

Razprave

PROMET IN DNEVNA MIGRACIJA V HALOZAH

Stanko Pelc*

Izvleček

Članek opisuje analizo dnevnomigracijskih tokov v Halozah, ki je bila narejena za potrebe vrednotenja poteka nove trase ceste Ptuj–Ormož za razvoj območja Haloze. Sedanji prometni tokovi in tokovi dnevnih migrantov kažejo, da potek ceste bliže Haloze ne bi imel skoraj nikakršne razvojne vloge za te kraje.

Ključne besede: dnevna migracija, promet, Haloze.

DAILY COMMUTING AND TRANSPORT IN HALOZE

Abstract

Presented is the analysis of daily commuters' flows in Haloze, made to enable the evaluation of the planned course for the new road between Ptuj and Ormož as to the effect of the latter on the development of the area of Haloze. The present transport flows and daily commuters' flows show that the course of a road if planned closer to Haloze would play no major role in the development of these places.

Key words: Daily commuting, Transport, Haloze.

Uvod

Prometna geografija spada med tiste veje geografije, ki so izrazito aplikativno usmerjene. Velik del njene raziskovalne dejavnosti se nanaša na aktualne družbeno-politične probleme urejanja prostora. Izredno pomembna je njena vloga znotraj sklopa prostorskih znanosti v okviru regionalnega planiranja. Tako kot vse druge discipline, ki se srečujejo na tem področju, ima tudi prometna geografija svetovalno

* Dr., doc., Oddelek za razredni pouk, Pedagoška fakulteta, Kardeljeva ploščad 16, Univerza v Ljubljani, 61113 Ljubljana, Slovenija.

vlogo tako na upravno-političnem kot na gospodarskem področju. Maier in Atzkern (1992, 13) se pridružujeta mnenju, da ima prometna geografija pri regionalnem planiranju tudi vlogo znanstvene podpore priprave plana, spremljanja in kontrole njegovega uresničevanja.

Naloge prometne geografije se nanašajo na analizo prometnih dejavnosti v prostoru, pri čemer obsegajo njeni rezultati tako teorije urejanja prostora z vidika prometa in njegove vloge v njem, kot prometne napovedi, gospodarsko-prometne analize, načrtovanje prometa in prometnih omrežij, usmeritve za vodenje prometne politike ipd. Pri tem se prometna geografija tako kot druge znanstvene discipline znotraj regionalnega planiranja opira na veljavne prostorske vrednote in cilje prostorskega in družbenega razvoja ter se ravna po ustreznih prostorski razvojni filozofiji.

Prometna geografija poleg opisanih nalog opravlja še druge. Temeljni sta seveda analiza in predstavitev prometne strukture osebnega in tovornega prometa ter prometa podatkov. Poleg tega pa še npr. analiza vplivov vseh oblik prometa na prostor in obratno in ne nazadnje tudi analiza vplivov prometa na okolje.

V okviru tako širokega spektra nalog predstavljamo primer vrednotenja pomena nove trase cestne povezave med Ptujem (Tržcem) in Ormožem za prostorski gospodarski in socialni razvoj Haloz¹. Značaj te ceste je sicer tak, da naj bi bil njen prvotni namen posredovati daljinski in medregionalni promet, hkrati pa naj bi bila namenjena tudi boljšemu prevajanju krajevnih prometnih tokov.

Omejitev območja raziskovanja

Predvsem nas je zanimalo, kako lahko izboljšave na cestni povezavi Ptuj (Tržec)–Ormož vplivajo na prostorski, gospodarski in socialni razvoj Haloz. Naša omejitev na območje Haloz je bila utemeljena z dejstvom, da današnja trasa obravnavane cestne povezave poteka po severnem robu Ptujskega polja in zato nova trasa ne more bistveno vplivati na območje Slovenskih goric, razen če bi ob predstavitvi trase proti jugu prišlo hkrati do zanemarjanja sedanje obstoječe ceste in s tem do bistvenega poslabšanja dostopnosti. Potek trase južno od Ptujskega jezera namreč ne more izboljšati dostopnosti Ptuja krajem v Slovenskih goricah, lahko pa izboljša dostopnost nekaterim naseljem v Halozah. Ker nam je bila kot izhodiščna podana varianta možnih potekov nove trase samo južno od Ptujskega jezera, smo se omejili na analizo območja Haloz in na vrednotenje morebitnih vplivov novega poteka trase te ceste na to območje. V raziskavo so bila vključena naselja nekdanje ptujске občine z območja Haloz in nekaj naselij v dolini Dravinje.

¹ Nalogo Ovrednotenje prostorskega in razvojnega pomena izgradnje in rekonstrukcije magistralne ceste Ptuj–Tržec za območje Haloz je izdelal Stanko Pele v sodelovanju z abs. geogr. Ireno Hergan, za projekt Študija poteka magistralne ceste M–3 na relaciji Ptuj–Ormož (nosilec: BPI Biro za projektiranje in inženiring d.o.o.).

Omrežje središč, prometno omrežje in prometne obremenitve

Za vrednotenje pomena cest za regionalno povezovanje moramo predvsem vedeti, kakšna središča posamezna cesta povezuje in kakšnemu prometu je namenjena. Ptuj kot sekundarno središče mariborske regije se po naši oceni (Pelc 1994) uvršča na 10. mesto v Sloveniji, takoj za Mursko Soboto in Novo Gorico, in je za Haloze zelo pomemben. Njegovo vplivno območje je zaradi bližine Maribora asimetrično in s tem okrnjeno. Določeno vlogo imajo za posamezne dele Halož še središča nekdanjih velikih občin, kot so Slovenska Bistrica (po naši oceni na 18. mestu v Sloveniji), Ormož in deloma tudi bolj oddaljeni Lenart, Kidričevo, Poljčane in Sp. Hoče v bližnji okolici Ptuja so središča krajevnega pomena. Poleg teh imajo ožji krajevni pomen še Pragersko, Fram, Razvanje, Središče ob Dravi, Miklavž na Dravskem polju, Rače in Starše. V Haložah takega središča, ki bi lahko v celoti opravljalo vlogo krajevnega središča, z izjemo Brega (Majšperk) in Podlehnik praktično ni. Z vsemi temi središči so haloška naselja povezana z razmeroma dobrimi cestami. Te so izrazito slabe v glavnem le v hribovitih delih obravnavanega območja.

Pomen ptujsko-ormoške prometne smeri v slovenskem merilu je razmeroma skromen, če ga primerjamo z najpomembnejšimi prometnimi smermi (Šentiljska, primorska, gorenjska, dolenska). Ta prometna smer je izgubila pomen zaradi nastanka nove slovensko-hrvaške državne meje, ki je presekala naravno prometno smer med Podonavjem in Jadranom (potekala je preko Ptuja in zaradi nje je imel Ptuj v svoji pestri zgodovini tolikšen pomen). Tako ta prometna smer ne more več opravljati vloge neposredne povezave Slovenije z Madžarsko, saj jo sekata dve meji namesto ene. S tem se pomen tega prometnega koridorja zoži predvsem na povezovanje slovenskega Podravja s hrvaškim Medimurjem in z Varaždinom (Maribor, Ptuj – Čakovec, Varaždin), na nekoliko nižji ravni pa pomeni ta prometna smer regionalno povezavo med Slovensko Bistrico, Ptujem in Ormožem. Na to cesto se navezuje tudi celotno cestno omrežje Halož s svojo hrbtenico magistralno cesto Maribor–Zagreb.

Na regionalnem in magistralnem cestnem omrežju obravnavanega območja so naslednja številna mesta, kjer Republiška uprava za ceste opravlja redna štetja prometa in na podlagi tega izračunava PLDP (povprečni letni dnevni promet) (Promet 93):

— 62	Cvetkovci	na cesti	M3	Dravograd–Ormož
— 318	Makole	na cesti	R337	Sl. Konjice–Cvetlin
— 340	Zavrč	na cesti	R347	Spuhlja–Zavrč
— 341	Spuhlja	na cesti	R347	Spuhlja–Zavrč
— 629	Podlehnik	na cesti	M11	Hajdina–m. p. Gruškovje
— 642	Pragersko	na cesti	M3-3	Sl. Bistrica–Hajdina

Zadnje redno štetje na večini teh števnih mest je bilo leta 1992. Izjemi sta številni mesti Spuhlja (341) in Cvetkovci (62), kjer je bilo zadnje štetje prometa v nezna-

čilnem letu 1991. Avtomatski števec je le na števnem mestu v Podlehniku (629), vendar tudi ta beleži le obseg prometa, ne pa njegove strukture. Slednja je za leto 1993 izračunana na podlagi sprememb prometa na tistem delu omrežja, kjer je bilo opravljeno štetje, in na podlagi prometa v letih, ko je bilo na tem števnem mestu zadnje štetje. Enako velja tako za obseg kot za strukturo prometa za druga števna mesta (metoda računanja PLDP — glej: *Promet* 93, 7–33). Glede na izračunane PLDP lahko trdimo, da je najbolj obremenjena cesta na območju, ki ga obravnavamo, regionalna cesta Spuhlja–Zavrč (tabela 1). Ker je promet na tej cesti na drugem števnem mestu v Zavrču precej manjši (2005 vozil), sklepamo, da gre predvsem za lokalne prometne tokove, katerih izvori in cilji so na Ptujskem polju in v vzhodnih Halozah.

