

PROMETNA DOSTOPNOST IN REGIONALIZACIJA SLOVENIJE

Jani Kozina, univ. dipl. geog.

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Trnovski pristan 2,

SI – 1127 Ljubljana, Slovenija

e-naslov: jani.kozina@uirsi.si

Dr. Aljaž Plevnik

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Trnovski pristan 2,

SI – 1127 Ljubljana, Slovenija

e-naslov: aljaz.plevnik@uirsi.si

Izvleček

Prispevek podaja rezultate analiz ustreznosti vladnega predloga regionalizacije Slovenije z vidika prometne dostopnosti. Njihov namen je bil presoja upoštevanja kriterijev prometne dostopnosti pri razmejitvi pokrajin in umeščanju njihovih središč. Analize so bile opravljene z modelom prometne dostopnosti s tehnologijo geografskih informacijskih sistemov (GIS). Rezultati kažejo, da vladni predlog regionalizacije Slovenije izkazuje veliko mero ustreznosti glede na kriterije prometne dostopnosti.

Ključne besede: prometna dostopnost, regionalizacija, pokrajine, Slovenija, GIS.

TRAFFIC ACCESSIBILITY AND THE REGIONALIZATION OF SLOVENIA

Abstract

The paper gives the results of analyses of suitability of the government proposition for the regionalization of Slovenia from November 2007 from the point of view of traffic accessibility. Their goal was an opinion of consideration of criteria of traffic accessibility by the delimitation of the provinces and the installation of their headquarters. Analyses were made by model of traffic accessibility based on the technology of geographical information systems (GIS). The results show, that traffic accessibility is adequately considered in the government proposition for the regionalization of Slovenia.

Key words: traffic accessibility, regionalization, provinces, Slovenia, GIS.

1. Uvod

Razmejitev Slovenije na pokrajine ali regionalizacija Slovenije je danes eden izmed ključnih izzivov njenega regionalno-prostorskega razvoja. Pri tem se postavlja cela vrsta vprašanj glede števila pokrajin, njihovega poimenovanja, financiranja, nalog, pristojnosti, ipd. Eno od temeljnih vprašanj je tudi način njihove razmejitve. Slednje je v teoriji in praksi odvisno od različnih kriterijev. Sodobne razvojne, informacijske in sonaravne svetovne ter evropske usmeritve s področja razmejevanja pokrajin med drugim v ospredje postavljajo vse večjo povezanost in prometno dostopnost pokrajin (Plut 2004, 25). Dobra prometna dostopnost do oskrbnih in javnih funkcij ter delovnih mest, ki so praviloma koncentrirane v enem ali več

središč pokrajin, je pogoj za družbenogospodarski razvoj. Poleg tega predstavlja dobra prometna dostopnost eno izmed osnovnih kategorij višje življenjske ravni in zmanjšuje pritiske na okolje.

Ustanavljanje regij oziroma pokrajin kot druge ravni lokalne samouprave je proces, ki v Sloveniji poteka že vrsto let. Pri tem večina predlogov izhaja iz koncepta policentrizma, ki je nastal v šestdesetih letih prejšnjega stoletja. Njegov namen je poleg omogočanja avtonomije odločanja in upravljanja posameznih delov države ter krepitve regionalne identitete tudi vzpostavljanje približno enake prometne dostopnosti do naselij, ki imajo največ storitvenih dejavnosti in družbene infrastrukture za vse prebivalce Slovenije (Drozg 2005). To so naselja najvišjih hierarhičnih nivojev. Ponavadi jih imenujemo regionalna središča ali sedeži pokrajin. Njihova značilnost je, da z mejami svojega vpliva določajo obseg regij (Benkovič Krašovec 2006). Pri tem se pod prometno dostopnostjo najpogosteje razume potovalni čas, ki ga morajo prebivalci pokrajin premagati na poti do sedežev svojih pokrajin.

Prispevek podaja rezultate analiz ustreznosti vladnega predloga regionalizacije Slovenije iz novembra 2007 z vidika prometne dostopnosti. Njihov namen je bil presoja upoštevanja kriterijev prometne dostopnosti pri razmejitvi pokrajin in umeščanju njihovih središč. Že v začetku je treba poudariti, da s tem nismo hoteli določiti idealnega števila pokrajin glede na kriterij prometne dostopnosti. Z uporabljenim metodo smo želeli le preveriti rezultate vladnega predloga regionalizacije Slovenije, ki je bil sicer narejen po drugih kriterijih in z drugimi metodami. Uvodnemu poglavju prispevka sledi metodološko poglavje, v katerem je na kratko predstavljeno glavno uporabljeno orodje, analitični model prometne dostopnosti, in značilnosti prostorskih analiz. Sledijo rezultati analiz v poglavju Presoja regionalizacije Slovenije s kazalci prometne dostopnosti, v sklepnem poglavju pa so podani zaključki o uporabljeni metodi, dobljenih rezultatih in usmeritvah za nadaljnje delo.

