

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Mateja Jurič

RAZISKOVANJE JAVNOPOLITIČNEGA OMREŽJA NA
PRIMERU PROMETNE POLITIKE V SLOVENIJI

Diplomsko delo

Ljubljana 2006

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Mateja Jurič

Mentorica: red. prof. dr. Danica Fink-Hafner

**RAZISKOVANJE JAVNOPOLITIČNEGA OMREŽJA NA
PRIMERU PROMETNE POLITIKE V SLOVENIJI**

Diplomsko delo

Ljubljana 2006

Zahvala

Rada bi se zahvalila red. prof. dr. Danici Fink-Hafner
za izredno potrpljenje in nasvete pri izdelavi diplomskega dela
ter mag. Iliji Trivundža Tomaniću za pomoč pri analizi člankov in kodiranju.

Prav tako bi se rada zahvalila Mateju in domačim, ker so verjeli
vame ter sestri Mojci za njene spodbudne napotke ter tehnično pomoč.

Hvala vsem, ki so me v času študija na različne načine podpirali.

HVALA.

POVZETEK

Raziskovanje javnopolitičnega omrežja na primeru prometne politike v Sloveniji

V diplomskem delu smo raziskovali praktično uporabnost koncepta javnopolitičnih omrežij na primeru raziskovanja povezav v odnosu med javnopolitičnimi igralci v omrežju ter izidom prometne politike v Sloveniji. Pri tem smo izpostavili vlogo množičnih medijev, ki so jo le-ti odigrali v procesu oblikovanja sprememb omenjene javne politike. Ker gre za zelo kompleksno in široko zasnovano raziskovalno področje, smo se osredotočili predvsem na javnopolitični problem, ki se je oblikoval na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov. Bistveni zaključki naše raziskave slonijo na ugotovitvah, da je prišlo na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov do sprememb prometne politike zaradi sprememb v strukturi javnopolitičnega omrežja. Pri tem so množični mediji vplivali na delovanje oblasti, saj kot menijo Baumgartner in sodelavci (v Walgrave in Van Aelst, 2004: 5), »množični mediji pomagajo ustvarjati situacije, v katerih je povečanje vladne pozornosti skoraj neizogibno«. Bistvena pridobitev našega diplomskega dela je torej ugotovitev, ki je skladna s Smithovo tezo (1993: 7), da »je javnopolitično omrežje analitični pojem, ki se osredotoča na razmerja med državo in družbo ter pomaga pojasniti obnašanja v določenih sektorjih države oziroma področjih raznih politik«.

Ključne besede

javnopolitično omrežje, množični mediji, oblikovanje dnevnega reda, prometna politika

ABSTRACT

The research of policy network in the case of transportation policy in Slovenia

In our diploma we researched the practical use of the policy network concept. We performed a case study to determine the connection between the policy network actors' relationship and the outcome of transportation policy in Slovenia. We emphasized the role of mass media in the process of changing the public policy. As it is a very complex and wide research topic we focused on the policy problem that developed in the field of establishing the »so called« paper infractions for professional track drivers. The main conclusions of our research are based on the findings that the policy changes are a consequence of the changes in the structure of policy network. In the process mass media held influence over the government's role in developing current transportation policy. As Baumgartner and his colleagues (in Walgrave and Van Aelst, 2004: 5) concluded that »the mass media help create situations that make increased government attention almost unavoidable«. The important resolution in our diploma is also that our conclusions are consistent with Smith's thesis (1993: 7) »that the policy network is an analytical expression that focuses on the relationship between the state and society and which helps to explain the behaviour within particular sections of the state or particular policy areas.«