Tabela 1: Povprečni dnevni promet leta 1993 na števnih mestih na regionalnem in magistralnem cestnem omrežju dela Haloz, Dravskega in Ptujkega polja.

Št. št. mest	Ime števnege mesta	PLDP vsa vozila	Delež domačih vozil	Tovorna vozila skupaj	Delež tovornih vozil	Delež tujih tov. vozil od vseh tov. vozil	Delež nekd. Yu tov. voz. od vseh tuj. tov. vozil	Dom. tov. vozila skupaj	Nekd. Yu tov. vozila skupaj
62	Cvetkovci	4200	—	—	—	—	—	—	—
318	Makole	1320	99,02 %	79	5,98 %	0,00 %	0,00 %	79	0
340	Zavrč	2005	43,89 %	290	14,46 %	58,28 %	81,66 %	121	138
341	Spuhlja	6080	—	—	—	—	—	—	—
629	Podlehnik	3577	41,88 %	314	8,78 %	55,73 %	54,86 %	139	96
642	Pragersko	3640	85,14 %	468	12,86 %	15,60 %	26,03 %	395	19

Po obsegu prometa je naslednje števno mesto Cvetkovci na magistralni cesti, ki povezuje Dravograd z Ormožem, vendar zaostaja za obsegom prometa na regionalni cesti Spuhlja–Zavrč skoraj za polovico. Proti Ormožu in v obratni smeri pelje skozi Cvetkovce le 4200 vozil dnevno.

Na tej cesti se je promet po nastanku nove državne meje in po prekinitvi prometnih tokov proti Balkanu in Bližnjemu vzhodu bistveno zmanjšal, vendar je v letu 1993 spet presegel 6000 vozil dnevno. To je bistveno več kot leto prej (okoli 3500 vozil) in manj kot v letu 1990, ko je to števno mesto dnevno prevozilo skoraj 9000 vozil. Ta ugotovitev je pomembna, saj gre za prometno smer, za katero se išče nova trasa in bi naj bila pomembna medregionalna povezava. Podatki o PLDP tega zanesljivo ne potrjujejo, temveč prej pričajo o nasprotnem: da so na Ptujskem polju krajevni prometni tokovi obsežnejši od širših regionalnih. Seveda ne smemo pozabiti na vpliv zmanjšanja obsega medregionalnih prometnih tokov, ki jih je povzročilo stanje na Balkanu in ima še vedno precejšen vpliv tudi na izračunani PLDP za leto 1993. Toda kljub temu ne gre precenjevati pomena medregionalnega prometa na tej prometni smeri.

Še nekoliko manjši, vendar ne bistveno, je bil obseg prometa na števnih mestih na Pragerskem (3640 vozil) in v Podlehniku (3577 vozil). Skozi Podlehnik je pred prekinitvijo prometnih tokov proti Balkanu in Bližnjemu vzhodu vozilo skoraj 9000 vozil dnevno, kar pomeni, da se je promet na tej cesti več kot prepolovil, predvsem zaradi zmanjšanja tranzita na daljavo. Danes je naloga te ceste v tranzitnem smislu predvsem v posredovanju prometa med Zagrebom in Gradcem.

Najmanj prometna na obravnavanem območju je vsekakor regionalna cesta, ki poteka vse od Slovenskih Konjic po dolini Dravinje nato pa se kilometer pred njenim izlivom obrne proti jugovzhodu in jugu in po dolini Psičine preseka Haloze v smeri proti Cvetlinu na hrvaški strani meje. Na števnem mestu v Makolah je promet na tej cesti še razmeroma obsežen za regionalno cesto (1320 vozil), vendar se na območju, ki je za nas zanimivo, močno zmanjša. Tako je med Majšperkom in Tržcem PLDP le še okoli 400 vozil dnevno. Na delu ceste, ki prečka Haloze, bi naj bil PLDP le še nekaj nad 100 vozil na dan.

O pomenu obravnavanih cest nam lahko veliko pove tudi struktura prometa. Podatki o strukturi prometa so na voljo le za tista števna mesta, kjer je bilo zadnje štetje prometa leta 1992 ali 1993². Tuji promet je prevladoval na števnih mestih Podlehnik in Zavrč, domači pa na regionalni cesti v Makolah in na magistralni na Pragerskem. Absolutno največji je bil obseg tovornega prometa na cesti med Slovensko Bistrico in Hajdino. Po njej je dnevno peljalo kar 468 tovornih vozil, vendar je bilo od tega le dobrih 15 % tujih, od česar je bila približno četrtina iz držav z območja nekdanje Jugoslavije (verjetno večina, če ne vsa, iz Hrvaške). Po deležu tujih tovornih vozil je izstopala cesta Maribor–Zagreb (Podlehnik), kjer je bilo več kot pol vseh tovornih vozil tujih, od tega jih je bilo več kot pol iz držav z območja nekdanje Jugoslavije (Hrvaške). Absolutno število tujih tovornih vozil je bilo zaradi manjšega obsega prometa na števnem mestu v Podlehniku razmeroma majhno, in sicer 314 vozil dnevno. Še za spoznanje manjši (290 vozil) je bil tovarni promet skozi Zavrč, kjer je bilo tudi več kot pol tovornih vozil tujih (od tega okoli štiri petine hrvaških). Med štirimi števničnimi mesti, za katere imamo podatke tudi o strukturi prometa, je bil delež tovornega prometa največji v Zavrču, kjer je krepko presegal desetino (14,5 %). Prav tako pa je po tej cesti v Slovenijo na obravnavanem območju prišlo največ hrvaških tovornih vozil. V Zavrču so naračunali PLDP 138 tovornih vozil iz držav z območja nekdanje Jugoslavije, v Podlehniku pa le 96. Ker je bil PLDP teh vozil v Pragerskem le 15, sklepamo, da je večina hrvaških tovornih vozil nadaljevala svojo pot proti Ptujju in Mariboru oziroma naprej proti severu. Pomembnejši medregionalni blagovni tokovi potekajo torej med varaždinsko-čakovskim in mariborsko-ptujskim območjem

² Metoda štetja, ki jo uporablja RUC (Promet 93), je ciklična. Letno tako vključijo v redno štetje le petino vseh števnih mest. Po letu 1991 je bilo tako vključenih v štetja prometa le dve petini števnih mest (leta 1992 in 1993) in le za ta števna mesta je podana tudi struktura PLDP po vrsti vozil.

ter območji severno od tu v Avstriji in Nemčiji. Bistveno manjši pa je v tem pogledu pomen cestne povezave Hajdina–Slovenska Bistrica.

Analiza tokov dnevne migracije

Za analizo tokov dnevne migracije smo uporabili podatke popisa prebivalstva iz leta 1991. Želeli smo tudi preveriti, če so se ti tokovi zaradi gospodarskih sprememb po letu 1991 bistveno spremenili. Žal nam podatki o brezposelnih niso bili dostopni ne za naselja, ne za krajevne skupnosti, zato to ni bilo mogoče. Na podlagi popisnih podatkov ugotovljeni tokovi dnevne migracije so se po letu 1991 verjetno nekoliko skrčili, razmerje med posameznimi smermi pa se po našem mnenju ni bistveno spremenilo.

Kraji dela in kraji šolanja po obsegu dnevne migracije z obravnavanega območja

Za haloške kraje, ki smo jih obravnavali (85 naselij), je najpomembnejše zaposlitveno in izobraževalno središče Ptuj. Vanj dnevno potuje daleč največ tistih, ki imajo tam delovno mesto (skoraj dve petini od vseh — 39,97 %), kot tudi največ tistih, ki tja hodijo v šolo (skoraj četrtina — 24,43 %). Skupni tok dnevnih migrantov iz Haloz v Ptuj znaša tako skupno 1648 oseb, od česar je dobra petina (22,75 %) šolarjev. Nekaj več od tretjine (34,92 %) vseh dnevnih migrantov zaradi dela oziroma šolanja torej potuje v Ptuj, ostali slabi dve tretjini pa v številne druge kraje tako zunaj kot znotraj obravnavanega območja.

Po pomenu je na drugem mestu Maribor, in sicer z dobro desetino (499 oz. 10,57 %) vseh dnevnih migrantov z obravnavanega območja. Tudi tu je okrog petina vseh dnevnih migrantov šolarjev, kar je pod povprečjem za celo obravnavano območje, saj je v celoti med dnevnimi migranti skoraj tretjina (32,51 %) šolarjev. Teh skoraj ni bilo med dnevnimi migranti v po pomenu tretjem največjem zaposlitvenem središču — Kidričevem. Sem je iz haloških krajev potovalo 418 dnevnih delovnih migrantov in dva šolarja. Kidričevo je bilo torej v zaposlitvenem pogledu celo pomembnejše od Maribora, kamor je potovalo le 400 dnevnih delovnih migrantov.

