

Tabela 58: Selitve prebivalcev z višjo in visoko izobrazbo v obdobju med popisoma 1991 in 2002 med regijami

	Prebivalci, ki so ostali v regiji	Odse-litve	Priselitve	Neto mi-gracije	Neto mi-gracije, v %
Pomurska	7.269	638	248	-390	-4,9
Podravska	2.6773	1.292	963	-329	-1,2
Koroška	5.316	628	217	-411	-6,9
Savinjska	18.811	1.520	802	-718	-3,5
Zasavska	3.241	405	127	-278	-7,6
Spodnjeposavska	4.257	579	281	-298	-6,2
Jugovzhodna Slovenija	9.476	1.039	620	-419	-4,0
Osrednjeslovenska	63.732	2.401	6.184	3.783	5,7
Gorenjska	18.268	1.323	1.340	17	0,1
Notranjsko-kraška	3.653	431	395	-36	-0,9
Goriška	10.555	1.195	439	-756	-6,4
Obalno-kraška	10.622	915	750	-165	-1,4

Vir: SURS; posebna obdelava 2008; preračuni UMAR.
Opomba: Upoštevaní so prebivalci, udeleženi pri obeh popisih in starejši od 15 let.

priseljavanja pa vpliva tudi prometna dostopnost (npr. za Zasavsko regijo), ki kratkoročno vpliva na večjo dnevno migracijo, dolgoročno pa na dokončno odselitev iz regije. Na izrazito koncentracijo gospodarskih aktivnosti¹⁰⁰ v Osrednjeslovenski regiji kažejo tudi drugi podatki. Okoli 45 % gospodarskih družb je imelo leta 2002 sedež v Osrednjeslovenski regiji in te so zaposlovale

Tabela 60: Selitve prebivalcev z največ končano osnovno šolo v obdobju med popisoma 1991 in 2002 med regijami

	Prebivalci, ki so ostali v regiji	Odse-litve	Priselitve	Neto mi-gracije	Neto mi-gracije, v %
Pomurska	35.051	330	492	162	0,5
Podravska	62.623	713	664	-49	-0,1
Koroška	15.833	223	173	-50	-0,3
Savinjska	55.176	803	774	-29	-0,1
Zasavska	10.074	274	302	28	0,3
Spodnjeposavska	16.084	277	641	364	2,2
Jugovzhodna Slovenija	32.460	419	810	391	1,2
Osrednjeslovenska	69.243	1.952	942	-1.010	-1,4
Gorenjska	35.917	586	567	-19	-0,1
Notranjsko-kraška	11.577	204	331	127	1,1
Goriška	28.129	256	294	38	0,1
Obalno-kraška	19.222	272	319	47	0,2

Vir: SURS; posebna obdelava 2008; preračuni UMAR.
Opomba: Upoštevaní so prebivalci, udeleženi pri obeh popisih in starejši od 15 let.

skoraj tretjino delavcev, ustvarile dobrih 42 % celotnih prihodkov gospodarskih družb Slovenije in dobrih 46 % čistega dobička poslovnega leta. Posledica koncentracije gospodarskih aktivnosti se kaže v nadpovprečni dodani vrednosti na zaposlenega v tej regiji, ki je leta 2002 presegala slovensko povprečje za slabo petino, medtem ko je dodana vrednost na prebivalca presegala slovensko povprečje za okoli 60 % in bila skoraj 4-krat večja kot

Tabela 59: Kam so se selili ljudje z višjo in visoko izobrazbo?

Regija	Prva najpogostejša destinacija selitve		Druga najpogostejša destinacija selitve	
	destinacija	v %	destinacija	v %
Pomurska	Osrednjeslovenska	4,4	Podravska	2,3
Podravska	Osrednjeslovenska	2,6	Savinjska	0,6
Koroška	Osrednjeslovenska	5,0	Podravska	2,1
Savinjska	Osrednjeslovenska	4,1	Podravska	1,3
Zasavska	Osrednjeslovenska	7,7	Savinjska	1,3
Spodnjeposavska	Osrednjeslovenska	6,3	Jugovzhodna Slovenija	1,8
Jugovzhodna Slovenija	Osrednjeslovenska	7,2	Gorenjska	0,6
Osrednjeslovenska	Gorenjska	1,4	Jugovzhodna Slovenija	0,5
Gorenjska	Osrednjeslovenska	5,2	Goriška	0,3
Notranjsko-kraška	Osrednjeslovenska	6,4	Obalno-kraška	1,8
Goriška	Osrednjeslovenska	6,5	Obalno-kraška	1,1
Obalno-kraška	Osrednjeslovenska	5,1	Goriška	0,8

Vir: SURS; posebna obdelava 2008; preračuni UMAR.
Opomba: Upoštevaní so prebivalci, udeleženi pri obeh popisih in starejši od 15 let.

¹⁰⁰ Na tako visoke vrednosti vpliva tudi statistično zbiranje podatkov o gospodarskih družbah, ki temelji na sedežnem načelu.

Tabela 61: Kam so se selili ljudje z največ končano osnovno šolo?

REGIJA	Najpogostejša destinacija	%	Druga najpogostejša destinacija	%
Pomurska	Podravska	0,6	Osrednjeslovenska	0,2
Podravska	Pomurska	0,4	Savinjska	0,3
Koroška	Savinjska	0,6	Podravska	0,4
Savinjska	Posavska	0,4	Podravska	0,4
Zasavska	Savinjska	1,0	Spodnjeposavska	0,6
Spodnjeposavska	Jugovzhodna Slovenija	0,7	Savinjska	0,5
Jugovzhodna Slovenija	Osrednjeslovenska	0,5	Spodnjeposavska	0,4
Osrednjeslovenska	Jugovzhodna Slovenija	0,7	Gorenjska	0,5
Gorenjska	Osrednjeslovenska	0,6	Goriška	0,2
Notranjsko-kraška	Osrednjeslovenska	0,8	Obalno-kraška	0,5
Goriška	Osrednjeslovenska	0,2	Obalno-kraška	0,2
Obalno-kraška	Notranjsko-kraška	0,4	Goriška	0,3

Vir: SURS; posebna obdelava 2008; preračuni UMAR.
Opomba: Upoštevani so prebivalci, udeleženi pri obeh popisih in starejši od 15 let.

v najslabši Pomurski regiji. Osnova za dohodnino na prebivalca, ki kaže na ekonomsko moč prebivalstva regije, je v bila za dobro petino višja kot v preostalih regijah. Tudi bruto plače na zaposlenega so bile najvišje v Osrednjeslovenski regiji in so presegale slovensko povprečje za dobrih 16 %.

V obdobju med popisoma prebivalstva je poleg koncentracije gospodarskih dejavnosti je k preseljevanju visoko izobraženega prebivalstva v Osrednjeslovensko regijo dodatno pripomogla tudi koncentracija visokošolskih zavodov in vpisnih mest za visokošolski študij v tej regiji. Zaradi tega je prihajalo do priselitev mladih med študijem v Osrednjeslovensko regijo, kar je še povečalo verjetnost, da so po končanem študiju v regiji poiskali zaposlitev in v njej tudi ostali. V zadnjih letih se mreža visokošolskih zavodov širi tudi zunaj Osrednjeslovenske regije, povečuje se število krajev z visokošolskim zavodom, z dislocirano enoto ali študijskim središčem, kar povečuje možnosti prebivalstva za visokošolski študij v domači regiji. Ob tem je treba opozoriti, da na odločitev posameznika za študij v domači regiji poleg fizične bližine vplivajo še nekateri drugi dejavniki (ponudba študijskih programov v domači in drugih regijah, kakovost študija ipd.). Za to, da bo posameznik po končanem študiju ostal v domači regiji, pa je treba ponudbo visokošolskega izobraževanja prilagajati obstoječim in prihodnjim potrebam gospodarstva regije.

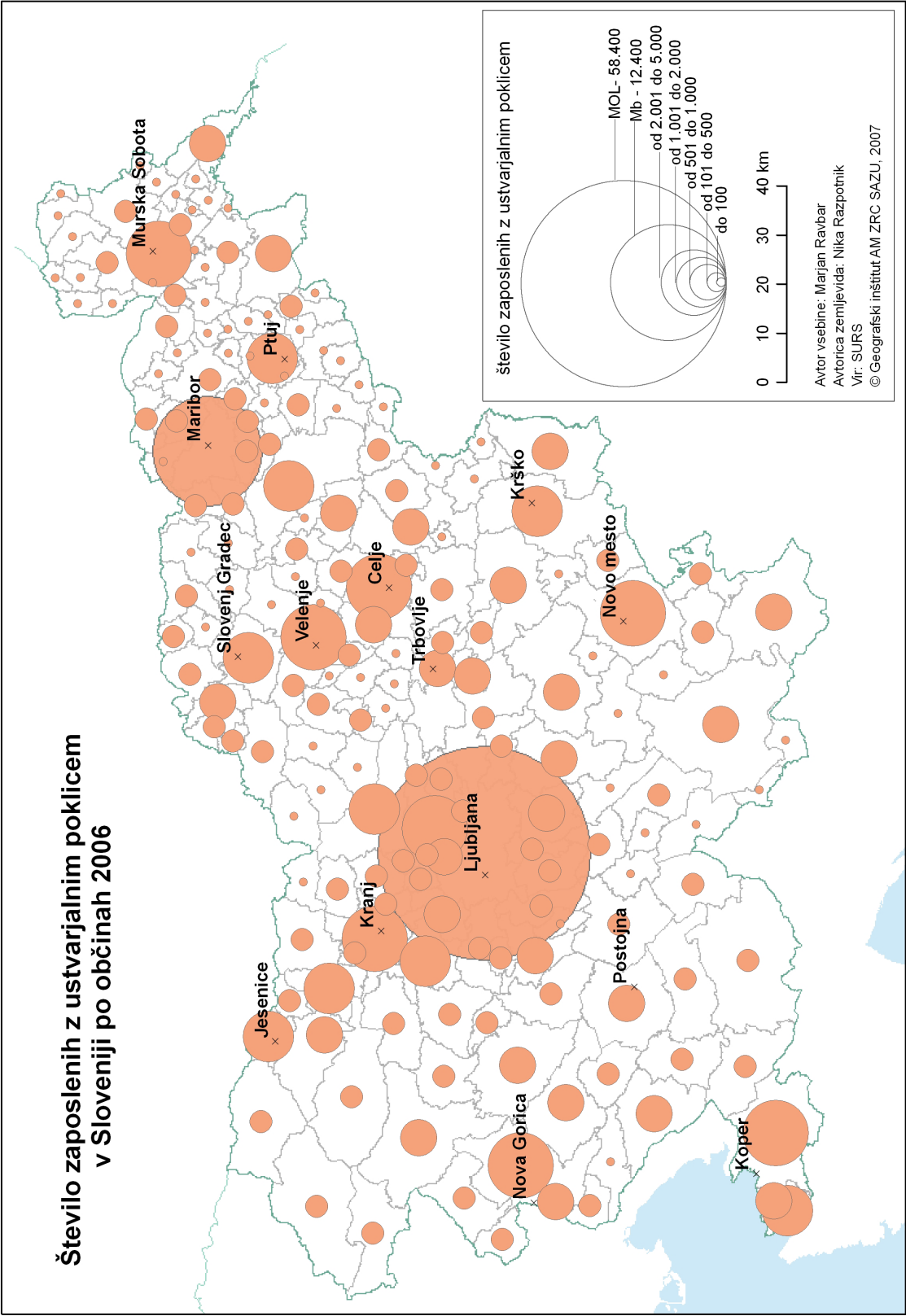
3.2.2 Ustvarjalnost in migracije

Ustvarjalnost: (lat. »creatio« = kreativnost, ustvarjalnost) predstavlja uspešno in inovativno reševanje različnih nalog v družbi in ni v izključni domeni znanstvenikov ali umetnikov. Ustvarjalne skupine je izjemno težko