2. Metodologija

Ustreznost meja in sedežev pokrajin v vladnem predlogu regionalizacije Slovenije smo presojali s pomočjo analitičnega modela prometne dostopnosti, ki deluje v programskem okolju ESRI ArcGIS z razširitvenim modulom Network Analyst. Model je sestavljen iz vektorskega sloja podatkov (cestno omrežje in centriodi naselij), ki so jim bili dodani podatki o realnih hitrostih po posameznih cestnih odsekih ob uporabi osebnega avtomobila, ki jih zbira Direkcija Republike Slovenije za ceste (stanje 2005), ter podatki o številu prebivalstva iz Popisa 2002. Model omogoča izračun potovalnih časov z osebnim avtomobilom po državnem in lokalnem cestnem omrežju med vsemi naselji v Sloveniji.

Presoja ustreznosti meja pokrajin

Meje pokrajin v vladnem predlogu regionalizacije Slovenije potekajo hkrati tudi po mejah občin, zato se lahko spreminjajo le z vključevanjem in izključevanjem občin. Posledično bi bila ob vnaprej določenih sedežih pokrajin optimalna razmejitev Slovenije na pokrajine z vidika prometne dostopnosti takšna, da bi bila vsaka občina del pokrajine, v kateri leži njej najhitreje dostopen sedež pokrajine. V ta namen smo izdelali lastno, glede na kriterij prometne dostopnosti optimizirano členitev Slovenije na pokrajine. Tako dobljene meje smo nato primerjali z vladnimi in na podlagi njihovega medsebojnega ujemanja, merjenega z indeksom ujemanja meja, določili ustreznost vladnih meja pokrajin.

Postopek členitve Slovenije na pokrajine je potekal tako, da smo z analitičnim modelom prometne dostopnosti vsakemu naselju v Sloveniji najprej določili potovalni čas vožnje z osebnim avtomobilom do najhitreje dostopnega sedeža pokrajine po predlogu Vlade. Nato smo vsaki občini določili delež prebivalstva, ki najhitreje dostopa do posameznega sedeža pokrajine. Pogoj za dodelitev določene občine neki pokrajini je bil, da več kot 50 % njenih prebivalcev najhitreje dostopa do sedeža te pokrajine. S tem smo dobili optimalno členitev Slovenije na pokrajine glede na kriterij prometne dostopnosti.

Indeks ujemanja meja za posamezno pokrajino smo izračunali kot aritmetično povprečje deleža prebivalcev vladne pokrajine, ki je hkrati tudi del optimizirane pokrajine in deleža prebivalcev optimizirane pokrajine, ki je hkrati tudi del vladne pokrajine.

$$\text{indeks ujemanja meja} = \frac{\frac{(\text{št. preb. v obeh predlogih hkrati})}{(\text{št. preb. v vladnem predlogu})} \times 100 + \frac{(\text{št. preb. v obeh predlogih hkrati})}{(\text{št. preb. v optimiziranem predlogu})} \times 100}{2}$$

Delež prebivalcev vladne pokrajine, ki je hkrati tudi del optimizirane pokrajine, pove, kolikšen delež prebivalcev vladne pokrajine je po kriteriju prometne dostopnosti ustrezno vključen v to pokrajino. Delež prebivalcev optimizirane pokrajine, ki je hkrati tudi del vladne pokrajine, pa pove, kolikšen delež prebivalcev, ki bi po kriteriju prometne dostopnosti moral biti del vladne pokrajine, je Vlada tudi dejansko vključila v to pokrajino.

Kot dodaten kazalec pri presojanju ustreznosti meja vladnih pokrajin smo poleg indeksa ujemanja meja upoštevali tudi meje vplivnih območij sedežev pokrajin po Vrišerju (1998, 309). Vrišer je vplivna območja sedežev pokrajin določil na podlagi ankete, v kateri je ljudi spraševal po kraju zadovoljevanja njihovih storitvenih potreb. S tem smo želeli preseči formalistično raven obravnave in na razmejitev pokrajin pogledati tudi z drugega (morda celo bolj življenjskega) vidika.

Presoja ustreznosti sedežev pokrajin

Določanje ustreznosti sedežev pokrajin je v primerjavi z mejami veliko bolj delikatno, saj se jih ne da premikati po prostoru kot meje. Poleg tega na določitev sedežev pokrajin razen prometne dostopnosti močnejše vplivajo tudi drugi kriteriji, kot so velikost, sposobnost opravljanja funkcij, gospodarska moč, ipd. Zato so sedeži pokrajin praviloma glavna upravna, gospodarska in kulturna središča regij oziroma pokrajin. Iz tega razloga smo se pri presoji osredotočili samo na središča, za katera v času priprave vladnega predloga regionalizacije Slovenije ni bilo enotnega mnenja o dodelitvi funkcije sedeža pokrajine. V Povzetku sklepov občinskih svetov k Predlogu Vlade Republike Slovenije za določitev območij pokrajin, njihovih sedežev in imen (medmrežje 1) je navedeno, da se stališča glede sedeža pokrajine razlikujejo predvsem v predlagani Koroški in Posavski pokrajini. V Koroški pokrajini so občine tehtale med Slovenj Gradcem in Ravnami na Koroškem, v Posavski pokrajini pa med Krškimi in Brežicami. V obeh primerih gre za tipična primera funkcionalnih somestij, kjer si približno enakovredna središča, ki med seboj niso prostorsko zraščena, delijo funkcije in hkrati med seboj tekmujejo za prevlado (Kokole in Kokole 1998).

