

Preobrazba prigradskog područja Ljubljane na primjeru općine Domžale

Stanko Pelc*

U radu je predstavljen proces preobrazbe i njeni rezultati u dijelu ljubljanske gradske regije koju pokriva općina Domžale. Analizirali smo sve bitne čimbenike koji utječu na socio-ekonomski i funkcionalni vidik preobrazbe naselja te na promjene njihove fizionomije. Naša zadaća imala je za cilj da utvrdi stupanj preobrazbe u različitim dijelovima općine i pojavne oblike same preobrazbe.

Cljučne riječi: Urbanizacija, dnevne migracije zaposlenih, gradska regija Ljubljane, općina Domžale.

The Transformation of a Suburban Area of Ljubljana in the Case of the Domžale Commune

This paper presents the transformation of the northeastern part of suburban area of Ljubljana (the Domžale commune). All the important factors of the socio-economic, functional and visual transformation of the suburban settlements were analysed. The main task was to establish the degree of transformation in different parts of the Domžale commune.

Key words: Urbanization, commuting, city region of Ljubljana, Domžale commune.

UVOD

Odnosi između gradova i njihove okolice danas su bitno drugačiji nego prije početka industrijske revolucije. Vrlo je teško, ako ne i nemoguće, točno odrediti dokle se proteže grad i gdje počinje njegova okolica. Razlike između gradova i unutrašnjosti smanjile su se u mnogim pogledima. Zbog toga se i teško definiraju izrazi kojima označavamo pojmove vezane uz nagli razvoj i rast gradova i njihov sve veći utjecaj na društvo. Industrijska revolucija je inicirala veliku socijalnu mobilnost u vertikalnom i horizontalnom smjeru. Industrijska se radna snaga regrutirala iz agrarnog stanovništva što je izazvalo masovna preseljavanja iz sela u gradove gdje se koncentrirala industrija. Prometna revolucija je zahvaljujući naglom razvoju prometnih sredstava omogućila odvajanje funkcije prebivanja od funkcije proizvodnje što je uvjetovalo snažnu dnevnu povezanost između gradova (središta zapo-

* Dr., znanstveni suradnik, Institut za geografiju Univerze v Ljubljani, 61000 Ljubljana, Trg francuske revolucije 7, Slovenija.

šljavanja) i njihove agrarne okolice koja je svoj poljoprivredni karakter gotovo sasvim izgubila. Tokovi dnevne migracije na rad i u školu svakodnevno povezuju grad s njegovom bližom pa čak i dosta udaljenom okolicom u, kako to obično imenujemo, gradsku regiju. Unutar regija je utjecaj grada na promjene u pokrajini najveći. Određenja gradskih regija mogu biti različita. Određivanje točne granice gradske regije je, isto kao i u slučaju određivanja granica samoga grada, vrlo teško. Osim toga, u mnogim se slučajevima prepliću utjecaji susjednih gradova. Svi procesi koji se odvijaju između grada i njegove okolice međusobno su toliko isprepleteni da je vrlo teško odvojiti posljedice jednih od drugih, pa nije ni čudno da je proces preobrazbe gradske okolice dobio različita imena. Možemo ga uključiti u šire poimanje urbanizacije,¹ možemo ga nazvati suburbanizacija ili periurbanizacija i sl. Naša namjera nije, međutim, bila da doprinosimo jasnijem određivanju i imenovanju samoga procesa već da utvrdimo kakvi su njegovi učinci u našim, u mnogim pogledima posebnim, prilikama. Stalo nam je, dakle, do sadržaja a ne do njegova imenovanja. Zbog toga govorimo o preobrazbi prigradskog područja. Pritom mislimo na promjene koje su doživjeli pokrajina u okolici grada i stanovništvo koje u njoj živi te na njihovu međusobnu povezanost. Ljubljansko prigradsko područje je, što se tiče istraživanja te vrste, bilo dosta zanemareno, pa smo zbog toga obradili jedan od njegovih najdinamičnijih dijelova koji obuhvaća općina Domžale.²

PREOBRAZBA PRIGRADSKIH PODRUČJA

O vremenskom razvoju događaja u gradovima i njihovoj okolici mnogo nam može reći sljedeća podjela procesa metropolitanizacije na 6 stupnjeva (Hall & Hay, 1980):

- centralizacija
- apsolutna centralizacija
- relativna centralizacija
- relativna decentralizacija
- apsolutna decentralizacija
- decentralizacija.

Nakon razdoblja pražnjenja agrarnih područja u široj okolici grada i gomilanja stanovništva u gradu, vremenski slijede razdoblja kada se taj tok iz sela u grad sve više smiruje da bi se u zadnjem stupnju sasvim okrenuo, pa se prazni grad i s njim povezana gradska regija. Raste broj stanovnika u međupodručjima koja, naravno, već dugo nisu agrarna, no još uvijek nemaju metropolitanske karakteristike i nisu tješnje povezane ni s jednim od metropolitanskih središta. Otkriće fenomena raseljavanja metropolitanskog stanovništva u međumetropolitanska područja je sedamdesetih godina (Champion, 1989) predstavljalo pravo iznenađenje budući da se očekivao dalji rast metropolitanskih područja. Kod nas u Sloveniji se o metropolitanizaciji u smislu kako se ona definira u Americi i Zapadnoj Europi teško može govoriti jer imamo samo dva grada s više od 100 000 stanovnika i osim tih niti jedan koji bi imao više od 50 000 stanovnika. Čak je i Maribor sa 105 000 stanovnika jedva nešto veći od nekih prigradskih stambenih na-

selja u okolici metropolitanskih središta. Veličini naših gradova odgovaraju i njihova utjecajna područja. Stvarno je to područje veliko jedino kod Ljubljane koja se po svojim dnevnim dodirima s okolicom može uspoređivati s nekim većim gradovima i metropolitanskim središtima (npr. susjednim Zagrebom). No usprkos tome procesi preobrazbe prigradskih područja ipak su slični procesima koje su opisali istraživači iz razvijenih urbaniziranih država (Zap. Europa, SAD). White (1984) je prigradska područja podijelio na 4 tipa:

- industrijska suburbana područja (predgrađa)
- nova radnička suburbana područja
- suburbana područja srednje klase
- naselja dnevnih migranata.