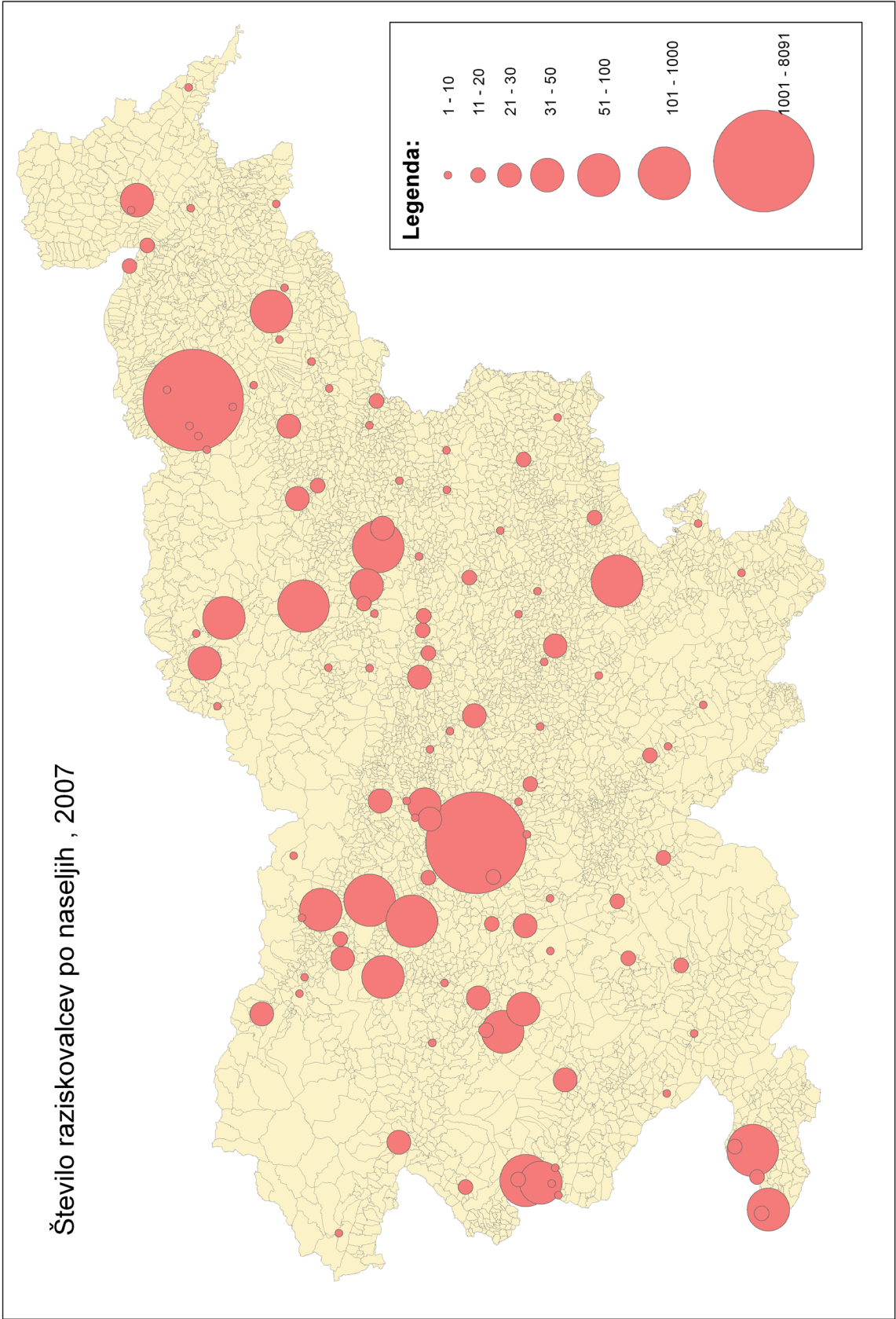
identificirati, kajti njihove dejavnosti se medsebojno zelo razlikujejo. Najtežje je iz njih izluščiti »vsebino« ustvarjalnosti. Načeloma gre za skupine, ki so sposobne določen problem prepoznati in na tej podlagi razvijati nove zamisli ali jih na svojstven način kombinirati tako, da ustvarjajo nove produkte. Gre za raznolike socialne skupine (»creative core«), ki imajo vpliv na številnih področjih družbenega življenja. Jedro tvorijo ljudje, ki ustvarjajo nova znanja. Florida (2004) je identificiral tri medsebojno povezane vrste ustvarjalnosti: (1) »technological creativity or innovation«. Sem sodijo zlasti inženirji tehničnih profilov, naravoslovci, zdravniki ter učitelji in raziskovalci s področja gospodarstva, medicine, tehniških, naravoslovnih, družboslovnih in humanističnih znanosti. Te visoko ustvarjalne socialne skupine poganjajo družbeno-ekonomski in tehnološki razvoj. (2) »economic creativity or entrepreneurship«. Gre npr. za menedžerje, visoke državne uradnike in strokovnjake, dejavne v raznovrstnih gospodarskih, izobraževalnih, medicinskih dejavnostih, ki podpirajo gospodarski razvoj ter na ta način posredno vzpostavljajo interakcije z drugimi znanji (tu so mišljene različne ekonomske, pravne vede, ipd.) in (3) »artistic or cultural creativity«. »Umetniki« pa sestavljajo tretjo podskupino ustvarjalnega razreda. Kulturni ustvarjalci in poustvarjalci kamor sodijo glasbeniki, publicisti, pisatelji, likovniki, ... sicer ne prijavljajo novih patentov, vendar so njihove dejavnosti eden izmed najpomembnejših kazalnikov za odprtost, prepoznavnost in raznolikost v pokrajinski podobi. Pomenijo tudi svojstveno privlačnost za prvi dve skupini ustvarjalnih poklicev.

Razporeditev ustvarjalnih poklicev po regijah izkazuje izrazito koncentracijo v Osrednjeslovenski regiji, kjer je skoraj polovica vseh delovnih mest v ustvarjalnih poklicih v Sloveniji (čeprav je v tej regiji »le« 32 % delovnih mest).

Zemljevid 4: Število zaposlenih z ustvarjalnim poklicem, Slovenija, po občinah, 2006



Zemljevid 5: Število raziskovalcev po naseljih, Slovenija, 2007

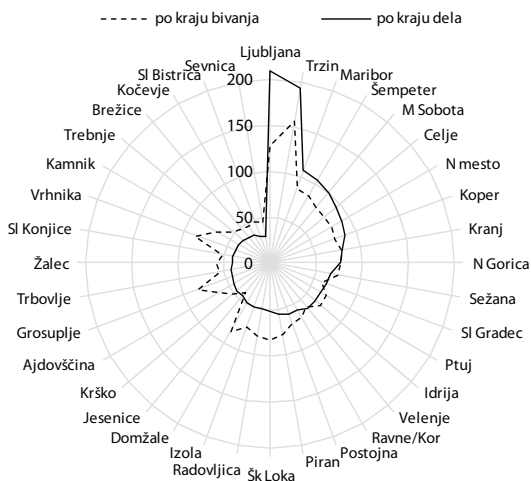


Zaradi te izjemne koncentracije je delež ustvarjalnih poklicev v primerjavi s številom prebivalstva v vseh drugih regijah pod državnim povprečjem. Skoraj trikrat manj (13 %) jih je v Podravju, nato pa sta po številu in deležih Savinjska in Gorenjska regija. Okrog 5 % ustvarjalnih poklicev je v obalno-kraški regiji ter na Dolenjskem in Goriškem. Povsod drugje se njihov delež giblje od 1–3%.

Primerjave deležev ustvarjalnih poklicev med krajem dela in krajem bivanja izkazujejo, da je v vseh regijah razen v Osrednjeslovenski (ki kaže na presežek v višini 13.685) manj delovnih mest z ustvarjalnimi poklici, kot nam kažejo statistični podatki o ustvarjalnih poklicih po kraju bivanja. To izpričuje na znatne medregionalne oblike dnevne delovne migracije, usmerjene proti Ljubljani, ki so višje kot jih zaznavamo pri ostalih poklicnih skupinah. Tako ima npr. Ljubljana »presežek« delovnih mest med ustvarjalnimi poklici za 21.825. Po drugi strani pa imajo občine v neposrednem zaledju kot npr. Grosuplje, Medvode, Kamnik, Vrhnika in Domžale »primanjkljaj«, ki je v vsaki izmed naštetih občin višji kakor dva tisoč tako opredeljenih ustvarjalnih poklicev. Empirični primeri nazorno kažejo na nadpovprečno stopnjo dnevne delovne migracije iz teh občin proti Ljubljani, ki presega preostale izobrazbene skupine med aktivnim prebivalstvom.

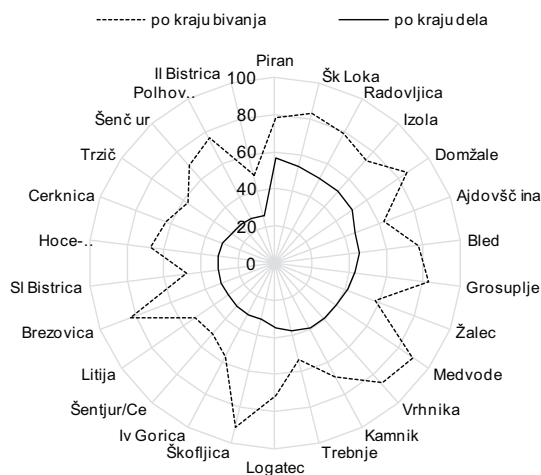
Proučevanja nadalje kažejo na povezanost med številčnostjo ustvarjalnih poklicev in kakovostjo bivalnega okolja. V slovenskih razmerah je zlasti utemeljena z neurejenostjo nepremičninskega trga delovne sile pri izbiri kraja bivanja. Hipotezo v našem primeru potrjujejo velike razlike med številom ustvarjalnih poklicev po kraju bivanja in dela v majhnih okoliških obmestnih občinah (brez znatnega števila delovnih mest) v nastajajočih mestnih regijah. Najobsežnejšo skupino občin okoli Ljubljane z dnevno migracijo oblikujejo: Grosuplje, Vrhnika, Polhov Gradec, Medvode, Brezovica, Škofljica,

Slika 50: Razmerja med številom ustvarjalnih poklicev po kraju bivanja in dela na 1000 prebivalcev v občinah z več kakor 5000 delovnimi mesti



Vir: SURS

Slika 51: Razmerja med številom ustvarjalnih poklicev po kraju bivanja in dela na 1000 prebivalcev v občinah z najvišjim deležem dnevni delovni migrantov



Vir: SURS.

Litija, Ivančna Gorica, Domžale, Kamnik, Logatec, Cerknica, Škofja Loka, pa tudi Šenčur, Radovljica, Trzin in Bled, okoli Celja: Zalec, Šentjur in Slovenske Konjice ter okoli Maribora: Slovenska Bistrica in Hoče-Slivnica, itd.

Temeljna hipoteza, ki se pojavlja v tem primeru je, da se ustvarjalna delovna sila v sodobnih socialno-ekonomskih pogojih ne seli zgolj z namenom, da dobi zaposlitev (*people follow jobs*), marveč tja, kjer so bivalni pogoji prijazni za ustvarjalnost (*jobs follow people*). Tako Florida (2004) v svoji teoriji pritrjuje zagovornikom nove razvojne teorije, ki opozarjajo na odločujočo vlogo zlasti tistih mest in urbanih aglomeracij, ki imajo pri konkurenčnosti nacionalnih gospodarstev odločujočo vlogo. Med njimi posebej poudarja medsebojno povezanost in stike med ljudmi, kjer je visoka toleranca (tudi do etnične raznolikosti). Le-ti vzgibi v zakulisju spodbujajo nove kombinacije ustvarjalnih znanj in s tem inovacij ter posledično ustanavljanje novih podjetij in novih ustvarjalnih delovnih mest.

3.3 Notranje migracije na občinski ravni – primer Mestne občine Ljubljana (MOL)

Vse bolj se krepijo lokalni medobčinski in celo medkrajevni migracijski tokovi, ki so zaradi svoje intenzivnosti in opredelitve že problematični. Ti tokovi se lahko tudi zelo hitro obrnejo in dobijo popolnoma drugo smer ter tudi vzroke glede na teorijo odbijanja in privlačanja (push in pull).