Pri presoji ustreznosti središč za dodelitev funkcije sedeža pokrajine smo izračunali povprečen potovalni čas z osebnim avtomobilom za vse prebivalce posamezne pokrajine do obeh obravnavanih središč, kot je prikazano v enačbi spodaj. Središče, ki je v povprečju

dostopnejše za prebivalce svoje pokrajine, je z vidika prometne dostopnosti ustrežnejše za dodelitev funkcije sedeža pokrajine.

$$\text{povprečen potovalni čas pokrajine} = \frac{\sum_{i=1}^n (\text{potovalni čas naselja} \times \text{število prebivalcev naselja})}{\text{število prebivalcev pokrajine}}$$

Z namenom osvetlitve notranje strukture smo za obe obravnavani pokrajini izračunali še povprečne potovalne čase njihovih občin do potencialnih sedežev pokrajin in jih primerjali med seboj. Izračun povprečnega potovalnega časa za posamezno občino smo izvedli po naslednji enačbi.

$$\text{povprečen potovalni čas občine} = \frac{\sum_{i=1}^n (\text{potovalni čas naselja} \times \text{število prebivalcev naselja})}{\text{število prebivalcev občine}}$$

3. Presoja regionalizacije Slovenije s kazalci prometne dostopnosti

3.1 Vladni predlog regionalizacije Slovenije

V prispevku je presojana regionalizacija Slovenije, ki jo je Vlada 15. novembra 2007 posredovala v obravnavo Državnemu zboru v okviru Predloga zakona o ustanovitvi pokrajin (medmrežje 2). Predlog na 35. seji Državnega zbora, 1. februarja 2008, ni dobil potrebne dvotretjinske podpore, gre pa za edini predlog regionalizacije Slovenije, ki je doživel glasovanje v Državnem zboru.

V novem pokrajinskem zakonu je Vlada predlagala razmejitev Slovenije na štirinajst pokrajin. Tovrstna členitev slovenskega ozemlja ima svojo zasnovo v delitvi Slovenije na dvanajst planskih regij, ki je nastala v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja zaradi praktičnih potreb politike regionalnega razvoja, regionalnega prostorskega planiranja ter nekaterih javnih služb (šolstva, zdravstva, notranjih zadev, sodstva, itd.) in je bila nato preizkušena v preteklih desetletjih. Pri tem so bili upoštevani naslednji parametri tehtanja primernosti modelov členitve na pokrajine: velikost (območje, prebivalstvo), funkcije (naloge in pristojnosti), avtonomija (razmerja med državnimi oblastmi in občinami), fiskalna in funkcionalna soodvisnost (medmrežje 2).

3.1.1 Meje pokrajin

Območja predlaganih pokrajin so bila oblikovana tako, da je območje vsake pokrajine sklenjena in zaokrožena geografska celota. Predlog območij pokrajin oziroma določitev njihovih meja je temeljil predvsem na naslednjih kriterijih, med katerimi pa prometne dostopnosti neposredno ni zaslediti:

- prostorski členitvi, ki izhaja iz obstoječih procesov povezovanja;
- regionalni identiteti in pripadnosti ljudi;
- naravno geografskih značilnostih in poselitvi Slovenije;
- specifičnosti slovenskih razmer z zgodovinskega, geografskega, gospodarskega, kulturnega in drugih vidikov.

3.1.2 Sedeži pokrajin

Sedeži pokrajin so bili določeni glede na upravno, izobraževalno, kulturno ali gospodarsko središčne funkcije mest. Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in

regionalno politiko (v nadaljevanju SVLR), ki je v imenu Vlade pripravila pokrajinsko zakonodajo, je regionalizacijo osnovala na temelju štirinajstih mezoregionalnih središč četrte do sedme hierarhične stopnje in njihovih vplivnih območij. Tako pripravljen predlog je bil s strani SVLR poslan v pregled Vladi, ki je pred obravnavo v Državnem zboru za vsako pokrajino določila sedež pokrajinske uprave in sedež pokrajinskega sveta. S tem je razdelila enotno funkcijo sedeža pokrajine na dve funkciji, ki naj bi ju opravljali eno ali dve središči pokrajine. Nikjer v predlogu zakona ni navedeno, kaj so kriteriji za eno ali drugo vrsto sedeža. Iz tega je moč sklepati, da ni šlo za upoštevanje strokovnih podlag, ampak za politično odločitev.

Preglednica 1: Imena pokrajin in njihovih sedežev po predlogu SVLR in Vlade.

Ime pokrajine	Predlog SVLR	Predlog Vlade	
	Sedež pokrajine	Sedež pokrajinske uprave	Sedež pokrajinskega sveta
Celjska	Celje	Celje	Celje
Dolenjsko-belokranjska	Novo mesto	Novo mesto	Novo mesto
Gorenjska	Kranj	Kranj	Kranj
Goriška	Nova Gorica	Nova Gorica	Idrija
Istrsko-kraška	Koper	Koper	Sežana
Kamniško-zasavska	Domžale	Domžale	Trbovlje
Koroška	Slovenj Gradec	Ravne na Koroškem	Slovenj Gradec
Ljubljanska	Ljubljana	Ljubljana	Ljubljana
Notranjska	Postojna	Postojna	Vrhnika
Posavska	Krško	Krško	Brežice
Prekmursko-prleška	Murska Sobota	Murska Sobota	Ljutomer
Ptujsko-ormoška	Ptuj	Ptuj	Ormož
Savinjsko-šaleška	Velenje	Velenje	Mozirje
Štajerska	Maribor	Maribor	Maribor

Vir: Medmrežje 2.