Tako kot je po svoji zaposlitveni vlogi izstopalo Kidričevo, so po šolski funkciji navzgor močno odstopale Cirkulane z 226 šolarji (precej več jih je potovalo le v Ptuj — 375). Naslednji dve pomembnejši osnovnošolski središči tega območja sta imeli že precej manj šolarjev. V Majšperk je v šolo prihajalo 172, v Podlehnik pa 170 učencev. Drugi kraji, kamor so učenci še potovali v šolo, so imeli deleže že krepko manjše od desetine, vanje pa je potovalo v glavnem manj kot 100 učencev (Žetale, Zg. Leskovec, Zavrč, Videm pri Ptuj). Prav Zg. Leskovec, Žetale in Cirkulane so bila naselja, kjer je bilo med dnevnimi migranti največ šolarjev (več kot devet desetlin od vseh dnevnih migrantov, ki so vanje prihajali na delo oziroma v šolo).

Tabela 2: Kraji dela in kraji šolanja glede na število aktivnih, ki opravljajo poklic v njih, in šolarjev, ki se v njih šolajo in živijo v naseljih obravnavanega območja.

Kraj dela, šolanja	Potujejo na delo		Potujejo v šolo		Skupaj	Delež šolarjev	Delež od vseh, ki
	štev.	delež vseh, ki potujejo na delo	štev.	delež potujočih v šolo		od vseh, ki potujejo v kraj	potujejo na delo in v šolo
Ptuj	1273	39,97 %	375	24,43 %	1648	22,75 %	34,92 %
Maribor	400	12,56 %	99	6,45 %	499	19,83 %	10,57 %
Kidričevo	418	13,12 %	2	0,13 %	420	0,48 %	8,90 %
Majšperk	127	3,99 %	172	11,21 %	299	57,52 %	6,33 %
Breg	291	9,14 %	3	0,20 %	294	1,02 %	6,23 %
Cirkulane	23	0,72 %	226	14,72 %	249	90,76 %	5,28 %
Podlehnik	72	2,26 %	170	11,07 %	242	70,24 %	5,13 %
Zavrč	46	1,44 %	80	5,21 %	126	63,48 %	2,67 %
Žetale	9	0,28 %	101	6,58 %	110	91,82 %	2,33 %
Celje	109	3,42 %	0	0,00 %	109	0,00 %	2,31 %
Zg. Leskovec	8	0,25 %	97	6,32 %	105	92,38 %	2,22 %
Videm pri Ptuj	16	0,50 %	76	4,95 %	92	82,60 %	1,95 %
Skupaj	3185	100,00 %	1535	100,00 %	4720	32,51 %	100,00 %

Med naselji z obravnavanega območja je po svoji zaposlitveni funkciji edino za res pomembno središče Breg s tovarno volnenih izdelkov Majšperk, kamor je hodilo 291 dnevnih delovnih migrantov, kar je skoraj desetina vseh (9,14 %) z obravnavanega območja. Poleg Brega je več kot 100 dnevnih delovnih migrantov potovalo še v sosednji Majšperk (127), zunaj območja pa je bilo tako središče še Celje s 109 dnevnimi delovnimi migranti. V Maribor je na delo potovalo torej trikrat manj ljudi kot v Ptuj, v Celje pa še skoraj štirikrat manj kot v Maribor. Za dnevno delovno migracijo je bila torej najpomembnejša severna smer Ptuj–Maribor z odcepom proti Kidričevemu. Zahodna smer proti Celju pa je bila komaj omembe vredna, da o vzhodni proti Ormožu sploh ne govorimo, saj tam ni bilo nobenega naselja, kamor bi potovalo na delo in v šolo več kot 100 dnevnih migrantov.

Pomanjkanje oziroma presežek delovnih mest

Delovno dnevno migracijo povzroča ponudba delovnih mest na eni in povpraševanje po delovni sili na drugi strani oziroma obratno. Kadar imamo na kakem območju oziroma v kakem naselju pomanjkanje delovnih mest glede na obseg in razpoložljivo delovno silo, se na tem območju oziroma v tem naselju porajajo delovni

dnevnomigracijski tokovi, v kolikor je v radiju sprejemljive dostopnosti dovolj ustreznih delovnih mest, da pokrijejo potrebe. Če temu ni tako, pride do tedenskih oziroma redkejših potovanj zaradi dela ter do začasnega in stalnega odseljevanja. Kot smo lahko spoznali v prejšnjem podpoglavju je v Halozah v največji meri prisotna dnevna delovna migracija.

Na obravnavanem območju je zelo veliko (19) naselij, kjer sploh ni bilo delovnih mest. V glavnem je šlo za manjša naselja v osrčju Haloz, ki so bila oddaljena od pomembnejših prometnic oziroma boljših (asfaltnih) cest. Tudi naselij, v katerih je bilo število delovnih mest manjše od petine števila aktivnih prebivalcev, ki opravljajo poklic, je bilo zelo veliko. Več kot pol (45) je bilo torej naselij, kjer delovna mesta v naselju ne bi zadoščala niti za petino potreb³, pri čemer sploh nismo upoštevali brezposelnih, prav tako pa tudi ne strukture delovnih mest, ki povzroča dnevno migracijo tudi tam, kjer so domača delovna mesta po številu enaka številu aktivnih prebivalcev, ki opravljajo poklic.

Naselij z do dvopetinsko pokritostjo "potreb" po delovnih mestih je že precej manj, vendar se med njimi pojavljajo tudi naselja, ki segajo bolj v notranjost Haloz, so pa v glavnem vsa zelo blizu boljših cest oziroma vsaj deloma segajo vse do teh cest. Še vedno pa gre z izjemo Ptujске Gore in Hrastovca za manjša naselja (manj kot 300 prebivalcev). Do tričetrtinsko pokritost "potreb" po delovnih mest imajo naselja Zgornji Leskovec, Cirkulane in Dolane. Slednje sicer še manj kot polovično, medtem ko imata prvi dve središči približno dvotretjinsko. Med naselji, kjer je več aktivnih prebivalcev, ki opravljajo poklic, kot pa je v naselju delovnih mest, je le na Janškem Vrhu razmerje med delovnimi mesti in "potrebami" po njih dosegalo tri četrtine. V štirih naseljih pa so imeli več delovnih mest kot aktivnih prebivalcev, ki so opravljali poklic. Najvišji "indeks presežka delovnih mest" je imel Breg (311,97), kjer je bilo tudi največ delovnih mest na obravnavanem območju (443). Sledi mu Zavrč, kjer je bilo sicer le 60 delovnih mest, vendar je bil "indeks" zaradi majhnosti naselja kljub temu zelo visok (260,87). V Majšperku, ki je po številu delovnih mest (354) na drugem mestu, je "indeks" le za tri desetine presegal sto (129,67). Tudi v Podlehniku s 198 delovnimi mesti ni bil bistveno večji (134,69).

V celoti gledano ima torej obravnavano območje precejšen primanjkljaj delovnih mest, saj je povprečna pokritost "potreb" komaj dve petinska. To je še precej slabše od občinskega povprečja za staro občino Ptuj, ki je znašal 85,44 %. Skupaj je bilo

³ Ne gre za dejansko pokritost potreb po delovnih mestih v naselju, ampak le za primerjavo med številom "delovnih mest" (število prebivalcev, ki opravljajo poklic in katerih kraj dela je to naselje ne glede na to, kje bivajo) in številom "delavcev" (aktivnih prebivalcev, ki opravljajo poklic in živijo v tem naselju ne glede na to, kje je kraj njihovega dela). Če bi vsa delovna mesta v naselju zasedali le domačini, potem bi iz naselja hodilo na delo v druga naselja le toliko prebivalcev, za kolikor je prvo število manjše od drugega, oziroma bi jih prihajalo iz drugih naselij v to naselje toliko, za kolikor prvo število presega drugega. V prvem primeru govorimo o primanjkljaju, v drugem pa o presežku delovnih mest v naselju. Tako ju imenujemo zaradi lažje razumljivosti, čeprav poimenovanje morda ni najbolj ustrezno.

na obravnavanem območju 1469 delovnih mest, kar pomeni manj kot 8 % delovnih mest nekdanje občine Ptuj, medtem ko je na območju živelo 12.400 ljudi, kar pomeni približno petino (19,30 %) vsega prebivalstva nekdanje ptujske občine. Za največji zaposlitveni središči na obravnavanem območju Breg in Majšperk velja, da ne ležita v osrčju Haloz, ampak na njihovem robu (Dravinjska dolina). Podlehnik in Cirkulane sta precej manjši središči, tudi za njiju pa je treba reči, da ležita ob pomembnejših cestah, kar v še veliko večji meri velja za Zavrč, ki je kot zadnje nekoliko pomembnejše zaposlitveno središče tudi že povsem na robu oziroma zunaj Haloz.

Zaradi takega stanja je obravnavano območje v veliko večji meri izvor dnevno-migracijskih tokov kot pa njihov cilj. Naslednji sklep, ki ga omogočajo doslej predstavljeni podatki, pa je, da največji del vseh prometnih potovanj na tem območju pomenijo predvsem potovanja na delo (in v šolo). Še posebej velja to zato, ker so ta potovanja pogosto hkrati tudi nakupovalna potovanja, kar zmanjšuje obseg posebnih oskrbnih potovanj.

