

## »DESTRUKTIVNA TEKMOVALNOST« MED SLOVENSKIMI MESTI IN PODEŽELJEM

*Povzetek: V članku obravnavamo, kako specifični razvoj prometne infrastrukture vpliva na prostorski in družbeno-ekonomski razvoj Slovenije. Pri tem je uporabljena vrsta konceptov in teoretskih nastavkov, ki izhajajo iz analiz »časovno-prostorske organizacije bivanja«. Posodabljanje zgolj določenih prometnih infrastruktur deluje v smeri spodbujanja neproduktivne, destruktivne tekmovalnosti med mesti in podeželjem ter vpliva na degradacijo manj »omreženih« prostorov. V članku je posebej izpostavljen vzpon avtomobilizma, ki je v Sloveniji zlasti v obdobju po osamosvojitvi prevzel vlogo dominantnega prevoznega načina, od katerega v veliki meri ni odvisen samo ekonomski, temveč tudi družbeni sistem. V sklepnem delu so podani nastavki za omilitev vplivov avtomobilizma in povečanje pomena javnih prevoznih sredstev, ki bi omogočala bolj komplementaren razvoj naselij v Sloveniji.*

*Ključni pojmi: prometna infrastruktura, destruktivna tekmovalnost, avtomobilizacija, javni prevoz, suburbanizacija, integrirano prometno omrežje.*

### Enostranski razvoj prometne infrastrukture in destruktivna tekmovalnost

Izboljševanje posameznih prometnih omrežij ne pomeni nujno tudi optimalnega dolgoročnega razvoja vseh območij v prostorskem sistemu. Prometna infrastruktura *per se* prispeva k fizični povezanosti prostorov, vendar jo je potrebno umestiti v družbeni kontekst, da lahko razumemo, kakšne učinke povzroča v prostorskem sistemu. Če hočemo, da prometna infrastruktura povezuje prostorski sistem v učinkovito celoto, ji je treba dodati primeren »softver« (Herman, Ausubel, 1998) oziroma vsebino, ki določa njeno vlogo v prostorskem sistemu. Če je vloga infrastrukture slabo

---

\* Dr. Matjaž Uršič, docent na Fakulteti za družbene vede, Univerza v Ljubljani.

\*\* Izvirni znanstveni članek.

določena, lahko spodbuja destruktivno tekmovalnost, ki jo opredelimo kot obliko »boja za resurse« med naselji v prostorskem sistemu. Ob tem se pogosto vršita spontana centralizacija in kopičenje dejavnosti, pojavljajo se večinoma enosmerni prostorski tokovi (prebivalcev, blaga, kapitala, informacij) proti lokacijam, ki imajo dominantno vlogo v prostorskem sistemu. Ko sistem deluje v okvirih destruktivne tekmovalnosti, poteka spontano tekmovalje po načelu »vseh (naselij) proti vsem«, pri čemer izrazito prosperirajo lokacije, ki imajo v danem trenutku določene primerjalne prednosti v odnosu z ostalimi lokacijami. Pri tem je problematično dejstvo, da gre zgolj za začasna prostorska razmerja, ki imajo omejen rok trajanja. Ko se razmere spremenijo, ostanejo prej favorizirane lokacije brez primerjalnih prednosti, in tok izčrpavanja se obrne v drugo smer. Prostorski sistem, v katerem se kljub dobri razvitosti posameznih prometnih infrastruktur ohranja destruktivna tekmovalnost med naselji, svojih možnosti in potencialov ne izkorišča optimalno ter se začne postopoma izčrpavati oz. zaostajati v ekonomskem in družbenem razvoju. Ob prevladi destruktivne tekmovalnosti prihaja zgolj do fizične povezanosti posameznih enot v prostorskem sistemu, medtem ko je bolj usklajenemu, tj. komplementarno raznovrstnemu razvoju vseh naselij v prostorskem sistemu namenjena premajhna pozornost.

Ko Soja (2000) v bližnji prihodnosti napoveduje nastanek postindustrijskega/postmodernege mesta, nastanek le-tega utemeljuje na »preureditvi ekonomskih temeljev urbanizacije« (2000: 156–188). Pri tem omenja prehod iz »fordističnega v postfordistični urbanizem« (2000: 235–297) oziroma v »postindustrijski urbanizem« (1995: 123–137), za katerega ni več značilna tesna povezanost med organizirano množično produkcijo in potrošnjo v bližini velikih industrijskih kompleksov. Novi produkcijski sistemi so fleksibilni, temeljijo na produkciji znanja in so »vertikalno dezintegrirani« (ibid.). Decentralizacija oziroma delitev funkcij predpostavlja oblikovanje funkcijsko tesno povezanega območja soodvisnih naselij, ki se zaradi bližine in medsebojne odvisnosti vse bolj povezujejo in dopolnjujejo. Pri tem prihaja do razveze vertikalno povezanega prostorskega sistema, za katerega je značilna centralizacija oz. koncentracija resursov in ključnih dejavnosti zgolj na prednostnih, »monopolnih« območjih. Soja omenja, da so produkcijski sistemi kljub dezintegraciji, in s tem večji samostojnosti v razvoju in produkciji, geografsko še vedno povezani v enotne »nove industrijske prostore« (ibid.). Nove urbane forme, ki so rezultat drugačne produkcije in večje prilagodljivosti izobražene delovne sile, poimenuje z različnimi neologizmi, kot so tehnosuburbija, postsuburbija, tehnopolis, heteropolis, metropleks, eksopolis in tako dalje.

Razvoj postmodernege prostorskega sistema med drugim temelji na možnosti uporabe oz. kombiniranja različnih prometnih omrežij glede na potrebe uporabnikov. Pri tem se vzpostavlja integrirano prometno omrežje,

ki omogoča visoko fleksibilnost gibanja prebivalcev, informacij in kapitala. Podlaga integriranega prometnega omrežja ni le visoka stopnja prometne omreženosti vseh območij v prostorskem sistemu. Ključni element integriranega prometnega omrežja predstavlja zagotavljanje približno enake dostopnosti vseh prebivalcev do informacij, resursov in pomembnih storitev v prostorskem sistemu. V tem kontekstu je treba omeniti, da zagotavljanje množične mobilnosti prek posameznih prometnih infrastruktur ne povzroča nujno tudi množične dostopnosti. Nove tehnologije spodbujajo »časovno-prostorsko distanciacijo« (Giddens, 1984: 171), ki omogoča ločevanje socialnih interakcij od materialne, fizične navzočnosti in hkrati povečuje razdalje med posameznimi, za uporabnika pomembnimi, točkami v prostorskem sistemu. Za uporabnika avtomobila se na primer lahko povečuje razdalja med krajem dela in bivanja, obenem pa zmanjšuje dostopnost do pomembnih storitev, kot so bolnišnica, vrtec, šola itd.

Razmerje med konceptoma dostopnosti in mobilnosti je ključnega pomena za razumevanje pomanjkljivosti, ki se pojavljajo v enostransko urejenih prometnih omrežjih. Dostopnost se nanaša na »število priložnosti ali prizorišč dejavnosti, ki so dostopna v določeni razdalji ali času potovanja« (Handy, Niemeier, 1997: 1175–1194), mobilnost pa se nanaša na »zmožnost premikanja med različnimi prizorišči, kjer se odvijajo dejavnosti« (ibid.). S tem ko so se v Sloveniji v obdobju po letu 1991 povečale razdalje med prizorišči dejavnosti za veliko število prebivalcev, ki so odselili v zaledja večjih mest, je dostopnost do storitev postala bolj odvisna od uporabe avtomobila. Pri tem velja poudariti, da gre – v razmerju med uporabo avtomobila in naraščanjem ločene rabe površin v prostorskem sistemu – za dvostranski vzajemni proces. Potreba po uporabi avtomobila ni le posledica naraščanja ločene rabe prostorov v prostorskem sistemu, temveč je obenem tudi vzrok naraščanja ločene rabe površin in izginjanja večfunkcionalne, tj. raznovrstne ponudbe storitev na posameznih območjih.