Pred začetkom analiz je bilo potrebno določiti, na podlagi katerih sedežev pokrajin naj se ustreznost regionalizacije z vidika prometne dostopnosti sploh presoja. Odločili smo se za sedeže pokrajinske uprave. Pri tem je bil najpomembnejši argument ta, da se vsi sedeži pokrajinske uprave, z izjemo Domžal, v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (2004) uvrščajo med središča nacionalnega pomena, na drugi strani pa se veliko več sedežev pokrajinskega sveta (Idrija, Ljutomer, Ormož, Sežana) uvršča med središča regionalnega pomena ali celo samo med središča medobčinskega pomena (Mozirje). S tem je povezana tudi sama narava funkcije pokrajinske uprave, za katero lahko trdimo, da je za življenje večine prebivalcev pokrajine pomembnejša od funkcije pokrajinskega sveta.

3.2 Ustreznost meja pokrajin

Primerjava vladnega predloga regionalizacije Slovenije in optimizirane členitve kaže, da se meje njunih pokrajin med seboj dokaj dobro ujemajo (indeks ujemanja meja je 87,4); najboljše v Prekmursko-prleški (98,8), Koroški (95,0) in Posavski pokrajini (94,3), najslabše pa v Notranjski (75,1), Kamniško-zasavski (78,1) in Celjski pokrajini (80,8).

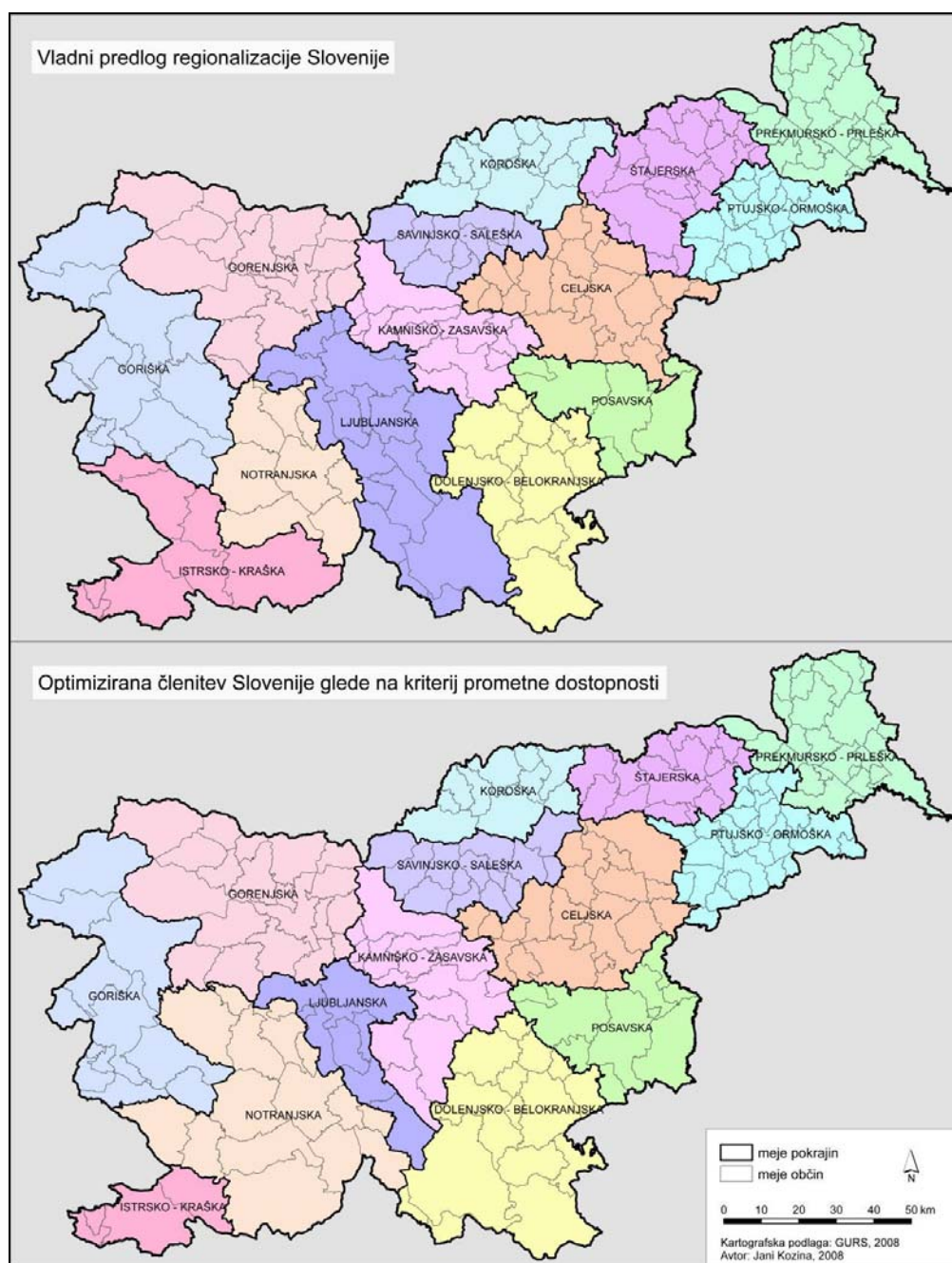
Na dobro ujemanje meja pokrajin kaže tudi primerjava povprečnega potovalnega časa prebivalcev Slovenije do sedežev pokrajin ob upoštevanju njihove vključenosti v vladne ali