Načini potovanja na delo

Glede na način potovanja na delo smo vsa haloška naselja razdelili v 6 skupin. Prvo največjo skupino predstavljajo naselja, kjer je najbolj izrazito nadpovprečno zastopano potovanje na delo z avtobusom. To pomeni, da je bil v teh naseljih delež tistih, ki na delo potujejo z avtobusom (vlakom), večji od občinskega povprečja, deleža tistih, ki hodijo na delo peš (s kolesom) oziroma z osebnim vozilom (motornim kolesom), pa manjša od občinskega povprečja za staro občino Ptuj. Skoraj vsa naselja vzhodnega dela Haloz so sodila v to prvo skupino, kar pomeni, da je bil avtobusni prevoz na delo v teh naseljih izredno pomemben. V celoti vzeto je bil delež teh v vseh naseljih z obravnavanega območja večji od polovice (56,87 %), medtem ko je bilo povprečje za staro ptujsko občino manjše za dobrih 10 odstotkov (46,26 %). Iz številnih naselij z obravnavanega območja je štiri petine in več dnevnih migrantov potovalo na delo oziroma v šolo z avtobusom. Avtobusni prevoz je močno prevladoval tudi v južnem delu zahodnih Haloz.

Drugo skupino naselij predstavljajo naselja z izrazito podpovprečno zastopanim javnim prevozom. To pomeni, da je bil delež uporabnikov avtobusa (vlak) manjši od občinskega povprečja, deleža pešcev (kolesarjev) in uporabnikov osebnega prevoza (osebna vozila, motorna kolesa) pa nad občinskim povprečjem. To so torej naselja, kjer je imel javni (avtobusni) prevoz razmeroma majhen pomen. Večina takih naselij je osredotočena na okolico Brega in Majšperka (dolino Dravinje).

Tretjo skupino naselij predstavljata le dve naselji, v katerih je nadpovprečno zastopan delež pešcev in kolesarjev, deleža javnega in osebnega prevoza pa sta pod občinskim povprečjem. Skrbnje ležijo ob vznožju Haloz v Dravinjski dolini v neposredni bližini Brega, Dežno pri Podlehniku pa zahodno od Podlehnika. Zaradi bližine omenjenih zaposlitvenih središč tu prevladujejo pešci in kolesarji.

Precej večja je bila skupina naselij z izrazito podpovprečnim deležem pešcev (kolesarjev) in nadpovprečnima deležema javnega oziroma osebnega prevoza. Takih naselij je bilo 14, in sicer največ v osrednjem delu Haloz, pa tudi na robu proč od manjših zaposlitvenih središč. Delež dnevnih migrantov, ki so na delo oz. v šolo hodili peš, je bil na obravnavanem območju 12,52 % in s tem manjši od občinskega povprečja za nekdanjo občino Ptuj (15,59 %).

Skupina sedmih naselij je imela nadpovprečno zastopan osebni promet (delež avtomobilistov in motoristov je bil nad občinskim povprečjem, delež javnega prevoza in delež pešcev in kolesarjev pa sta bila podpovprečna). Največ takih naselij je bilo v severnem delu osrednjih Haloz in v dolini Dravinje. V glavnem so se navezovala na regionalno cesto med Majšperkom in Vidmom pri Ptuj, ki poteka po omenjeni dolini. Skupina šestih naselij pa je imela povsem nasprotno značilnosti (nadpovprečna deleža javnega in peš prometa in podpovprečen delež osebnega prometa). Večina teh naselij je bila v severovzhodnem delu vzhodnih Haloz. Kakšnih posebnih zakonitosti takšna razporeditev ne kaže. Sicer pa je bil v celoti gledano delež osebnega prevoza na obravnavanem območju 30,16 %, kar je bilo tudi nekaj manj od občinskega povprečja nekdanje ptujske občine, kjer je z osebnimi avtomobili in motornimi kolesi potovalo na delo skupno 37,40 % dnevnih migrantov.

Če sklepamo po splošnih slovenskih trendih, potem se je pomen avtobusnega prevoza na delo verjetno zmanjšal tudi na obravnavanem območju. Toda do zelo bistvenih sprememb v tem pogledu ni moglo priti, tako da lahko z veliko gotovostjo trdimo, da ima avtobusni promet še vedno vodilno vlogo v večini obravnavanega območja. Za večino dnevnih migrantov so torej bolj pomembne spremembe v časovni in prostorski razporeditvi avtobusnih linij kot pa spremembe v sami cestni infrastrukturi. Te so pomembne posredno, pač v tolikšni meri, kolikor vplivajo na spremembe v avtobusnih prevozi in s tem na izboljšanje dostopnosti.

Oddaljenost od krajev zaposlitve

Število potniških kilometrov, ki jih opravijo dnevni migranti, je odvisno od njihove oddaljenosti od delovnih mest. O tem kako so oddaljeni od delovnih mest, nam govorijo popisni podatki o časovni oddaljenosti dnevnih migrantov od krajev zaposlitve. Seveda je časovna oddaljenost odvisna tudi od načina potovanja. Potovanje z avtobusi traja običajno precej dlje kot potovanje z osebnimi vozili kljub manjši prevoženi razdalji. Ker se v Halozah večina ljudi vozi z avtobusi, so njihovi bruto potovalni časi precej daljši.

Časovno dostopnost do delovnih mest oziroma do krajev zaposlitve smo ocenili z deležem dnevnih migrantov, ki so od kraja dela oddaljeni manj kot pol ure. Večji kot je ta delež, boljša je dostopnost do delovnih mest v obravnavanem naselju. Najboljšo tako opredeljeno dostopnost do delovnih mest imajo Majšperk, Breg in sosednja naselja. Tu je bilo dnevnih migrantov, ki so za potovanje na delo porabili manj kot

pol ure, več kot dve petini. Posamezna naselja s tako visokim deležem so se pojavljala še ponekod na skrajnem severnem robu obravnavanega območja. Tudi naselja, kjer je bil delež dnevnih migrantov, oddaljenih od krajev zaposlitve, manj od pol ure, med eno in dvema petinama so v glavnem v zaledju Majšperka, in sicer ob cesti proti Rogatcu. Nekaj več takih, predvsem manjših naselij, je še v okolici Podlehnik. Območja naselij z desetinskim do dve petinskim deležem dnevnih migrantov, ki imajo do kraja zaposlitve manj kot pol ure, so okoli Ptujске Gore, Podlehnik in Cirkulan. Največ naselij, kjer sploh nihče ni oddaljen od kraja zaposlitve manj kot pol ure, je v osrednjih delih Haloz stran od pomembnejših cest, npr. med Žetalami in Majšperkom ter med Cirkulanami in Podlehnikom.

Le v štirih naseljih je bil delež dnevnih migrantov, ki imajo do kraja zaposlitve manj kot pol ure, večji od polovice in nikjer večji od dveh tretjin. Povprečje za celotno obravnavano območje pa je bilo manjše od petine (19,16 %), kar je bistveno manj od občinskega povprečja, ki znaša 43,19 %. To povprečje je presegalo le 7 naselij od 85 z obravnavanega območja. Gre očitno za območje z zelo slabo dostopnostjo do delovnih mest, za katerega bi lahko pomebno izboljšanje prometne dostopnosti pomenilo tudi razvojno spodbudo in bi lahko povzročilo zaustavitev nekaterih negativnih teženj, ki smo jim priča v teh krajih (premikanje prebivalstva v doline, odseljevanje ipd.).

Tokovi dnevnih migrantov

Tabela 3: Dnevni migranti (1 – aktivni in 2 – učenci) glede na kraj zaposlitve.

	1	2	1	2
Skupaj zunaj občine	642	109	20,16 %	7,10 %
Skupaj v občini zunaj območja	1906	506	59,84 %	32,96 %
Skupaj znotraj območja	637	920	20,00 %	59,93 %
Skupaj	3185	1535	100,00 %	100,00 %

Glede na skromno število delovnih mest v obravnavanih naseljih je večina tokov dnevnih migrantov usmerjenih v naselja zunaj obravnavanega območja. Znotraj tega območja je potovala natanko ena petina dnevnih migrantov (tabela 3). To je približno toliko, kot jih je potovalo v naselja zunaj občine Ptuj v mejah pred letom 1995. Največ, to je tri petine dnevnih migrantov, je potovalo v naselja občine Ptuj zunaj obravnavanega območja.

Na kartah 1 do 5 smo shematsko prikazali razporeditev tokov dnevne migracije po posameznih cestnih smereh glede na to, kdo po njih potuje in kam. Celotno cestno omrežje Haloz smo razdelili na odseke. Vsakemu odseku smo določili, katerim parom naselij, med katerimi potujejo dnevni migranti, služi. Nato smo temu odseku avtomatsko pripisali število dnevnih migrantov za vse pripadajoče pare naselij

in tako dobili dokaj dober približek⁴ dejanskemu toku dnevnih migrantov na haloških cestah.