Prostorski sistem s pomanjkljivo razvito prometno infrastrukturo lahko omogoča večjo stopnjo mobilnosti prebivalstva, vendar ima manj prožno časovno-prostorsko omrežje, ki posamezniku zmanjšuje dostopnost do posameznih prizorišč in dejavnosti. Zaradi omejene dostopnosti prihaja do manjše diverzifikacije prostorskih praks, ki bi spodbujale ekonomske dejavnosti v terciarnem in kvartarnem sektorju. Panoge, kot so trgovina, gostinstvo, informacijske storitve, javne službe, kulturna ponudba, so zelo odvisne od možnosti, ki jih ponujajo prometna omrežja. Tem večja je prožnost omrežja oziroma razvitost prometne infrastrukture, večja je ponudba prostorskega sistema kot celote in boljša je podlaga za ekonomski razvoj. Prožnost omrežja je določena z raznolikostjo oziroma raztegljivostjo »časovno-prostorskih geografij« (Hägerstrand, 1975) posameznika, ki izhaja iz razvitosti individualnih in javnih prevoznih storitev. Kot ugotavlja

tudi Mlinar, lahko Hägerstrandov »način predstavljanja dnevnih ali življenjskih časovno-prostorskih poti prispeva k opredelitvi ene od razsežnosti v konceptualizaciji procesa individuacije« (Mlinar, 1990: 19). Poenostavljeno rečeno, bolj je ponudba prevoznih storitev razvita, večja je možna raztegljivost časovno-prostorskih geografij posameznikov in večja je dostopnost ponudbe v prostorskem sistemu.

Z vlaganjem sredstev v razvoj zgolj posameznih prometnih infrastruktur v prostorskem sistemu sicer prihaja do kratkoročnega naraščanja kapitala na prometno razvitih, »omreženih« območjih, vendar se ob tem zmanjšujejo možnosti ekonomskega razvoja na manj omreženih oz. težje dostopnih območjih. Pri tem prihaja do »enkavnega razvoja« in pojava destruktivne tekmovalnosti, kjer bolj omrežena območja privabljajo resurse, ki so bili prej zaradi slabše dostopnosti v celotnem prostorskem sistemu bolj enakomerno porazdeljeni. S tega vidika sta slabša mobilnost in posledično slabša dostopnost posameznih lokacij delovali tudi kot obliki ovire ali varovali, ki sta preprečevali »odtekanje« resursov, vendar obenem zadrževali bolj dinamičen pretok ljudi, kapitala, blaga in informacij. Manjša možnost komfortnega dostopa do posameznih lokacij v prostorskem sistemu je vplivala na zadrževanje predvsem človeških resursov na dobro dostopnih lokalnih prostorih. Na lokalni ravni je sicer prihajalo do pojava tekmovalnosti, vendar so bili njeni učinki prostorsko zamejeni, kar je omogočalo korekcije in prilagoditve znotraj razmeroma majhnega lokalnega produkcijskega sistema. Z izgradnjo avtocestnega sistema in odpravo oz. razširitvijo meja obstoječe časovno-prostorske dostopnosti so se oblikovale tudi nove razmere, ki so vodile k trendu destruktivne tekmovalnosti med prej lokalno zamejenimi območji.<sup>1</sup>

Pri tem se lahko sprašujemo, ali s scenarijem enostranskega razvoja prometne infrastrukture prostorski sistem kot ekonomsko zaokrožena celota dolgoročno izgublja kapital. Pomanjkljiv razvoj prometne infrastrukture vzdržuje sistem »marginalne koristnosti« (Broadhurst, 2001: 122), pri čemer ne prihaja do postopnega »oplemenitenja« vloženega kapitala, kjer bi se z vsako dodano enoto časa povečevala donosnost oz. koristnost vloženega kapitala. S tega vidika je pomembno, da prometna omrežja niso organizirana le na podlagi kratkoročne maksimizacije ekonomskega dobička na trenutno bolj omreženih območjih, temveč tudi na podlagi dolgoročnega, strateškega razvoja prostorskega sistema kot celote.

V nadaljevanju bomo na primeru podrobne analize učinkov, ki jih je

<sup>1</sup> Primer neproduktivne oz. destruktivne tekmovalnosti predstavljajo težnje manjših občin v okolici večjih mest, ki skušajo z gradnjo »spalnih naselij« privabiti čim večje število prebivalcev z relativno visokimi dohodninskimi osnovami in pri tem vplivajo na črpanje finančnih virov slovenskih mest. Gre za tezo o t. i. »suburbani eksploataciji« (Hawley, 1951; Neenan, 1973), ki je podrobneje obdelana v nadaljevanju besedila.

imela izgradnja avtocestne infrastrukture na razvoj mest in podeželja v Sloveniji, prikazali kako lahko prometna infrastruktura brez ustrezne dostopnosti sicer zadovolji osnovne potrebe prebivalcev po mobilnosti, vendar ob tem povzroča škodljive učinke za družbeno-prostorski razvoj posameznih območij. Razvoj in povezovanje prostorskega sistema prek prometnih infrastrukturnih omrežij je socio-tehnični postopek, pri katerem se je treba vprašati, kako uvajanje novih prometnih infrastruktur spreminja potrebe in navade uporabnikov. V Sloveniji je izgradnja avtocestnega omrežja poleg spodbujanja ekonomskega razvoja pomenila tudi spodbudo za naraščanje avtomobilskega prevoza, propadanje javnega prevoza in procese razpršene suburbanizacije, ki bi utegnili v prihodnosti vplivati na degradacijo naravnih območij in poslabšanje kakovosti bivanja.

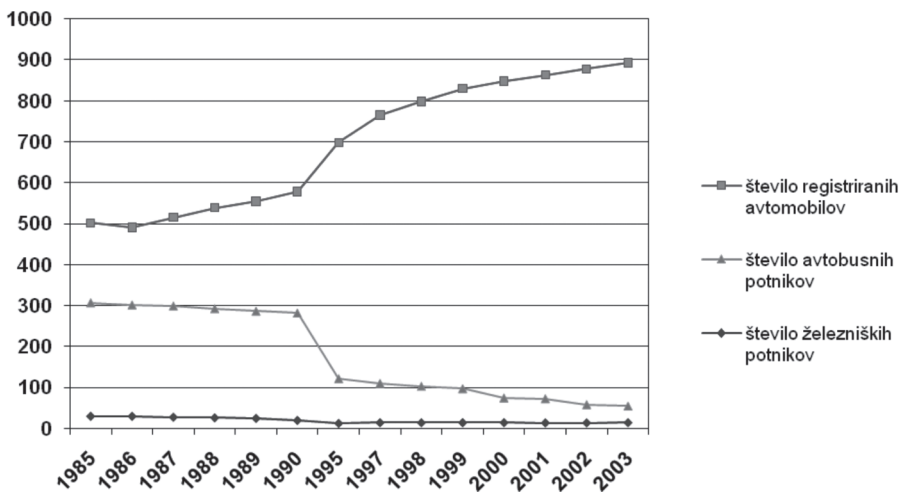
### **Analiza slovenskega prometnega omrežja po 1991 – razvoj avtomobilizma in zmanjševanje pomena javnih prevoznih storitev**

Mlinar (2008: 140) v analizi prometnih razmer na Obali ugotavlja, da so po mnenju anketirancev ključni »problemi v nadaljnjem razvoju koprške občine« povezani s počasno gradnjo cestnoprometnih povezav, z zaporami v prometu ter s premajhnim številom parkirišč in garaž. Tudi drugi bivanjski problemi, ki jih navajajo anketiranci (npr. bližina cest, hrup avtomobilov, hrup s parkirišč, slabšanje kakovosti zraka ipd.), so posredno povezani z naraščanjem avtomobilskega prometa. Navedeni primer kaže, da je obdobju po letu 1991 prišlo do preskoka v mobilnostnih navadah in organizaciji vsakdanjega življenja prebivalcev obalne regije, kjer se je avtomobil, ne glede na izpostavljene negativne značilnosti, močno utrdil kot ključna oblika prevoza; obenem se je zmanjšal pomen kolektivnega javnega prevoza.