Ljubljana je bila klasično območje priseljevanja vse od druge svetovne vojne do začetka osemdesetih let, ko se je tudi končalo obdobje gradnje velikih sosesk,

zato smo za analizo izbrali mestno občino. Do danes se je bistveno povečala pričakovana življenjska doba prebivalstva in velik stanovanjski fond, ki ga je Ljubljana zgradila v šestdesetih in sedemdesetih letih, ne more preiti na novo generacijo, ker so stanovanja premajhna za dve gospodinjstvi, hkrati pa so »starši še premladi«, da bi se umaknili novi mladi družini. Ker so cene stanovanj izredno visoke, se iz Ljubljane izseljuje predvsem mlado izobraženo prebivalstvo. Pri tem gre za zelo močne migracijske tokove. Tako je na primer samo negativni selitveni prirast Ljubljane z Domžalami v obdobju 1995–2005 znašal več kot 2000 prebivalcev. V Tabeli 62 so prikazani saldi medobčinskih migracij 25 občin z Ljubljano, pri katerih je negativni saldo najvišji. Samo v sedmih letih (1999–2005) je znašal ta negativni saldo MO Ljubljana skoraj 12.000 prebivalcev, kar pomeni, da so ti migracijski tokovi desetkrat močnejši kakor na regionalni ravni. Dejansko pa jih na regionalni ravni niti ne moremo ugotavljati, saj od teh petindvajsetih občin le tri ne

ležijo v Osrednjeslovenski regiji. Če pa ne bi upoštevali reforme lokalne samouprave v letu 1995 in nadaljnega drobljenja občin, bi bil ta negativni selitveni prirast MO Ljubljana nižji za pet tisoč prebivalcev, kolikor se jih je preselilo v novonastale občine na območju nekdanjih petih ljubljanskih občin (kar 10 od obravnavanih 25 občin). Gre torej za zelo močne notranje migracije, ki pa so ozemeljsko dokaj omejene.

Samo MO Ljubljana je od svoje ustanovitve v letu 1995 zaradi odselitve v sosednje primestne občine izgubila več kot 20.000 prebivalcev. Zastoj v rasti največjih slovenskih mest kaže, da ne gre za izjemo. Ker pa so hkrati medregionalne migracije zelo šibke, to kaže na preseljevanje v najbližje primestne občine. Ta pojav je negativen z vidika izrabe prostora na ravni države, saj se prebivalstvo seli z območij visoke koncentracije na območje razpršene individualne gradnje. Na drugi strani pa tudi mesto izgublja svoje funkcije. Glede na geografski

Tabela 62: **Selitveni prirast (migracijski saldo) med Mestno občino Ljubljana in drugimi občinami v obdobjih 1995–1998 in 1999–2005**

Obdobje 1995–1998 (147 občin v Sloveniji)			Obdobje 1999–2005 (193 občin v Sloveniji)		
25 občin	Saldo	Letno	25 občin	Saldo	Letno
Domžale	–703	–176	Domžale	–1.299	–186
Škofljica	–561	–140	Grosuplje	–1.149	–164
Grosuplje	–530	–133	Škofljica	–1.146	–164
Vrhnika	–509	–127	Vrhnika	–860	–123
Brezovica	–440	–110	Brezovica	–723	–103
Ivančna Gorica	–412	–103	Medvode	–632	–90
Medvode	–408	–102	Ivančna Gorica	–622	–89
Logatec	–358	–90	Ig	–590	–84
Litija	–337	–84	Kamnik	–588	–84
Kamnik	–320	–80	Logatec	–484	–69
Ig	–241	–60	Dol pri Ljubljani	–455	–65
Škofja Loka	–234	–59	Litija	–432	–62
Dol pri Ljubljani	–186	–47	Dobrova - Polhov Gradec	–427	–61
Velike Lašče	–183	–46	Trzin	–398	–57
Kranj	–178	–45	Trebnje	–306	–44
Dobrova - Horjul - Polhov Gradec	–177	–44	Velike Lašče	–300	–43
Trebnje	–148	–37	Mengeš	–268	–38
Mengeš	–97	–24	Vodice	–216	–31
Postojna	–91	–23	Cerknica	–196	–28
Trbovlje	–89	–22	Dobropolje	–158	–23
Cerknica	–84	–21	Borovnica	–142	–20
Vodice	–83	–21	Lukovica	–142	–20
Ribnica	–74	–19	Piran	–128	–18
Moravče	–63	–16	Moravče	–124	–18
Lukovica	–59	–15	Komenda	–90	–13
SKUPAJ	–6.565	–66	SKUPAJ	–11.875	–68

Vir: SURS; preračuni Dolenc, Jakoš.

položaj največjih mest (Ljubljana, Maribor, Celje itd.) na ravninskih (kotlinskih) območjih selitev z območij visoke koncentracije pomeni tudi izgubo najboljših kmetijskih zemljišč. Obenem pa to povzroča tudi povečan obseg dnevne delovne migracije, kajti delovna mesta ostajajo v mestih.

V Sloveniji se je položaj pri notranjih migracijah bistveno spremenil. Ljudje se ne selijo več za delom v mesta, ampak ostajajo doma in se dnevno vozijo na delo. Stanovanje je danes kot motiv za preselitev praktično nadomestilo delovno mesto. Medtem ko lahko za prejšnja obdobja rečemo, da se je prebivalstvo selilo za delovnimi mesti, se danes seli za stanovanjem. Prebivalstvo se zato danes seli iz večjih mest in se srečujemo s prav obratno smerjo selitev. To predvsem povečuje obseg dnevne delovne migracije, hkrati pa povečuje prostorske probleme, ki se kažejo na območjih odselitev in priselitev.

4 Dnevna mobilnost

Dnevna mobilnost je oblika prostorske (horizontalne) mobilnosti, ki se razlikuje od migracij po tem, da so to redna potovanja (vsakodnevna ali večkrat na teden) iz kraja prebivanja v drug kraj, pri čemer se kraj stalnega prebivališča ne spreminja. Najpogostejše se omenja v zvezi z dnevnimi potovanji na delo ali šolanje in nazaj. Poleg dnevne mobilnosti so tudi druge oblike, na primer občasna mobilnost, sezonska mobilnost ali na primer mobilnost zaradi turističnih, rekreacijskih in drugih vzgibov.

Začetke množične dnevne mobilnosti lahko iščemo v zgodnji industrializaciji, ko delovna mesta niso bila več vezana na kraj prebivanja, kar je značilnost kmečkega dela, ampak na kraj, v katerem je potekala industrijska dejavnost. Rojstvo velikih zaposlitvenih središč in prenaseljenost kmečkega podeželja na eni ter razvoj prometne infrastrukture na drugi strani so povzročili dnevne tokove delavcev iz kraja prebivanja v kraj zaposlitve. Prvomnožično uporabljeno prevozno sredstvo vozačev je bil vlak, nato avtobusi in pozneje avtomobili. Prav ti so temeljito spremenili vzorce dnevne mobilnosti: avtomobil je postal splošno dostopen in dolet vozačev se je močno povečal. Proučevanje tokov dnevnih vozačev je pomembno, ker združuje več pomembnih tematskih področij: trg dela, regionalni razvoj oziroma regionalne tokove, hierarhičnost središčnih naselij, razporejenost delovno aktivnega prebivalstva, ekonomske značilnosti, izobrazbeno sestavo, in je ne nazadnje pomembno tudi zaradi proučevanja prometnih tokov ter uravnoteženega regionalnega razvoja.

Značilnosti redne dnevne mobilnosti so torej izraz gospodarskih, prostorskih, pa tudi povsem kulturnih razmer v družbi. Vzorci dnevne mobilnosti so tesno povezani s splošnim družbenim razvojem in jih s tega vidika lahko tudi razlagamo. Po zaposlitveni sestavi prebivalstva lahko sklepamo, da je slovenski prostor prestopil v poindustrijsko družbenogospodarsko fazo že pred dvema desetletjema, v posameznih regijah in mestih pa tudi že prej.

Tudi na dnevno mobilnost prebivalstva vplivajo omenjene družbenoekonomske spremembe. Premagovanje razdalj v prostoru je pogostejše, saj sodoben, »individualen« način življenja zahteva večjo dnevno mobilnost posameznika kot v preteklosti. Toda ni se povečala le potreba po potovanjih, temveč tudi sama prostorska zgradba, ki vodi v vse večjo ločenost dejavnosti v prostoru in tako povečuje potrebe po potovanjih. Nemški urbanist T. Sieverts (2003) je to ponazoril s shemo dnevnih aktivnosti. V industrijskih mestih je glavnina vseh dejavnosti (delo, izobraževanje, oskrba, rekreacija in drugo) potekala v mestnem središču, v sodobnih mestih pa so te dejavnosti prostorsko precej bolj razpršene. Na obrobjih mest nastajajo nakupovalna središča, v podeželskem obmestnem prostoru poslovno-industrijske cone, satelitska mesta krepijo svojo bivalno

Izraz **dnevna mobilnost** je v tuji literaturi jasen in se izrečno razlikuje od sorodnih izrazov. Slovenska znanost zaradi zgodovinskih razlogov ta pojav enači s celo vrsto izrazov, katerih večina se dotika pojava migracij. Tako najdemo pod članki, ki omenjajo prostorsko mobilnost prebivalstva, razne študije selitev, torej migracij. V tem poglavju izraz mobilnost uporabljamo v povezavi s premagovanjem posameznika ali skupine ljudi razdalj v prostoru, pri čemer se njegovo stalno prebivališče ne spreminja. Migracija oziroma selitev je izraz, ki označuje spremembo prebivališča posameznika ali skupine ljudi (Bole 2004). Ob upoštevanju teh izhodišč so izrazi »dnevni migrant« ali »dnevne migracije« manj primerni, čeprav so oblike dela v današnjem času zelo raznovrstne. Angleški geografi tako uporabljajo izraz *commuter*, nemški pa *pendler*, ki označuje osebo, ki dnevno potuje na delo ali v šolo, torej vozač.

Statistična opredelitev dnevnega migranta je, da je to oseba, ki dnevno potuje na delo ali šolanje, pri čemer sta kraj prebivanja in kraj dela/šolanja različna (Popis prebivalstva ... 2002). Vozač ni oseba, ki hkrati prebiva in dela/se šola v istem kraju, temveč mora prestopiti mejo naselja, da ustreza statistični opredelitvi dnevnega vozača. Nekoliko nejasnosti je tudi pri opredelitvi, kaj je »vsakodnevna« vožnja. Iz navodil popisnega obrazca lahko sklepamo, da je dnevni vozač tisti, ki potuje na delo/šolo redno, vsaj dvakrat ali večkrat tedensko.

funkcijo, upravne storitve pa ostajajo v mestnih središčih. Tovrstna ločenost dejavnosti oziroma »decentralizacija in dekoncentracija funkcij bivanja in dela« zahteva veliko stopnjo mobilnosti in ustvarja večje potrebe po potovanjih kot v preteklosti (Ravbar 2002).

4.1 Obseg in značilnosti dnevne mobilnosti v Sloveniji

V Sloveniji se je položaj pri notranjih migracijah bistveno spremenil. Ljudje se ne selijo več za delom v mesta, ampak ostajajo doma in se dnevno vozijo na delo. To predvsem povečuje obseg dnevne mobilnosti, hkrati pa povečuje prostorske probleme. Tudi raziskava CJMMK potrjuje veliko pripravljenost ljudi na vsakodnevno vožnjo zunaj kraja prebivanja, saj jih le slaba desetina ni pripravljena na to.

Tabela 63: Kam bi se bili pripravljeni voziti glede na zakonski stan in starost, 2006, v %

	V bližnji večji kraj	Na drugi konec Slovenije	Zunaj meja Slovenije, v tujino	Ne bi se bil pripravljen voziti
Skupaj	47,9	14,5	30,0	7,6
zakonski stan				
poročeni	52	12,3	25,5	10,2
zunajzakonska skupnost	49,3	12,7	29,1	9
fant/dekle ne živita skupaj	46,1	17,6	32,4	3,9
samski, nikoli poročeni	44	16,3	34,1	5,5
starost				
18-25 let	43,5	18,1	36,3	2,1
26-30 let	47,1	14,7	30,4	7,8
31-40 let	51,5	13,4	27,2	7,9
41-45 let	46,8	12,2	26,8	14,1

Vir: Mobilnost slovenskih delavcev pri iskanju zaposlitve v državah EU/EGS, CJMMK, 2006.