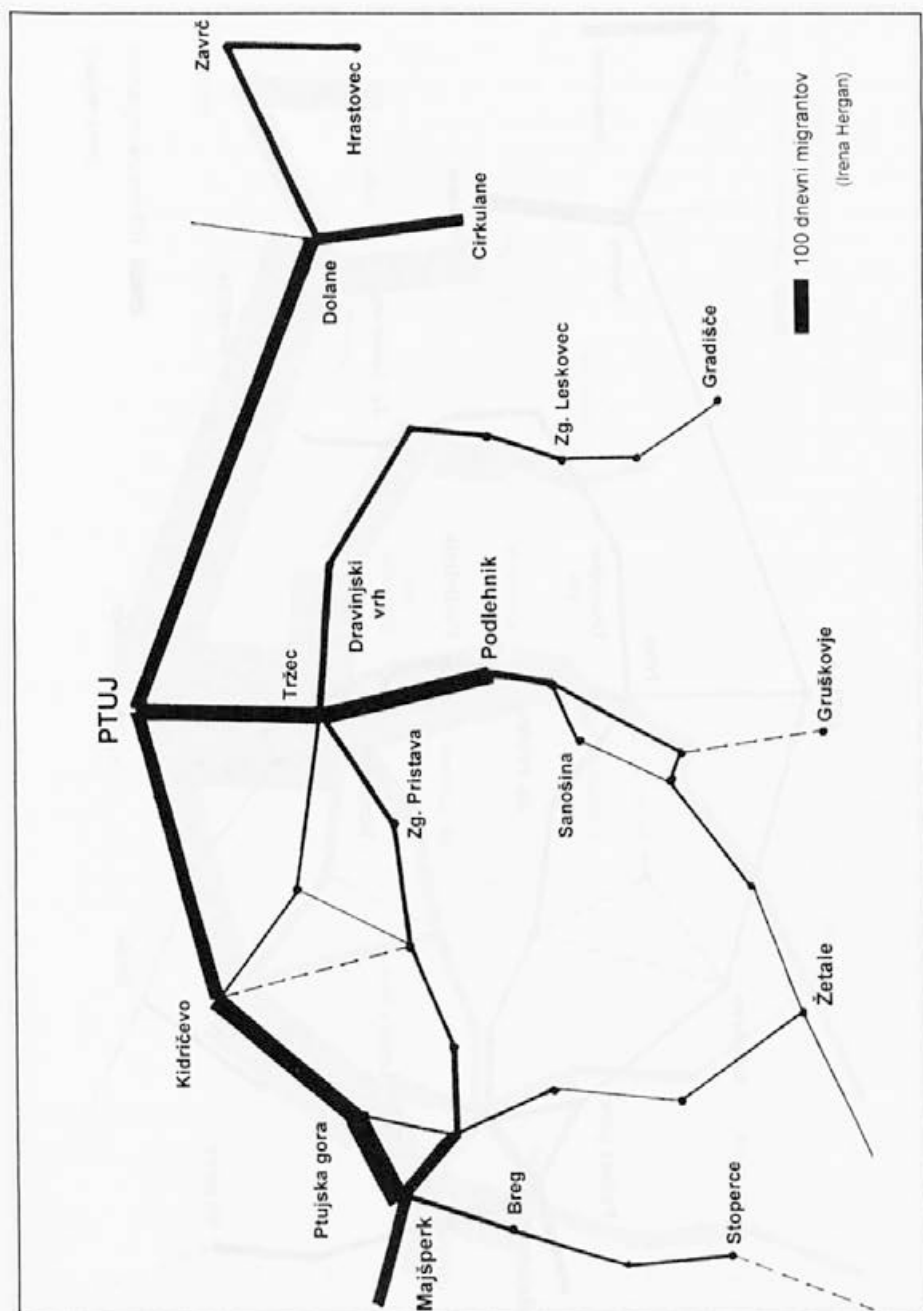
Na prvi od kart (karta 1) so prikazani tokovi dnevnih migrantov (– aktivnih, ki opravljajo poklic), ki imajo delovno mesto v krajih obravnavanega območja. Opravka imamo torej z dnevnimi delovnimi "imigranti"⁵. Najobsežnejši tokovi dnevnih imigrantov potekajo po cestnih vezeh na severnem obrobju obravnavanega območja. Prav ceste po Dravinjski dolini in Dravskem in Ptujem polju namreč prometno napajajo najpomembnejša tukajšna zaposlitvena središča (Breg, Majšperk, Podlehnik). Najgloblje v Haloze sega tak močnejši tok do Podlehnika. Največ dnevnih imigrantov je na prometni smeri Majšperk–Ptuj, in sicer na odseku med Majšperkom in Ptujsko Goro (162), sledi naslednji odsek na tej isti smeri (Ptujška Gora–Apače (Kidričevo)) s 127 dnevnimi imigranti. Naslednja pomembna dnevnoimigracijska smer je med Ptujem in Podlehnikom. Na njej sta po številu dnevnih imigrantov 3. in 4. odsek (Podlehnik–Tržec: 123 dnevnih imigrantov in Tržec–Ptuj: 110 dnevnih imigrantov). V osrednji del Haloz prihaja na delo, z izjemo Podlehnika, zelo malo dnevnih migrantov. Še največji je tok dnevnih imigrantov na odseku med Cirkulanami in Dolanami.

Kakšni so tokovi dnevnih imigrantov, ki prihajajo v šole v naselja obravnavanega območja, nam prikazuje karta 2. Ti tokovi so še nekoliko skromnejši kot tokovi aktivnih, ki opravljajo poklic. Ker gre za osnovnošolce, so tokovi teh dnevnih imigrantov osredotočeni okoli krajev, ki imajo osnovne šole, in ne gre za potovanja na večje razdalje. Odsek med Cirkulanami in Dolanami ima največ dnevnih imigrantov – šolarjev (118), le malo pa zaostajata za njim odseka Zakl–Podlehnik in Breg–Majšperk (102 dnevna imigranta). Po cestah na Dravskem in Ptujem polju potuje le malo šolarjev. V osrčju Haloz pa so nekaj večji tokovi šolarjev dnevnih imigrantov na območju Zgornjega Leskovca.

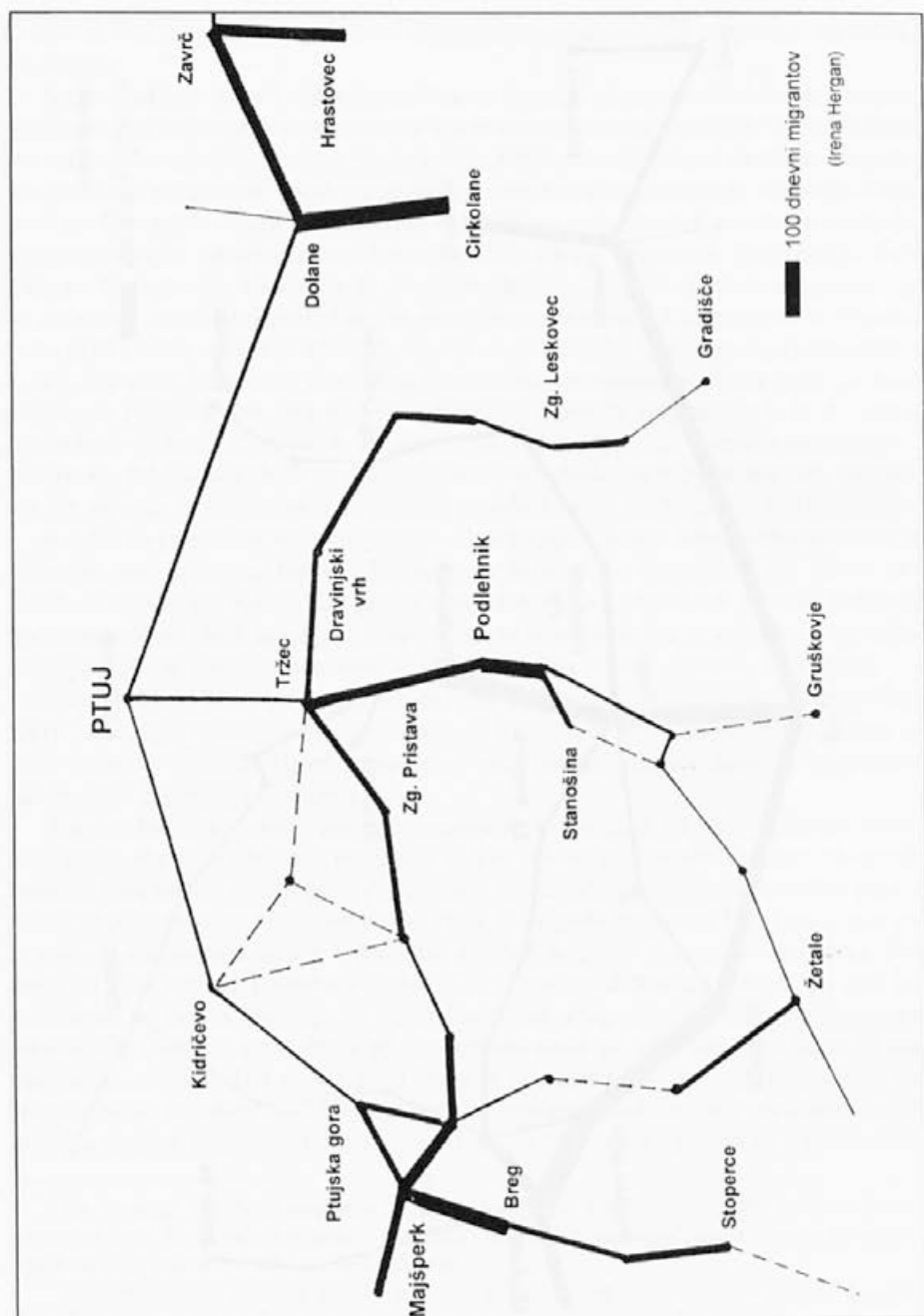
Najobsežnejši so tokovi dnevnih migrantov, ki potujejo na delo iz krajev obravnavanega območja (dnevni "emigranti"). Vse pomembne prometne smeri delovnih dnevnih emigrantov vodijo proti Ptuj (karta 3). Najpomembnejša je vsekakor tista v smeri od juga proti severu (Gruškovje–Ptuj), ki se proti Ptuj vse bolj krepi, tako da je najbolj obremenjen odsek Tržec–Ptuj s 1052 dnevnimi delovnimi emigranti. Pol manj jih je na odseku Podlehnik–Tržec (550), kajti predvsem od vzhoda, pa tudi od zahoda se po dolini Dravinje na cesto Podlehnik–Ptuj stekata pomembna stranska tokova. Od Dolan se proti Ptuj od jugovzhoda steka po velikosti tretji največji tok dnevnih migrantov. Tod potuje proti Ptuj in Mariboru 530 dnevnih migrantov. Na četrtem mestu je odsek med Ptujsko Goro in Apačami (Kidričevim), predvsem zaradi obsežne dnevne migracije v Kidričevo. Tudi po tem odseku potuje še 527 dnevnih