V obdobju do sredine šestdesetih let so ključna prevozna sredstva v slovenskih mestih predstavljala javna in ne zasebna prevozna sredstva. Potem ko je bil tramvaj leta 1958 ukinjen, sta ga za kratek rok uspešno nadomestila najprej trolejbus in nato avtobus. Zlasti avtobusi so takoj po drugi svetovni vojni pa vse do sredine osemdesetih let 20. stoletja igrali vlogo pomembnega mestnega in medmestnega javnega prevoznika. Še leta 1985 so slovenski linijski avtobusni prevozniki s približno 3.369 avtobusi prepeljali približno 307 milijonov potnikov (Stamejčič, Stergar, 2004: 1), pet let pozneje, leta 1990, se je število prepeljanih potnikov znižalo na 280 milijonov, leta 1995 na 121 milijonov in v letu 2002 na 58 milijonov. V obdobju med letoma 1985 in 2002 se je število avtobusov prepolovilo na 1.769, število avtobusnih potnikov pa se je zmanjšalo za kar 84 odstotkov (ibid.). Ključni prelom v mestnem prometu se je zgodil v obdobju po letu 1991, kar lahko delno pojasnujemo s prehodom v tržno ekonomijo in posledičnim povečevanjem števila avtomobilov oziroma padanjem cen in stroškov,

ki so povezani z nakupom in vzdrževanjem avtomobila. V letu 1991 (glej graf 3.1) je število registriranih avtomobilov preseglo 570.000, kar približno ustreza enemu avtomobilu na družino (približno en avto na 3,5 prebivalca Slovenije). S tem ko je število avtomobilov naraslo do te mere, da se je izoblikoval zadosti velik trg rabljenih avtomobilov, ki je omogočil nakup avtomobila vsem socialnim skupinam, je začelo število avtobusnih prevoznikov upadati. Po letu 1990 je število registriranih avtomobilov strmo naraščalo in v letu 2003 doseglo približno 893.000, leta 2006 pa celo 980.000, kar znaša skoraj en avtomobil na dva prebivalca.

*Graf 3.1: ŠTEVILO POTNIKOV V AVTOBUSNEM IN ŽELEZNIŠKEM JAVNEM LINIJSKEM PROMETU TER ŠTEVILO REGISTRIRANIH OSEBNIH AVTOMOBILOV (V TISOČIH)*



Vir: (1990, 1995, 2000, 2003, 2006). Statistični letopisi 1990, 1995, 2000, 2003, 2006. Ljubljana, Zavod Republike Slovenije za statistiko.

Kriza kolektivnega javnega potniškega prevoza, ki je dosegla vrhunec v obdobju po letu 1991, je delno rezultat naraščanja števila avtomobilov, delno pa so k propadu omrežij kolektivnega javnega prevoza pripomogli tudi drugi dejavniki, kot so hitra izgradnja avtocestnega omrežja Slovenije in procesi deindustrializacije. Kos (1994: 223) pojasnjuje usmerjanje velikih ekonomskih vložkov v izgradnjo avtocestnega sistema z »legitimizacijsko vlogo gradbeništva v razmerah prevladujoče populistične (avtomobilistične) naravnosti modernizma«. V razmerah nestabilne konsolidacije novonastajajočih postsocialističnih modernizmov se je gradnja avtocestnega sistema prikazovala kot ključni »ideološki« generator razvoja, ki takoj daje otipljive rezultate in je v primerjavi s počasnejšim, manj otipljivim razvojem

kolektivnih javnih prevoznih sredstev neprimerno bolj priljubljena med prebivalstvom. S pospešeno gradnjo avtocestnega omrežja je država lažje prikazovala, kako se nadomešča zamudo pri razvoju prometne infrastrukture in gradi nujno potrebno infrastrukturo, ki je sicer osnova za nadaljnji ekonomski razvoj.

Pri tem ko se je večino sredstev vlagalo v dokončanje avtocestnega križa in posodobitev regionalnih cest, se je skušalo s subvencijami na zadovoljivi ravni zadržati tudi cestam nekonkurenčen železniški javni prevoz,<sup>2</sup> ki je z okoljevarstvenih vidikov primernejša in energetsko varčnejša oblika prevoza. Število potnikov na Slovenskih železnicah se je s pomočjo državnih subvencij po začetnem padcu (takoj po osamosvojitvi) umirilo (graf 3.1) in sedaj znaša približno petnajst milijonov potnikov letno (Stergar, 2003: 13), število potnikov na javnih avtobusnih progah pa se še naprej zmanjšuje (v letu 2003 je znašalo približno 54 milijonov). Zaradi velikih vlaganj države v razvoj (avto)cestne infrastrukture avtobusni prevozniki ne dobijo veliko subvencij, saj naj bi bili zaradi bistveno boljše cestne infrastrukture bolje pripravljeni za prevoz potnikov. Avtobusni prevozniki sicer še vedno prepeljejo približno 90 odstotkov vseh potnikov na javnih progah v Sloveniji, vendar so zaradi naraščanja zasebnega avtomobilskega prevoza na nekaterih, zlasti odročnejših progah ekonomsko neučinkoviti, zaradi česar prihaja do ukinjanja številnih nerentabilnih avtobusnih povezav ali pa celo do zapiranja prevoznega podjetja.<sup>3</sup> K propadanju slovenskih javnih prevoznikov je pripomogel tudi splet zgodovinskih okoliščin oz. specifične značilnosti slovenske urbanizacije po drugi svetovni vojni. Zelo razpršenemu poselitvenemu sistemu Slovenije, ki ima majhno število večjih mest in približno 6.000 manjših naselij in zaselkov, se je najbolje prilagodil avtomobilski prevoz, ki zagotavlja dostopnost do najmanjših in najbolj odročnih naselij v prostorskem sistemu.

Naraščanje stopnje avtomobilizacije<sup>4</sup> je v Sloveniji seveda tesno povezano z nastankom »avtomobilije« oziroma družbenih vzorcev ved nja, ki temeljijo na avtomobilskem prevozu (Urry, 1999: 1). Avtomobilija spreminja dojemanje časovno-prostorskih razsežnosti in omogoča nastajanje novih družbenih prostorov, ki zgoščujejo tokove ljudi ob določenih poteh oziroma cestah in avtocestah. Z vzponom avtomobilije so se preoblikovale

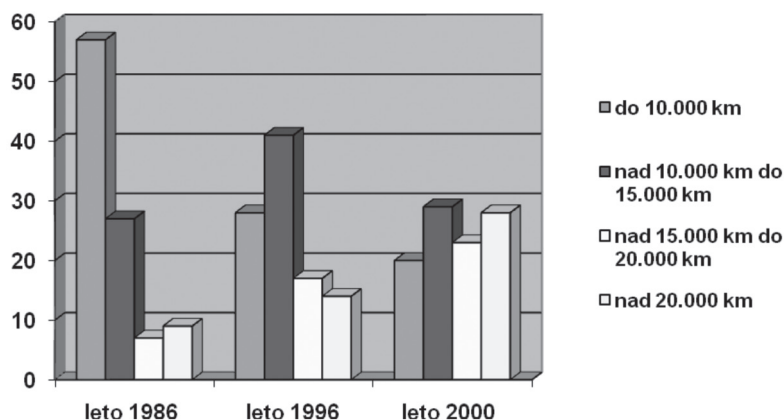
<sup>2</sup> V letu 2003 so avtobusni prevozniki iz proračuna prejeli približno 900 milijonov SIT, Slovenske železnice pa več kot 8,5 milijarde SIT (Stamejčič, Stergar et al, 2004: 3).