Industrijska predgrađa su nastala zbog potiskivanja industrije iz grada na njegova rubna područja. Uz industriju su nastajale i radničke stambene kolonije. Nova radnička suburbana područja nastajala su kasnije planskom gradnjom radničkih stambenih zajednica u prigradskom području. Obično su takve zajednice imale od 15 000 do 20 000 stanovnika, najveće čak i do 80 000. Suburbana područja srednje klase najprije su se razvila uz željezničke pruge koje su povezivale grad s njegovom okolicom. Tako su nastala naselja obiteljskih kuća i vila u području dnevne migracije u grad. Zbog dnevne migracije s gradom su se povezala i brojna agrarna naselja (sela) iz kojih putuju na rad doseljenici iz grada ili starosjeditelji koji su svoje seljačko zanimanje zamijenili zaposlenjem u gradu. U Sloveniji je potonji tip najizrazitiji i najrašireniji. Dnevna migracija je, dakle, čimbenik koji zapravo omogućava intenzivnu preobrazbu prigradske pokrajine. Tijesno je povezana s preslojavanjem seoskog stanovništva i u biti nadomješta stalna preseljavanja. S druge pak strane, dnevna migracija može biti i posljedica preseljavanja. U fazama decentralizacije dolazi do preseljavanja gradskog stanovništva u gradsku okolicu i do dnevne migracije tog stanovništva u grad. Friganović (1970) je podijelio dnevne migrante na tradicionalnu i mobilnu grupu. Prva je, prije svega zbog poljoprivrede, vezana za kraj prebivanja i čini je uglavnom starija, nekvalificirana radna snaga. Drugu grupu čini mlađe stanovništvo koje je manje vezano za dom i kojemu dalja dnevna putovanja na rad predstavljaju napor pa se žele preseliti bliže mjestu zapošljavanja. Zbog toga je za područja bliža gradu karakteristična stabilna dnevna migracija dok je kod udaljenijih krajeva veća labilnost. Promjenom socijalnog sastava udaljenijih migranata mijenja se, naravno, i takva raspodjela područja dnevne migracije. Zbog prednosti koje nudi život u negradskom okolišu, viši se slojevi stanovništva sele daleko u prigradsko područje. Svakodnevni dodir s prirodom i odsutnost gradske vreve je, prije svega za više slojeve stanovništva, značajnija vrijednost nego što je visok društveni standard i veća raznolikost ponude u gradu. Time se, naravno, mijenja i socijalna struktura stanovništva u prigradskom području.

Dnevna migracija znatno ovisi od prometne infrastrukture i prometne povezanosti grada s okolicom. Javni autobusni promet prije pospješuje proces urbanizacije u prigradskom području nego što ga prati (Sić, 1985).

Željeznicu smo već spomenuli u vezi s nastajanjem prigradskih područja srednje klase. Motorizacija je, međutim, odigrala glavnu ulogu u širo-

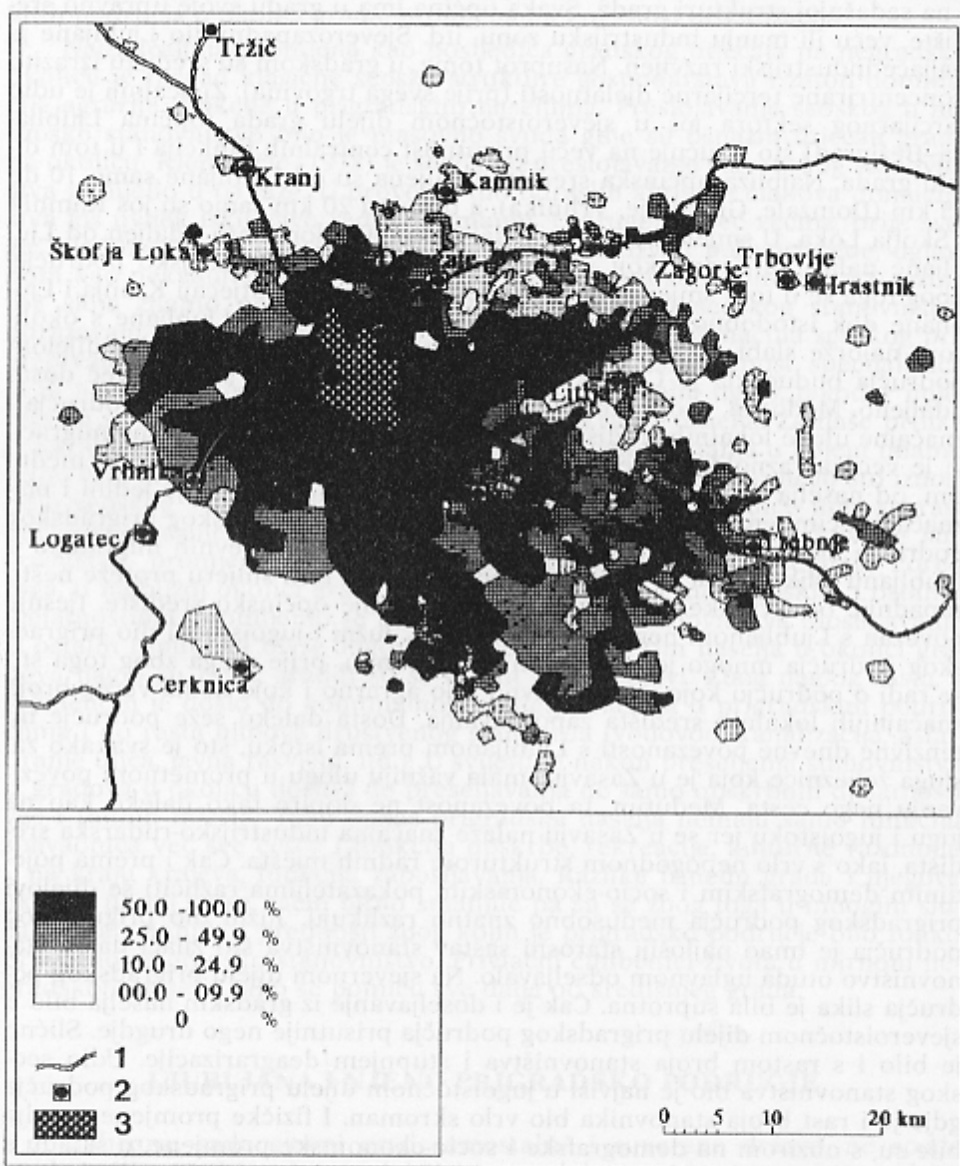
kom otvaranju prometno slabije dostupnih i rjeđe naseljenih, obično brdovitim područja u okolici grada, promjenama koje nosi urbanizacija.

