogočeno zmanjševanje dnevne delovne mobilnosti v mesta ob hkratnem zmanjševanju negativnih vplivov prometa na zdravje ljudi in okolje.

Mestni prometni sistem se namreč še vedno srečuje z izzivi regulacije obstoječega stanja (Furchtlehner in Lička, 2019). Na eni strani smo priča fenomenu izpraznjenih ulic, kar je posledica splošne družbene mobilnosti oziroma sodobne kulture bivanja in dela ter razmaha nakupovalnih središč. Na drugi strani pa smo priča razvoju alternative konvencionalni mestni ulici z javnim programom v obliki novodobne poslovne in nakupovalne ulice, umeščene v nastajajoča urbana težišča mest in drugih naselij (Mehta, 2009). Vzporedno se predvsem v mestnih središčih izvaja proces zmanjševanja in ukinjanja motornega prometa za ponovno približevanje tega prostora širšemu spektru uporabnikov.

Tudi v Sloveniji se pri aktualnem načrtovanju mestnih prometnih sistemov srečujemo z obema nasprotnima procesoma. Na področju prenove historičnih ulic sledimo aktualnim trendom trajnostnega oblikovanja (Pignar, 2015) in dajemo prednost »uličnemu življenju in dogajanju na ulici«, turizmu in trgovini. Pri tem ohranjamo njihov izvorni značaj in izvajamo ukrepe za zmanjševanje motornega prometa. Hkrati želimo zadovoljiti vse večje potrebe po pretočnosti mestnih obvoznic, vpadnic in drugih mestnih cest, ki z naraščajočim (predvsem osebnim) prometom postajajo vse bolj obremenjene. Obremenjenost cest je praviloma največja v jutranjih in popoldanskih konicah (DARS, 2019), ko se ljudje vozijo na delo in z dela ter popoldne tudi v večja nakupovalna središča. Ugotavljamo, da je prav dnevna delovna mobilnost tista, ki poleg tovrnega prometa generira največ prometa v celotnem mestnem prometnem sistemu (MzI, 2018), pri čemer je odvisna predvsem od razmestitve poslovnih subjektov in delovnih mest v prostoru.

V prispevku bomo zato prikazali analizo stanja, ki po statističnih in drugih podatkih (SURs, 2020a; SURs, 2020b; AJPEs, 2019) izkazuje vse večjo centralizacijo delovnih mest in poslovnih subjektov v večjih zaposlitvenih središčih, kar povzroča tudi naraščanje dnevne delovne mobilnosti. Odgovorili bomo na naslednja raziskovalna vprašanja:

1. Kakšna je prostorska razporeditev delovnih mest v Sloveniji, kakšen je trend njihovega spreminjanja in ali njihova razporeditev sledi konceptu policentričnega urbanega omrežja (SPRS, 2004)?
2. Kakšna je prostorska razporeditev poslovnih subjektov v Sloveniji in ali obstaja korelacija med številom delovnih mest in številom poslovnih subjektov?
3. Kakšen je obseg in razporeditev poslovnih subjektov v prostoru glede na sektor dejavnosti in lokacijo, s poudarkom na osrednjeslovenski statistični regiji in Mestni občini Ljubljana (v nadaljevanju MOL)?

Čeprav je neposreden vpliv prikazanega stanja najprej viden na obremenjenosti prometne infrastrukture, pa je težava bistveno kompleksnejša in jo je treba obravnavati širše, na kar bomo opozorili v zaključku ter predlagali nekatere možne sistemske rešitve za decentralizacijo delovnih mest in poslovnih subjektov.

2 METODE DELA IN PODATKI

Raziskava je bila izvedena na podlagi javno dostopnih (SURS, 2020a; SURS, 2020b) in drugih zbirk javnih podatkov (AJPES, 2019), ki smo jih obdelali s programskim orodjem (ArcGIS). Metodološko smo sledili zastavljenim vprašanjem in v prvem koraku izvedli analizo števila delovnih mest po občinah RS v obdobju 2007–2019 (SURS, 2020b). Najprej smo prikazali število delovnih mest po občinah RS za leto 2019 (SURS, zadnji razpoložljivi podatki), nato pa dodali trend spreminjanja števila delovnih mest v občini za celotno obdobje 2007–2019 oziroma za obdobje, odkar je posamezna občina nastala. Trend smo razvrstili v šest (6) razredov po Jenksovi metodi (metoda poišče mesta največje zgotovitve podatkov), ki jih lahko opredelimo kot: močna rast, rast, šibka rast, šibek padec, padec, močan padec. Dodatno smo glede na število delovnih mest v občini za leto 2019 izračunali razliko relativnega števila delovnih mest v občini glede na Slovenijo (izraženo v odstotnih točkah) v letih 2007–2019 za občine z najmanj 1 % delovnih mest leta 2019. Na podlagi dobljenih rezultatov in primerjave z drugimi relevantnimi študijami v Sloveniji (npr. Pogačnik et al., 2011; Nared et al., 2016; Poročilo, 2016), smo ocenili, ali njihova razporeditev sledi konceptu sprejetega policentričnega urbanega omrežja (SPRS, 2004).

V drugem koraku smo preverili obseg in razporeditev poslovnih subjektov po prostoru na podlagi podatkovne baze vseh registriranih poslovnih subjektov v Sloveniji za leto 2019 (AJPES, 2019), ki vključuje tudi lokacijo registracije vsakega poslovnega subjekta. Tudi za poslovne subjekte smo preverili, v katerih občinah njihovo število predstavlja vsaj 1 % glede na skupno število poslovnih subjektov v Sloveniji.