Ob popisu leta 2002 je bilo v Sloveniji 658.911 dnevnih vozačev, od tega dve tretjini (440.299) delavcev in tretjina šolarjev (218.612), kamor uvrščamo osnovno, srednje in univerzitetno šolajoče se prebivalstvo. Število vozačev se je tako od popisa leta 1991 povečalo za 50.000 ali dobrih 7,5 %. Zlasti se je povečalo število vozačev, ki potujejo v šolo (za več kot 23 %), medtem ko je število delavcev vozačev približno enako. Povišanje števila vozačev je torej posledica večje šolske dnevne mobilnosti in zaradi vse večje vključenosti v terciarno izobraževanje .

Stopnja dnevne mobilnosti je tudi izraz urbaniziranosti določene regije. V občinah Osrednjeslovenske regije sta tako v povprečju dve tretjini vseh delovno aktivnih prebivalcev tudi vozačev, medtem ko je v Pomurski regiji manj kot polovica delavcev tudi dnevnih vozačev.

Število dnevnih vozačev je najvišje v Osrednjeslovenski statistični regiji, saj ima ta tudi največ prebivalcev. Z vidika trajnostnega razvoja pa je pomemben kazalnik način potovanja (angl. modal split) (gl. tudi poglavje *Trajnostna mobilnost*). V preteklem obdobju je bila tako značilna visoka uporaba javnega prevoza, ki je leta 1991 znašala skoraj 54 %. Leta 2002 se je ta delež zmanjšal skoraj za polovico, saj je le slaba četrtnina vseh vozačev uporabljala avtobus ali vlak za prevoz na delo/šolo. Največjo uporabo javnega prevoza izkazuje Zasavska regija, ki je tradicionalno zelo navezana na vlak, nadpovprečno uporabo pa še nekatere regije z vzhoda države (Pomurska, Spodnjeposavska, Savinjska, Podravska regija). Daleč največjo uporabo osebnega prometa (kot voznik ali sopotnik v avtomobilu) izkazujejo obratno regije iz zahodne polovice Slovenije – v Obalno-kraški regiji je delež javnega prevoza le 15 %, na Goriškem pa slabih 19 %.

Tudi čas potovanja je značilno geografsko razporejen. Najbolj urbanizirana regija v Sloveniji (Osrednjeslovenska) ima tako daljše čase potovanj na delo/šolo kot preostale, podobno velja tudi za nekatere druge regije, ki so bolj oddaljene od večjih zaposlitvenih središč. Zasavska regija tako izkazuje pomemben delež tistih, ki se vozijo dnevno več kot eno uro, kar ustreza povprečni časovni oddaljenosti do bližnjega velikega

Tabela 64: Skupno število dnevnih vozačev ter deleži glede na način in čas potovanja, popis 2002

Ime regije	Število dnevnih vozačev	Način potovanja, %			Čas potovanja, %				
		avtomobil	javni prevoz	drugo	do 15 minut	15–30 minut	30–45 minut	45–60 minut	nad 60 minut
Goriška	44.342	74,0	18,9	7,1	49,6	32,9	6,6	5,9	5,0
Pomurska	42.582	66,9	25,3	7,8	50,5	34,2	6,5	5,4	3,4
Gorenjska	80.816	69,3	24,6	6,2	39,5	33,8	11,6	11,0	4,1
Osrednjeslovenska	127.821	70,1	23,7	6,2	26,7	43,4	14,8	11,2	3,9
Spodnjeposavska	26.846	69,0	25,3	5,7	45,9	34,2	7,5	6,1	6,2
Savinjska	89.455	66,6	26,7	6,7	38,8	36,8	9,9	9,0	5,5
Notranjska	19.397	71,4	24,0	4,6	46,2	24,7	11,0	13,1	5,0
Koroška	27.707	72,3	20,8	6,9	43,0	36,2	8,3	7,7	4,9
Jugovzhodna	51.218	68,8	25,6	5,6	44,5	32,7	7,9	9,7	5,2
Podravska	97.124	67,8	26,8	5,4	34,2	41,9	10,9	8,2	4,9
Obalno-kraška	36.786	80,2	15,0	4,8	52,0	33,9	5,9	4,5	3,7
Zasavska	14.817	61,6	33,2	5,2	32,4	29,4	7,2	19,6	11,4
Skupaj	658.911	69,8	24,3	6,1	39,1	36,9	10,2	9,1	4,7

Vir: SURS, preračuni Bole.

središča, Ljubljane. Obalno-kraška regija ima obratno zaradi dobrih prometnih povezav in najbrž tudi zaradi posebne geografske razporejenosti zaposlitvenih središč v manjših mestih (poleg Kopra ima več delovnih mest še Sežana, pa tudi Izola in druga občinska središča) krajši čas potovanj.

Šolajoči precej bolj uporabljajo javni prevoz kot delavci, saj je delež javnega prevoza več kot 53 %, med delavci pa le slaba desetina. To pomeni, da je s sredstvi javnega prevoza leta 2002 potovalo dnevno dobrih 116.000 šolarjev in le 43.400 delovno aktivnih. To deloma tudi potrjuje anketnim rezultatom na posameznih območjih, ki kažejo, da javni potniški promet uporabljajo le še tisti brez voznških izpitov (osnovna in srednja šola), upokojenci in tisti, ki nimajo dovolj finančnih sredstev za avtomobil. Tudi primerjava potovalnega časa med šolarji in delavci kaže, da šolarji dnevno potujejo dlje kot delovno aktivni. V kategoriji nad 60 minut je kar 9,3 % šolarjev in le 2,5 % delovno aktivnih vozačev.

4.2 Privlačnost posameznih središč v Sloveniji

Eden od pomembnih kazalnikov dnevne mobilnosti je privlačnost posameznih mest oziroma posredno gibanja ljudi in interakcij v prostoru. Privlačnost posameznih središč je lahko dober kazalnik hierarhične zasnove prostora in ne nazadnje tudi regionalne pripadnosti. Nekatera slovenska mesta so postala močna zaposlitvena središča in so dobila številne druge funkcije, ki so temelj reprodukcije družbene in regionalne zavesti (Paasi 1986), druga mestna naselja so te funkcije izgubila, s čimer izgubljajo tudi lastno identiteto. Z razdelitvijo

dela in vsakodnevno vožnjo velikega števila prebivalcev s podeželja in suburbaniziranih obmestij v mesto se spreminjajo vzorci komunikacije, lokalna tradicija se porazgublja in nastajajo nove oblike regionalne zavednosti (Bole 2004).

Na zemljevidu 6 so označena zaposlitvena zaledja občin, ki imajo vsaj 6000 delovnih mest (tako izberemo večino mestnih občin) in privlačijo delavce iz vsaj ene ali več občin. Zemljevid prikazuje močno zaledje, ki ga ima Ljubljana, saj je pomembno zaposlitveno središče severno vse do Bohinja, južno do Loškega Potoka, zahodno do Žirov in vzhodno do Hrastnika. Zaledje vključuje tudi nekatera regionalna središča, kot so Kranj, Postojna in Trbovlje. Dokaj široko zaledje delavcev vozačev ima še Maribor, ki širi svoj vpliv na Ptuj, medtem ko imajo preostala zaposlitvena središča enotnejša zaledja. Nekatera mesta, ki se pogosto štejejo za regionalna središča, takega zaledja nimajo. Trbovlje tako večinoma gravitirajo k Ljubljani, podobno šibko zaledje ima tudi Postojna. Posebno zgradbo delovnih mest ima Gorenjska, saj so tokovi delavcev vozačev precej bolj razpršeni med Ljubljano in Kranjem ter manjšimi, vendar pomembnimi zaposlitvenimi središči (Škofja Loka, Radovljica, Tržič). Taka razporeditev je značilna za visoko urbanizirano območje, na katerem ni izrazitih zaposlitvenih središč in je prostorska zgradba večsrediščna.

Privlačnost posameznih središč za šolarje je bolj zapletena. V Tabeli 65 so navedene občine, kamor se dnevno vozi več kot 1000 dnevnih vozačev – šolarjev. Izstopajo zlasti tista mesta z visokošolskimi ustanovami (Ljubljana, Maribor, Celje) in srednjimi šolami. Ker so podatki iz leta 2002, ne izkazujejo višje privlačnosti nekaterih novejših univerzitetnih središč, nastalih po letu 2002, na primer Kopra ali Nove Gorice. V tabeli so najvišje regionalna

Zemljevid 6: Zaposlitveno zaledje izbranih občin v Sloveniji

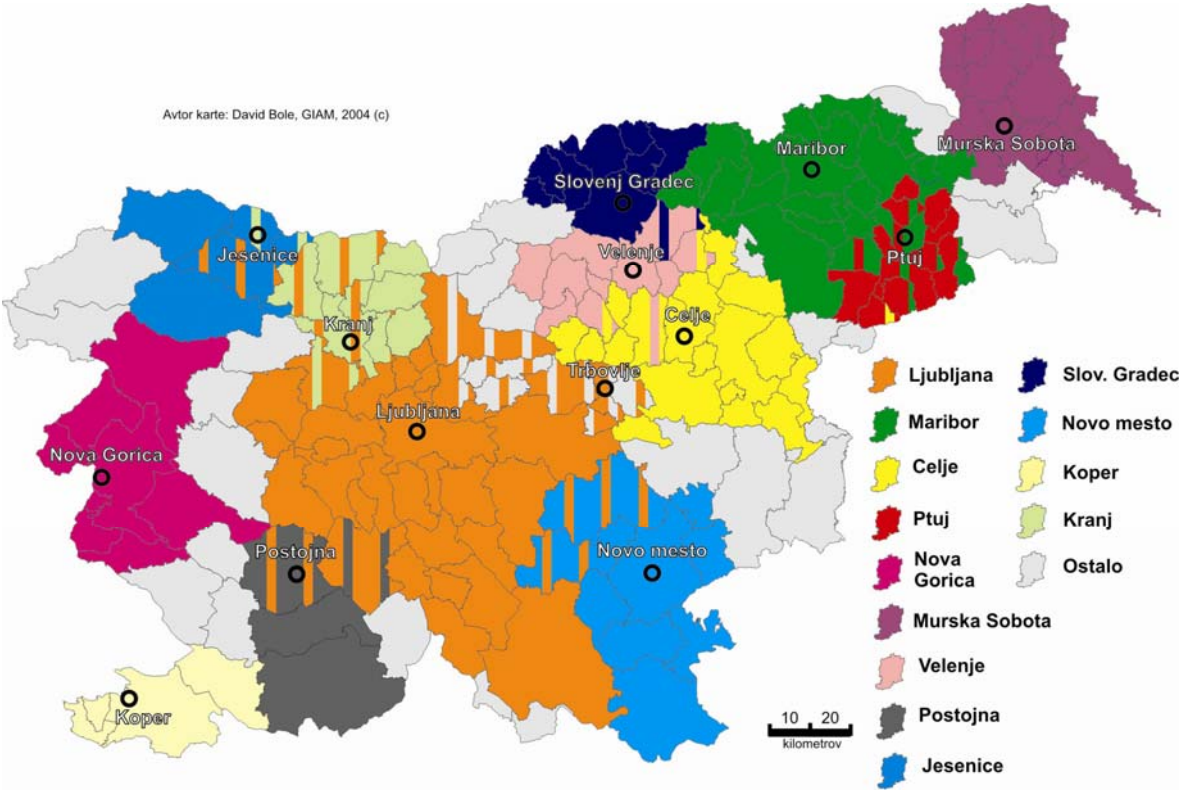


Tabela 65: Mesta, ki privlačijo več kot 1000 šolarjev – dnevnih vozačev

Rang	Ime mesta	Število	Rang	Ime mesta	Število
1	Ljubljana	45.187	20	Sežana	2.071
2	Maribor	24.350	21	Kamnik	2.038
3	Celje	11.400	22	Slovenska Bistrica	1.889
4	Kranj	9.331	23	Trebnje	1.867
5	Novo mesto	8.193	24	Ivančna Gorica	1.817
6	Nova Gorica	5.192	25	Ravne na Koroškem	1.785
7	Koper/Capodistria	4.659	26	Litija	1.719
8	Murska Sobota	4.654	27	Jesenice	1.673
9	Škofja Loka	3.543	28	Ajdovščina	1.569
10	Ptuj	3.314	29	Šentjur pri Celju	1.470
11	Piran/Pirano	3.049	30	Ormož	1.455
12	Radovljica	2.874	31	Črnomelj	1.400
13	Brežice	2.845	32	Kočevje	1.331
14	Slovenj Gradec	2.802	33	Ljutomer	1.325
15	Krško	2.771	34	Sevnica	1.316
16	Velenje	2.619	35	Slovenske Konjice	1.205
17	Postojna	2.189	36	Zagorje ob Savi	1.161
18	Domžale	2.162	37	Trbovlje	1.153
19	Žalec	2.160			

Vir: SURS, preračuni Bole.

središča, spet pa izstopata regionalni središči Trbovlje in Postojna z zelo nizko privlačnostjo, medtem ko se visoko uvrščajo nekatera mesta s posameznimi višje- in visokošolskimi programi, kot sta Piran in Radovljica.