Najznačajnija promjena kao posljedica gradskog utjecaja na negradsku okolicu je raspad klasične seoske strukture gospodarstava i zaton dominacije agrarne funkcije u prigradskim naseljima. Preslojavanje seoskog u ne-seosko stanovništvo bilo je masovno svuda gdje su osnažili utjecaji grada na okolicu. Klemenčić (1978) je socijalno preslojavanje slovenskog stanovništva podijelio u tri faze. U provoj je dio odraslih aktivnih članova domaćinstva još uvijek isključivo radio na imanju. U drugoj je već većina, prije svega mladih članova domaćinstva, bila zaposlena izvan poljoprivrede, uglavnom kao nekvalificirana radna snaga. U trećoj fazi se kvalifikacijska razina tog sloja znatno povećala. Posljedice preslojavanja seoskog stanovništva odražavaju se i u pokrajini. Ona se zbog promijenjenog načina seoskog privredivanja (mehaniziranje seoskih imanja, tržišna usmjerenost, specijalizacija ili napuštanje poljoprivredne proizvodnje i socijalni ugar), također mijenja. To se odnosi na obrađivane površine i na sama naselja. Za naše prilike je karakteristično da su spomenuti procesi doveli do stanja u kojem imamo puno veći dio domaćinstava koja imaju seosko gospodarstvo nego što iznosi udio seoskog stanovništva (32,3%:9,2% 1981. god.). Posljedice toga su rast obrazovne razine stanovništva i, zbog doseljavanja mlađega aktivnog stanovništva, promjena starosne strukture u prigradskim naseljima. Pored toga, u najbližoj okolici grada blizu radnih mjesta u industrijskim i ostalim djelatnostima, promijenio se i narodnosni sastav stanovništva (doseljavanje iz ostalih republika bivše Jugoslavije). U skladu s tim naselja u okolici gradova naglo su rasla; gradili su se brojni novi stanovi. Zbog naglog rasta, s vremenom je došlo do komunalnog uređenja naselja u prigradskim područjima i do rasta njihova društvenog standarda (vodovod, kanalizacija, asfaltiranje ulica, javna rasvjeta, itd.). U svijetu je nakon preseljenja stanovništva iz gradova u okolicu došlo i do preseljavanja ne samo opskrbnih djelatnosti već i radnih mjesta. Tako danas prigradska naselja nemaju samo funkciju spavaonica već sve češće i funkciju opskrbe, rekreacije, kulturne rasonode i, na kraju krajeva, funkciju zapošljavanja. Razlike između grada i njegove okolice na taj su se način bitno smanjile pa su se zbog toga u mnogim slučajevima smanjile i prednosti zbog kojih je prigradsko područje bilo toliko privlačno za gradsko stanovništvo. Privlačni čimbenici života u mirnom negradskom naselju tako se pomiču sve dalje od središnjeg grada.

LJUBLJANA I NJENO PRIGRADSKO PODRUČJE

Ljubljana, sada glavni grad samostalne i suverene države, ne spada među velike gradove. Jer, u njoj živi samo dobra osmina stanovništva države s nešto manje od dva milijuna stanovnika. Njeno gravitacijsko područje, međutim, obuhvaća gotovo dvije trećine Slovenije. Ljubljana je grad s tipičnim zvjezdastim tlocrtom. Položaj Ljubljane između Grajskog hriba i Rožnika je utjecao da je u svom širenju pratila prometnice koje su se tu križale. Ljubljana nikada nije bila izraziti industrijski grad već je značajnija bila njena upravna funkcija. Poslijeratna nagla industrijalizacija stvorila je i u Ljubljani nekoliko industrijskih zona što je dodatno osnažilo njenu funkciju za-

pošljavanja. Grad je bio tri desetljeća podijeljen na 5 općina što se odražava i na sadašnjoj strukturi grada. Svaka općina ima u gradu svoje upravno središte, veću ili manju industrijsku zonu, itd. Sjeverozapadni dio Ljubljane je najjače industrijski razvijen. Nasuprot tome, u gradskom su središtu izrazito koncentrirane tercijarne djelatnosti (prije svega trgovina). Značajniji je udio tercijarnog sektora još u sjeveroistočnom dijelu grada (općina Ljubljana-Bežigrad) što upućuje na veću prisutnost centralnih funkcija i u tom dijelu grada. Najbliža općinska središta udaljena su od Ljubljane samo 10 do 15 km (Domžale, Grosuplje, Vrhnika), a bliže od 20 km samo su još Kamnik i Skofja Loka. U smjeru sjeverozapada, samo 30 kilometara udaljen od Ljubljane nalazi se Kranj³ koji već ima svoje vlastito gravitacijsko područje. Zbog toga se u tom smjeru vrlo brzo počinju preplitati utjecaji Kranja i Ljubljane dok istodobno u tom smjeru dnevna povezanost Ljubljane s okolicom najbrže slabi. Nešto tješnja je povezanost sa sjeveroistočnim dijelom područja budući da je Celje kao najbliže središte višeg stupnja već dosta udaljeno. Međutim, zbog industrijalizacije domžalsko-kamničkog područja i značajne uloge lokalnih središta zapošljavanja, usmjerenost dnevne migracije je veoma raznolika. Intenzitet dnevne povezanosti s Ljubljanom, međutim, od naselja do naselja vrlo varira, pri čemu udaljenost nije jedini i najznačajniji čimbenik koji na nju utječe. Zapadni dio ljubljanskog prigradskog područja nešto je rjeđe naseljen. To se vidi iz udjela dnevnih migranata u Ljubljanu (slika 1), pa se intenzivna povezanost u tom smjeru proteže nešto zapadnije od Vrhnike. Logatec je, kao udaljenije općinsko središte, tješnje povezan s Ljubljanom nego njegova okolica. Južni i jugoistočni dio prigradskog područja mnogo je jače vezan za Ljubljanu, prije svega zbog toga što se radi o područja koje je donedavno bilo agrarno i koje nema većeg broja značajnijih lokalnih središta zapošljavanja. Dosta daleko seže područje intenzivne dnevne povezanosti s Ljubljanom prema istoku, što je svakako zasluga željeznice koja je u Zasavju imala važniju ulogu u prometnom povezivanju nego cesta. Međutim, ta povezanost ne dopire tako daleko kao na jugu i jugoistoku jer se u Zasavju nalaze značajna industrijsko-rudarska središta, iako s vrlo nepogodnom strukturom radnih mjesta. Čak i prema pojedinim demografskim i socio-ekonomskim pokazateljima različiti se dijelovi prigradskog područja međusobno znatno razlikuju. Južni dio prigradskog područja je imao najlošiji starosni sastav stanovništva što znači da se stanovništvo otuda uglavnom odseljavalo. Na sjevernom dijelu prigradskog područja slika je bila suprotna. Čak je i doseljavanje iz gradskih naselja bilo u sjeveroistočnom dijelu prigradskog područja prisutnije nego drugdje. Slično je bilo i s rastom broja stanovništva i stupnjem deagrarijacije. Udio seoskog stanovništva bio je najviši u jugoistočnom dijelu prigradskog područja gdje je i rast broja stanovnika bio vrlo skroman. I fizičke promjene naselja bile su, s obzirom na demografske i socio-ekonomske promjene, u skladu s očekivanjima. Najbrži fizički rast naselja bio je u sjeveroistočnom i sjeverozapadnom dijelu prigradskog područja. Posebno u razdoblju od 1975. do 1981. godine naglo se povećavao broj novih stanova u zapadnom dijelu prigradskog područja u smjeru Vrhnike i Logatca. U okviru ljubljanskoga prigradskog područja, dakle, općina Domžale reprezentativna je za njegov razvijeni sjeverni dio s visokim stupnjem deagrarijacije i industrijalizacije. Tu je preobrazba prigradskog područja najbolje napredovala iako i tu postoje značajne lokalne razlike, što je pokazala detaljnija analiza. Zbog drugačije-