Rezultate obeh korakov smo med seboj primerjali opisno in s Pearsonovim koeficientom korelacije med številom delovnih mest in številom poslovnih subjektov v vseh mestnih občinah in vseh občinah, ki imajo vsaj 1 % delovnih mest oziroma vsaj 1 % poslovnih subjektov glede na skupno število delovnih mest oziroma poslovnih subjektov v Sloveniji. Prav tako smo izračunali število delovnih mest in poslovnih subjektov na tisoč prebivalcev. Pomembna je tudi velikost poslovnih subjektov, ki jih delimo na mikro (0–9 zaposlenih), majhna (10–49 zaposlenih), srednja (50–249 zaposlenih) in velika (nad 250 zaposlenih) podjetja (SURS, 2020a).

Pri tem velja opozoriti na pomanjkljivost uporabljene podatkovne baze (AJPES, 2019), saj postopek registracije omogoča, da poslovni subjekti dejavnost prijavijo na enem naslovu, izvajajo pa jo na drugem. Podobno je s prijavo zaposlenih, saj večji gospodarski subjekti vse zaposlene prijavijo na enem naslovu, čeprav dejansko delajo v poslovalnicah, ki so lahko razporejene po celotni državi. Rezultati analize zato ne odražajo v celoti dejanskega stanja, na kar je opozoril že Čok s sodelavci (2020), pri čemer je celo predpostavljal, da ne gre zgolj za zanemarljiv delež neskladnih lokacij.

Poleg tega podatkovna baza AJPES ne vsebuje dovolj kakovostnih podatkov o velikosti poslovnih subjektov niti o številu zaposlenih, zato smo te podatke pridobili s spletne strani SURS (2020a). Pri tem velja opozoriti, da med obema podatkovnima bazama obstajajo tudi razlike, za katere pa ocenjujemo, da ne vplivajo bistveno na dobljene rezultate. Kljub ugotovljenim pomanjkljivostim, predvsem podatkovne

baze AJPES, pa ugotavljamo, da je kombinacija obeh podatkovnih zbirk dovolj primerna za potrebe raziskovalnega dela.

V tretjem koraku smo izvedli še podrobnejšo analizo poslovnih subjektov v osrednjeslovenski statistični regiji ter jih razporedili glede na: (a) lokacijo v MOL, primestnih občinah (sem smo uvrstili vse občine, ki neposredno mejijo na MOL) in ostalih občinah v osrednjeslovenski statistični regiji ter (b) sektor dejavnosti.

V ta namen smo glede na razpoložljive podatke o dejavnosti iz standardne klasifikacije dejavnosti (SKD, 2010) vse registrirane poslovne subjekte združili po sektorjih dejavnosti na podlagi lastne razporeditve (Čok et al., 2020):

- primarni sektor (kmetijstvo, lov, gozdarstvo, ribištvo, rudarstvo, nafta in plin),
- sekundarni sektor (proizvodnja – predelava in gradbeništvo),
- terciarni sektor (vse storitve, ki niso splošnega pomena, tudi informacijsko-komunikacijske tehnologije, promet, trgovina, turizem) in
- kvartarni sektor (storitve splošnega pomena (ESPON SeGI, 2013): javna uprava, zdravstvo, sodstvo, kultura, izobraževanje, znanost, socialno skrbstvo).

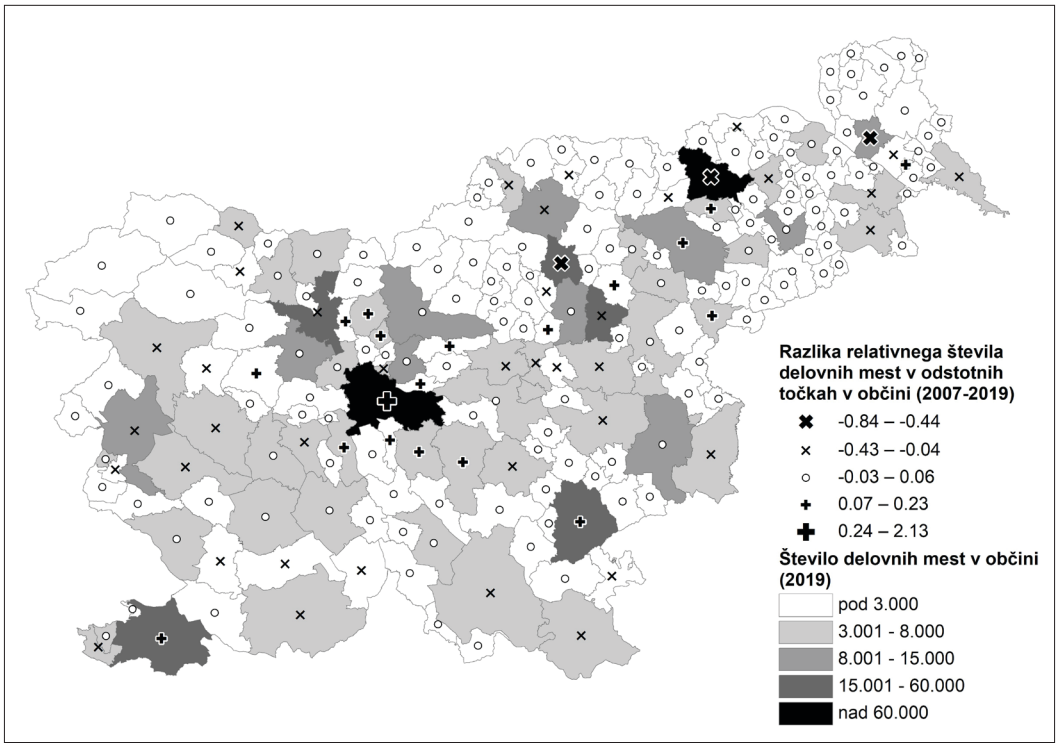
V sklepu na podlagi ugotovljenega stanja podajamo nekaj usmeritev za bolj trajnosten prostorski razvoj, ki izhajajo tudi iz: (1) potreb starajoče se družbe (Črnič Mali in Marot, 2019), (2) vse večje digitalizacije družbe, kar ob ustrezni organizaciji omogoča decentralizacijo delovnih mest tudi v javnem sektorju, in (3) iz prostorskih možnosti bivalnega okolja, ki že sedaj omogočajo organizacijo številnih delovnih mest v obliki dela na domu ali od doma (Čok in Furman Oman, 2019).