Ob predpostavki, da je dnevno vozaštvo kljub sodobnim procesom dela na daljavo in komunikacijam še vedno dober kazalnik regionalne pripadnosti, lahko opazimo tudi določene spremembe v funkcionalnosti regij. Postojna kot tradicionalno središče Notranjske je močno ošibela zaradi vse močnejšega vpliva Ljubljane, ki sega vse do Cerknice. Tudi krajevna središča Vipava, Sežana in Divača močno konkurirajo Postojni, tako da ta praktično nima več obsežnega zaledja dnevnih vozačev. Vse več Postojnčanov se dnevno vozi v Ljubljano in tako Postojna počasi postaja funkcionalno del ljubljanskega zaledja. Tudi Trbovlje, nekoč močno zaposlitveno jedro Zasavja, je praktično povsem zamrlo, saj privlači le še slabo četrtino vseh vozačev iz Hrastnika in slabo petino iz Zagorja ob Savi, prav tako je zelo šibko izobraževalno središče in je »šele« na 37. mestu v Sloveniji (Bole 2004).

Po Ravbarju (1997) je dnevna mobilnost prebivalstva tudi pomemben funkcijski kazalnik suburbanizacije kot kulturne, družbene in povsem fizične spremembe v prostoru. Dejansko lahko uporabimo število vozačev kot dober kazalnik procesa suburbanizacije: občine Škofljica, Ig, Brezovica, Dol pri Ljubljani, Trzin, Dobrova - Polhov Gradec, Velike Lašče so tiste, od koder se več kot polovica aktivnega prebivalstva dnevno vozi v Ljubljano in dejansko pomenijo njen obmestni prostor (*gl. poglavje Notranje migracije na občinski ravni, ki se nanaša na MO Ljubljana*). Hkrati so cilj priseljevanja mnogih migrantov iz večjih mestnih središč, ki so funkcionalno in tudi kulturno navezani na mestni prostor. Ta nov način vozaštva in odvisnost od mesta pomenita nastanek urbanih oblik življenja v prej podeželskem prostoru (Bole 2004).

4.3 Zunanja dnevna mobilnost

Zunanja dnevna mobilnost je pojav, ki se redkeje omenja, čeprav imamo Slovenci dolgo zgodovino dnevnih potovanj čez mejo. Zupančič (2000) omenja preprodajalce blaga, tihotapce in prevoznike, ki so se preživljali s to vzporedno dejavnostjo vse od srednjega veka. Meje so bile dolgo časa fizična ovira v prostoru, najbolj je to čutiti pri t. i. schengenski meji. Obratno se mejna območja v Evropski uniji pogosto predstavljajo kot odprte meje, prostor svobodnega pretoka ljudi, kapitala, informacij, prostor, v katerem je sama obmejnost tisti dejavnik, ki spodbuja politiko in ljudi h komunikaciji in končno integraciji.

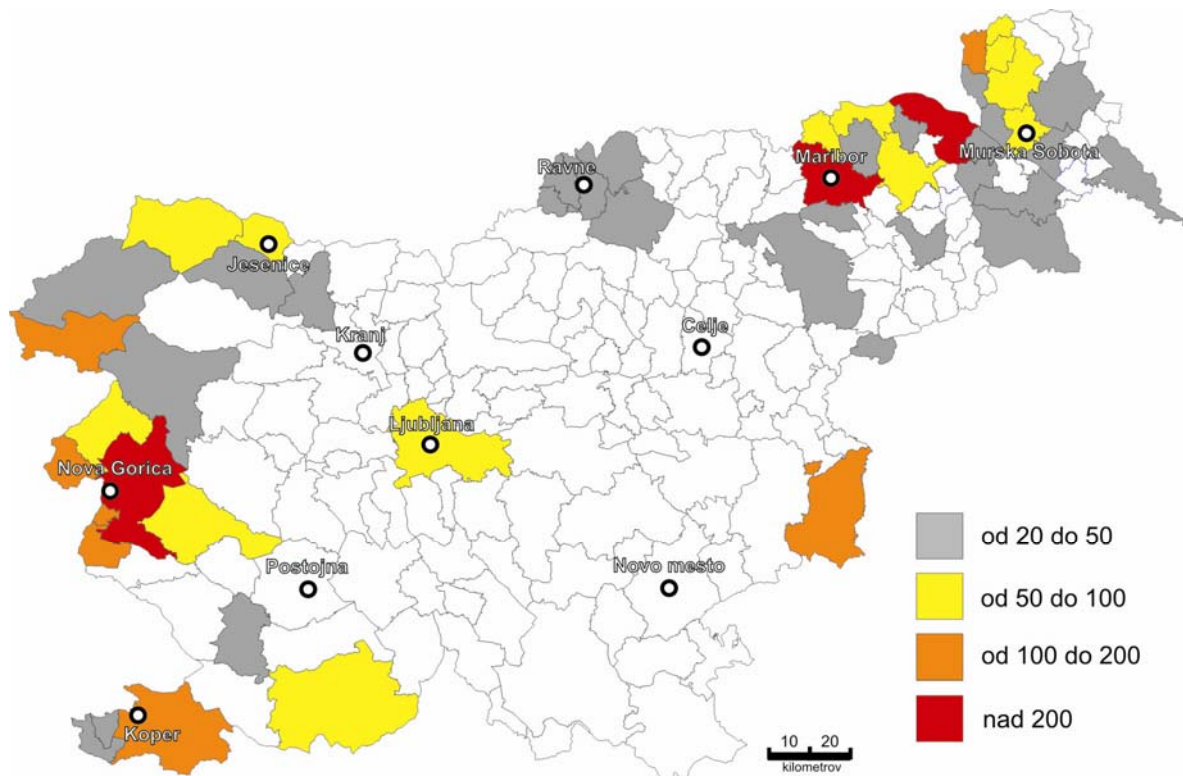
Visoka zunanja dnevna mobilnost je izraz t. i. »integriranih mej«, za katere je značilno, da sta gospodarstvi na obeh straneh meje združeni, pretok ljudi in kapitala med državama pa je neoviran. Prebivalci na obeh straneh meje se štejejo za del istega družbenega sistema (Maier in Dittmaier 1996).

Popisni podatki iz leta 2002 kažejo, da je bilo v Sloveniji približno 4500 zunanjih dnevnih vozačev. Na zemljevidu 7 lahko opazimo, da po številu zunanjih dnevnih vozačev izstopajo zlasti tri območja: Goriška, Štajerska in Prekmurje. Največ vozačev je imela občina Nova Gorica (421), sledila pa sta Gornja Radgona (254) in Maribor (208). Nekoliko šibkejši izvorni območji zunanjih dnevnih vozačev sta še Obalno-kraška in Koroška regija ter posamične občine, na primer Brežice, Ljubljana, Jesenice in Kranjska Gora. Zunanji dnevni vozači so skoraj izključno delavci, šolarjev je zelo malo.

Med glavne potisne dejavnike spadajo (Zupančič 2000): neustrezno število in struktura delovnih mest v domačem okolju, želja po boljšem zaslužku za enako delo, želja po delu v tujini, želja po dodatnem zaslužku, razpoložljivost in usposobljenost prebivalstva. Razlogi za zunanjo dnevno mobilnost se torej razlikujejo od območja do območja. Zlasti za Obalno-kraško regijo velja, da se vozi v bližnji Trst zelo veliko mlajših upokojenk, ki delajo kot čistilke, sobarice ali varuške in tako poleg pokojnine iščejo dodaten zaslužek. Obsežna dnevna mobilnost se ne nazadnje kaže tudi v dobri zasedenosti avtobusov, ki povezujejo Koper in Trst (Bole 2005). Dnevna mobilnost na Goriškem je nekoliko drugačna, tudi tukaj prevladuje ženska delovna sila, vendar mlajša, ki se zaposluje v raznih storitvenih dejavnostih (turizem, osebne storitve). Z območja Jesenic pa prevladuje zlasti moška delovna sila, ki se zaposluje v lesnopredelovalni in drugi industriji (Zupančič 2000). Na območju Koroške prevladujejo nižje kvalificirani moški vozači, ki se v Avstriji zaposlujejo zlasti v komunalnih in gozdarskih dejavnostih. Na Štajerskem in Prekmurju prav tako prevladuje nižje izobražena delovna sila, ki išče delo v kmečkih delih, gozdarstvu in nekaterih komunalnih dejavnostih. Zelo pomembna je tukaj sezonska mobilnost, povezana s kmetijskimi deli. Nekoliko izstopa le Maribor, kjer so dnevni vozači višje izobraženi, saj je del vozačev tako imenovana »tehnična inteligenca« iz mariborske industrije (Zupančič 2002).

Število dnevnih vozačev pa je najbrž precej večje, kot kažejo popisni podatki. Zupančič (2000) ocenjuje, da jih je bilo leta 2000 skoraj 13.000, velika večina od teh brez urejenega statusa (»delo na črno«). V letu 2002 je bilo namreč po uradni statistiki Avtonomne pokrajine Furlanije - Julijske krajine 106 registriranih delavcev iz Slovenije, ocenjuje pa se, da je bila dejanska številka precej višja (okoli 7400). Zupančič (2000) omenja družbene učinke, ki jih s seboj prinaša meja, saj dnevna delovna mobilnost prebivalstva na eni strani meje blaži socialne stiske (predvsem na območjih z visoko stopnjo brezposelnosti in nizkimi dohodki - Zgornje Posočje, Kras, Slovenske gorice, Prekmurje), na drugi pa zagotavlja delovno silo, ki je drugače ne bi bilo - predvsem v Trstu in Gorici, kjer je zaradi neugodnih demografskih razmer premalo nižje kvalificirane delovne sile. Skratka, tako situacijo bi lahko označili za obojestransko korist. Obstajajo tudi povsem neposredne ekonomske koristi v prostoru, predvsem z vidika prevoznih podjetij. Hrvaška in Madžarska ostajata relativno nepomembni

Zemljevid 7: Uradno število zunanjih dnevnih vozačev – delavcev v slovenskih občinah ob popisu leta 2002



Avtor karte: David Bole, GIAM, 2004 (c)

z vidika dnevnih vozačev razen nekaterih redkih izjem. Po drugi strani pa se tokovi dnevne mobilnosti lahko kaj hitro obrnejo ali pa tudi prenehajo zaradi različnih razlogov (npr. finančna kriza).

Slovenske gorice) ter po drugi strani zagotavlja delovno silo območjem na drugi strani meje.