<sup>3</sup> V Sloveniji je bilo leta 2004 registriranih 78 javnih avtobusnih linijskih prevoznikov, vendar so od velikih avtobusnih podjetij ostali le še trije: Izletnik, Alpetour in Avtopromet. Mnoga velika avtobusna podjetja, kot so SAP Ljubljana, Certus Maribor, Gorjanci Novo mesto, Slavnik Koper, so zaradi nerentabilnosti avtobusne panoge propadli ali pa se preoblikovali v drugačno podjetje (Stamejčič, Stergar et al, 2004: 3).

<sup>4</sup> Stopnja avtomobilizacije se računa na podlagi razmerja med številom prebivalcev in povečanjem števila avtomobilov glede na zadnje in predhodno leto.

civilne družbe in izoblikovale nove oblike premikanja, bivanja in socializacije.<sup>5</sup> Podatki iz anket, ki so jih izvajali periodično v štirinajstletnem obdobju (Bogataj, 2000, 2001), kažejo, da število prevoženih kilometrov z avtomobilom v Sloveniji narašča (graf 3.2). K naraščanju letno prevoženih kilometrov z osebnim avtomobilom prispevajo boljši avtomobili, boljše cestne povezave in vse daljša oddaljenost prebivališča od kraja dela, študija in prostora dejavnosti. Leta 1986 je 57 odstotkov voznikov prevozilo manj kot 10.000 km, deset let pozneje 28 odstotkov, leta 2000 pa le še 20 odstotkov.

Graf 3.2: PRIKAZ PREVOŽENIH KM Z AVTOMOBILOM ZA LETO 1986, 1996, 2000 (% LASTNIKOV OSEBNIH AVTOMOBILOV)



Vir: Bogataj, M., D. Bogataj, et al. (2001). »Kdo je dolžan investirati v prometno infrastrukturo metropole?« IB revija, let. 35 (št. 1), str. 4-13.

Ob tem seveda ne moremo prezreti nekaterih negativnih učinkov, ki jih povzroča taka prometna ureditev v Sloveniji. Izoblikovanje prometnega omrežja, ki ima majhno število potnikov v javnem prometu in temelji zlasti na avtomobilskem prevozu, pomeni tudi večje onesnaževanje okolja (izpušni plini, odpadni materiali, velika poraba fosilnih goriv) in večjo odvisnost prostorskega sistema od enega sistema prevoza. Ena večjih pomanjkljivosti tako urejenega prometnega sistema pa je pospeševanje procesov razpršene suburbanizacije, ki ne pomeni samo neracionalne rabe prostora, temveč vpliva tudi na degradacijo naravnega okolja, zmanjševanje pomena lokalnih središč in povečevanje ekonomskih stroškov gradnje komunalnih infrastruktur.

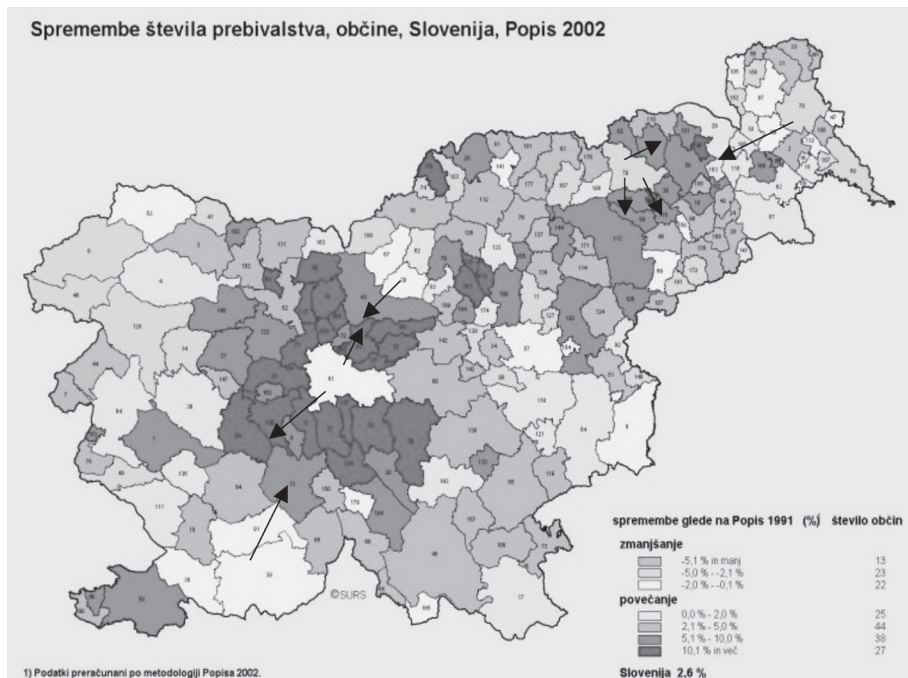
<sup>5</sup> Urry (1999) zahodne civilne družbe zaradi odvisnosti od avtomobilskega prevoza celo poimenuje »družbe avtomobilije« (ibid.).



## Avtomobilizem kot dejavnik spodbujanja razpršene suburbanizacije prebivalstva in ekonomskih dejavnosti

Prostorski sistem Slovenije postaja vse bolj odvisen od avtomobilskega prometa, kar pomeni večjo navezanost prebivalcev na zasebni prevoz, posledično pa tudi prilagajanje sistema poselitve novim dominantnim oblikam prevoza. Pri tem se povečujejo območja razpršene gradnje z majhno gostoto prebivalstva v okolici priključkov na avtocestno omrežje. To prikazujejo rezultati analize podatkov o rasti števila prebivalcev v zaledjih večjih mest (slika 3.1).

Slika 3.1: SPREMEMBE V ŠTEVILU PREBIVALSTVA (PO OBČINAH) V OBDOBJU 1991–2002



Vir: (2004) Popis prebivalstva v Sloveniji, 2002.