3 REZULTATI

3.1 Obseg in trend spreminjanja delovnih mest v Sloveniji v obdobju 2007–2019

Spreminjanje števila delovnih mest smo spremljali v obdobju med letom 2007, ki predstavlja izhodiščno stanje pred začetkom gospodarske krize, in letom 2013, ko je bila gospodarska kriza najbolj izrazita, ter med letoma 2013 in 2019, ko se je gospodarsko stanje v državi stalno izboljševalo. Trend upadanja in/ali rasti je prikazan ločeno za obe obdobji in sintezno za obdobje 2007–2019. Slika 1 prikazuje število delovnih mest po občinah Slovenije leta 2019 in razliko relativnega števila delovnih mest v odstotnih točkah v občini glede na Slovenijo v letih 2007–2019. Z vidika urbanega omrežja so še posebej zanimive občine, ki imajo vsaj 1 % vseh delovnih mest v Sloveniji. Takšnih je le 14 (preglednica 1).

V obdobju 2007–2019 se je koncentracija delovnih mest v Sloveniji najbolj povečala v Mestni občini Ljubljana (MOL), in sicer za 2,13 odstotne točke. Povečala se je tudi v Mestni občini Novo mesto, vendar le za 0,23 odstotne točke. Na drugi strani se je koncentracija delovnih mest najbolj zmanjšala v Mestni občini Maribor, za 0,84, v Mestni občini Velenje, za 0,59, in v Mestni občini Murska Sobota, za 0,44 odstotne točke. Zanimivo je, da se trend povečanja koncentracije delovnih mest ne pojavlja niti v vseh mestnih občinah v Sloveniji niti v vseh središčih nacionalnega pomena in regionalnega pomena glede na SPSR (2004). Kot ugotavljamo, se koncentracija delovnih mest v večini središč nacionalnega pomena pravzaprav zmanjšuje.



Slika 1: Število delovnih mest v občini leta 2019 in razlika relativnega števila delovnih mest v odstotnih točkah v občini glede na Slovenijo v letih 2007–2019 (vir podatkov: SURS, 2020a; lastni prikaz).

Rezultati analize prav tako kažejo (preglednica 1), da se je število delovnih mest na vrhu finančne krize, v letu 2013, v vseh navedenih občinah znižalo, toda najmanj v MOL. V primerjavi z analizo delovnih mest, ki jo je Bole (2011) izdelal za obdobje 2000–2009, je število delovnih mest (760.131) v letu 2013 padlo skoraj na enako raven števila delovnih mest (756.426) v letu 2000.

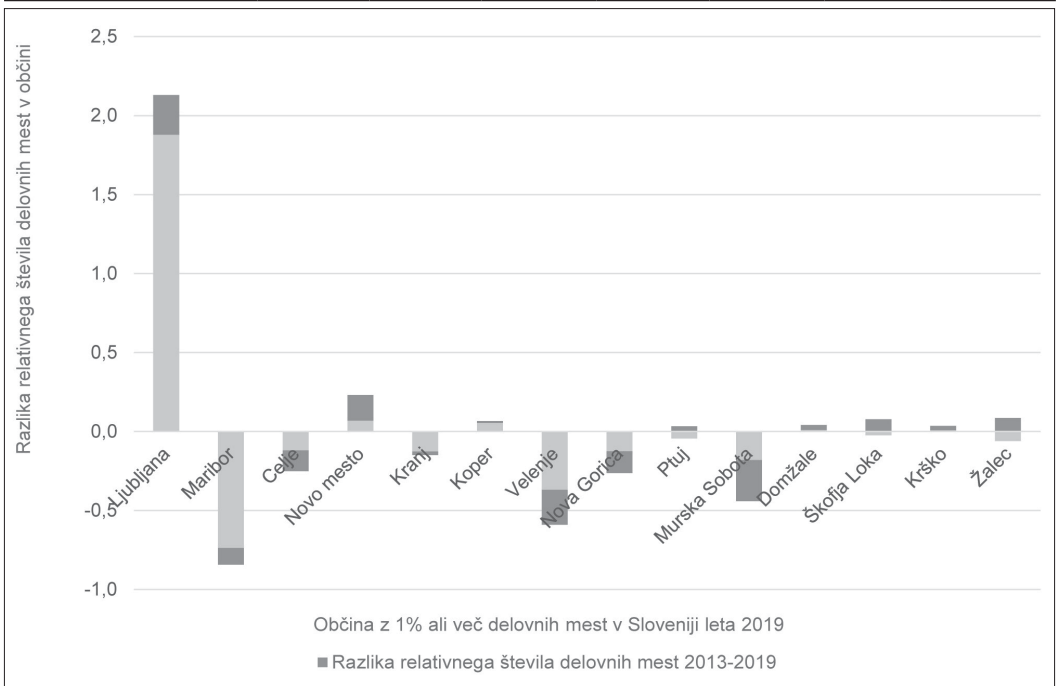
Primerjava relativnega števila delovnih mest v občini glede na skupno število vseh delovnih mest v Sloveniji pa izkaže koncentracijo delovnih mest predvsem v MOL in Mestni občini Maribor. V MOL je bilo v letu 2019 več kot 26,5 % vseh delovnih mest v Sloveniji, v Mestni občini Maribor pa 7,1 %. V obeh občinah je bilo torej skupaj več kot tretjina delovnih mest v Sloveniji. Razlika relativnega števila delovnih mest v letih 2007–2013 je bila za večino obravnavanih občin negativna (koncentracija delovnih mest se je zmanjšala), pozitivna je bila v MOL, kjer se je koncentracija delovnih mest povečala kar za 1,9 odstotne točke, v mestnih občinah Novo mesto in Koper ter v občinah Domžale in Krško. V letih 2013–2019 se je trend povečevanja koncentracije delovnih mest spet najbolj povečal v MOL (za 0,25 odstotne točke), najbolj pa se je zmanjšal v Mestni občini Murska Sobota (za 0,26 odstotne točke).