Dnevna mobilnost se po podatkih povečuje, zlasti zaradi mlajšega, šolajočega se prebivalstva. Novejše značilnosti dnevne mobilnosti so tudi izraz stanja celotne slovenske družbe, ki temelji na vse večji individualnosti. Z njo lahko pojasnimo tudi glavno značilnost slovenskih vozačev, to je prevladujočo uporabo osebnega prevoza, javni promet pa uporabljajo »značilnejši« socialni sloji, to so upokojenci, mladi – šolajoči se in ekonomsko šibkejši. Tudi regionalno se pojavljajo značilne razlike v dnevni mobilnosti, saj v grobem lahko rečemo, da so prebivalci osrednje in zahodne Slovenije »mobilnejši«, saj izkazujejo večjo uporabo avtomobila in daljši potovalni čas. Dnevno vožništvo je tudi kazalnik regionalnega razvoja oziroma hierarhije posameznih regionalnih središč in njihove središčnosti. V Sloveniji je vidna izrazita centralizacija, saj je vpliv Ljubljane izrazit in se razširja na območje nekaterih »tradicionalnih« regionalnih središč, ki tako postajajo vse bolj del ljubljanskega obmestnega prostora. Nekatera regionalna središča obratno izgubljajo svoje zaledje delavcev in šolarjev. Poseben pomen ima še zunanja dnevna mobilnost, ki je po strokovnih ocenah precej močnejša od uradnih podatkov (4500 uradno, 13.000 neuradno) in blaži socialno stisko na ekonomsko najmanj uspešnih območjih (Prekmurje, Zgornje Posočje,

5 Trajnostna mobilnost

Motorizirana dnevna mobilnost negativno vpliva na okolje, zmanjšuje kakovost življenja, povečuje porabo energije ipd.

Trajnostna mobilnost je izraz, ki ga kot izhodišče navajajo številni politični dokumenti in razprave. Navajamo opredelitev iz evropskega strateškega dokumenta *Integrating the Environmental Dimension* (1999):

»Trajnostni sistem mobilnosti:

- omogoča, da se osnovne potrebe ter razvoj posameznikov, podjetij in družbe zadovoljijo varno in na način, ki ne škoduje zdravju ljudi in ekosistemov, in zagotavlja enakopravnost znotraj generacij in med njimi;
- je ekonomsko ugoden, deluje učinkovito, omogoča izbiro pri načinu prevoza ter podpira razvoj gospodarstva in regionalni razvoj;
- omejuje količino izpustov in odpadkov na ravni, na kateri jo planet še lahko sprejme, porablja obnovljive vire največ do ravni njihovega obnavljanja, porablja neobnovljive vire največ do ravni razvoja njihovih obnovljivih nadomestkov in zmanjša na najmanjšo mogočo mero obseg porabe zemljišč ter povzročanje hrupa« (Načrt trajnostne mobilnosti ..., 2006).

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS, 2006) navaja kot enega od 15 splošnih ciljev ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti, ob tem pa trajnostne mobilnosti ne definira. Trajnostna mobilnost je eden od razvojnih projektov, ki jih predvideva Resolucija SVR o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023. Predmet projekta so uvedba sistema enotne vozovnice in obveščanja potnikov v javnem potniškem prometu, intermodalna stičišča in arhitektura inteligentnih transportnih sistemov (Resolucija, 2006).

Trajnostna mobilnost naj bi imela te značilnosti (Plevnik et al. 2003):

- »izvaja se na okolju čim bolj prijazen način;
- zagotavlja, da so eksterni stroški prometa vključeni v prevozne stroške;
- ne raste nenadzorovano na stroške okolja;
- izvaja se čim bolj ekonomsko učinkovito;
- zagotavlja vsem skupinam prebivalcev na celotnem ozemlju države ustrezen dostop do mobilnosti«.

Za doseg ciljev trajnostne mobilnosti bi moral biti vrstni red ukrepov tak (Lep, Blaž, Mesarec 2005):

1. »zmanjšati potrebo po potovanjih (prostorsko načrtovanje!),
2. vplivati na izbor cilja (fizična dostopnost ciljev, prostorsko načrtovanje),
3. vplivati na izbor sredstva (atraktivna ponudba za pešce, kolesarje, javni potniški promet ...),

4. vplivati na čas in način potovanja,
5. bolje organizirati promet na obstoječih prometnicah,
6. graditi novo cestno infrastrukturo in parkirne hiše«.

Vsakršno potovanje razen pešhoje in kolesarjenja ima negativne okoljske posledice. Promet v Evropski uniji predstavlja 30 % skupne porabe energije, 98 % prometnega sektorja je odvisno od nafte. S tega vidika je »omogočanje mobilnosti kot najpomembnejšega cilja prometne politike« (Evropska komisija, 2006) vprašljivo. Mobilnost ne bi smela biti vrednota sama po sebi, ampak zgolj sredstvo za doseganje različnih ciljev. Cilj politik bi moral biti dostopnost do kraja dela, šolanja, rekreacije in podobno, to dostopnost pa bi morali doseči ob čim manjši potrebi po potovanjih. Med načeli trajnostnega urejanja prometa se zato vse bolj poudarja tudi zmanjševanje potreb po potovanjih. Tudi omenjeni strateški dokument (*Integrating the Environmental Dimension* 1999) navaja kot pomembno nalogo poiskati ustrezne ukrepe za zmanjševanje prometnega povpraševanja, ki pa ne sme prizadeti gospodarskega napredka in enakopravnosti. Knoflacher (1997) navaja, da si je človeštvo v zgodovini vedno prizadevalo organizirati življenje tako, da se je izogibalo nepotrebni mobilnosti. Tako gledanje ponazarja pregovor »Kdor nima v glavi, ima v nogah«. Ob izumu železnice in avtomobila pa se je tako ravnanje nenadoma spremenilo, mobilnost in hitrost potovanja sta se začeli obravnavati kot vrednoti sami po sebi.

5.1 Eksterni stroški prometa

Eksterni stroški prometa so dobro izhodišče za vrednotenje, kateri načini prometa so bolj trajnostni. Eksterni stroški so po Elvikovi definiciji kateri koli (škodljivi) učinek proizvodnje ali potrošnje, ki ni vključen v funkcijo koristnosti proizvajalca ali potrošnika. Proizvajalec ali potrošnik, čigar dejavnost ustvarja eksterne stroške v navedenem smislu, nima nikakršnih obveznosti, da bi jih moral poravnati.

Med eksterne stroške prometa vključujemo prometne nesreče, hrup, emisije, ki vključujejo tudi emisije toplogrednih plinov, in zastoje. Poleg tega lahko upoštevamo še dodatne stroške v naravi in pokrajini, stroške razsekanosti in utesnjenosti v urbanih okoljih ter dodatne stroške pri pripravi, vzdrževanju in razgradnji elementov prometnega sistema. Povprečni eksterni stroški so bili izračunani na enoto prometnega dela glede na prevozno sredstvo. Tak izračun je pomembna informacija za prometnopolitične ukrepe. Čim manjši so eksterni stroški na enoto prometnega dela, to je na potniški kilometer, pri posameznem prevoznem sredstvu, tem bolj trajnostna je uporaba tistega prevoznega sredstva. Vrednotenje škodljivih posledic prometa zgolj z ekonomskimi kazalniki (stroški zdravljenja bolezni, ki so posledica prometnih emisij, zmanjšanje vrednosti zemljišč zaradi hrupa, ki ga povzroča promet, ipd.)

je seveda lahko vprašljivo, tudi izračuni se lahko pri različnih metodologijah bistveno razlikujejo. Vendarle pa so rezultati zelo dobro izhodišče za vrednotenje, kateri prevozni načini so bolj trajnostni.

Tabela 66: Povprečni eksterni stroški potniškega prometa za leto 2002 v Sloveniji v evrih na 1000 potniških kilometrov

	Osebn avto- mobil	Mo- torno kolo	Avto- bus	Vlak
Nesreče	32,5	881,5	1,4	0,0
Hrup	4,6	7,8	1,2	2,9
Izpusti	13,8	8,7	19,3	14,2
Zastoji	3,5	2,2	3,8	0,0
Podnebne spremembe	18,9	12,3	8,7	4,3
Stroški gradnje in razgradnje	8,8	5,7	4,2	7,4
Skupaj	82,1	918,2	38,6	28,8

Vir: Lep et al. 2004.
Opomba: Pri železnici so pri električni vleki pri emisijah upoštevane emisije, ki jih povzročajo elektrarne, visoka vrednost je posledica emisij šoštanske in trboveljske elektrarne po podatkih za leto 2002.

Eksterni stroški so izračunani glede tehnične značilnosti vozil, ki so se v Sloveniji uporabljala v letu 2002, prav tako izračun temelji na takratni povprečni zasedenosti vozil. S spremembo povprečne zasedenosti vozil se lahko izračun bistveno spremeni. Potnik v praznem vlaku seveda povzroči večje eksterne stroške kot tisti v polnem osebnem avtomobilu. Po drugi strani velik delež »slepih« potnikov, ki niso kupili vozovnice in zato niso upoštevani pri izračunih, »poveča« eksterne stroške na potniški kilometer. Kljub vsemu lahko ugotovimo, da je približno enako trajnostno (ali netrajnostno) dnevno potovanje na delo z osebnim avtomobilom na razdalji 29 km kot z vlakom na razdalji 82 km.

5.2 Potovalne navade Slovence

V Sloveniji sta o potovalnih navadah oziroma o izbiri prometnega sredstva dva vira podatkov. Prvi vir so občasne raziskave, v katerih so s pomočjo anketiranja na podlagi večjega ali manjšega vzorca pridobili podatke o potovalnih navadah prebivalcev posameznih mest ali regij. Drugi vir so popisi prebivalstva. V letih 1981, 1991 in 2002 je bilo eno od vprašanj tudi način potovanja na delo in v šolo. Prednost prvega vira je širši nabor podatkov, ki vključuje način potovanja pri vseh namenih, obravnavana je cela potovalna veriga. Drugi vir obravnava le poti na delo in v šolo, v nasprotju s prvim virom pa nam omogoča regionalne in časovne primerjave.

Primerjali smo potovalne navade prebivalstva v ljubljanski regiji in Mestni občini Ljubljana in Nemčiji.

Tabela 67 na prvi pogled pokaže prevlado uporabe osebnega avtomobila za različne namene (na delo, v šolo,

Tabela 67: Delež potovanj (vseh) glede na prometno sredstvo v Mestni občini Ljubljana in ljubljanski regiji (2003) ter Nemčiji (2002), v %

	Mestna občina Ljubljana	Ljubljan- ska regija*	Nemčija
Osebn avtomobil	58	74	60
Javni promet	13	8	8
Kolo	10	4	9
Peš	19	13	23

Vir: Ankete ...,2003; Nuhn, Hesse 2006.
Opomba: Glej opombo 101 v tekstu.

po nakupih ...) tako v Sloveniji kot v Nemčiji. Popolnoma razumljivo je, da je v večjih mestih zaradi zastojev in težav s parkiranjem večji delež uporabnikov javnega potniškega prometa. Primerljiva je izbira prometnega sredstva v ljubljanski regiji¹⁰¹ in Nemčiji – v obeh primerih so vključena mestna in podeželska območja. Res pa je, da v Nemčiji večji delež prebivalcev živi in dela v velikih mestih. Velika razlika v izbiri prometnega sredstva se kaže med Ljubljano in evropskimi mesti, ki dosledno uresničujejo trajnostno prometno politiko in imajo podobno število prebivalcev. V teh mestih je večji delež nemotoriziranih potovanj ali pa potovanj z javnim potniškim prometom. Izbira prometnega sredstva se bistveno razlikuje po namenih potovanj. Pri poteh, katerih namen je izobraževanje, je razumljivo delež uporabe osebnega avtomobila manjši (ljubljska regija 35 % in Ljubljana 26 %) in delež javnega prometa večji (ljubljska regija 36 %, Ljubljana 30 %). Pri poteh na delo je v ljubljanski regiji delež potovanj z osebnim avtomobilom kar 85 %, pri službenih poteh pa 96 %. Večina analiz dnevne mobilnosti prebivalstva proučuje delovne in šolske poti (npr. Bole 2004, Gabrovec, Pavlin, Sluga 2000), pri tem pa pozabljamo, da te pomenijo le približno tretjino vseh potovanj, v Nemčiji celo le dobro petino (Nuhn, Hesse 2006). Namen večine potovanj so nakupi ter prostočasne in druge dejavnosti. Glede na ta razmerja slovenska zakonodaja in prometna politika preveč poudarjata le delovne in šolske poti. Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2, 2007, 52. člen) tako navaja, da se »z izvajanjem gospodarske javne služb zagotavljajo predvsem prevozi, katerih namen je preusmeritev potnikov z osebnih prevozov na javna prevozna sredstva ..., pri tem se namenja posebna pozornost kategorijam potnikov v dnevni migraciji, in sicer dijakom, študentom, delavcem in potnikom z demografsko ogroženih območij«.