optimizirane pokrajine. Po predlogu Vlade bi imeli prebivalci Slovenije do sedeža svoje pokrajine v povprečju 15,5 minut vožnje z osebnim avtomobilom, po optimiziranem predlogu pa 14,7 minut. Razlika je torej manj kot ena minuta ali drugače, z optimizacijo meja se je povprečen potovalni čas prebivalcev Slovenije do sedežev pokrajin izboljšal le za dobrih 5 %. Razloge za dobro ujemanje vladnih in optimiziranih meja pokrajin gre iskati predvsem v vladnem načinu razmejevanja pokrajin in njihovi majhnosti, saj jim je na ta način lažje določiti funkcijsko zaokrožen obseg. Kot je povedano v predstavitvi vladnega predloga regionalizacije, razmejitev na pokrajine med drugim temelji na funkcionalni soodvisnosti in regionalni identiteti, kar je močno povezano z gravitacijsko privlačnostjo najmočnejšega središča v pokrajini. Glede na medsebojno zvezo gravitacije in dostopnosti, kjer je po enačbi $F=G(m_1 m_2)/r^2$ gravitacijska sila med dvema naseljema (F) v obratnem sorazmerju s kvadratom njune razdalje oziroma dostopnosti (r), pa je velika stopnja ujemanja meja obeh spremenljivk v prostoru pričakovana (G v enačbi predstavlja oznako za gravitacijsko konstanto, m_1 in m_2 pa označujeta masi dveh mest, kar v praksi ponavadi pomeni število prebivalcev, število potrošnikov, število vozil ipd.) (Vrišer 1978, 162–163). Anomalije nastajajo predvsem zaradi neskladnega načrtovanja cestne infrastrukture in ostalih, manj predvidljivih, dejavnikov (politična lobiranja, lokalni interesi, ipd.).

Preglednica 2: Ocena ujemanja vladnih in optimiziranih meja pokrajin.

Pokrajina	Število prebivalcev			Ujemanje meja pokrajin		
	Vladni predlog	Optimizirani predlog	V obeh predlogih hkrati	Delež prebivalcev vladne pokrajine, ki je hkrati tudi del optimizirane pokrajine [%]	Delež prebivalcev optimizirane pokrajine, ki je hkrati tudi del vladne pokrajine [%]	Indeks ujemanja meja
Notranjska	68.921	118.931	65.565	95,1	55,1	75,1
Kamniško-zasavska	144.769	153.517	116.400	80,4	75,8	78,1
Celjska	186.546	223.611	164.292	88,1	73,5	80,8
Istrsko-kraška	116.304	82.899	82.899	71,3	100	85,7
Štajerska	226.873	182.908	180.199	79,4	98,5	89
Savinjsko-šaleška	60.889	77.988	60.889	100	78,1	89,1
Ljubljanska	386.431	310.827	307.471	79,6	98,9	89,3
Ptujsko-ormoška	83.339	105.137	83.339	100	79,3	89,7
Goriška	118.511	104.996	101.481	85,6	96,7	91,2
Dolenjsko-belokranjska	105.810	119.968	102.775	97,1	85,7	91,4
Gorenjska	195.885	214.089	191.017	97,5	89,2	93,4
Posavska	74.410	84.075	74.410	100	88,5	94,3
Koroška	73.141	65.766	65.766	89,9	100	95
Prekmursko-prleška	120.875	117.992	117.992	97,6	100	98,8
Slovenija	1.962.704	1.962.704	1.714.495	87,4	87,4	87,4

Vir: Vrišer 1998, Medmrežje 2.