Največja koncentracija delovnih mest se je v MOL zgodila med finančno krizo (2007–2013) in precej manj kasneje (2013–2019). Nasprotno se v Mestni občini Novo mesto delovna mesta koncentrirajo predvsem po krizi (2013–2019). Na drugi strani se je koncentracija delovnih mest v mestnih občinah Maribor, Velenje in Kranj zmanjšala predvsem med krizo (2007–2013), medtem ko se je koncentracija

delovnih mest v mestnih občinah Murska Sobota, Nova Gorica in Celje enakomerno zmanjševala v celotnem obravnavanem obdobju (2007–2019) (preglednica 1, slika 2).

Preglednica 1: Število delovnih mest in razlika relativnega števila delovnih mest v odstotnih točkah v letih 2007, 2013 in 2019 po občinah Slovenije z najmanj 1 % delovnih mest leta 2019 (vir podatkov: SURS, 2020; lasten izračun).

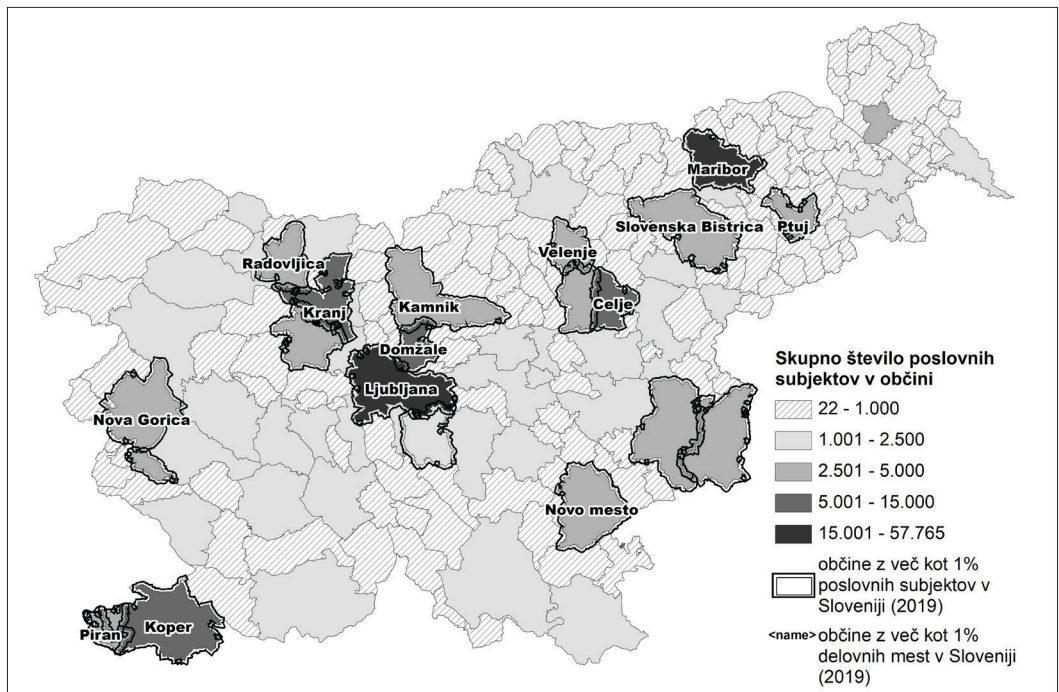
Država/mestna občina- MO/občina*	Število delovnih mest 2007	Število delovnih mest 2013	Število delovnih mest 2019	Delež (%) delovnih mest 2019	Razlika delovnih mest 2007–2013	Razlika delovnih mest 2013–2019	Razlika delovnih mest 2007–2019
Slovenija	819.376	760.131	874.592	100	0	0	0
MO Ljubljana	199.966	199.785	232.065	26,53	1,88	0,25	2,13
MO Maribor	64.723	54.438	61.708	7,06	-0,74	-0,11	-0,84
MO Celje	30.325	27.224	30.165	3,45	-0,12	-0,13	-0,25
MO Novo mesto	22.215	21.136	25.734	2,94	0,07	0,16	0,23
MO Kranj	24.949	22.178	25.318	2,89	-0,13	-0,02	-0,15
MO Koper	23.101	21.841	25.233	2,89	0,05	0,01	0,07
MO Velenje	20.076	15.820	16.270	1,86	-0,37	-0,22	-0,59
MO Nova Gorica	15.991	13.884	14.768	1,69	-0,13	-0,14	-0,26
MO Ptuj	12.371	11.135	13.104	1,50	-0,04	0,03	-0,01
MO Murska Sobota	15.184	12.708	12.349	1,41	-0,18	-0,26	-0,44
Domžale	10.774	10.072	11.857	1,36	0,01	0,03	0,04
Škofja Loka	8.900	8.072	9.966	1,14	-0,02	0,08	0,05
Krško	8.860	8.280	9.769	1,12	0,01	0,03	0,04
Žalec	8.124	7.076	8.892	1,02	-0,06	0,09	0,03



Slika 2: Razlika relativnega števila delovnih mest v odstotnih točkah v letih 2007–2013 in 2013–2019 v občinah z več kot 1 % delovnih mest v Sloveniji leta 2019 (vir podatkov: SURS, 2020; lasten izračun in prikaz).