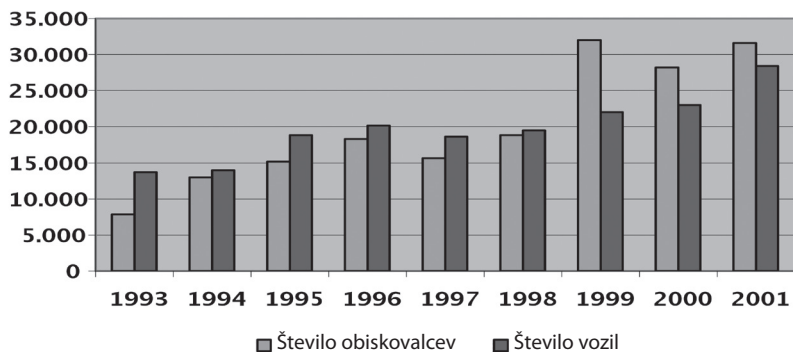
Slika 3.1 nakazuje, da se je v obdobju med letoma 1991 in 2002 število prebivalstva v okolici dveh največjih slovenskih mest povečalo (Ljubljana in Maribor), število prebivalstva v mestih samih (mestni občini Ljubljana in Maribor) pa se je zmanjšalo. Ljubljana ima od leta 1994 negativni prebivalstveni prirast s postopnim zmanjševanjem števila prebivalstva v MOL. Po podatkih iz Statističnih letopisov Ljubljane (2002, 2003, 2005) se je število prebivalstva v MOL v obdobju 1987–2002 vsako leto zmanjšalo za približno

1000–1500 prebivalcev. To je najbolj objektivni in neposredni demografski kazalec suburbanizacije, ki jo lahko delno pojasnujemo tudi z avtomobilizacijo in gradnjo nove cestne infrastrukture.<sup>6</sup> V vrsti raziskav, ki so se ukvarjale z vidiki uporabnosti in percepcije slovenskega avtocestnega sistema (Toš, Mlinar, 1970; Kos et al., 1994, 1997), analizirajo, kako je sodobna avtocestna mreža omogočila vedno daljše dnevne migracije do zaposlitvenih središč, prostorov potrošnje in drugih pomembnih storitev ter institucij v prostorskem sistemu Slovenije. Avtomobil je zaradi vse slabših javnih prevoznih storitev v Sloveniji postal osnovno oz. prevladujoče transportno sredstvo. Le z osebnim avtomobilom je posamezniku v razširjenem avtocestnem omrežju omogočena možnost izbire kraja prebivanja. Zaradi tega se vse več posameznikov in družin odloči za selitev na podeželska območja, ki imajo relativno dobre avtocestne povezave z mestom.

Kako delujejo sistemi, ki imajo enostransko razvito prometno infrastrukturo, podrobneje pojasnjujejo Pucher, Lefevre (1996), Newman, Kenworthy (1989, 1999) in Jacobs (1994). Omenjeni avtorji opozarjajo, da večina ljudi v izračun koristi in stroškov ne vključuje latentnih stroškov oziroma eksternalij, ki se ne odražajo v ekonomski ceni dobrine, vendar lahko bistveno vplivajo na blagostanje celotne skupnosti. Eksternalije nastajajo postopno in jih je mogoče opaziti šele takrat, ko so njihovi vplivi tako močni, da prihaja do poslabšanja kvalitete življenja na določenih območjih. Ob primeru Slovenije in zlasti Ljubljane lahko razpoznamo nekatere stranske učinke, t. i. eksternalije, ki jih povzročata pretirana avtomobilizacija in nerazvitost javnih prevoznih storitev. V kontekstu Slovenije dodatno razprševanje že tako močno razdrobljenega poselitvenega sistema pomeni razvejanje, dražje in prostorsko bolj potratno infrastrukturno omrežje, kot bi bilo ob bolj strnjeni zazidavi. Drozg (1999) navaja, da dolžina komunalnih vodov na stanovanjsko hišo v Sloveniji tudi do trikrat presega normativne vrednosti. Z okoljskega vidika je zaskrbljujoče, da ima večina stanovanjskih objektov urejeno le vodovodno in električno omrežje, ne pa tudi odvajanja odpadnih vod. Zaradi velike razpršenosti naselij v Sloveniji prihaja do nadpovprečnih obremenitev okolja, kar se utegne ob nadaljevanju razpršene suburbanizacije stopnjevati. Eksternalije pretirane odvisnosti od avtomobilskega prometa v primeru Ljubljane lahko najdemo predvsem v postopni degradaciji mestnega središča, ki se kaže prek zmanjševanja števila obiskovalcev oziroma preusmerjanju tokov avtomobilskih potrošnikov iz mestnega središča na mestno obrobje (graf 3.3).

<sup>6</sup> *Veliko vlogo pri procesih suburbanizacije igrajo tudi drugi procesi, kot so naraščanje cen nepremičnin, denacionalizacija, selitev industrije iz mesta ter drugi trendi, katerim se v tem članku ne bomo podrobneje posvečali.*

Graf 3.3: PRIKAZ DNEVNEGA POVEČANJA ŠTEVILA OBISKOVALCEV IN VOZIL V BTC PO POSAMEZNIH LETIH



Vir: (2002) BTC - Poročilo sektorja za tržno komuniciranje in odnose z javnostmi. Ljubljana, BTC.

V grafu 3.3 je prikazano postopno naraščanje dnevnega števila obiskovalcev in avtomobilov v nakupovalnem središču BTC na obrobju Ljubljane. Ker Ljubljana nima na voljo moderniziranih, hitrejših storitev javnega prevoza, staro mestno središče pa prenese le omejeno število avtomobilov (premalo parkirnih mest zaradi ozkih ulic), posamezniki prilagajajo svoje gibanje po mestu in se odločajo za bolj pogosto obiskovanje prostorov nakupovalnih središč na obrobju mesta, do katerih imajo lažji in udobnejši dostop z avtomobilom. Podatki, ki kažejo naraščanje števila »avtomobilskih potrošnikov« (Uršič, 2003: 89, 81), nakazujejo, da razvoj avtocestne infrastrukture ni vplival le na naraščanje razpršene suburbanizacije prebivalstva, temveč tudi na suburbanizacijo ekonomskih dejavnosti in selitev pomembnih družbenotvornih dejavnosti, ki so se prej nahajale v središčih mest ali manjših lokalnih središčih v regiji. Primer prevzema take storitve oziroma ponudbe prostočasne dejavnosti so kinopredstave. Kinogledalci so po odprtju multi-kina Kolosej (maja 2001) množično zamenjali lokacijo ogleda kinopredstav. S tem so mestno središče Ljubljane in lokalna središča, kot so Kranj, Litija, Kamnik, od leta 2001 skupno prikrajšana za približno 130.000 obiskovalcev mesečno (letno pa več kot milijon). Podobne procese na primeru slovenskih obalnih mest opaža tudi Mlinar (2008: 388–422), ki obenem ugotavlja, da so bile dosedanje strategije revitalizacije obalnih mestnih središč prej neučinkovite kot učinkovite. Strategije revitalizacije so v primeru Kopra, delno pa tudi Izole in Pirana, kljub opozorilom strok, povezanih s prostorskim načrtovanjem, temeljile pretežno na inkrementalistični strategiji turistifikacije mesta, premalo pozornosti pa so posvečale holistični obravnavi funkcionalne regeneracije urbanih struktur.

Slabša dostopnost z avtomobilom spada med pomembne vzroke za zmanjševanje pomena posameznih območij v prostorskem sistemu Slovenije in ključne dejavnike, ki povzročajo številne napetosti med mestnimi in podeželskimi območji. Pri tem se pogosto pojavljajo t.i. »lokalni partikularizmi«, ki preprečujejo večjo stopnjo sodelovanja med mesti in podeželjem, saj posamezna območja zaradi ekonomskih koristi, ki jih prinaša bližina posameznih prometnih infrastruktur, niso pripravljena spreminjati, širiti ali dopolnjevati obstoječih prometnih omrežij.

### **Razprava o vplivih pomanjkljive prometne infrastrukture na razvoj slovenskih mest in podeželja**

Castells (1977: 460–462) ugotavlja, da kraji in mesta niso le prostori proizvodnje dobrin, temveč tudi organiziranega trošenja dobrin, kar vključuje predvsem rabo različnih storitev in infrastruktur, ki jih zagotavlja oblast za »reprodukcijo energije, znanja ter delovne sile« (ibid.). Prostorski sistem se s tem izoblikuje v organiziran sistem pogojev, ki omogočajo pospeševanje tokov ljudi, blaga in informacij, kar pomeni tudi rast kapitala in nadaljnji razvoj. Infrastrukture so nujna sestavina oz. podlaga tega krogotoka in določajo pomen ter hitrost gibanja posameznih tokov v prostorskem sistemu.