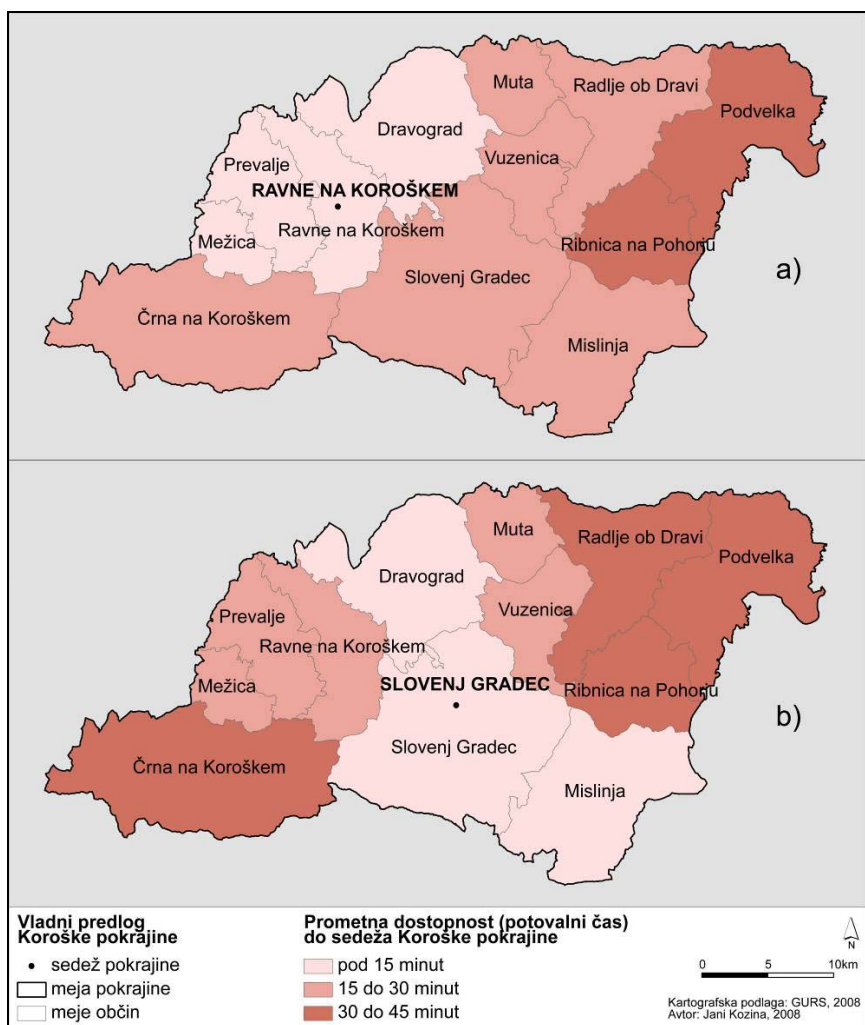
Slika 1: Primerjava razmejitve pokrajin v vladnem predlogu regionalizacije Slovenije in v optimizirani členitvi Slovenije glede na kriterij prometne dostopnosti.

Rezultati so pokazali, da je Vlada v svojem predlogu regionalizacije Slovenije glede na kriterij prometne dostopnosti neustrezno razvrstila 40 občin. Kljub temu se je izkazalo, da se meje pokrajin po njihovi optimizaciji bolje prilagajajo vplivnim območjem sedežev svojih pokrajin po Vrišerju (1998, 309) samo v primerih občin Komen, Kozje, Log-Dragomer in Podvelka. Zato so to občine, za katere je smiselna preučitev vključitve v druge pokrajine, saj na to poleg kriterija prometne dostopnosti kaže tudi dodatni kriterij vplivnih območij. Za ostale občine (skupaj 36), ki smo jih z optimizacijo meja pokrajin predstavili v sosednje pokrajine, je zaradi neujemanja njihovih meja z mejami vplivnih območij sedežev pokrajin to dejanje gotovo spornejše. V teh primerih bi bilo veliko smotrnejše izboljšati prometno dostopnost do predlaganih sedežev pokrajin, zlasti če je dostopnost teh občin slaba, ali pa razmisliti o drugačnem izboru in številu sedežev pokrajin.

3.3 Ustreznost sedežev pokrajin

3.3.1 Koroška pokrajina

V vladnem predlogu regionalizacije Slovenije znaša povprečen potovalni čas prebivalcev Koroške pokrajine do Raven na Koroškem 16,3 minut, do Slovenj Gradca pa 18,1 minute. Na ta način so Ravne na Koroškem za več kot eno desetino (11,0 %) potovalnega časa dostopnejše od Slovenj Gradca.