Bolj kot trenutna razmerja pri izbiri prometnega sredstva pa je v Sloveniji skrb vzbujajoč trend sprememb v zadnjih dveh desetletjih.

Iz tabele 68 je jasno razvidno zelo hitro povečanje uporabe osebnih vozil za pot na delo na račun bolj

¹⁰¹ V navedeni študiji obsega širše gravitacijsko zaledje Ljubljane, ki sega od Jesenic na severozahodu do Kočevja na jugovzhodu.

Tabela 68: **Delež potovanj glede na prometno sredstvo, Slovenija, 1981, 1991 in 2002, v %**

Način potovanja na delo	1981	1991	2002
osebni avtomobil	27	44	85
avtobus	54	43	8
vlak	4	3	2
peš ali kolo	13	8	4

Vir: Popisi prebivalstva, Statistični urad RS, Pelc 1988.

trajnostnih oblik, to je uporabe javnega potniškega prometa ter nemotoriziranih oblik prometa. Posebej hitre spremembe so se dogajale v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, ko se je uporaba osebnih vozil podvojila na račun javnega potniškega prometa, ki je v tem času med dnevnimi vozači izgubil štiri petine svojih potnikov. Pri javnem prometu je manjši upad doživela železnica, kar je posledica nižjih cen v primerjavi z javnim avtobusnim. Pri uporabnikih osebnih vozil je posebej neugodno tudi razmerje med vozniki in sopotniki. Po podatkih popisa prebivalstva iz leta 2002 je namreč razmerje med vozniki in sopotniki 10 : 1.

Tak upad uporabnikov javnega potniškega prometa in nemotoriziranih oblik prometa je posledica prometne politike v tem obdobju, ki se je osredotočala predvsem na gradnjo nove cestne infrastrukture, popolnoma pa je zanemarila železniško infrastrukturo in javni potniški promet oziroma se je z bolj trajnostnimi oblikami prometa ukvarjala le na deklarativni ravni. Posledica tega je, da ima uporaba javnega potniškega prometa slabšalni pomen – za večino Slovencev je to storitev, ki je namenjena le nepolnoletnim učencem in revežem, ki si ne morejo privoščiti osebnega avtomobila. Tako razmišljanje potrjuje tudi raziskava Eurobarometra, v kateri so državljane Evropske unije spraševali, ali bi manj uporabljali osebni prevoz, če bi se cena goriva podvojila. Na to vprašanje je 22 % anketirancev odgovorilo, da bi se vozili bistveno manj, 31 %, da bi se vozili nekoliko manj, 26 % pa, da bi se vozili enako pogosto. Slovenci smo bili po tej anketi med vsemi Evropejci najmanj pripravljeni spremeniti svoje navade, saj je le 9 % anketirancev izjavilo, da bi se vozili bistveno manj, kar 47 % pa jih je izjavilo, da bi se vozili enako pogosto. Kot alternativo osebnemu prevozu smo Slovenci manj pripravljeni uporabiti javni prevoz, le 26 % vprašanih (Evropa 37 %), po drugi strani pa bi se bili bolj pripravljeni (na načelni ravni) voziti skupaj s sorodniki, znanci ali sosedi (23 % vprašanih, Evropa 10 %).

Večjo pripravljenost za uporabo javnega potniškega prometa so v Evropi po tej anketi pokazali prebivalci večjih mest in bolj izobraženi. To po eni strani kaže na večjo ekološko zavest med izobraženci, po drugi strani pa tudi na boljši ugled javnega potniškega prometa. V Sloveniji javni prevozniki svoje storitve pretežno prilagajajo le uporabnikom, ki nimajo druge izbire. Storitve so na večini razdalj z vidika zaposlenega s spremenljivim delovnim časom tako slabe, da so le pogojno uporabne. Slovenska

prometna politika daje javnemu prometu velik pomen na deklarativni ravni, v praksi pa mu je bila do zdaj na državni ravni namenjena minimalna pozornost, šele v letu 2007 se na tem področju začenjajo velikopoteznejši projekti.

Gledena povedano je zanimivo razmerje med potovalnimi navadami in izobrazbo. Zanimiva je izobrazbena sestava dnevnih vozačev glede na izbiro prometnega sredstva za pot na delo, ki je prikazana v tabeli 69.

Z višanjem izobrazbe se manjša delež dnevnih vozačev, ki potujejo na delo z javnim prevozom ali kot sopotniki. Delež dnevnih vozačev, ki so leta 2002 potovali na delo kot vozniki osebnega avtomobila, je med visoko izobraženimi skoraj dvakrat višji od vozačev z nepopolno osnovno šolo. Z višjo izobrazbo torej v Sloveniji nikakor ni povezana višja okoljska zavest, ki bi imela za posledico odločitve za bolj trajnostno obliko mobilnosti.

Na izbiro prevoznega sredstva poleg dostopnosti in razvitosti javnega prometa, starostne sestave prebivalstva, življenjskega standarda prebivalstva, gostote poselitve ipd. pomembno vplivajo tudi osebni dejavniki (vrednote in stališča posameznika, raven zavedanja o okoljskih učinkih uporabe različnih vrst prevoznih sredstev ipd.) (Environmentally sustainable transport, 2002; Towards sustainable transportation, 1996).

Nasprotno, z višjo izobrazbo so povezani večji dohodki in več osebnih avtomobilov na gospodinjstvo. Seveda pa je za poklice, ki zahtevajo višjo izobrazbo, značilen tudi spremenljivejši delovni čas, ki marsikje onemogoča uporabo javnega potniškega prometa. Ob nespremenjeni ponudbi javnega potniškega prometa lahko torej v Sloveniji ob pričakovani povečani stopnji izobrazbe pričakujemo nadaljnje zmanjševanje uporabe javnega potniškega prometa. Vendarle pa zgornja tabela kaže spodbudnejše sliko pri uporabi železniškega prevoza, ki je sicer zelo skromna, a je relativno višja pri visoko izobraženih. Analiza po statističnih regijah kaže celo nadpovprečno uporabo vlaka med izobraženci v regijah z dobro ponudbo železniškega prevoza (npr. Zasavje in Gorenjska).

Toda z bolj trajnostno prometno politiko lahko vplivamo tudi na potovalne navade ljudi, kar dokazuje primer mesta Gradec v Avstriji. V Gradcu je v obdobju 1982–2004 delež poti z javnim potniškim prometom ostal na isti ravni oziroma se je celo rahlo povečal (18,1 oziroma 19,3 %), delež potovanj z osebnim avtomobilom pa se je v tem obdobju minimalno povečal (33,8 oz. 38,2 %) (Plevnik et al. 2008). To je popolnoma drugačen trend, kot ga lahko opazujemo v Ljubljani med zadnjima popisoma prebivalstva, ko se je delež uporabnikov osebnega avtomobila več kot podvojil na račun javnega prometa. Mesti sta primerljivi po številu prebivalcev in svojem gravitacijskem zaledju. Podobne primere dobre prakse uspešne prometne politike zasledimo tudi v nekaterih drugih evropskih mestih (npr. Almere na Nizozemskem, Brighton & Hove v Združenem kraljestvu in Larissa v Grčiji) (Eltis 2008).

Tabela 69: Dnevni migranti po načinu potovanja in izobrazbi, Slovenija, 2002, v %

Izobrazba	Skupaj	Peš ali s kolesom	Z motornim kolesom	Z osebnim avtomobilom kot voznik	Z osebnim avtomobilom kot sopotnik	Z avtobusom	Z vlakom	Drugo
skupaj	100,0	14,9	0,3	67,7	6,3	8,9	1,3	0,6
brez izobrazbe	100,0	27,6	1,2	35,3	11,1	21,5	1,7	1,7
nepopolna	100,0	23,3	1,8	41,7	10,1	19,6	2,2	1,2
OŠ	100,0	20,3	0,8	50,0	9,9	16,6	1,4	0,9
srednja	100,0	13,6	0,3	70,5	5,8	7,9	1,3	0,6
višja	100,0	14,6	0,1	73,1	5,3	5,6	1,1	0,2
visoka	100,0	13,9	0,1	74,5	4,3	5,8	1,3	0,2

Vir: SURS, Popis 2002.

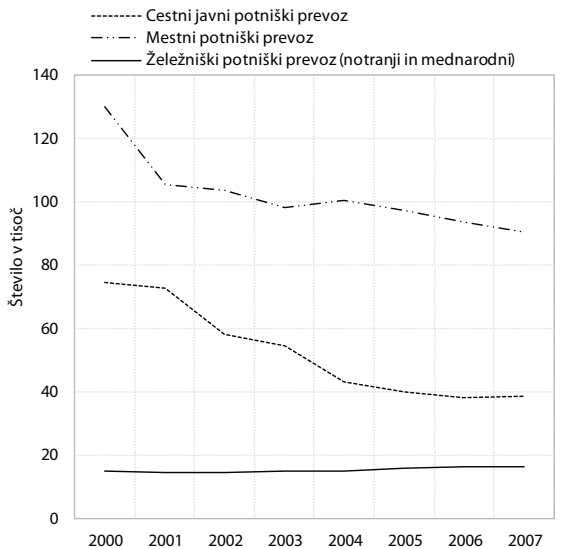
Na spremembo potovalnih navad Slovencev po letu 2000 glede uporabe prevoznega sredstva posredno kažejo tudi podatki o številu prepeljanih. Število prepeljanih potnikov v cestnem javnem potniškem prevozu¹⁰² se je v obdobju 2000–2007 skoraj prepolovilo, v mestnem potniškem prevozu¹⁰³ se je po podatkih SURS zmanjšalo za 30,3 %, v železniškem potniškem prevozu pa se je njihovo število povečalo za 7,4 %. V železniškem potniškem prevozu se je število potnikov v mednarodnem in notranjem prevozu povečalo. V tej vrsti prevoza in cestnem prevozu z osebnimi avtomobili se je v obdobju 2001–2006 povečalo tudi število potniških kilometrov (v cestnem javnem potniškem prevozu se je obravnavano število zmanjšalo). Na krepitev osebnega prevoza z avtomobili kaže tudi močno naraščanje števila osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, ki je v letu 2006 znašalo 487,6.

Spreminja se tudi povprečni potovalni čas na delo oz. ob istem potovalnem času se povečuje prevožena razdalja. Po podatkih popisov prebivalstva iz let 1991 in 2002 v Sloveniji zaposleni dnevni migranti v povprečju potujejo na delo v eno smer približno pol ure. Povprečni čas potovanja se je v desetletnem obdobju skrajšal za približno 5 minut, to skrajšanje gre na račun večje uporabe osebnega avtomobila. Povprečni potovalni čas na delo se pri uporabnikih posameznih prevoznih sredstev praktično ni spremenil. V obeh letih so se vozniki osebnih avtomobilov v povprečju vozili na delo 25 minut, potniki v avtobusih 40, v vlakih pa dobrih 50 minut (le pri pešcih in kolesarjih se je povprečni čas skrajšal, ker se je razpolovil delež tistih, ki so pripravljeni pešačiti ali kolesariti več kot pol ure). V Sloveniji se je v devetdesetih letih prejšnjega stoletja cestna infrastruktura izboljšala, kar pomeni, da je na številnih razdaljah mogoče v enakem času danes prevoziti daljšo pot kot leta 1991. Z drugimi besedami to pomeni, da se

potovalni časi v daljšem obdobju ne spreminjajo, stalno pa se povečuje dnevna prevožena razdalja. Podobno ugotavljajo tudi tuje študije. Trend povečevanja vsakodnevnih prevoženih razdalj je v nasprotju z načeli trajnostne mobilnosti ter je vprašljiv z okoljskega in gospodarskega vidika. Pri prostorskem načrtovanju bi si bilo zato smiselno prizadevati za optimalno približevanje območij prebivanja, dela, izobraževanja in oskrbe, ne pa ustvarjati funkcijsko homogenih con.