Na podlagi prikazanih rezultatov (slika 1) ugotavljamo, da so se v Sloveniji delovna mesta v obravnavanem obdobju občutno zgoščevala predvsem na območju MOL in v primestnih občinah (Dol pri Ljubljani, Ivančna Gorica, Grosuplje, Škofljica, Ig, Brezovica), v precej manjšem deležu pa še v nekaterih občinah ob avtocestnem križu (na primer Lukovica, Slovenske Konjice), ki krepi privlačnost za umeščanje novih poslovnih subjektov in s tem zgoščanje delovnih mest ter hitrejšo dnevno potovanje delavcev med večjimi zaposlitvenimi središči (glej tudi Bole, 2011). Zgoščevanje delovnih mest je tudi v občinah Cerklje na Gorenjskem, Komenda in Šenčur, iz česar lahko sklepamo na posledično slabitev Kranja. S tem smo dodatno potrdili ugotovitve poročil o stanju v prostoru (Ocena stanja, 2001; Poročilo, 2016) in predhodno izdelanih študij (npr. Nared et al., 2016) o vse močnejši centralizaciji MOL, ki sama zagotavlja več kot četrtnino vseh delovnih mest v Sloveniji. Vsa ostala urbana središča močno zaostajajo za njo. Na drugem mestu je mestna občina Maribor s komaj nekaj več kot 7 % vseh delovnih mest v Sloveniji. Ugotovimo lahko, da se stanje v prostoru močno razhaja z načeli trajnostnega prostorskega razvoja, ki se že desetletja vključujejo v tako rekoč vse relevantne (prostorske) razvojne dokumente na državni ravni.

3.2 Obseg in razporeditev poslovnih subjektov v prostoru

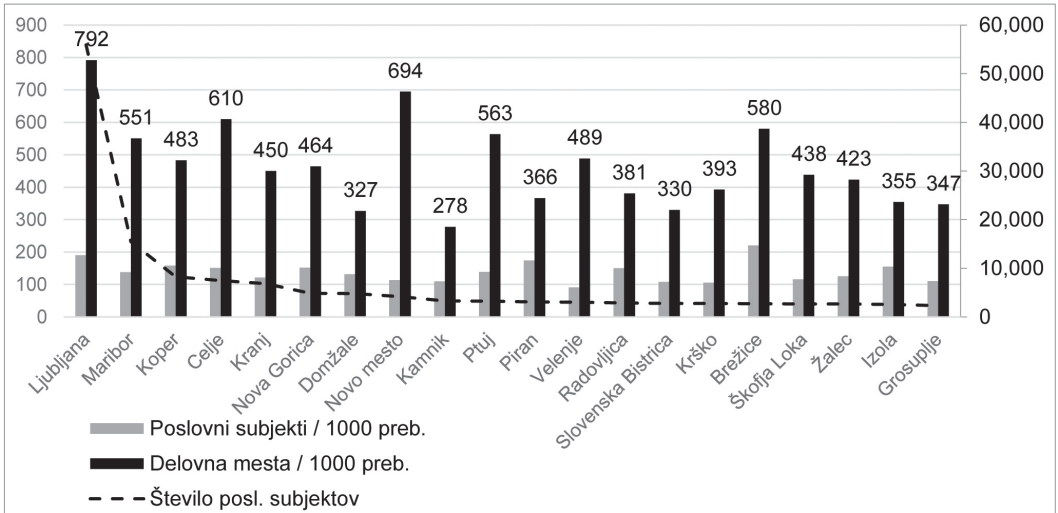


Slika 3: Število poslovnih subjektov v občini; izpostavljenih je 20 občin z več kot 1 % poslovnih subjektov in 14 občin z več kot 1 % delovnih mest v Sloveniji (vir podatkov: AJPES, 2019; lasten izračun in prikaz).

Podobno kot rezultati analize razporeditve delovnih mest tudi analiza razporeditve poslovnih subjektov v prostoru (slika 3) jasno kaže na centralizacijo na območjih večjih zaposlitvenih središč (slika 4), zlasti v MOL, kjer prav tako kot število delovnih mest prevladuje število poslovnih subjektov (44.249) in

predstavlja 21,8 % vseh poslovnih subjektov v Sloveniji. Sledijo občine Maribor s 6,0 %, Koper s 3,2 %, Celje z 2,9 % in Kranj z 2,7 % vseh poslovnih subjektov. Vsa ostala večja zaposlitvena središča pa imajo med 1,0 % in 2,0 % vseh poslovnih subjektov v Sloveniji (Nova Gorica in Domžale 1,9 %, Novo mesto 1,6 %, Kamnik in Ptuj 1,3 %, Piran in Velenje 1,2 %, Radovljica, Slovenska Bistrica, Krško, Murska Sobota in Brežice 1,1 % ter Škofja Loka, Žalec in Izola 1,0 % poslovnih subjektov). Teh središč je 20, v primerjavi s 14 središči z več kot 1 % delovnih mest. Med pomembnejšimi (tudi mestnimi) občinami ima Slovenj Gradec najmanj poslovnih subjektov (0,8 %). Še manjši delež poslovnih subjektov imajo občine, katerih urbana središča imajo pomembno vlogo kot del somestij v predlaganem omrežju urbanih središč Slovenije (Ravne na Koroškem, Dravograd, Šempeter, Vrtojba, Brežice idr.; Model SPRS 2050, 2018).