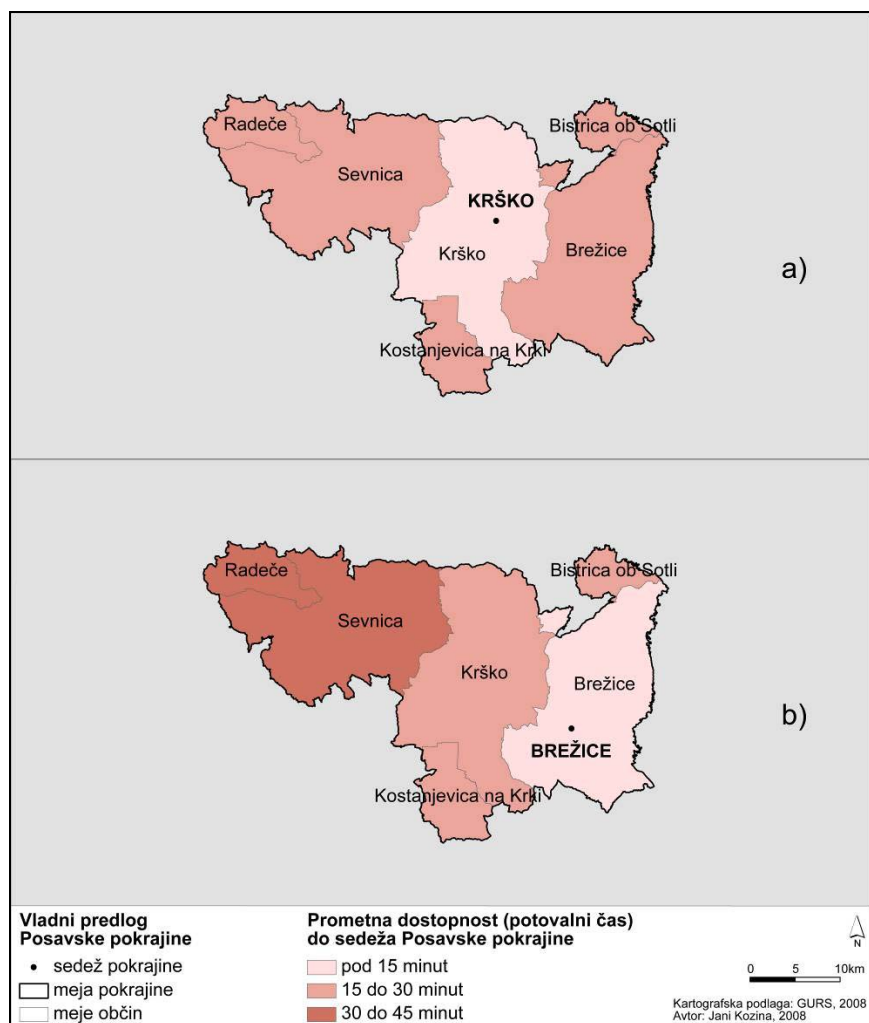
Slika 2: Prometna dostopnost občin v vladni varianti Koroške pokrajine ob upoštevanju različnih sedežev pokrajin (Ravne na Koroškem – a, Slovenj Gradec – b).

Razlog boljše prometne dostopnosti Raven na Koroškem je predvsem v njihovi legi, ki je v primerjavi z lego Slovenj Gradca glede na ostale kraje na Koroškem precej bolj središčna. Ravne na Koroškem se nahajajo bližje stiku treh dolin (Mežiške, Dravske in Mislinjske), ki je nekakšno naravno središče in vozlišče Koroške. V primerjavi s Slovenj Gradcem so zlasti boljše povezane z občinami v Mežiški dolini pa tudi z občinami v Dravski dolini. Slovenj Gradec pa je v nasprotju z Ravnimi na Koroškem bolj dostopen prebivalcem Mislinjske doline. To je najbolj očitno na primeru občine Mislinja, ki bi bila v optimizirani členitvi s sedežem pokrajine v Slovenj Gradcu del Koroške pokrajine. Če pa bi bil sedež Koroške pokrajine v Ravnah na Koroškem, bi bilo za občino Mislinjo z vidika prometne dostopnosti bolje, da se priključi Savinjsko-šaleški pokrajini s sedežem v Velenju (glej sliko 1).

3.3.2 Posavska pokrajina

V vladnem predlogu regionalizacije Slovenije znaša povprečen potovalni čas prebivalcev Posavske pokrajine do Krškega 15,1 minute, do Brežic pa 19,9 minut. S tem je Krško skoraj za eno tretjino (31,8 %) potovalnega časa dostopnejše od Brežic.

Glavni razlog za takšno stanje gre podobno kot v primeru Koroške pokrajine iskati v različni legi naselij. Krško ima v primerjavi z Brežicami v spodnjem Posavju precej bolj središčni položaj. Na drugi strani pa so Brežice s svojo že skoraj obmejno in odmaknjeno lego za prebivalce Posavske pokrajine precej manj dostopne.



Slika 3: Prometna dostopnost občin v vladni varianti Posavske pokrajine ob upoštevanju različnih sedežev pokrajin (Krško – a, Brežice – b).

Poudarjena središčna vloga Krškega se kaže tudi skozi velikost njegovega zaledja. V primeru določitve sedeža pokrajine v Brežicah bi se dostopnost občin v Posavski pokrajini v smereh proti zahodu in severu zmanjšala do te mere, da bi tri občine (Podčetrtek, Radeče in Škocjan) po kriteriju prometne dostopnosti v optimizirani členitvi Slovenije že izpadle iz te pokrajine in se priključile sosednjim. Na ta način bi se število prebivalcev Posavske pokrajine zmanjšalo za več kot eno desetino s približno 84.000 na 73.000. Občini Podčetrtek in Radeče bi se v primeru imenovanja sedeža pokrajine v Brežicah priključile Celjski pokrajini, občina Škocjan pa Dolenjsko-belokranjski pokrajini (glej sliko 1).

4. Sklep

Čeprav je bila vladna razmejitev Slovenije na pokrajine iz novembra 2007 v strokovni javnosti na marsikaterih področjih negativno kritizirana, lahko glede na kriterij prometne dostopnosti trdimo, da ta predlog regionalizacije Slovenije izkazuje veliko mero ustreznosti. Indeks ujemanja meja je pokazal, da so meje pokrajin praviloma začrtane v skladu s prometno dostopnostjo. Nekoliko slabše so meje začrtane pri Notranjski, Kamniško-zasavski in Celjski pokrajini.