Sl. 1. Udio dnevnih migranata u Ljubljani od svih dnevnih migranata u naselju. Legenda: 1. Značajnija magistralna cesta; 2. Općinsko središte; 3. Gradsko područje Ljubljane. Izvor: Zavod RS za statistiku (popis stanovništva, domaćinstava i stanova 1981. godine).

Fig. 1 Daily commuters into Ljubljana compared to all daily commuters in the settlement. Key: 1. Important main road; 2. Commune centre; 3. Municipal area of Ljubljana. Source: R. S Institute for Statistics, (Population Census, Households and Flats, 1981)

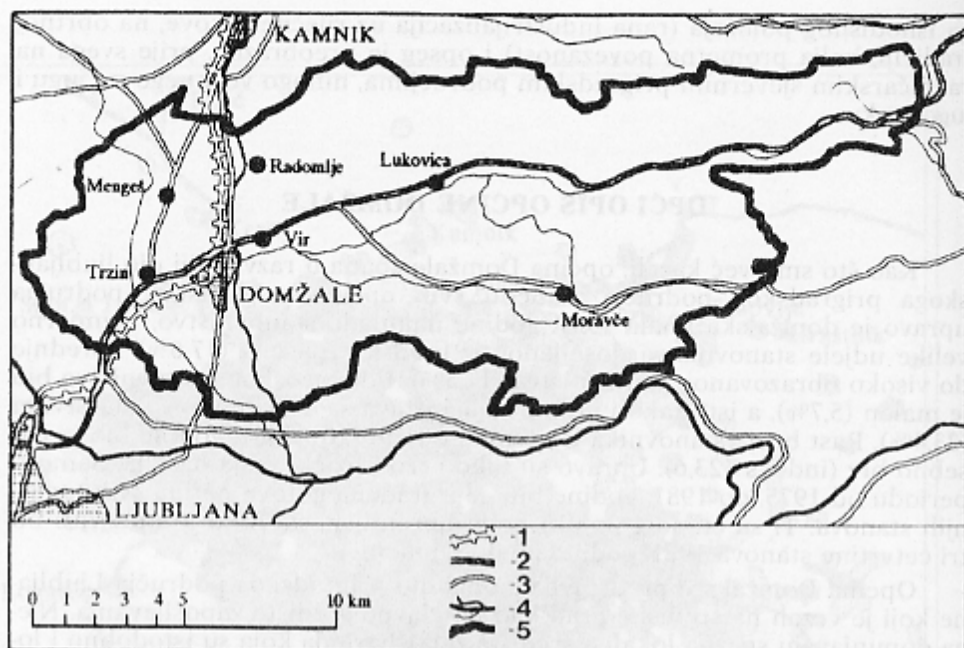
ga ishodišnog položaja (rana industrijalizacija uz riječne tokove, na obrtnoj tradiciji, bolja prometna povezanost) i opseg je preobrazbe, prije svega na ravničarskim sjevernim prigradskim područjima, mnogo veći nego na jugu i jugoistoku.

OPĆI OPIS OPĆINE DOMŽALE

Kao što smo već kazali, općina Domžale spada u razvijeniji dio ljubljanskoga prigradskog područja. Između svih općina prigradskog područja upravo je domžalska imala 1981. godine najmlađe stanovništvo, razmjerno velike udjele stanovništva doseljenog iz gradskih naselja (17,6%) i srednje do visoko obrazovanog stanovništva (17,5%). Udio seoskog stanovništva bio je malen (5,7%), a isto tako i udio domaćinstava sa seoskim gospodarstvom (23,4%). Rast broja stanovnika u periodu od 1971. do 1981. godine bio je posebno brz (indeks 123,6). Upravo su tako brzo i fizički rasla naselja. Samo u periodu od 1975. do 1981. godine bila je izgrađena gotovo petina svih tadašnjih stanova. Ti su stanovi imali i bolju opremljenost. Tako je npr. više od tri četvrtine stanova 1981. godine imalo kupaonicu.

Općina Domžale je predstavljala onaj dio prigradskog područja Ljubljane koji je vezan na središnji grad kao na glavno središte zapošljavanja. Nje ga dopunjavaju snažna lokalna središta zapošljavanja koja su istodobno i lokalni izvori poticaja za preobrazbu područja. U tom je pogledu to poseban dio prigradskog područja. Što se tiče položaja, veličine i prirodnogeografskih podataka o općini, radi se o srednje velikoj slovenskoj općini (23 391 ha i 44 404 stanovnika 1991. godine) koja svojom uzdužnom osi leži uz glavnu slovensku prometnicu⁴ Kopar-Ljubljana-Maribor (nekadašnja cesta Beč-Trst) (slika 2). Općina na zapadu graniči s ljubljanskim predgrađem i prigradskim naseljima priključenim Ljubljani. Na krajnjem sjeveroistoku s domžalskom općinskom granicom uglavnom završava i gravitacijsko područje Ljubljane. Zapadni dio općine je ravničarski i nastao je nasipanjem Kamniške Bistrice i njenih pritoka. Rijeka teče kroz općinu u smjeru sjever-jug. Sjeverni dio leži na opsežnom pleistocenskom nanosu koji se prema jugu neprimjetno spušta u poplavnu ravnicu. Uz pritoke koji teku s istoka izvršene su opsežne melioracije. Ti su pritoci stvorili brdovit svijet Moravške sinklinale i Trojanske antiklinale u čijoj je jezgri urezana dolina (Črni graben). Dolina je i koridor za glavnu cestovnu vezu središnje Slovenije sa sjeveroistočnom. Sinklinalni svijet Moravške doline na jugoistoku blaže je raščlanjen (brežuljci iz ilovače, pješčanog vapnenca, kremenovih konglomerata i pješčenjaka). Antiklinalnu dolinu Črnog grabena čine strme i, uglavnom, šumovite vapnenaste i dolomitske južne padine te terasasto oblikovane sjeverne padine iz glinenog škriljevca i pješčenjaka (uglavnom tamnije stijene po kojima je Črni graben i dobio ime).