Prometna infrastruktura predstavlja nujno sestavino za opravljanje vrste dejavnosti v državi. Posodabljanje infrastruktur postaja del prednostnih državnih razvojnih programov, ker je za produkcijske dejavnosti skupnosti v današnjem času prepredenost z novimi transportnimi in s komunikacijskimi infrastrukturami pomembnejše od velikosti naselja oziroma števila delovne sile. Dober dostop do prometnih infrastrukturnih omrežij je v obdobju t.i. »postfordizma« postal ključni pogoj za lokacijo novih ekonomskih in trgovskih dejavnosti v prostorskem sistemu. Poglavitni namen izboljševanja prometnih infrastrukturnih zmogljivosti je usmerjen k povečevanju pretoka oz. kroženja različnih tokov v prostoru. S tega vidika prometna infrastruktura prispeva k funkcionalnemu povezovanju urbanih območij, ki jih zaznamuje povečevanje ekonomske soodvisnosti oz. dopolnjevanje ponudbe servisov, storitev in dejavnosti med naselji v prostorskem sistemu, kar naj bi posledično vodilo k izboljšanju produkcijskega sistema.

Gradnja avtocest in posodabljanje regionalnega cestnega omrežja v Sloveniji razširjata meje urbanih območij oziroma povezujeta mesto s podeželjem. Mesta in podeželje se ob tem spreminjata v fizičnem (na primer rast naselij, nove infrastrukture), družbenem (spremembe v načinu zaposlitve, preživljanju prostega časa) in funkcijskem pogledu (spreminjanje vloge podeželskih naselij v poselitvenem sistemu). Pri tem ko podeželje postaja vse bolj urbanizirano, se spreminja tudi mesto, ki izgublja vlogo centralnega funkcijskega jedra, okoli katerega se vrte ves ekonomski razvoj. Mestno

središče sicer ostaja eno izmed pomembnih urbanih jeder, vendar se pojavljajo nova jedra v primestjih in obmestjih, ki so v nekaterih pogledih celo uspešnejša od mestnega središča.

Povezovanje mest s podeželjem prek novega avtocestnega omrežja sproža vrsto dilem glede nadaljnjega prostorskega razvoja. Slovenija je v obdobju po osamosvojitvi prostorski razvoj usmerjala zgolj na podlagi začetnih prostorskih načrtov in brez podrobno razdelanih prostorskih razvojnih strategij. Posledica tega je slabo sodelovanje med mesti in podeželjem, kljub temu da postajajo del enotnega in za evropske razmere relativno majhnega urbanega sistema. Slabo sodelovanje med mesti in suburbanimi oz. podeželskimi območji pospešuje destruktivno tekmovalnost v prostorskem sistemu, pri čemer prihaja do neracionalne rabe virov in potencialov v Sloveniji. Zdi se, da bo z nadaljevanjem razpršene suburbanizacije in s širjenjem urbanih območij prihajalo do še ostrejših konfliktov zaradi neurejenih upravno-političnih razmerij med mesti in podeželjem.

Primer neurejenih razmerij med mestom in podeželjem je določanje davčne strukture na območjih, kjer prihaja do močne suburbanizacije prebivalstva. Gre za t.i. »tezo o suburbanizaciji« (Hawley, 1951; Brazer, 1959; Neenan, 1972), kjer selitev srednjih ter mlajših starostnih generacij (predvsem mladih družin) na suburbana območja ter posledično staranje mestnih območij pomeni precejšen problem za večja mesta, ki se jim s tem zmanjšuje tudi priliv finančnih sredstev iz dohodnin.<sup>7</sup> Zmanjševanje finančnega priliva iz dohodnin delovno najbolj aktivnega dela prebivalstva je za osrednja mestna območja dodatna finančna obremenitev, saj mora mesto zagotavljati številne storitve tako prebivalcem v regiji kot tudi prebivalcem mesta. Med mestnimi storitvami so finančno najbolj obremenjujoči sistemi zagotavljanja javnega prevoza, vzdrževanje prometne infrastrukture, komunala in različne kulturne institucije (umetniške galerije, knjižnice, knjigarne, muzeji), ki z vstopninami oziroma storitvami in s prodajo ne morejo pokriti vseh stroškov delovanja. Vzdrževanje teh storitev je za Ljubljano velika obremenitev, saj odseljevanje delovno aktivnega prebivalstva povečuje finančni primanjkljaj Ljubljane, dohodninski davek pa pobirajo okoliške občine, ki imajo dobre avtocestne povezave in nudijo prostor za »spalna naselja«. Prebivalci okoliških občin, ki se na delo in po opravkih vozijo v Ljubljano, davke pa plačujejo v matični občini, poglobljajo finančni primanjkljaj mesta, kljub temu da del prihodkov porabijo na območju Mestne občine Ljubljana.

---

<sup>7</sup> Na primer: obračun prihodkov Mestne občine Ljubljana za leto 2001 pokaže, da so prihodki znašali približno 159 milijonov EUR. Od tega so kar 86 odstotkov prihodkov predstavljali davčni viri (od približno 138 milijonov EUR je bilo 96 milijonov EUR dohodnine, davki na premoženje pa 33 milijonov EUR), le 21 milijonov EUR pa je mesto dobilo iz prihodkov od taks, pristojbin in drugih virov (Statistični letopis Ljubljane, 2002).

Prebivalci suburbanih območij sicer neposredno prispevajo k davčni osnovi mesta s potrošnjo, npr. nakupovanjem, udeleževanjem kulturnih prireditev v mestu, in posredno z delom v podjetjih, ki prispevajo davke v blagajno Ljubljane. Vendar ti prispevki niso dovolj veliki, da bi pripomogli k radikalnemu izboljšanju infrastrukture in mestnih storitev ali služili za širšo revitalizacijo in fizično prenovu mestnega središča. To kaže tudi analiza potovalnih verig dnevnih avtomobilskih migrantov, ki so zelo enostavne in kažejo majhno pestrost gibanja po mestu. V analizo so bile vključene naslednje potovalne verige oziroma vsakdanje verige dejavnosti dnevnih migrantov:

- DdD dom-deló-dom,
- DND dom-nakupi-dom,
- DRD dom-rekreacija-dom,
- DOD dom-obiski in druge zasebne poti-dom,
- DŠP dom-šola-dom,
- DdND dom-deló-nakupi-dom,
- DdDND dom-deló-dom-nakupi-dom,
- DdDRD dom-deló-dom-rekreacija-dom,
- DdRD dom-deló-rekreacija-dom.

Majhna diferenciranost prostorsko-časovnih poti avtomobilskih migrantov se izraža pri zelo majhni uporabi bolj zapletenih potovalnih verig. Tako je na primer veriga DdD trikrat pogostejša od verige DOD. Med kompleksnejšimi verigami je nekoliko pogostejša le veriga DdND, vendar nastopa samo v vsakem devetem primeru glede na verigo DdD (Bogataj, Bogataj, Šibenik, 2001: 8). Redkost večnamenskih verig pove, da dnevni migranti večinoma opravljajo zelo monotona dnevna gibanja in zasedajo parkirišča v mestu predvsem zaradi lokacije delovnega prostora in ne zaradi udeleževanja v prostočasovnih dejavnostih v mestu. Pri tem močno obremenjujejo prometno infrastrukturo večjih urbanih območij, kot je Ljubljana, in ne prispevajo veliko k urbanosti oz. življenjskemu utripu mesta (ne prispevajo veliko niti ekonomsko niti kot uporabniki družbeno-kulturne ponudbe mesta).