Key words

policy network, mass media, agenda-setting, transportation policy

SEZNAM KRATIC

CD – Civilna družba

EU – Evropska unija

GIZ – Gospodarsko interesno združenje

KZAS – Koordinacija združenih avtoprevoznikov Slovenije

MM – Množični mediji

MNZ – Ministrstvo za notranje zadeve RS

MP – Ministrstvo za pravosodje RS

MzP – Ministrstvo za promet RS

RGL – Radio glas Ljubljane

RS – Republika Slovenija

RTV – Radiotelevizija Slovenija

SAS – Sindikat avtoprevoznikov Slovenije

OZS – Obrtna zbornica Slovenije

GZS – Gospodarska zbornica Slovenije

ZVCP-1 – Zakon o varnosti cestnega prometa

ZVCP-1B – Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa

KAZALO

1. UVOD	7
2. OPREDELITEV KONCEPTA JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ	13
3. NAČINI RAZUMEVANJA IN UPORABNOSTI KONCEPTA JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ	16
3.1 Šola interesnega posredovanja.....	18
3.2 Šola vladanja.....	20
4. SPREMINJANJE JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ	22
4.1 Dejavniki spreminjanja javnopolitičnih omrežij.....	22
4.2 Spreminjanje politik javnopolitičnih omrežij	24
5. MNOŽIČNI MEDIJI KOT JAVNOPOLITIČNI IGRALCI	26
6. POMANJKLJIVOSTI KONCEPTA JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ	33
7. ANALIZA PRIMERA	35
7.1 Urejanje prometne politike na področju avtoprevoznikov v Sloveniji	35
7.2 Urejanje t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov	36
7.3 Analiza spreminjanja javnopolitičnih omrežij	40
7.3.1 Spreminjanje razmerja moči v javnopolitičnem omrežju	42
7.3.2 Vključevanje množičnih medijev v javnopolitično omrežje	47
8. SKLEP	60
9. LITERATURA IN VIRI	62
9.1 Znanstvene publikacije	62
9.2 Drugi viri.....	66
PRILOGE	68
Priloga A: Tabele od 7.2.4. do 7.2.9.	68
Priloga B: Vprašalniki, s katerimi smo preverjali v uvodu podani podhipotezi	71
Priloga C: Izračun Scottovega indeksa interpersonalne soglasnosti glede preverjanja spremenljivk.....	73
Priloga D: Nastavitve kodirnega lista in kodirni list.....	76

1. UVOD

Tema mojega diplomskega dela je odraz zanimanja za širšo tematiko oblikovanja prometne politike v Sloveniji. Kako zagotoviti varen prevoz ljudi in blaga po cestah je danes eno izmed ključnih vprašanj vsake družbe. Tako posameznik kot družba sta v marsičem odvisna od tega, kako varno se odvija promet na cestah. Ker gre za zelo kompleksno in široko zasnovano raziskovalno področje, sem se v diplomskem delu osredotočila predvsem na javnopolitični problem, ki se je oblikoval na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov¹ avtoprevoznikov. Za proučevanje te problematike sem se odločila na podlagi konflikta med slovenskimi avtoprevozniki in državo, ki je dosegel vrhunec 11. aprila 2005 ob šesti uri zjutraj, ko so slovenski avtoprevozniki napovedali protestni mimovoz tovornih vozil skozi Ljubljano. S tem je postala tematika medijsko zanimiva, zato so mediji o zadevi tudi obširno poročali.

Državni zbor je na 38. redni seji, dne 9. junija 2004, sprejel Zakon o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju ZVCP-1), ki za kršitelje cestnoprometnih predpisov predvideva bistveno višje kazni. Sprejetje novega zakona o varnosti cestnega prometa, ki naj bi nadomestil prejšnjega iz leta 1998, je bilo nujno za izboljšanje stanja prometne varnosti na slovenskih cestah, obenem pa naj bi novi zakon zagotovil večjo uravnoteženost predpisanih sankcij in njihovo skladnost z Zakonom o prekrških. Oba omenjena zakona sta stopila v veljavo 1. januarja 2005. Novi ZVCP-1 je prinesel novosti na številnih področjih, vendar pa so bile na zakon podane številne pripombe. Med kritiki zakona so bili tudi slovenski avtoprevozniki, ki so bili mnenja, da jim je novi zakon naložil občutno previsoke globe za t.i. papirnate prekrške, čeprav z njimi niso ogrožali prometne varnosti.

Predstavniki avtoprevoznikov in predstavniki države so na sestanku medresorske skupine 13. aprila 2005 sprejeli usklajen predlog besedila sprememb Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je med drugim predvidel tudi znižanje kazni za t.i. papirnate prekrške. Državni zbor je nato 12. julija 2005 sprejel Zakon o spremembah in

¹ Med t.i. papirnate prekrške avtoprevoznikov se vključuje prekrške v zvezi s trajanjem vožnje, počitki med vožnjo oziroma odmori, prekinitvami dnevnega počitka, tedenskim počitkom, delovanjem tahografa, uporabo zapisnih listov in zapisnih kartic ter prekrške povezane z obremenitvami in dimenzijami vozila (GIZ Transport, 2005a).

dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa (v nadaljevanju ZVCP-1B), ki je začel veljati 6. avgusta 2005.