U brdovitom istočnom dijelu nema prostranijih ravničarskih dijelova pogodnih za poljoprivredu. Za poljoprivredu je najpogodniji ravničarski svijet na zapadu gdje je i koncentrirana većina stanovništva i industrije. Glavna, prije svega industrijska središta zapošljavanja su pored Domžala još Vir, Mengeš, Jarše, Količevo, Radomlje i Preserje kod Radomlja. Izvan ravničarskog područja jedina značajnija lokalna središta zapošljavanja su Lukovica i



Sl. 2. Pregledna skica općine Domžale. Legenda: 1. Željeznička pruga; 2. Magistralna cesta; 3. Regionalna cesta; 4. Rijeke i potoci; 5. Granica općine.

Fig. 2 Drawing of the Domžale commune:

Key: 1. Railway line; 2. Main road; 3. Regional road; 4. Rivers and streams; 5. Commune borders.

Moravče. Najzastupljenija je tekstilna grana, no zastupljene su i ostale industrijske grane od farmaceutske preko kemijske do industrije papira i obuće. U općini veliko značenje ima obrt što je plod razumne politike općine prema toj djelatnosti.

PREOBRAZBA OPĆINE DOMŽALE

Za prikaz stanja preobrazbe i procesa koji su do nje doveli koristili smo dostupne reprezentativne pokazatelje. Najnoviji popis stanovništva pružio nam je samo prve rezultate koji još ne obuhvaćaju sve značajne i zanimljive podatke o strukturi stanovništva, domaćinstava i stanova. Zbog toga su ti podaci stari više od desetljeća. Za novije promjene u slici pokrajine i slici naselja obavili smo fotointerpretaciju aerofotosnimaka određenih sondiranih područja i terenski očevid nekih sondiranih područja.

Statistička obrada i pregled statističkih podataka i rezultata fotointerpretacije dali su slijedeću sliku o preobrazbi općine. Stupanj preobrazbe općine kao cjeline veoma je velik, ali postoje i velike unutrašnje razlike. Pokazalo se, prije svega, da su između istočnog i zapadnog dijela općine

slične razlike kako u prirodnogeografskom pogledu tako i u stupnju preobrazbe. Jedino su oba lokalna središta brdovitog istočnog dijela općine sa svojom užom okolicom još uvijek dosta slična preobraženim naseljima na ravničarskom zapadnom dijelu. Udaljavanjem od tih dvaju središta u smjeru iz doline prema brdima, sve se više smanjuje i stupanj preobrazbe.

Pregled po pojedinim pokazateljima započet ćemo analizom rasporeda radnih mjesta i pregledom tokova dnevne migracije radne snage. Najviše ljudi iz općine bilo je zaposleno u Ljubljani (5 032 odnosno 29,5% svih zaposlenih). Nakon toga slijedi najznačajnije središte zapošljavanja u općini (općinsko središte – Domžale) s nešto više od četvrtine svih zaposlenih (4 495 odnosno 25,4%). Nešto manje od desetine svih zaposlenih radilo je u trećem središtu zapošljavanja koje od Domžala odvaja samo Kamniška Bistrica (Vir – 1 630 zaposlenih odnosno 9,6%). U ostalim središtima zapošljavanja bilo je zaposleno manje ljudi. Uglavnom su ta središta zapošljavanja raspoređena po zapadnom ravničarskom dijelu općine između Domžala i središta susjedne općine Kamnik na sjeveru. Kamnik je pored Ljubljane jedino značajnije središte zapošljavanja izvan općinskih granica. U manjim središtima zapošljavanja prevladavaju uglavnom industrijska radna mjesta. Oba općinska središta imaju već znatno veći udio radnih mjesta u tercijarnom sektoru što posebno vrijedi za Ljubljanu koja ima izrazito raznoliku strukturu radnih mjesta. Zahvaljujući takvom rasporedu radnih mjesta, tokovi dnevnih migranata bili su vrlo prepleteni a udio dnevnih migranata među svim zaposlenima veoma visok. Gotovo iz polovice svih naselja svi su zaposleni dnevno putovali na rad u drugo naselje. Većina takvih naselja nalazila se u brdovitom istočnom dijelu općine. Nešto manje od desetine naselja bilo je takvih da udio dnevnih migranata nije dostizao tri četvrtine svih zaposlenih. Među njima su u prvom redu spadala značajnija ravničarska središta zapošljavanja. U njima je bio visok udio dnevnih migranata zato što su ta ravničarska središta uz ceste koje ih povezuju fizički već sasvim srasla i tvore zajedno s naseljima kamničke općine aglomeraciju uz ceste na kamničko-bistričkoj ravni sa 40 000 do 50 000 stanovnika. Toliko stanovnika nema niti jedan slovenski grad osim Ljubljane i Maribora. Zbog toga dnevna migracija između ravničarskih naselja ima do određene mjere sličan karakter kao dnevna migracija između različitih dijelova grada. Prava dnevna migracija usmjerena je iz istočnih naselja koja se nalaze u dolini, na brežuljcima i u brdima u ravničarska središta zapošljavanja i u Ljubljanu. Pritom je zanimljivo da Ljubljana nije najznačajnije središte zapošljavanja samo za dijelove općine koji su joj najbliži već i za najudaljenije. Na osnovi takvog rasporeda zaključili smo da se na veće udaljenosti voze na rad dnevni migranti s višom stručnom spremom. Za njih je Ljubljana sa zanimljivijom ponudom radnih mjesta privlačnija od ostalih, bližih središta zapošljavanja. Navedena struktura dnevnih migranata u prvom je redu posljedica preslojavanja domaćeg stanovništva a u manjoj mjeri doseljavanja iz gradskih područja. Prilikom promatranja putovanja na rad moramo biti svjesni da je upravo motorizacija najšire otvorila vrata preobrazbi brdovitih područja općine. O tome svjedoči natprosječno velik udio dnevnih migranata koji putuju na rad osobnim automobilom upravo iz onih brdskih naselja koja su najudaljenija od dolina gdje su uvedene autobusne linije. Naselja u dolini uz ceste po kojima vozi od 50 do 200 autobusa dnevno su pak bila izrazito vezana za