⁴ Za vsakega dnevnega migranta ni mogoče povsem zanesljivo določiti poti, po kateri potuje na delo. Prvič zato, ker naselja (vozlišča) niso točke, in drugič, ker ni nujno, da vsi potujejo na delo oziroma v šolo po najkrajši poti.

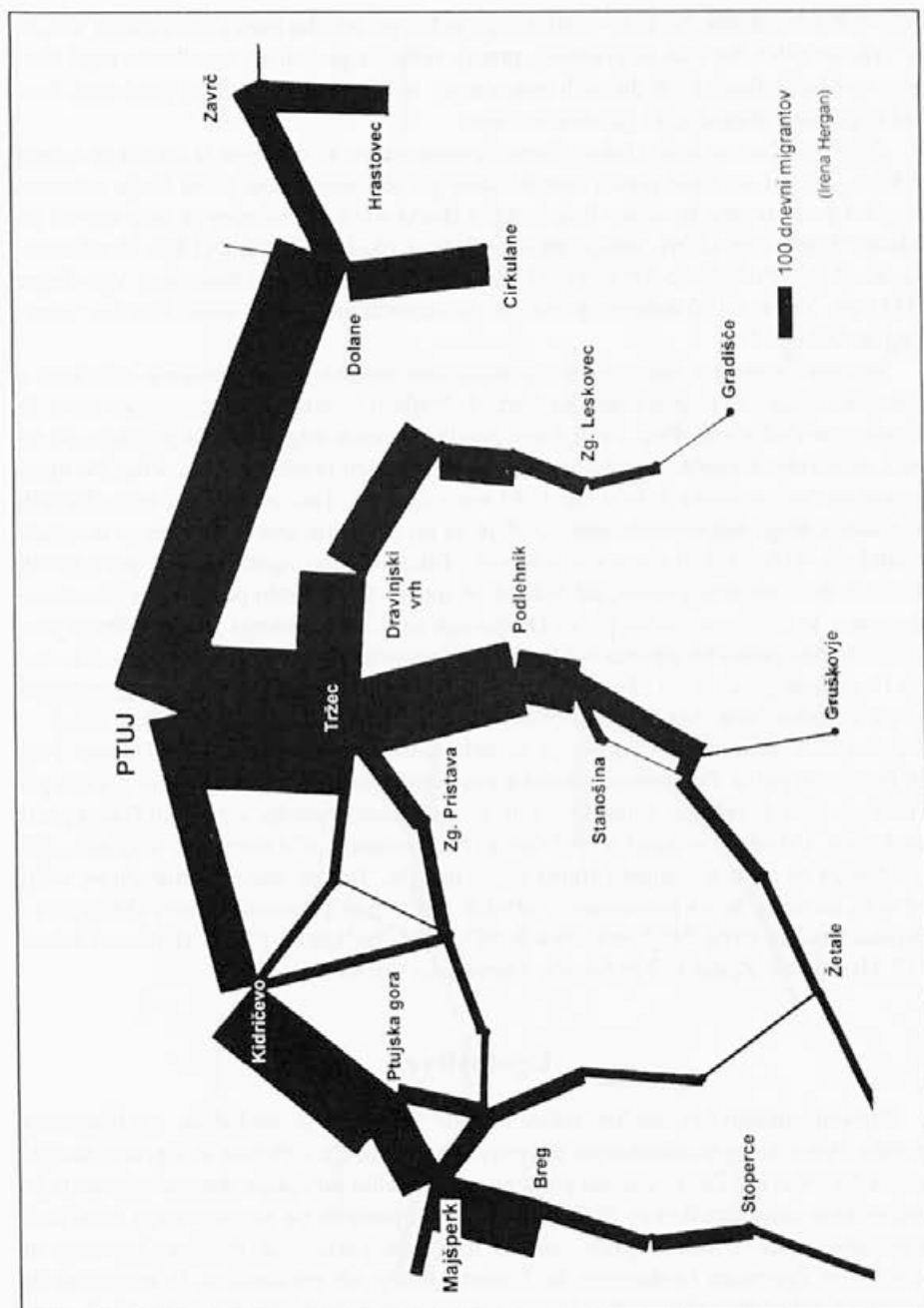
⁵ Dnevni migranti po kraju dela – dnevni migranti, ki prihajajo na delo v kraj, ki ga obravnavamo. Nasprotno dnevni emigranti – dnevni migranti po kraju bivanja, dnevni migranti, ki iz obravnavanega kraja odhajajo na delo oziroma v šolo v drug kraj.



Karta 1: Tokovi dnevnih migrantov v Halozah (delavci, ki prihajajo na delo v haloška naselja)



Karta 2: Tokovi dnevnih migrantov v Haložah (učenci, ki se šolajo v haloških naseljih)



Karta 3: Tokovi dnevnih migrantov v Halozah (delavci, ki odhajajo na delo iz haloških naselij)

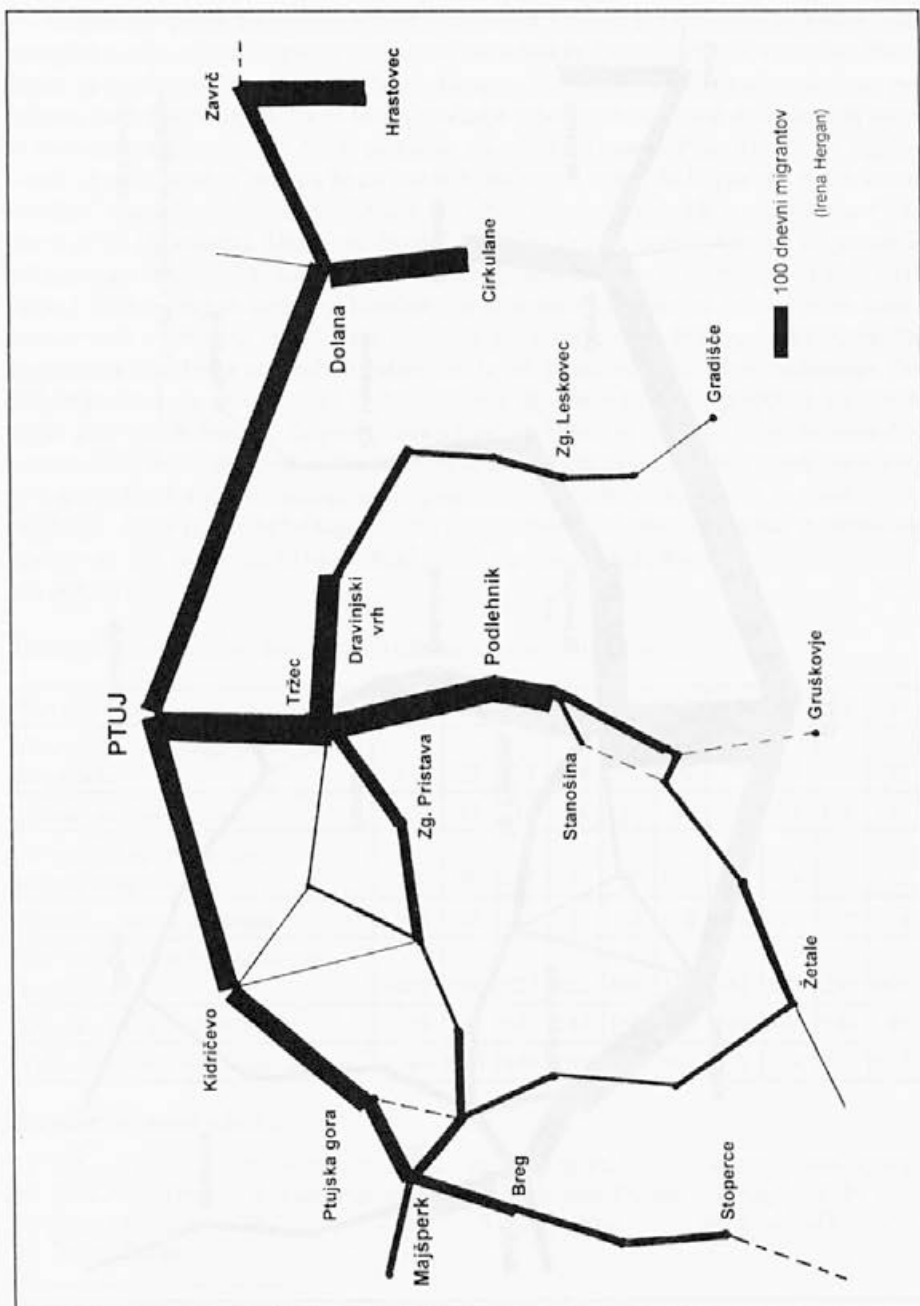
delovnih emigrantov. Ne prav dosti manjši je tok po odseku med Dravinjskim Vrhom in Tržcem (495 dnevni migrantov), precej velik pa je tudi še na odseku med Bregom in Majšperkom (406 dnevni migrantov). V Breg prihajajo torej predvsem dnevni migranti z območja, ki ga obravnavamo.