Namen diplomskega dela je analizirati odnose med posameznimi javnopolitičnimi igralci² pri oblikovanju prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov v Sloveniji ter ugotoviti, ali je v omenjenem primeru prišlo do spremembe javnopolitičnega omrežja. Pri tem bomo kot osnovni pripomoček vzeli koncept javnopolitičnih omrežij, ki bo služil za prikazovanje strukture omrežja, ki se je oblikovalo pri reševanju omenjenega javnopolitičnega problema. »Koncept javnopolitičnih omrežij zagovarja idejo delovanja javnih politik, ki se jih ne da razložiti z razumevanjem delovanja zgolj enega ali dveh centralnih igralcev, temveč prek delovanja številnih klik oziroma grozdov igralcev, kjer je vsak posamezni igralec bolj ali manj sistematično povezan z drugimi« (Kustec Lipicer, 2002a: 69,70). Razlog za uporabo strukturnega pristopa k razumevanju koncepta je v tem, da zagovarja odvisnost izida javne politike od strukture omrežja oziroma išče povezavo med strukturo javnopolitičnega omrežja in javnopolitičnim izidom. Koncept javnopolitičnih omrežij bomo uporabili za razumevanje odnosov med državnimi in civilno-družbenimi igralci³.

Diplomsko delo je razdeljeno na dva glavna dela:

- V prvem, teoretičnem, delu pričnemo s predstavitvijo koncepta javnopolitičnih omrežij, pri čemer smo najprej predstavili dva najpogostejša načina razumevanja in uporabe samega koncepta, tj. šolo interesnega posredovanja in šolo vladanja. Največ pozornosti smo namenili razumevanju javnopolitičnega omrežja kot strukture, ki

² V diplomskem delu smo se odločili za poimenovanje igralcev v javnopolitičnem omrežju. V okviru koncepta javnopolitičnih omrežij je namreč značilna dvojna označitev igralcev oziroma akterjev kot »players« ali »actors«, katerih osnovne značilnosti so enake. Eden izmed najbolj priznanih avtorjev na področju proučevanja uporabnosti koncepta javnopolitičnih omrežij Frans van Waarden opisuje akterje oziroma igralce s pojmom »actors« (Kustec Lipicer, 2002a).

³ Alenka Krašovec (2002) podaja delitev javnopolitičnih igralcev glede na sfero, iz katere igralci prihajajo, pri čemer se igralci delijo v dve veliki skupini, na igralce, ki prihajajo iz sfere države, tj. na **državne igralce**, in na igralce, ki prihajajo iz sfere družbe, tj. na **civilno-družbene igralce** (Pal, 1954, 1987; van Waarden, 1992; Grdešić, 1995; Fink- Hafner, 1998). Najpomembnejši in tudi najbolj izpostavljeni igralci iz **sfere države** so: parlament (parlamentarne politične stranke in njihovi poslanci, delovna telesa, strokovne službe parlamenta), vlada (ministri, državni sekretarji, državni uradniki), predsednik države, sodišča (splošna, specializirana, ustavno sodišče), državna uprava, lokalne skupnosti, paradržavne ustanove (razne agencije in skladi). Iz **sfere družbe** pa prihajajo neparlamentarne politične stranke, interesne skupine, družbena gibanja, raziskovalne organizacije, množični mediji (tiskani in elektronski, lokalni, komercialni in državni).

vpliva na javnopolitični izid. Zatem smo na kratko predstavili možnosti spreminjanja javnopolitičnega omrežja s poudarkom na opredelitvi pojma javnopolitičnih sprememb in se osredotočili še na opredeljevanje množičnih medijev kot javnopolitičnih igralcev. Teoretični del smo zaključili z nekaterimi pomanjkljivostmi koncepta javnopolitičnih omrežij.

- V drugem, empiričnem, delu najprej predstavljamo problematiko, ki nam je služila kot osnova za preverjanje naših osnovnih hipotez. V okviru te predstavitev navajamo kratek kronološki pregled urejanja prometne politike v Sloveniji, ki se podrobneje osredotoči na področje t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov. V nadaljevanju predstavljamo raziskovalne rezultate, ki smo jih analizirali na podlagi danih podhipotez, s pomočjo katerih smo preverjali osnovno hipotezo. Sledijo še sklepne ugotovitve.

Ker v diplomskem delu predvidevamo, da je prišlo na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov do spremembe javnopolitičnega izida zaradi sprememb v javnopolitičnem omrežju, v katerem so postali civilno-družbeni igralci relativno močnejši člani omrežja in v katerem je prišlo do sprememb tudi zaradi vključitve množičnih medijev, bo naša osnovna hipoteza sledeča:

Zaradi sprememb v javnopolitičnem omrežju je prišlo do spremembe izida prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov.