Tako smo ne glede na trend rasti oziroma upada delovnih mest za leto 2019 evidentirali največjo koncentracijo poslovnih subjektov na območjih MOL in Mestne občine Maribor, sledijo jima mestne občine Koper, Kranj in Celje, medtem ko v ostalih občinah s središčem nacionalnega pomena (SPRS, 2004) število poslovnih subjektov ne presega 5.000 (na primer v mestnih občinah Novo mesto in Nova Gorica). Podatki tudi kažejo, da ima kar 155 občin (73 % od 212 v Sloveniji) manj kot tisoč poslovnih subjektov.



Slika 4: Primerjava med številom poslovnih subjektov in delovnih mest na tisoč prebivalcev ter skupnim številom poslovnih subjektov (črtkano) v občinah z najmanj 1 % poslovnih subjektov glede na skupno število poslovnih subjektov v Sloveniji (AJPES, 2019; SURS, 2020; lasten izračun in prikaz).

Podatki tudi kažejo na močno korelacijo med številom delovnih mest in številom poslovnih subjektov tako v navedenih občinah (Pearsonov koeficient $R = 0,99$, kar kaže na zelo močno odvisnost med tema dvema spremenljivkama) kot na splošno v vseh občinah v Sloveniji ($R = 0,98$). Kljub temu pa ti podatki ne povedo veliko o velikosti podjetij, saj lahko manjše število večjih poslovnih subjektov zagotavlja več delovnih mest in nasprotno, večje število manjših poslovnih subjektov zagotavlja manjše število delovnih mest. Po podatkih SURS (2020b) za leto 2019 je v vseh slovenskih občinah nad 90 % mikro podjetij (0–9 zaposlenih), sledijo majhna (10–49 zaposlenih), srednja (50–249 zaposlenih) in velika podjetja (nad 250 zaposlenih). Slednjih je ponovno največ v MOL, 145 (0,33 %) od 44.249 poslovnih subjektov, medtem ko je delež velikih podjetij v državi le 0,18 %. Drugi večji zaposlovalci so še v občinah Velenje

z 0,42 %, Novo mesto z 0,31 %, Murska Sobota z 0,27 %, Celje z 0,26 %, Maribor z 0,25 % in Krško ter Slovenska Bistrica z 0,24 % velikih podjetij od vseh podjetij v občini. Ker rezultati potrjujejo, da število delovnih mest in število poslovnih subjektov v občinah nista za vse občine premosorazmerna, smo izračunali še število poslovnih subjektov na tisoč prebivalcev v slovenskih občinah (slika 4). Tudi ta analiza je pokazala, da so občine z najmanj 1 % od vseh poslovnih subjektov v državi tudi občine z največ velikimi podjetji.

3.3 Rezultati podrobnejše analize razporeditve poslovnih subjektov v osrednjeslovenski statistični regiji

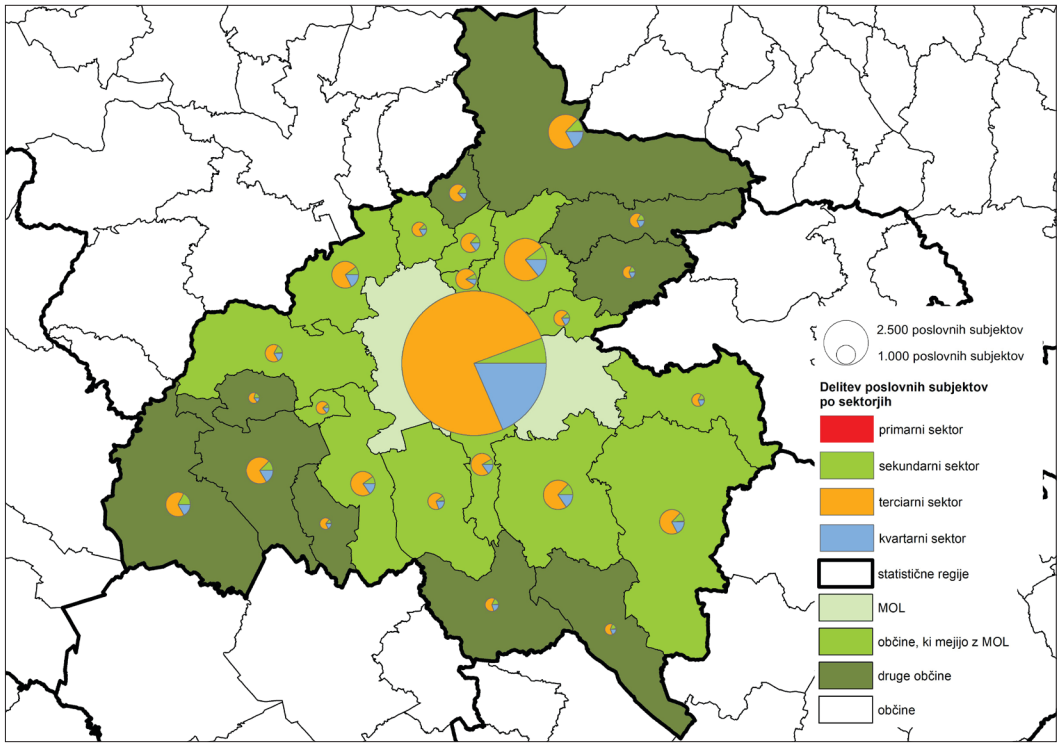
V Sloveniji med vsemi regijami najbolj izstopa osrednjeslovenska statistična regija. V njej je 85.359 oziroma 33,2 % vseh poslovnih subjektov v državi (AJPES, 2019), ki skupaj zagotavljajo 293.647 delovnih mest in zaposlujejo 35,8 % delovno aktivnega prebivalstva (SURS, 2020a). Največji delež predstavljajo poslovni subjekti terciarnega sektorja (74,2 %), sledijo poslovni subjekti kvartarnega (17,6 %) in sekundarnega (7,8 %) sektorja, v primarnem sektorju pa jih je zgolj 0,4 % (preglednica 2). Po dejavnosti tako močno prevladujeta terciarni in kvartarni sektor z deležem kar 91,8 % vseh poslovnih subjektov v osrednjeslovenski statistični regiji.