autobusni prijevoz. Naselja ravničarske aglomeracije uz cestu imala su natprosječan udio pješaka i biciklista među dnevnim migrantima upravo zbog međusobne blizine. Čak i u usporedbi s cjelokupnom Slovenijom udio pješaka i biciklista u općini je natprosječan (20,9% za općinu i 13,9% za Sloveniju 1981. godine). Općina je, također, imala natprosječan udio dnevnih migranata koji su na rad putovali osobnim automobilom (32,7 odnosno 26,5%). I to se do određene mjere može objasniti činjenicom da se radi o putovanjima na kraće udaljenosti među ravničarskim naseljima. Manji udio korisnika autobusa može se pripisati činjenici da autobusni prijevoz koriste uglavnom stanovnici naselja u dolini koja leže uz cestu i koja su uglavnom mala.

Dnevna migracija odnosno mogućnost zapošljavanja izvan poljoprivrede uzrokovala je preslojavanje stanovništva iz seoskog u neseosko čak i u naseljima znatno udaljenim od gradova – središta zapošljavanja. Budući da udaljenost središta zapošljavanja čak niti do najslabije dostupnih naselja nije pretjerano velika, proces preslojavanja bio je vrlo intenzivan i zahvatio je praktično sva naselja. Više od trećine seoskog stanovništva godine 1981. nalazilo se samo u 16,3% naselja. Čak u petini naselja bio je udio seoskog stanovništva manji od 6%. Naravno, radi se o najvećim ravničarskim naseljima tako da je i prosječni udio za općinu samo 5,7%. Najveći udio seoskog stanovništva,⁵ a time i najmanji udio stanovnika zaposlenih izvan poljoprivrede, imala su najnedostupnija brdska naselja. Pa ipak, udio seoskog stanovništva nikako ne odražava stvarnu povezanost stanovništva sa seoskim privredivanjem. U procesu preslojavanja i raspadom klasične agrarne strukture oblikovao se dosta značajan sloj stanovništva koji je sačuvao vezu s poljoprivredom, iako je zaposlen i izvan nje. Zbog toga je udio domaćinstava koja imaju seosko imanje bitno veći od udjela seoskog stanovništva. Čak u 30,6% naselja bio je udio domaćinstava sa seoskim gospodarstvima veći od četiri petine, i samo u 30,7% naselja taj je udio bio manji od polovice. To je bilo naročito izraženo u slabije dostupnim brdskim naseljima u kojima gotovo potpuno dominiraju seoske kuće dok su kuće neseoskog stanovništva bez seoskog gospodarstva bile vrlo rijetke. Zbog toga su ta naselja imala i drugačiji vanjski izgled. Priljev sredstava iz neseoskih djelatnosti ostavio je trag, pa su i ta mala brdska seoska imanja osuvremenjena. I najnedostupnija naselja doživjela su znatnu fizičku preobrazbu, iako je struktura njihova stanovništva bitno drugačija od stanovništva naselja u dolini koja su doživjela najveću preobrazbu. Zbog toga se izvana teško opaža da je odljev stanovništva a time i depopulacija već prisutna u mnogima od tih naselja. Stanovništvo se u razdoblju između zadnja dva popisa u brojnim brdskim naseljima smanjilo i do petine. Zbog toga su ta naselja imala vrlo slabu starosnu strukturu. Indeks starosti je u gotovo dvije trećine brdskih naselja veći od 0,40. U cijeloj općini je udio svih takvih naselja nešto veći od dvije petine.

Indeks starosti veći od 1,00 imala su gotovo isključivo najslabije dostupna brdska naselja. Ravničarska naselja brzo su rasla zbog migracijskog vala, ne samo iz brdskog zaleđa već i iz ostalih dijelova Slovenije i ostalih republika, pa su u skladu s tim imala i bolju starosnu strukturu s bitno većim dijelom mlađeg stanovništva. Za imigracijsko ravničarsko područje karakteristično je i to da se je tamo počelo doseljivati i gradsko stanovništvo

(iz Ljubljane). Tako su u okolici Domžala (gotovo u svim ravničarskim naseljima) naselja u koja se više od desetine stanovnika doselilo iz gradskih naselja. U istočnom dijelu općine samo su pojedina naselja u dolini imala taj udio veći od desetine.

Sličnu sliku nam daje i podatak o udjelu srednjeg do visoko obrazovnog stanovništva. Mlađe i mobilnije stanovništvo ima obično i viši stupanj obrazovanja. Zato je i sasvim normalno da ta imigracijska područja imaju veću obrazovnu strukturu.