Vlada je glede na kriterije prometne dostopnosti ustrezno določila sedeže pokrajin v obravnavanih somestjih Koroške in Posavske pokrajine. V obeh spornih primerih je za sedež pokrajine določila dostopnejše središče (Ravne na Koroškem in Krško).

Treba je poudariti, da proučevanje prometne dostopnosti kot kriterija regionalizacije Slovenije v tem prispevku temelji le na uporabi osebnega avtomobila. Smiselno bi bilo raziskavo razširiti na obravnavo prometne dostopnosti ob uporabi različnih vrst javnega potniškega prometa. S tem bi dobili še popolnejšo sliko o stanju prometne dostopnosti do sedežev pokrajin v Sloveniji.

Pomemben izziv za nadaljnje delo predstavlja tudi oblikovanje standardov dostopnosti, ki bi določali časovne pragove, znotraj katerih morajo imeti vsi prebivalci Slovenije dostop do sedeža svoje pokrajine. Po vladnem predlogu regionalizacije kot po optimizirani členitvi namreč obstajajo precejšnje razlike v prometni dostopnosti med deli slovenskega ozemlja. S standardi dostopnosti bi dobili pomemben planski kriterij za izboljšanje prometne dostopnosti ali za določanje optimalnega števila sedežev pokrajin.

Viri in literatura

- Benkovič Krašovec, M. 2006: Vloga centralnih naselij prve in druge stopnje pri razvoju slovenskega podeželja: doktorska disertacija. Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, Ljubljana, str. 215.
- Drozg, V. 2005: Koncepti policentrične ureditve Slovenije. V: Slovenska politična geografija in podeželje na razpotju. Dela 24, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani, Ljubljana, str. 147–158.
- Kokole, V., Kokole, V. 1998: Naselja in poselitve. V: Geografija Slovenije. Slovenska matica, Ljubljana, str. 310–361.
- Medmrežje 1:
http://www.svlr.gov.si/si/delovna_podrocja/podrocje_lokalne_samouprave/pokrajine/ustanavljanje_pokrajin/ (20. 12. 2007).
- Medmrežje 2:
http://www.svlr.gov.si/si/delovna_podrocja/podrocje_lokalne_samouprave/pokrajine/ustanavljanje_pokrajin/ (20. 12. 2007).
- Plut, D. 2004: Načela, kriteriji in regionalizacija Slovenije z vidika členitve na pokrajine. V: Pokrajina: druga raven lokalne samouprave. Inštitut za lokalno samoupravo pri Fakulteti za upravo, Ljubljana, str. 21–35.
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2004. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostorski razvoj, Urad za prostorski razvoj, Ljubljana, str. 75.
- Vrišer, I. 1978: Regionalno planiranje. Mladinska knjiga, Ljubljana, str. 356.
- Vrišer, I. 1998: Središčna (centralna) naselja. V: Geografski atlas Slovenije. Državna založba Slovenije, Ljubljana, str. 308–309.

TRAFFIC ACCESSIBILITY AND THE REGIONALIZATION OF SLOVENIA

Summary

The formation of provinces or the regionalization of Slovenia is an important step towards a more unanimous regional development and decentralization, both of which represent a growing urge in Slovenia. In doing so, it is extremely important to choose and apply the right criteria for regionalization. According to many, traffic accessibility belongs to this latter group.

The article presents an opinion concerning the suitability of the borders and headquarters of provinces in the government proposition for the regionalization of Slovenia from November 2007 from the point of view of traffic accessibility. The analytical model of traffic accessibility shows a high degree of consideration for this criterion in the subdivision of Slovenia into provinces. The headquarters in both analyzed conurbations (Ravne na Koroškem – Slovenj Gradec and Krško – Brežice) are especially well defined.

From the point of view of traffic accessibility, the outlining of the borders in the government proposition for the regionalization of Slovenia is adequate. This can be seen in a high degree of border line agreement between the government and the optimized propositions for regionalization (optimized according to traffic accessibility), and in a small difference between the regionalization, as far as the average travel time of Slovene citizens to the headquarters of their provinces is concerned.

From the point of view of traffic accessibility, the borders are best defined in the provinces of Eastern Slovenia (Prekmurje and Prlekija), Upper Carniola, Carinthia and in the Posavje province; and worst defined in Inner Carniola, Kamnik and Zasavje province, Celje province, Istria and the Karst, what is shown by index of agreement among government and optimized borders.

The government way of subdividing provinces is in good accordance with the optimized proposition of regionalization. Mostly because it takes into account the functional integrity of province areas or the gravity tendencies towards individual headquarters, as well as a vast number of small provinces, which are easier to define in terms of functional range.

For some communes the method of optimization of province borders showed that they should be classified in another province (almost 40 communes). After the optimization of the borders only four of them belong to the influence areas of their province headquarters. Here belong Komen, Kozje, Log-Dragomer and Podvleka Communes. Therefore, they should be included in other provinces, because apart from the traffic accessibility criterion, there is the additional criterion of influence areas to be respected.

In the conurbation of Carinthia and Posavje province, the government defined appropriate province headquarters, which are in accordance with the traffic accessibility; i.e. Ravne na Koroškem and Krško. Both centers proved to be more adequate headquarters of respective provinces, even in the optimized proposition of the regionalization of Slovenia.