Preglednica 2: Število in delež poslovnih subjektov po sektorjih dejavnosti na območju osrednjeslovenske statistične regije in v primerjavi s celotno Slovenijo.

Sektor dejavnosti	Slovenija		Osrednjeslovenska statistična regija		
	št. poslovnih subjektov	delež (%)	št. poslovnih subjektov	delež (%)	delež dejavnosti v posameznem sektorju glede na celotno Slovenijo (%)
A – primarne	2732	1,1	363	0,4	13,2
B – sekundarne	26.611	10,4	6671	7,8	25,0
C – terciarne	180.465	70,2	63.374	74,2	35,1
D – kvartarne	47.224	18,4	14.951	17,6	31,6
Skupaj	257.032	100,0	85.359	100,0	33,2

Podatki kažejo močno koncentracijo poslovnih subjektov v osrednjeslovenski statistični regiji tudi po sektorjih dejavnosti. V primerjavi s podatki za celo Slovenijo (preglednica 2) osrednjeslovenska statistična regija v primarnem sektorju zaostaja, saj je tovrstnih dejavnosti v občini le 0,4 % (v Sloveniji 1,1 %). V sekundarnem sektorju je 25,0 % vseh poslovnih subjektov v Sloveniji. Deleža poslovnih subjektov v terciarnem (35,1 %) in kvartarnem (31,6 %) sektorju pa kažeta močno naravnanoost v storitvene dejavnosti, kot so IKT, promet in trgovina ter storitvene dejavnosti splošnega pomena (ESPON SeGI, 2013). Z dodatno analizo smo ugotavljali še podrobnejšo razporeditev poslovnih subjektov v regiji (slika 5) in preverili, ali je koncentracija poslovnih subjektov res največja v MOL.

Podrobnejša členitev prostorske razporeditve poslovnih subjektov na območju osrednjeslovenske statistične regije ponazarja občutno koncentracijo v MOL. Ta zgostitev se glede na lego občine v statistični regiji hitro zmanjšuje (preglednica 3) proti njenemu robu. Na območju MOL je prisotnih 65,8 % vseh poslovnih subjektov v regiji, v primestnih občinah (občine, ki neposredno mejijo na MOL) je ta delež že občutno nižji (21 %), v vseh ostalih občinah regije pa je zgolj 12,9 % poslovnih subjektov v regiji.



Slika 5: Razporeditev poslovnih subjektov v osrednjeslovenski statistični regiji v MOL, primestnih občinah (občine, ki neposredno mejijo na MOL) in vseh ostalih občinah v regiji.

Preglednica 3: Razporeditev poslovnih subjektov po občinah na območju osrednjeslovenske statistične regije.

Osrednjeslovenska statistična regija	Število poslovnih subjektov	Delež poslovnih subjektov (%)
MOL	55.920	65,5
Primestne občine	18.441	21,6
Ostale občine v regiji	10.998	12,9
Skupaj	85.359	100,0

Tudi podatki o razporeditvi poslovnih subjektov potrjujejo centralizacijo osrednjega dela Slovenije. Tako smo pričr izoblikovanju poslovne in upravne centralizacije v MOL (21,8 % vseh poslovnih subjektov v Sloveniji), ki ji z velikim zaostankom sledi Mestna občina Maribor (6,0 %). Vse ostale občine, ki so sicer razmeroma velika zaposlitvena središča (občine) v svojih statističnih regijah, pa zaostajajo še bolj. Ta proces razumljivo spremljajo tudi dnevne migracije z vsemi vplivi na okolje, saj največja zaposlitvena središča (občine) ponujajo več delovnih mest od števila delovno aktivnega prebivalstva v občini (prim. Bole, 2008, 56–57).

4 SKLEP

Študij literature (Bole, 2011; Bole in Gabrovec, 2012) ter analiza razmestitve delovnih mest in poslovnih subjektov v Sloveniji sta pokazala, da se s težavo centralizacije srečujemo že dlje. V raziskavi smo za obdobje 2007–2019 ugotovili trend naraščanja delovnih mest še posebej v MOL (za 2,13 odstotne

točke), nekoliko manj pa tudi v Mestni občini Novo mesto (za 0,23 odstotne točke) in Mestni občini Koper (za 0,07 odstotne točke) in nasprotno upadanje koncentracije delovnih mest v ostalih mestnih občinah ter državnih in regionalnih središčih.

Tudi na področju razporeditve poslovnih subjektov smo za leto 2019 največjo koncentracijo evidentirali na območjih MOL in Mestne občine Maribor, sledijo jima mestne občine Koper, Kranj in Celje. Med statističnimi regijami najbolj izstopa osrednjeslovenska, saj je v njej kar 33,2 % vseh poslovnih subjektov (preglednica 3), ki skupaj zaposlujejo več kot tretjino vsega delovno aktivnega prebivalstva v Sloveniji. Po dejavnostih prevladujeta terciarni in kvartarni sektor z deležem kar 91,8 % poslovnih subjektov v MOL in 88,6 % v Sloveniji. Hkrati je treba opozoriti na pomanjkljivosti dostopnih podatkov (AJPES in SURS), iz katerih ne moremo natančno razbrati, koliko oseb je v teh dejavnostih dejansko zaposlenih. Dodatno pa bo treba lokacijo poslovnih subjektov in delovnih mest povezati z lokacijo bivanja, dnevno delovno mobilnostjo ter selitvenimi gibanji prebivalstva. Tako bosta obravnavna problematika in njen vpliv na prostorski razvoj pojasnjena celovitejše.