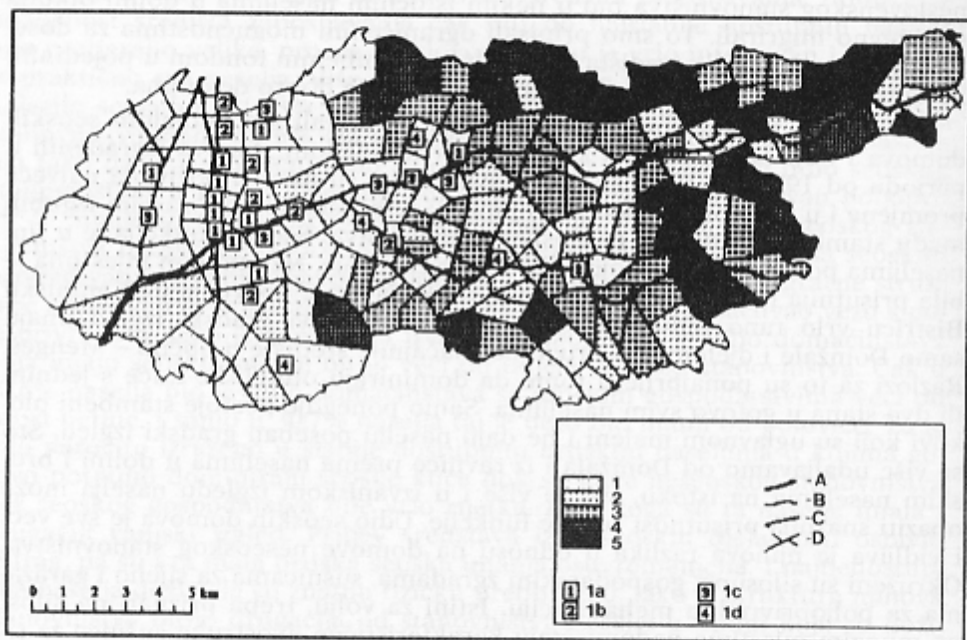
Naselja, privlačnija za doseljavanje stanovništva iz brdovitog zaleđa, bila su privlačna i za doseljavanje iz ostalih republika nekadašnje Jugoslavije. Udio neslovenskog stanovništva je tako bio čak u polovici ravničarskih naselja veći od općinskog prosjeka (6,0%). Iako je za te imigrante karakteristična težnja da se nasele što bliže radnim mjestima, ipak je nešto veći udjel neslovenskog stanovništva bio u nekim istočnim naseljima u dolini otkuda su dnevno migrirali. To smo pripisali ograničenim mogućnostima za doseljavanje u ravničarska središta i slobodnim stambenim fondom u pojedinim naseljima odakle su radna mjesta još uvijek dosta dobro dostupna.

Promjene u vanjskom izgledu naselja utvrđivali smo udjelom seoskih domova i udjelom stanova s kupaonicom te udjelom stanova izgrađenih u periodu od 1975. do 1981. godine. Ravničarska su naselja doživjela najveće promjene i u fizičkom pogledu. U njima su se seoski domovi sasvim izgubili među stambenim kućama neseoskog stanovništva. Seoska funkcija je u tim naseljima posve izgubila svoje nekadašnje značenje. Na mnogim mjestima je bila prisutnija i značajnija proizvodna funkcija jer je područje uz Kamnišku Bistricu vrlo rano industrijalizirano. Pa ipak, pravi gradski izgled imaju samo Domžale i djelomično drugo najznačajnije središte u općini – Mengeš. Razlozi za to su ponajprije u tome da dominiraju obiteljske kuće s jednim ili dva stana u gotovo svim naseljima. Samo ponegdje postoje stambeni blokovi koji su uglavnom maleni i ne daju naselju poseban gradski izgled. Što se više udaljavamo od Domžala i iz ravnice prema naseljima u dolini i brdskim naseljima na istoku, sve se više i u izvanjskom izgledu naselja može opaziti snažnija prisutnost seoske funkcije. Udio seoskih domova je sve veći i vidljiva je njihova razlika u odnosu na domove neseoskog stanovništva. Okruženi su silosima, gospodarskim zgradama, sušnicama za sijeno i garažama za poljoprivrednu mehanizaciju. Istini za volju, treba priznati da silosi na mnogim mjestima nadomještaju karakteristične dvostruke sušnice za sijeno. Obnovljene kuće (pa i novoizgrađene) i gospodarske zgrade, pored navedenog, govore nam o tome da se u fizičkom smislu preobražavaju i naselja gdje proces deagrarizacije još nije dostigao stupanj u kojem je dominacija neseoskih elemenata nad seoskim potpuna. Naravno, ni tih promjena ne bi bilo da se dio članova seoskih domaćinstava nije zaposlio u neseoskim djelatnostima. Zapostavljanje poljoprivrede u prošlosti onemogućavalo je da mala brdska seoska imanja⁶ napreduju i da se moderniziraju. Zbog toga je tek s mogućnošću dnevne migracije došlo do vidnijih promjena i u tom pogledu. Analizom iskorištavanja tla u sondiranim područjima nismo došli do spoznaja o opsežnijim procesima zapuštanja zemljišta. Prisutno je ozebljavanje (promjena njiva u travnjake) što upućuje na težnju za ekstenziviranjem gospodarenja. To je nužna posljedica zapošljavanja izvan poljoprivrede. Istodobno prisutna je i veća specijalizacija i tržišna usmjerenost. Socijal-

ni ugar nismo otkrili niti prilikom terenskog pregleda niti prilikom fotointerpretacije. Zbog sve težeg stanja u gospodarstvu, zadnjih se godina značajnije poljoprivrede čak i povećava pa nije bilo niti logično očekivati pojavu socijalnog ugara.

PODRUČJA OPĆINE S OBZIROM NA STUPANJ PREOBRAZBE

Naselja koja su prilikom obrade pojedinih pokazatelja predstavljala osnovnu jedinicu pokušali smo združiti u veća područja sa što srodnijim karakteristikama. Radi toga smo obavili cluster-analizu koja nam je pomogla prilikom razvrstavanja naselja u grupe po sličnosti. Grupa najpreobraženijih naselja obuhvaćala je gotovo sva naselja u ravnici (slika 3) i pojedina na-



Sl. 3. Razvrstavanje naselja općine Domžale u grupe s obzirom na sličnosti u 21 varijabli. Legenda: Grupe naselja prema stupnju preobrazbe: 1. Prva grupa naselja (1a, 1b, 1c, 1d – podgrupe prve grupe naselja); 2. Druga grupa naselja; 3. Treća grupa naselja; 4. Četvrta grupa naselja; 5. Peta i šesta grupa naselja; A. Magistralna cesta; B. Regionalna cesta; C. Željeznica; D. Razgraničavanje teritorija između naselja. Izvor: Zavod RS za statistiku (Popis stanovništva, domaćinstava i stanova 1971. i 1981. godine).

Fig. 3. Division of the Domžale commune settlements into groups with regard to similarities into 21 variables.