Trend selitve zaposlenih iz Mestne občine Ljubljana v okoliške občine je z vidika celostnega razvoja Ljubljane zaskrbljujoč, saj potrjuje, da suburbana območja v primerjavi s prestolnico postopno povečujejo število delovno aktivnega prebivalstva in s tem tudi ekonomska sredstva, mesto pa počasi izgublja pomembne ekonomske vire. S tega vidika so očitki o centralizaciji Ljubljane v odnosu do ostalih delov Slovenije neutemeljeni, saj bi morali razvoj Ljubljane presojati tudi z vidika primerljivosti do drugih evropskih prestolnic in njeno hitrost vključevanja v evropske in globalne mreže (glej Mlinar, 2008: 379–410, Hočevár, 2000). Nekateri avtorji za omilitev fiskalne krize v Ljubljani in ureditev mestne infrastrukture priporočajo zelo ostre

prijeme, kot je npr. »zajemanje rentnih diferencialov za Neljubljance« (Bogataj, Bogataj, Šibenik, 2001: 13) oziroma obiskovalce, ki se znajdejo v Ljubljani (npr. višje parkirnine za avtomobile neljubljanske registracije), kar pa bi najverjetneje samo še poglobilo destruktivno tekmovalnost v odnosu med mestom in podeželjem.

Tekmovalnost med mestnimi in podeželskimi oz. suburbanimi območji kot oblika primerjave med uspešnejšimi in manj uspešnimi deli prostorskega sistema je lahko dobrodošel element pri spodbujanju ekonomskega in prostorskega razvoja. Tekmovalnost kot podlaga prostorskega razvoja je sprejemljiva do mere, ko le-ta ne ogroža razvoja trenutno šibkih, a z vidika ohranjanja funkcionalne in ekonomske raznovrstnosti pomembnih območij, ki lahko na dolgi rok prispevajo k razvoju prostorskega sistema kot celote. S tega vidika je potrebno trenutno destruktivno tekmovalnost v okviru relativno majhnega prostorskega sistema Slovenije čimprej omiliti in uvesti drugačne regulacijske mehanizme, ki bodo prerazporedili kratkoročne koristi, ki jih izrabljajo posamezna območja v škodo dolgoročnega razvoja celotnega prostorskega sistema. Pri tem se je treba vprašati, ali obstoječi prometni sistem, ki je vezan na (avto)cestno mrežo, tudi dolgoročno ustreza prostorskemu in družbeno-ekonomskemu razvoju Slovenije in ali je glede na obstoječe morfološke, naselivitvene, ekonomske zmožnosti Slovenije sploh mogoče vzpostaviti bolj primeren prometni sistem, ki bi v večji meri spodbujal raznovrsten ekonomski razvoj ter omogočal komplementarnost oz. sodelovanje med naselji v prostorskem sistemu.

### **Sklep – možnosti integracije prometne infrastrukture Slovenije in omilitve destruktivne tekmovalnosti med mesti in podeželjem**

Podatki o povečevanju števila prevoženih kilometrov, zmanjševanju števila potnikov v avtobusnem in železniškem javnem linijskem prometu ter večanje števila registriranih osebnih avtomobilov kažejo, da se je v obdobju po 1991 v Sloveniji izoblikoval enostranski prometni sistem, ki temelji na avtomobilskem prevozu. Ostali načini prevoza so zaradi različnih razlogov (slabo razvite infrastrukture, nizkih subvencij, spremenjenih potreb prebivalcev) bistveno manj pomembni oz. neučinkoviti. Taka prometna ureditev v Sloveniji povzroča vrsto negativnih učinkov. V besedilu smo podrobneje analizirali predvsem procese razpršene suburbanizacije prebivalstva in ekonomskih dejavnosti, omenili pa smo tudi problematiko zmanjševanja kvalitete bivalnega okolja, degradacije pomena lokalnih središč in občutljivih naravnih območij (glej Mlinar, 2008). Če ne bo v bližnji prihodnosti prišlo do prehoda na prometno integriran prostorski sistem, ki združuje različne oblike javnega in individualnega prevoza, potem utegne v dolgoročni perspektivi prostorski in produkcijski sistem Slovenije postopoma degradirati

v odnosu na primerljive države. Prostorski sistem, v katerem so sile usmerjene v integracijo prometnega sistema in postopno oplemenitenje vloženega kapitala oziroma v razvoj trenutno deprivilegiranih območij, ima lahko kratkoročno manjšo donosnost, ki pa se bo na dolgi rok povečevala in v končnem izračunu prinesla več koristi.

Določene spremembe obstoječega prometnega sistema Slovenije so potrebne kljub dejstvu, da se avtomobilizem glede na morfološko strukturo ozemlja in veliko razpršenost poselitvenega sistema trenutno idealno sklada s potrebami prebivalcev po visokem bivanjskem standardu v bližini narave in dobro dostopnostjo do servisov, ki se nahajajo v mestih ali na njihovih obrobjih. Omeniti je treba, da je ohranjanje razpršenega poselitvenega sistema v prejšnjih obdobjih Sloveniji prinašalo določene koristi. Tako je v obdobju pred drugo svetovno vojno razpršenost naselij delno pripomogla k ohranjanju slovenske kulturne identitete. V obdobju socializma je razpršen poselitveni sistem pripomogel k omilitvi socialnih razlik med prebivalci. Gradnja velikega števila samostojno stoječih hiš na slovenskem podeželju je pripomogla k dvigu bivanjskega standarda, povečanju relativno majhnega števila stanovanj in znižanju stroškov gradnje novih stanovanj na urbanih območjih. Policentrični razvoj, ki so ga podpirale oblasti v socializmu, se je skladal s poselitvenim sistemom Slovenije in prevladujočimi vrednotami prebivalcev Slovenije do prostorskega razvoja, kar je pripomoglo k hitremu ekonomskemu razvoju v okviru Jugoslavije.

Posamezne značilnosti razpršenega poselitvenega sistema bi bile lahko v pomoč pri družbene-ekonomskem razvoju Slovenije tudi v obdobju po letu 1991. Razvejan poselitveni vzorec predstavlja dobro osnovo za procese nadgradnje politik policentričnega razvoja oziroma večjedrnega razvoja, ki so bile prisotne v obdobju po drugi svetovni vojni. Razpršenost poselitvenega vzorca Slovenije seveda prinaša tudi vrsto škodljivih učinkov, ki smo jih v članku podrobneje analizirali. Sklenemo lahko, da razpršeni poselitveni vzorec Slovenije prinaša določene prednosti in slabosti, ki jih je potrebno kombinirati in čim bolj optimalno uskladiti z zahtevami po hitrem ekonomskem razvoju.

Zgolj z odkritim lomljenjem obstoječih trendov prostorskega razvoja ne bo mogoče spremeniti obstoječe strukture prometnega sistema in omiliti učinkov destruktivne tekmovalnosti med mesti in podeželjem. To je praktično nemogoče, ker imajo prostorski procesi lastnosti inercije, da se upirajo hitrim spremembam smeri razvoja in delujejo dolgoročno. S tega vidika bi morala prometna integracija prostorskega sistema Slovenije potekati postopoma in po načelu »napajalnega sistema« (Plevnik, Lep, 2003: 116), kjer se en sistem prevoznih storitev napaja oz. dopolnjuje z drugim sistemom prevoza. Vloga ključnega prevoznega sredstva bi še naprej pripadala avtomobilu, vendar bi izboljšani javni prevoz na mestni in primestni ravni



prevzel del potniških tokov, kar bi vsaj nekoliko omililo vplive avtomobilizacije Slovenije. Javni prevoz naj bi glavno bremena prevzel na območjih z dovolj visoko gostoto prebivalstva, ki zagotavlja zadostno kritično maso uporabnikov kolektivnega prevoza. V poenotenem sistemu javnega prevoza bodo zato tesno povezana le največja mestna območja na prometnem križu Slovenije (os SV-JZ in os SZ-JV).