Sklepamo lahko, da so v obdobju tranzicije prav MOL in primestne občine izkoristile svoje primerjalne prednosti (pred in med krizo ter po njej) na področju geostrateške in prometne lege, prisotnosti večine državnih institucij, načrtnega vlaganja sredstev v razvoj poslovnih con in stanovanjsko gradnjo ipd., kar v splošnem dviguje interes za poslovanje, izobraževanje in bivanje v tem okolju. Stanje v prostoru (Ocena stanja, 2001; Poročilo, 2016) vsekakor kaže na koncentracijo delovnih mest in poslovnih subjektov le v nekaterih urbanih središčih ter na odklon od strateških usmeritev policentričnega in uravnoveženega prostorskega razvoja, ki teži h krepitvi vseh središč nacionalnega in regionalnega pomena (SPRS, 2004). Tovrstno stanje je lahko tudi posledica izvajanja veljavne prostorske zakonodaje (ZPNačrt, 2007 in ZUreP-2, 2017) in premajhnega nadzora nad posameznimi prostorskimi procesi. Ob slabem oziroma nezadostnem javnem potniškem prometu in usmerjenosti prebivalstva v zagotavljanje mobilnosti z osebnim avtomobilom se povečuje obremenitev prometnega sistema (negativni vplivi na okolje in zdravje), vključno s povezanim sistemom vozlišč in ulic v mestih. Reševanje tovrstne problematike je pogosto usmerjeno v reševanje prometne problematike s parcialnimi *ad hoc* projekti, ne pa s sistemskim pristopom usklajenega umeščanja dejavnosti v prostoru, ki bi omogočil uspešnejše, prostorsko primernejše in dolgoročno cenejše rešitve.

Naj navedemo le tri ključne predloge sistemskih ukrepov, ki lahko pomembno vplivajo na prihodnji prostorski razvoj. Tako je treba:

- izkoristiti obstoječa, komunalno že opremljena območja poslovnih dejavnosti (Kušar, 2012), sicer pa razvoj usmeriti v decentralizacijo delovnih mest (in poslovnih subjektov) iz mestnih središč na podeželska območja. Tako lahko rešimo težavo dostopnosti do storitev splošnega pomena in storitev dnevne oskrbe za potrebe starajočega se prebivalstva na podeželju (Černič Mali in Marot, 2019), ob hkratnem razbremenjevanju prometnega sistema na račun zmanjševanja dnevne delovne mobilnosti v večja urbana središča, še posebej Ljubljano;
- izkoristiti prednosti digitalizacije družbe, kar ob ustrezni organizaciji omogoča decentralizacijo delovnih mest tudi v javnem sektorju, in
- omogočiti organizacijo primernih delovnih mest v obliki dela na domu ali od doma (Čok in Furman Oman, 2019), saj prostorske možnosti to omogočajo že sedaj, kot se je pokazalo tudi v sedanjem

kriznem obdobju zaradi koronavirusa. Nastali položaj terja tudi razmislek o prostorskem razvoju na področjih, kot so dostopnost stanovanj, učinkovitost medlokalne konkurence in poseben položaj mest kot aglomeracijskih gospodarstev (Stern, 2021).

Za implementacijo predlaganih ukrepov ima Slovenija že sedaj na voljo ustrezne instrumente v obstoječih strateških razvojnih dokumentih (SPRS, 2004; SRS 2030, 2016 idr.) in prostorski zakonodaji (ZPNačrt, 2007 in ZUreP-2, 2017) oziroma z mehanizmi prostorskih planskih in izvedbenih aktov. Na podlagi navedenega lahko torej ugotovimo, da v Sloveniji, kljub načelom trajnostnega razvoja in sprejete usmeritve policentričnega prostorskega razvoja, še vedno opažamo očitno centralizacijo predvsem na območju MOL, kar izpostavlja dve temeljni vprašanji: ali smo sploh sposobni regulirati aktualne prostorsko-razvojne trende in ali si skladen prostorski razvoj sploh želimo?

Zahvala

Avtorji prispevka se zahvaljujejo Javni agenciji za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije za delno sofinanciranje študije iz državnega proračuna v okviru raziskovalnega programa Geoinformacijska infrastruktura in trajnostni prostorski razvoj Slovenije (P2-0227).

Viri in literatura

Glej stran 545.



Čok G., Drobne S., Mrak G., Foški M., Zavodnik Lamovšek A. (2021). Vpliv centralizacije delovnih mest in poslovnih subjektov na prostorski razvoj. The impact of the centralisation of workplaces and business entities on spatial development. *Geodetski vestnik*, 65 (4), 533-558.

DOI: <https://doi.org/10.15292/geodetski-vestnik.2021.04.533-558>

doc. dr. Gregor Čok, univ. dipl. arh.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
Jamova cesta 2, SI-1000 Ljubljana
e-naslov: gregor.cok@fgg.uni-lj.si

viš. pred. dr. Mojca Foški, univ. dipl. inž. geod.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
Jamova cesta 2, SI-1000 Ljubljana
e-naslov: mojca.foski@fgg.uni-lj.si

doc. dr. Samo Drobne, univ. dipl. inž. geod.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
Jamova cesta 2, SI-1000 Ljubljana
e-naslov: samo.drobne@fgg.uni-lj.si

doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek, univ. dipl. arh.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
Jamova cesta 2, SI-1000 Ljubljana
e-naslov: alma.zavodnik@fgg.uni-lj.si

asist. dr. Gašper Mrak, univ. dipl. arh.

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
Jamova cesta 2, SI-1000 Ljubljana
e-naslov: gasper.mrak@fgg.uni-lj.si