Zelo podobne so smeri tokov dnevnih emigrantov, ki potujejo iz haloških naselij v šolo. Tokovi so sicer precej manjši, zato pa je usmerjenost proti Ptujju oziroma nasploh proti severu še toliko bolj izrazita (karta 4). Tudi šolarjev je bilo največ na odseku Tržec–Ptuj (226), sledijo pa mu odseki Cirkulane–Dolane (180), Hrastovec–Zavrč (175), Podlehnik–Tržec (171), Zakl–Podlehnik (169), Dravinjski Vrh–Tržec (153) itn. Več kot 100 šolarjev potuje še po odsekih prometnih smeri Ptujjska Gora–Ptuj in Dolane–Ptuj.

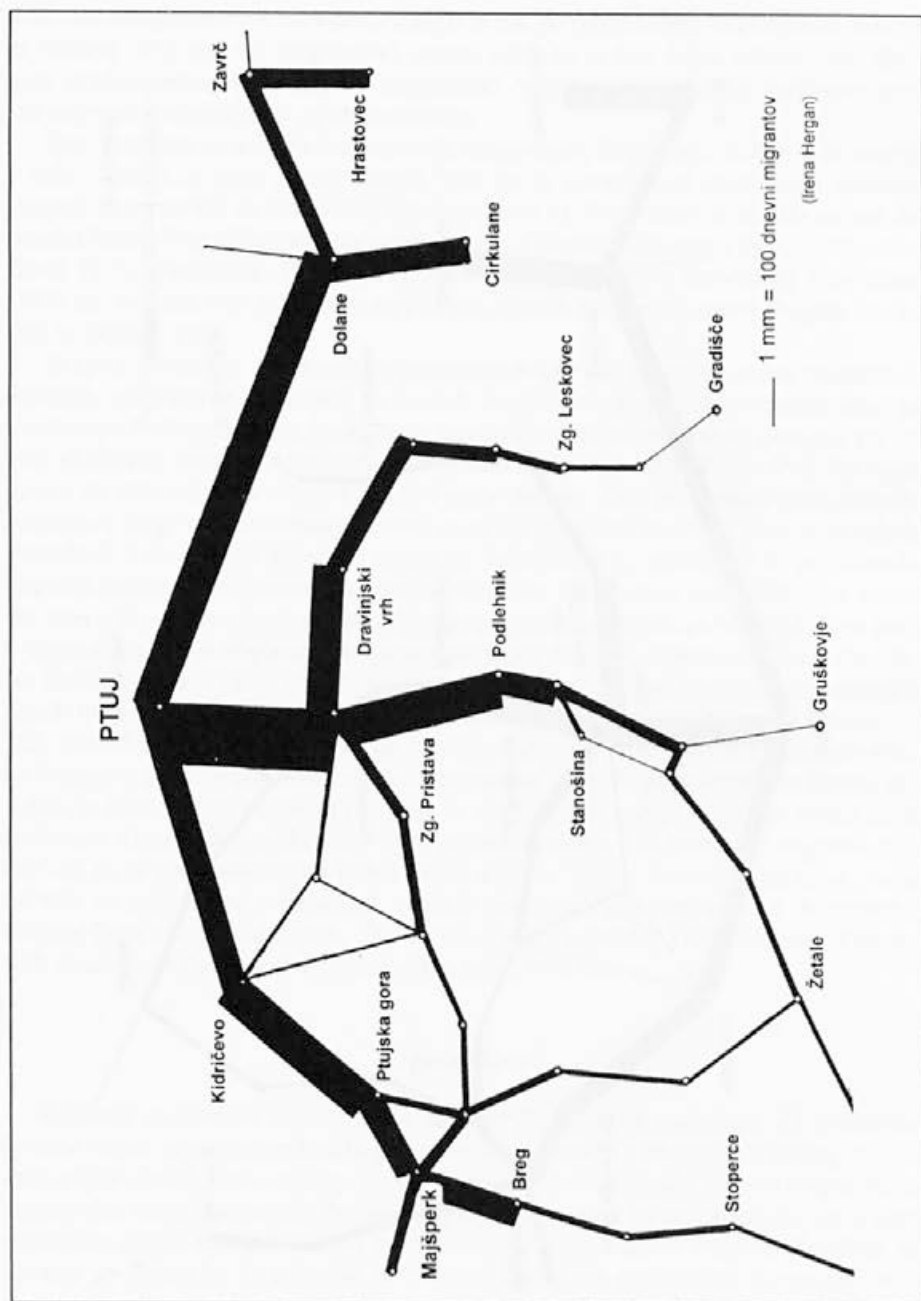
Skupna prometna obremenitev posameznih cestnih smeri oziroma odsekov z dnevnimi migranti je prikazana na karti 5. Najbolj obremenjena prometna smer je Gruškovje–Podlehnik–Ptuj. Proti Ptujju število dnevni migrantov, ki potujejo po tej poti, skokovito narašča. Absolutno najbolj obremenjen je odsek Tržec–Ptuj. Po njem potuje na delo oziroma v šolo kar 1384 oseb dnevno. Tudi po obsegu toka dnevni migrantov drugi najpomembnejši odsek je na tej prometni smeri, in sicer je to odsek Podlehnik–Tržec z 830 dnevnimi migranti. Tako kot smo ugotavljali že pri tokovih dnevni delovni emigrantov, sta tudi pri skupnem številu zelo pomembni obe stranski smeri, ki potekata prečno preko Dravskega oziroma Ptujjskega polja od Ptujja proti jugozahodu preko Majšperka in Stoperc ter jugovzhodu do Cirkulan oziroma Zavrča. Na Dravskem polju je po obremenjenosti z dnevnimi migranti tretji najpomembnejši odsek Ptujjska Gora–Apače (Kidričevo) z 809 dnevnimi migranti. Le nekaj manj — 782 dnevni migrantov — pa potuje na delo oziroma v šolo po odseku Dolane–Ptuj na Ptujjskem polju. Pomembna stranska prometna smer, ki se priključi na glavno pri Tržcu, je tista, ki teče po dolini Dravinje in zavije nato v osrčje vzhodni Halozi proti Leskovcu. Odsek Dravinjski Vrh–Tržec je obremenjen s 674 dnevnimi migranti, njihov tok pa se proti notranjosti Halozi naglo manjša. Tokovi dnevni migrantov, večji od 400, so samo še na posameznih odsekih omenjenih prometnih smeri (Majšperk–Ptujjska Gora in Breg–Majšperk: 584 in 507, Zakl–Podlehnik 572, Cirkulane–Dolane 517, Hrastovec–Zavrč 409 in Soviče–Dravinjski Vrh 424).

Ugotovitve

Bistvena ugotovitev analize tokov dnevne migracije je naslednja: Za prometne potrebe Halozi so najpomembnejše povezave tega območja s Ptujjem in v precej manjši meri s Kidričevim. Zelo velikega pomena za normalno odvijanje dnevne migracije je magistralna cesta Gruškovje–Podlehnik–Ptuj. Po pomenu pa ne zaostajajo dosti tudi regionalne ceste oziroma njihovi odseki med Majšperkom in Ptujjem, Zavrčem in Spuhljo in Zgornjim Leskovcem in Tržcem. Poleg teh regionalnih in magistralnih cest pa so zelo pomembne tudi nekatere krajevne, npr. med Cirkulanami in Dolanami ter med Hrastovcem in Zavrčem.