Analize stroškov prenove obstoječe železniške infrastrukture, na kateri naj bi temeljil javni potniški promet, kažejo, da je slovenski železniški sistem nemogoče posodobiti do te mere, da bi bil popolnoma konkurenčen avtomobilskemu prevozu. Stroški posodobitve železniškega sistema bi bili preveliki glede na majhno število njenih uporabnikov. Zaradi velike navezanosti na avtomobilski promet bo zato v okolici večjih mest še vedno prihajalo do procesov razpršene suburbanizacije, ki pa jih bodo postopoma omilili strožji zakonski nadzor nad gradnjo, izboljšanje primestnega in obmestnega javnega prometa ter višanje stroškov za gradnjo samostojno stoječih hiš na večjih zemljiščih (višanje davkov, višanje cene zemljišč).

Zaradi zagotavljanja optimalnega prostorskega razvoja Slovenije je torej smiselno skleniti kompromis oziroma »fuzijo« med zahtevami, ki izvirajo iz ekonomskih razlogov, in zahtevami po posodobitvi ali izgradnji ustreznih prometnih infrastruktur, ki ohranjajo visoko kakovost življenja. Prilagoditev obstoječega prometnega sistema se sklada z večjo skrbjo do naravnega okolja in rabe prostora ter predpostavlja »delitev dela« oziroma specializacijo in soodvisnost, delitev pristojnosti med mesti in podeželskimi območji v nasprotju z destruktivno tekmovalnostjo, ki vodi v degradacijo prostorskega sistema.

#### LITERATURA

- Ausubel, J. in R. Herman (1988): *Cities and their vital systems: infrastructure past, present, and future*. Washington, D. C., National Academy Press.
- Batten, D. F. (1995): »Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century«. *Urban Studies*, št. 32(2), str. 313–328.
- Bogataj, M. (2000): *Mobilistika in prostor*. Portorož, Ljubljana: Fakulteta za pomorstvo in promet. CERRISK, RIUS center.
- Bogataj, M., Bogataj, D. in Šibenik, T. (2001): »Kdo je dolžan investirati v prometno infrastrukturo metropole«. *IB revija*, let. 35 (št. 1), str. 4–13.
- Brazer, Harvey, E. (1959): *City Expenditures in the United States*. New York: National Bureau of Economic Research.
- Broadhurst, R. (2001): *Managing Environments for Leisure and Recreation*. New York: London, Routledge.
- Castells, M. (1977): *The Urban Question - A Marxist Approach*. London, Arnold.
- Drožg, V. (1999): *Razpršena poselitev in okolje*. V: *Mesta in urbanizacija*. Ljubljana: Svet za varstvo okolja Republike Slovenije, str. 16–19.

- Giddens, A. (1984): *The Constitution of Society – Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge, Polity Press.
- Handy, S. in Niemeier, D. (1997): »Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives«. *Environment and Planning*, let. 29, str. 1175–1194.
- Hawley, A. H. (1951): »Metropolitan population and municipal government expenditures« *Journal of Social Issues*, št. 7.
- Hočevar, M. (2000): *Novi urbani trendi; Prizorišča v mestih – omrežja med mesti*. Ljubljana, Znanstvena knjižnica.
- Hägerstrand, T. (1975): *Space-time and Human Conditions. Dynamic Allocation in Urban Space*. V: A. Karlquist, L. Hansen and F. Snickars. Farnborough, Saxon House, str. 3–12.
- Jacobs, J. (1994): *The Death and Life of Great American Cities*. St. Ives, Penguin Books Ltd.
- Kos, D., Mlinar, Z., Toš, N., Makarovič, J., Uhan, S., Hočevar, M., Kurdija, S., Švara, S., Trček, F. (1994): *Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji: raziskava: zaključno poročilo*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.
- Kos, D. (1994): »Postsocialistična obnova: Narava avtocestnega projekta«. V: *Časopis za kritiko znanosti*, let. 22, št. 170/171, str. 217–227.
- Kos, D., Vehovar, V., Kurdija, S., Gruev, M. (1997): *Socialno prostorski vplivi avtocest v Sloveniji. Raziskovalno poročilo*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.
- Mlinar, Z. (1990): »Od prostora krajev k prostoru tokov: prestrukturiranje ali razkroj teritorialno-družbene organizacije?« V: *Družboslovne razprave*, let. 7, št. 10, str. 15–44.
- Mlinar, Z. (2008): *Življenjsko okolje v globalni informacijski dobi – prostorsko-časovna organizacija bivanja*. Ljubljana: FDV, SAZU.
- Neenan, W. B. (1972): *Political Economy of Urban Areas*. Chicago: Markham.
- Newman, P. in Kenworthy, J. R. (1989): *Cities and automobile dependence: a sourcebook*. Aldershot, Hants, England; Brookfield, Vt., Gower.
- Newman, P. in J. R. Kenworthy (1999): *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington, D. C., Island Press.
- Plevnik, A. in M. Lep (2003): *Razvojne možnosti JPP in poselitve v Republiki Sloveniji (zaključno poročilo)*. Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije.
- Stamejčič, D. in A. Stergar (2004): »Izumiranje panoge – prevozi z avtobusi«. *Delo* (1. 3. 2004).
- Stamejčič, D. in A. Stergar, et al. (2004): »Zakaj država zavaja državljanke in prevoznike«. *Delo* (1. 3. 2004).
- Štravs, S. (2000): »Preureditev prometnega režima v Ljubljani«. *Ljubljana – Glasilo mestne občine Ljubljana*, št. 4, str. 45, 46.
- Soja, E. W. (1995): *Postmodern Urbanization: The Six Restructurings of Los Angeles*. V: *Postmodern Cities*. S. Watson in Gibson, K. (ur.). Oxford, Blackwell, str. 125–137.
- Soja, E. W. (2000): *Postmetropolis – Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Malden, Blackwell.

- Toš, N., Mlinar, Z., Saksida, S., Jaezernik, M., Zajc, D., Kozmik, P., Blejec, M. (1970): Stališča občanov o razvoju cestnega omrežja v Sloveniji 1970. Ljubljana: CJMMK, Center za raziskovanje javnega mnenja in množičnih komunikacij, Fakulteta za družbene vede.
- Urry, J. (1999): »Automobility, Car Culture and Weightless Travel«. Dostop: 10. 11. 2003, na: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc008ju.html>.
- Uršič, M. (2003): Urbani prostori potrošnje. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Drugi viri:

- (2000, 2002, 2003). Statistični letopis Ljubljane 2000, 2002, 2003. Ljubljana, Mestna občina Ljubljana. Center za informatiko pri Mestni upravi. Služba za mestno statistiko in ekonomske analize.
- (1990, 1995, 2000, 2003, 2006). Statistični letopisi 1990, 1995, 2000, 2003, 2006. Ljubljana, Zavod Republike Slovenije za statistiko.
- (2004). Statistične informacije – Energetika (18). Na: <http://www.stat.si/doc/statinf/2004/si-257.pdf>
- (2004). Popis 1991–2002 (dinamične podatkovne tabele). Na: <http://www.stat.si/pxweb/Database/Popis2002/Popis2002.asp> (19. 5. 2004)