Key: Groups of settlements according to the degree of transformation: 1. First group of settlements (1a, 1b, 1c, 1d – subgroups of the first group of settlements); 2. Second group of settlements; 3. Third group of settlements; 4. Fourth group of settlements; Fifth and sixth group of settlements; A. Main road; B. Regional road; C. Railway; D. Division of territories between settlements. Source: R S Institute for Statistics (Population Census, Households and Flats, 1971 and 1981).

selja u dolini (prije svega lokalna središta). Unutar te grupe moglo se razlučiti više podgrupa. Najveću preobrazbu doživjela je podgrupa naselja u okolini Domžala uz cestovnu i željezničku vezu s Kamnikom. Tu je još pripadao i Mengeš kao drugo najznačajnije općinsko središte te oba lokalna središta iz istočnog dijela općine (Lukovica i Moravče). Na sjeverozapadnom rubu ravnice bilo je područje koje je na osnovi izabranih statističkih pokazatelja pokazivalo nešto niži stupanj preobrazbe (druga podgrupa naselja). U istočnom brdskom dijelu općine manje preobražena naselja razvrstala su se u više sličnih grupa. Dostupnija naselja u dolini i naselja niže u brdima su, kako u Črnom grabenu tako i u Moravškoj dolini, uglavnom spadala među slabije preobražena naselja. Najmanji stupanj preobrazbe pokazivala je grupa naselja na sjeveroistočnom, najbrdovitijem dijelu općine. Nепreobraženost jugoistočnog ruba brda ipak je bila nešto manje izrazita. Sličnu sliku dobili smo i računanjem koeficijenta intenziteta prostornih promjena. Oba pristupa, međutim, nisu pokazala razlike ni u fizičkom stupnju preobrazbe pokrajine. U fizionomiji naselja i pripadajućih zemljišta bitne se razlike pokazuju prije svega između ravničarskih naselja, naselja na prijelazu ravnice u brda i naselja u dolini, na jednoj strani, te brdskih naselja. Kod prvih je stupanj urbaniziranosti najveći, kod naselja u dolini i naselja na rubu prisutni su više ili manje seoski elementi. Naselja u brdima pretežno su seoska budući da tamo snažno dominiraju seoski domovi. U tim naseljima dominira dakle seoska funkcija unatoč tome da je i u njima već ponegdje prisutno sasvim neseosko stanovništvo. Ponegdje na krajnjem zapadu i jugoistočnom rubu općine sve su češća prebivališta za odmor (Dobeno, Trojica – tipična naselja kuća za odmor).

ZAKLJUČAK

Rezultati ovog rada pokazali su, dakle, da gradski utjecaj Ljubljane dipire praktično u sve dijelove domžalske općine. Utjecaj se odražava u stupnju urbaniziranosti i dopunjuje se s utjecajima brojnih manjih industrijskih središta koja su imala vlastiti razvoj i koja nisu nastala kao posljedica seljenja proizvodne funkcije središnjeg grada u gradsko područje. Zajedničkim djelovanjem brojnih čimbenika oblikovala se snažna aglomeracija urbaniziranih naselja uz ceste na kamniškobistričkoj ravnici. Od ravnice stupanj urbaniziranosti polagano slabi prema istoku i sasvim se gubi tek u višim brdskim naseljima. Međutim, pod utjecajem urbanizacije i ta su naselja doživjela bitne promjene. Zbog velikog odseljavanja naselja su se smanjila. Relativno dobra dostupnost i dobri uvjeti za dnevnu migraciju tim su naseljima donijela dosta veliku obnovu na individualnoj razini, dok je to slabije izraženo u pogledu društvenog standarda (komunalno uređenje). Uza sve to, naselja su još uvijek zadržala svoju osnovnu seosku funkciju i tipičan, iako osuvremenjen seoski izgled. I na kraju, treba spomenuti i naselja koja su zbog posebnosti svojeg položaja (atraktivnosti) promijenjena u naselja kuća za odmor koje daju pokrajini sasvim poseban karakter.

POZIVNE BILJEŠKE

¹ Urbs - lat. grad. Pod pojmom urbano, geograf za svoje posebne namjene promatra poseban tip pokrajine koju je oblikovao čovjek (Smailes, 1953). Urbanizacija je koncentracija stanovništva u gradovima i porast udjela gradskog stanovništva zbog čega se gradovi i fizički šire. Izraz se odnosi kako na stanje tako i na proces (Stamp, 1968).

² U članku izlažemo rezultate doktorske disertacije s istim naslovom koja je uspješno obranjena 6. 12. 1991. na Geografskom odjelu PMF-a Sveučilišta u Zagrebu.

³ Kranj je prema Vrišerovoj (1988) klasifikaciji centralnih naselja provincijalno središte (centralno naselje V. stupnja).

⁴ Trenutno je zbog situacije u Hrvatskoj to ujedno i glavna cestovna prometna veza s Balkanom i Bliskim istokom.

⁵ Najveći udio seoskog stanovništva imala su naselja Veliki Jelnik i Javorje (65%), grupa triju naselja oko polovicu seoskog stanovništva i sljedeća grupa još samo oko dvije petine.

⁶ Za naše prilike to su inače velika poljoprivredna imanja, međutim, zbog nepovoljnih uvjeta za uspješno gospodarenje još su uvijek premala.

LITERATURA

- Champion, A. G. (1989): *The Counterurbanization Experience*; Counterurbanization, edited by A. G. Champion, Edward Arnold, London.
- Frganović, M. (1970): Gravitacijske zone dnevne migracije u radne centre Hrvatske; *Geografski glasnik*, 32, str. 89-99, Zagreb.
- Smailes, A. E. (1953): *The Geography of Towns*. Hutchinson, London.
- Stamp, D. (1968): *A Glossary of Geographical Terms*. Longmans, London.
- Hall, P., Hay, D. (1980): *Growth Centers in the European Urban System*, Heinemann Books.
- Klemenčić, V. (1978): Problemi polkmečke strukture v obmestjih Slovenije; tipkopis referata na jugoslovansko-poljskem seminarju v Varšavi. XLVIII, Ljubljana, str. 93-108.
- Sić, M. (1985): Mreže gradskog autobusnog prometa u SR Hrvatskoj i njihova uloga u razvoju prigradskih područja; *Radovi GO*, 20, str. 11-19, Zagreb.
- Vrišer, I. (1988): Centralna naselja v SR Sloveniji leta 1987; *Geografski zbornik XXVIII*, Ljubljana, str. 129-147.
- White, P. (1984): *The West European City: A Social Geography*; Longman, New York.

SUMMARY

The Transformation of a Suburban Area of Ljubljana in the Case of the Domžale Commune

by
Stanko Pelc

This work discusses the problem of transformation in city regions. First it gives some examples from Europe and a short description of the process in the Zagreb city region. The main part has to do with the Ljubljana city region and its transformation. Specially detailed is the description and the explanation of the process in the commune of Domžale which represents the northeastern part of the Ljubljana city region.

The Domžale commune (240 km², 44404 inhabitants in 1991) has two different parts. The Kamniška Bistrica plane is the western part. There are numerous relatively large villages. The eastern part has a hilly character. There are two main valleys. They have an important traffic role. Most of the villages in this part are small (less than 100 or even less than 30 inhabitants).