Glavni motiv za uporabo osebnega avtomobila namesto javnega prometa ali nemotoriziranih oblik je poleg udobnosti manjša poraba časa za potovanje. (Ob netrajnostni slovenski prometni politiki zadnjih desetletjih se razlika v potovalnih časih med javnim prometom in osebnim prevozom vztrajno povečuje.) Ekonomske analize, ki analizirajo stroške potovanja z različnimi prevoznimi sredstvi, navadno tudi porabljen čas obravnavajo kot strošek, temu ustrezno je glede na postavljeno urno postavko časovno daljše potovanje

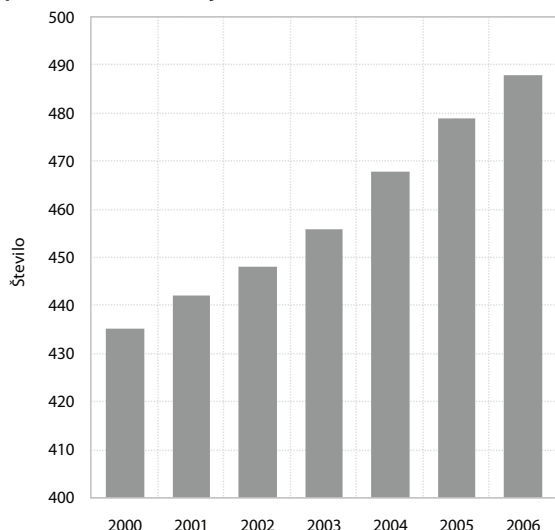
Slika 52: Število prepeljanih potnikov glede na vrsto javnega prevoza, Slovenija, 2000–2007, v 1000



Vir: SURS, preračuni UMAR.

¹⁰² Javni prevoz je prevoz, ki je vsem uporabnikom prevoznih sredstev dostopen pod enakimi pogoji.
¹⁰³ Podatki o mestnem potniškem prevozu se nanašajo na mestni prevoz v Ljubljani in Mariboru, od leta 2004 pa tudi na prevoz v nekaterih drugih mestih, v katerih imajo mestni potniški prevoz.

Slika 53: Število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev, Slovenija, 2000–2006



Vir: SURS, preračuni UMAR.

ustrezno dražje. Pri tem zanemarijo, da je mogoče potovalni čas koristno porabiti, pa naj bo to za delo, pogovor, branje ali počitek. V tem pogledu pa so pred voznikom osebnega avtomobila v prednosti njegovi sopotniki in uporabniki javnega prevoza. Analiza uporabe potovalnega časa med železniškimi potniki v Veliki Britaniji je na primer pokazala, da velik del potnikov vsaj del potovalnega časa koristno uporabi. To je lahko pomemben argument pri spodbujanju k bolj trajnostnim načinom prevoza. Potovalni čas lahko namesto kot breme obravnavamo kot darilo, ki ga podarimo sebi v obliki dnevnega počitka ali pa prihodnjim generacijam, če smo si vzeli več časa za bolj trajnostni način potovanja.

Mobilnost – izzivi

Mobilnost je vsaka individualna ali skupinska sprememba kraja bivanja ali položaja v družbeni strukturi. Ločimo prostorsko in družbeno mobilnost. Prostorska mobilnost je zmožnost prebivalstva za premagovanje razdalj v prostoru. Pogosto mobilnost enačimo le z migracijami oz. selitvami, čeprav to ni strokovno korektno. Pri družbeni mobilnosti pa gre za spremembo položaja posameznika ali skupine v sistemu družbenih odnosov. Tako prostorska kot družbena mobilnost sta pogojeni z željo posameznika, da bi izboljšal svoj družbeni položaj. Prostorska mobilnost praviloma povzroči tudi spremembo v družbenem položaju, medtem ko družbena ne vpliva nujno na prostorsko.

V tokratni analizi mobilnosti je podrobneje obdelana le prostorska mobilnost oziroma migracije. Ugotovitve analize nakazujejo številne probleme in izzive, s katerimi se na področju mobilnosti sooča Slovenija in katerim bo v prihodnje morala posvečati večjo pozornost. Strniti jih je možno v naslednje:

V Sloveniji je nujno potrebna celovita analiza družbene mobilnosti. Z njo bi lahko „izmerili“ stopnjo odprtosti/zaprтости družbe, kar vpliva na dvoje: učinkovitost oziroma sposobnost prilagajanja izzivom spremenjenih ekonomskih potreb in pravičnost, kar pomeni, da je posamezniku omogočeno spremeniti njegov socialno-ekonomski status v odvisnosti od sposobnosti in ne od zakoreninjenih preteklih odnosov.

Posodobiti je potrebno statistično spremljanje mobilnosti na način, da bo zagotavljajo več informacij tudi na področju družbene mobilnosti. V Sloveniji nimamo pravih informacij o vzrokih in obsegu 'bega možganov in rok', kar bi nam pomagalo oblikovati ustrezno politiko. Statistični in drugi podatki o tem, kdo, zakaj, in za kako dolgo se izseljuje in kakšna je njegova življenjska pot, so pomanjkljivi.

Odseljevanje mladega prebivalstva v aktivni dobi pomeni za državo izgubo, tako v demografskem smislu kot v smislu človeškega kapitala. Pri obravnavi meddržavnih migracij je običajno prisotna dvojnost odnosa države do te problematike. Slovenija, tako kot druge države, skuša z različnimi ukrepi pritegniti mlade in izobražene migrante od drugod, obenem pa zadržati svoje mlade in izobražene prebivalce. Emigracija slovenskih mladih izobražencev je tudi priložnost za integracijo slovenskega znanja s svetovnim. Slovenski emigranti so lahko velika razvojna prednost, če obdržijo stik s slovenskim okoljem in znanjem, zato **bi se morala Slovenija čim bolj aktivno vključiti v prizadevanja EU po uveljavljanju krožnih migracij in partnerstvu za mobilnost EU in s tretjimi državami.**

Nujno bi bilo dopolniti že pripravljen predlog Strategije ekonomskih migracij Republike Slovenije

v smeri celovite strategije migracij, ki bi morala biti osnovni dokument na področju migracij, njene usmeritve pa bi morale biti smiselno vključene tudi v druge razvojne dokumente. V Sloveniji nimamo celovite migracijske politike, ki bi reševala vrsto odprtih vprašanj in problemov na tem področju. Pripravljen je bil Predlog Strategije ekonomskih migracij Republike Slovenije, ki pa do sedaj še ni bil sprejet. Ta sledi prioritetnim ciljem Evropske migracijske politike, ki sta nadzorovanje (obvladovanje) migracijskih tokov in zagotavljanje dostojnega življenja (integracija) zakonitih priseljencev.

Razvojni dokumenti in politke posameznih področij bi v povezavi s celovito migracijsko politiko morali slediti zlasti naslednjim ciljem:

Ustvariti je potrebno pogoje za nastajanje delovnih mest za visoko izobražene v vseh regijah, kar bi zmanjšalo tudi izobrazbene primanjkljaje v regijah. V analizi migracij med regijami glede na izobrazbo se je potrdila teza, da Osrednjeslovenska regija izobrazbeno nadpovprečno privlači visoko izobražene prebivalce iz vseh ostalih delov države, kar je posledica pomanjkanja ustreznih delovnih mest za visoko izobražene prebivalce v drugih regijah.

Potrebno bo oblikovati ustrezno stanovanjsko politiko, ki bo usklajena s prostorsko in bo mladim omogočila dostopnost do stanovanj. Zaradi intenzivnosti in neusklajenosti s prostorsko politiko vse večja suburbanizacija povzroča probleme tako na območjih odseljevanja kot na območjih priseljevanja. Dejstvo je, da od začetka osemdesetih let nobeno večje mesto v Sloveniji ni več bistveno poraslo, medtem ko se je število prebivalcev v malih občinskih centrih skoraj podvojilo. Zaradi hitre rasti mest po drugi svetovni vojni, ki se je v osemdesetih letih ustavila, je delež starejših prebivalcev v mestih močno nad slovenskim povprečjem, zaradi odseljevanja mladih pa se ta delež še hitreje povečuje.

Na območjih priseljevanja bi ustrezna prostorska politika morala zagotavljati racionalno rabo prostora in ustrezno komunalno in družbeno infrastrukturo za povečano priseljevanje prebivalstva. Prebivalstvo prehaja iz območij visokih urbanih gostot poselitve na območja izrazito razpršene poselitve. Individualna gradnja zahteva nenormalno prostorsko širjenje komunalne infrastrukture, s svojo razpršenostjo pa onemogoča vsako rentabilnost. Ti tokovi so primestnim občinam trenutno ustrezni in jih podpirajo. Sistem financiranja občin, kakršnega imamo v Sloveniji, to še pospešuje, saj z dotokom prebivalstva prihajajo v občine tudi finančna sredstva v obliki glavarin. Vendar je tako gledanje zelo ozko in kratkoročno. Občine se bodo morale soočiti z ustrezno ureditvijo urbane infrastrukture, ker obstoječa ni dimenzionirana na povečano število prebivalstva. Marsikje sedanjih komunalnih naprav tudi ne bo mogoče širiti v nedogled, ampak bo potrebno

zgraditi popolnoma nove. Taka suburbanizacija sama po sebi ne bi bila problematična, če bi se ob izgrajevanju stanovanjskega fonda skrbelo tudi za racionalno rabo zemljišč in zagotavljalo ustrezno komunalno in družbeno infrastrukturo za povečano število prebivalstva.

V prostorskem načrtovanju bi morali stremeti k približevanju območij bivanja in dela, (skrajna oblika tega je delo na domu), izobraževanja in oskrbe, ne pa ustvarjati funkcijsko homogene cone, ki so ločene med seboj. Skupaj s prebivalstvom se ne selijo tudi delovna mesta, pač pa ta še vedno ostajajo v mestih, kar povzroča povečano dnevno delovno migracijo s pretežno uporabo osebnega avtomobila kot prevoznega sredstva. Tudi tip razpršene gradnje ne prispeva k večji uporabi javnega prevoza. Obenem dolgoročno onemogoča vsako resnejše razmišljanje o primestnih železnicah, ki naj bi razbremenile promet.

Okrepitev javnega prevoza je ključen dejavnik trajnostne mobilnosti in izziv prometni politiki. Eden izmed vidikov dostopnosti je prostorska dostopnost, brez katere ni mogoče zagotoviti ustrezne socialne vključenosti in socialne pravičnosti. Nekateri prebivalci iz različnih razlogov nimajo možnosti uporabe osebnega avtomobila, zato je potrebno zagotoviti ustrezno dostopnost do javnega potniškega prometa. Ta bo ekonomsko vzdržen le, če bomo med uporabnike pritegnili tudi del potnikov, ki sedaj uporabljajo osebni avtomobil. Te pa bomo lahko prepričali le z ustrezno kakovostjo ali/in z dvigom ekološke zavesti. V tej smeri so narejeni že prvi koraki¹⁰⁴. Ob okrepitvi javnega prometa bi veljalo izvajati tudi promocijske aktivnosti v zvezi z rabo javnih prometnih sredstev v javnosti in tako vplivati na potovalne navade ljudi.

¹⁰⁴ Ustrezno dostopnost do javnega potniškega prometa lahko tudi normiramo z maksimalno oddaljenostjo do postajališča javnega potniškega prometa z ustrezno frekvenco vožnje (Farrington, Farrington 2005). Upoštevanje standardov dostopnosti pri podeljevanju koncesij avtobusnim prevoznikom predvideva tudi veljavni Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2, 2007). Po naročilu Ministrstva za promet so bili za Slovenijo zato tudi izdelani predlogi takih standardov (Gabrovec, Bole 2006).