Karta 4: Tokovi dnevnih migrantov v Halozah (učenci, ki odhajajo v šole iz haloških naselij)



Karta 5: Tokovi dnevnih migrantov v Halozah (skupno število dnevnih migrantov)

Načrtovani potek trase ceste Ptuj–Ormož med Tržcem in Ormožem bi lahko nase pritegnil samo tokove dnevnih migrantov na odsekih Dolane–Ptuj, Dravinjski Vrh–Tržec in morda do neke mere še Zavrč–Dolane. Morebitni potek trase nove ceste po južnem robu Ptujskega polja bi lahko močnejše izboljšal dostopnost do delovnih mest le dnevnim migrantom, ki danes potujejo po odseku Dolane–Ptuj. Teh je po ugotovitvah iz naše analize 782, pa še za vse te bi ne mogli trditi, da bi jim tak potek ceste izboljšal dostopnost do delovnih mest, saj jih je nekaj zaposlenih v naseljih na Ptujskem polju (Markovci, Dornava, Stojnci...) in za te nov potek ceste ne bi pomenil nikakršnega izboljšanja. Kolikšno bi bilo izboljšanje za tiste, ki se vozijo na delo oziroma v šolo v Ptuj in naprej v Maribor, pa je seveda odvisno od poteka nove trase, vendar tudi v primeru, da bi trasa potekala po samem robu Haloz, ne bi pomenila bistvenega skrajšanja potovalnih časov, ker je tak potek ceste daljši od sedanjega. Izboljšanje časovne dostopnosti bi bilo torej v glavnem mogoče pridobiti na račun višjih potovalnih hitrosti. Za prebivalce vzhodnih Haloz je z vidika izboljševanja dostopnosti do delovnih mest in šol (seveda tudi do višje ravni oskrbe) potek trase čim bolj po južnem robu Ptujskega polja pomemben, vendar jim prinaša le majhno izboljšanje. Zato je pri odločanju o izbiri najprimernejše trase smiselno ta dejavnik upoštevati le v primeru, ko na podlagi drugih upoštevanih dejavnikov ni mogoče sprejeti odločitve.

Tabela 4: Obremenitev posameznih odsekov z dnevnimi migranti

Številka vezi	11	10	4	42	37	3	9	5	38	17
Aktivni, ki opravljajo poklic po kraju dela	110	123	127	94	51	162	51	98	75	32
Učenci po kraju šolanja	30	83	11	24	31	40	102	11	118	102
Aktivni, ki opravljajo poklic – dnevni imigranti ⁶	90	90	123	71	20	125	11	94	39	11
Učenci – dnevni imigranti	16	19	11	10	6	8	8	11	7	4
Aktivni, ki opravljajo poklic po kraju bivanja	1052	550	527	552	495	338	384	293	291	406
Učenci po kraju bivanja	226	171	148	149	153	113	169	146	180	86
Tokovi dnevnih migrantov – skupaj	1384	830	809	782	674	584	572	544	517	507

Številke in imena odsekov:

11 Tržec–Ptuj	10 Podlehnik–Tržec	42 Dolane–Ptuj	4 Ptuj. Gora–Apače
37 Drav. Vrh–Tržec	9 Zakl–Podlehnik	38 Cirkulane–Dolane	3 Majšperk–Pt. Gora
17 Breg–Majšperk	39 Tur. Vrh–Zavrč	5 Apače–Ptuj	36 Soviče–Drav. Vrh
41 Zavrč–Dolane			

⁶ Samo tisti, ki prihajajo na delo (v šolo) iz naselij, ki ležijo zunaj obravnavanega območja.

Opisano možno izboljšanje dostopnosti je torej lahko jeziček na tehtnici, ne moremo pa ga uporabiti kot dejavnik, ki bi lahko enakovredno vplival na izbor najustrežnejše trase. V Halozah bi namreč lahko veliko bolje izboljšali dostopnost do delovnih mest in šol s posegi v cestno omrežje znotraj njih.

Gospodarski pomen trase nove ceste za Haložane

O tem, kaj menijo o morebitnem vplivu nove trase ceste med Ptujem in Ormožem ljudje iz Haloz, ki se tako ali drugače ukvarjajo z gospodarskimi dejavnostmi, smo se pozanimali s pomočjo telefonskega vprašalnika.

Rezultati vprašalnika so pokazali, da za prebivalce zahodnega dela Haloz, ki gravitirajo na regionalno cesto Rogatec–Stoperce–Majšperk, nova cestna povezava Ptuj–Ormož, ki bi za razliko od sedanje peljala bližje robu Haloz, ni pomembna. Neposredno bi koristila le posameznim podjetnikom iz severnega, osrednjega in vzhodnega dela Haloz, ki občasno potujejo v Ormož, Čakovec ali Varaždin oz. si želijo navezati poslovne stike v teh krajih. Večini prebivalcev s celotnega raziskovalnega območja, ki v smeri Haloze–Ormož večinoma ne potujejo ali potujejo le priložnostno, nova trasa ne bi prinesla neposrednih koristi, saj bi v glavnem ostali navezani na Ptuj kot pomembnejše centralno naselje, želijo pa si rekonstrukcije obstoječih cestnih povezav.

Na terenu smo se lahko prepričali tudi o tem, da bi bila za Haloze pomembnejša boljša vzdolžna (smer vzhod–zahod) prometna os v osrčju Haloz, na katero bi se lahko navezovala stranske ceste. Haloze nimajo take osrednje doline, ki bi jih razdelila na pol v vzdolžni smeri, kar bi omogočilo zelo dobro osredotočenje prometa in razmeroma precej boljšo dostopnost hribovitih naselij. Zato tudi ni mogoče zgraditi učinkovite, osrednje, vzdolžne prometnice. Mogoče in potrebne pa so izboljšave na v glavnem že asfaltiranih, toda zelo ozkih cestah, ki segajo v osrčje Haloz in ob katerih kot gobe po dežju rastejo novogradnje, medtem ko na prometno odmaknjenih vrhovih in slemenih številni domovi propadajo. V Halozah bo težko doseči povezavo številnih, po slemenih raztresenih naselij s cestami v dolinah. Dokler se to ne bo zgodilo, bomo priča “eroziji” prebivalstva s haloških gričev in njihovi selitvi v doline k cesti. Pri tem seveda obravnavani novi potek trase ceste Ptuj–Ormož nima praktično nobene vloge.

Sklep

Na podlagi analize predvsem tokov dnevne migracije kot najpomembnejšega izvora prometa v Halozah smo ugotovili:

1. Potek trase nove ceste Ptuj–Ormož ima zelo majhen vpliv na gospodarski in socialni razvoj območja Haloz.

2. Halozam bližji potek trase obravnavane nove ceste samo do določene mere lahko izboljša dostopnost Ptuja in Maribora prebivalcem vzhodnega dela Haloz (občini Zavrč in delu občine Gorišnica južno od Drave).

3. Halozam bližji potek trase obravnavane nove ceste ne more bistveno vplivati na razvoj novih gospodarskih dejavnosti v Halozah, prav tako pa nima bistvenega vpliva na razvoj in obstoj tistih, ki so tu že prisotne.

4. Za turistični razvoj je lahko poseg v naravne potencialne vznožja Haloz prej škodljiv kot pa koristen, kajti za turistično dostopnost tega območja zadoščajo tudi manj zmogljive ceste, saj ima tukajšnja pokrajina zelo omejene zmožnosti in bi bil zanj množični turizem, tudi če bi bil mogoč, poguben.

Naša sklepna ugotovitev v okviru predstavljene naloge je, da je mogoče upoštevati zanemarljivo majhen razvojni vpliv obravnavane trase nove cestne povezave samo, če po vseh drugih merilih ni mogoče speljati ceste severno od Ptujkega jezera in če so vse različice tras južno od akumulacijskega jezera po vseh drugih (predvsem naravovarstvenih) merilih med seboj približno enakovredne!

Viri in literatura

- Maier, J., Atzkern, H.-D., 1992: Verkehrsgeographie. B.G. Teubner Stuttgart, 255 str.
- Pelc, S., 1995: Vpliv izgradnje novega cestnega in železniškega omrežja na poselitev in rabo prostora. Tipk. (R. n.: Možni vplivi zasnove cestnega in železniškega omrežja na razvoj poselitve in rabo prostora v Sloveniji, str. vod. A. Gulič), UI, Ljubljana.
- Popis prebivalstva 1991. Publikacijske tabele. Zavod Republike Slovenije za statistiko.
- Promet 93. Podatki o štetju prometa na magistralnih in regionalnih cestah v Republiki Sloveniji; Republiška uprava za ceste, Ljubljana, 1994.

Summary

Transport geography plays a very important role within the scope of regional spatial researches; its scientific research results are indispensable in the case of interferences into the transport networks, planning the transport infrastructure, and last but not least, in running the transport and spatial policy.

Presented is the research work on the evaluation of the planned course for the new main road between Ptuj and Ormož. The intensity and direction of the flows of commuters in the area of Haloze were established from the data on daily commuting of the 1991 Census. Bus transport to work and school prevails, and the majority

commute from Haloze towards Ptuj, much less Maribor. The opposite flow is significantly smaller and directed, above all, to Breg and Majšperk. The internal flows of children travelling daily to elementary schools should also be mentioned.

The busiest is the commuters' flow on the road between Podlehnik and Ptuj. On both sides of this central transport line, valley roads branch fan-like; these are slightly less frequented. But on the roads towards the very heart of Haloze, the number of commuters rapidly falls and flows are but modest on them.

Our analyses have shown that the planned course for the new road between Ptuj and Ormož is of no major importance for the development of Haloze. The new road would, naturally, receive a great deal of daily commuters, but for the majority of them the time spent on travelling daily to work or to school would shorten but a little, and to no-one really significantly.