Za lažje preverjanje osnovne hipoteze smo jo razčlenili na naslednji **podhipotezi**:

- Zaradi spremembe razmerja moči v javnopolitičnem omrežju je prišlo do spremembe izida prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov.
- Z vključitvijo množičnih medijev v javnopolitično omrežje je prišlo do spremembe izida prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov.

Hipotezo in podhipotezi bomo preverjali s pomočjo analize primarnih virov in izvedbe intervjujev z različnimi igralci, ki so v javnopolitičnem omrežju delovali neposredno ter

tudi z igralci, ki so s tematiko tako ali drugače seznanjeni ter lahko o njej podajo svoja strokovna mnenja. Na tej točki bi želeli tudi poudariti dejstvo, da se bomo zaradi širine in kompleksnosti proučevane prometne politike omejili zgolj na raziskovanje t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov, ki so opredeljeni v Zakonu o varnosti cestnega prometa ter kasneje tudi spremenjeni v Zakonu o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa.

Za zbiranje podatkov smo poleg študije primera, opisne metode, analize in interpretacije primarnih ter sekundarnih virov in literature, povezane s problematiko urejanja prometne politike v Sloveniji, uporabili tudi strukturirani intervju.

Strukturirani intervju smo želeli opraviti s predstavniki državnih institucij, tj. ministrstva za notranje zadeve, sektorja policije na MNZ, ministrstva za promet, ministrstva za pravosodje, predstavniki civilno-družbenih skupin, in sicer GIZ Transport, GIZ Intertransport, Sindikata avtoprevoznikov Slovenije, Sekcije za promet pri OZS, Sekcije za cestni promet pri GZS ter predstavniki množičnih medijev. Pri izbiri slednjih smo se na podlagi predhodne proučitve člankov odločili za kontakt s tistimi, ki so o tematiki dejansko poročali, in sicer iz Radiotelevizije Slovenije (televizijskega in radijskega programa), televizijske hiše POP TV, časopisnih hiš Delo, Dnevnik in Mladina ter revije Obrtnik, ki izhaja pri Obrtni zbornici Slovenije.

Strukturirani intervju smo opravili z naslednjimi sogovorniki:

- Julijo Kočar, televizijsko novinarko na Radiotelevizija Slovenija, dne 12. decembra 2005,
- Dr. Vinkom Gorenakom, nekdanjim državnim sekretarjem na Ministrstvu za notranje zadeve RS in sedanjim svetovalcem predsednika vlade, dne 16. decembra 2005,
- Jožetom Bončo, radijskim novinarjem na Radiotelevizija Slovenija, dne 19. decembra 2005,
- Vesno Marinko, strokovno sodelavko na Ministrstvu za promet RS, dne 23. decembra 2005,
- Janezom Kovačičem, novinarjem v časopisni hiši Delo, dne 27. decembra 2005,
- Emilom Milanom Pintarjem, direktorjem GIZ Transport, dne 28. decembra 2005,

- Ljubotom Zajcem, vodjem sektorja prometne policije na Ministrstvu za notranje zadeve RS, dne 3. januarja 2006,
- Milanom Svetkom, direktorjem GIZ Intertransport, dne 5. januarja 2006,
- Bojanom Žlendrom, predsednikom Sveta za preventivo in vzgojo v prometu RS, dne 12. januarja 2006,
- Štefanom Lazarjem, predsednikom Sekcije za cestni promet pri GZS, dne 3. februarja 2006,
- Janezom Kukovico, novinarjem pri reviji Obrtnik, dne 3. februarja 2006,
- Tonijem Perićem, nekdanjim novinarjem Dnevnika in sedanjim urednikom Direkta, dne 10. februarja 2006.

Povratne informacije preko elektronske pošte smo dobili od:

- Štefana Kocjančiča, predsednika Sindikata avtoprevoznikov Slovenije, dne 7. januarja 2006,
- Špele Maček Guštin, podsekretarke na Ministrstvu za pravosodje RS, dne 18. januarja 2006.

Štefan Kocjančič je na vprašalnik odgovoril preko elektronske pošte zaradi precejšnje geografske oddaljenosti in težav z uskladitvijo terminov, Špela Maček Guštin pa je v elektronskem sporočilu obrazložila, da ministrstvo za pravosodje ni pristojno za dajanje informacij na temo našega diplomskega dela ter nam svetovala, naj svojo prošnjo naslovimo na ministrstvo za promet.

Zaradi nepripravljenosti na sodelovanje nismo opravili intervjujev z Andrejem Klobaso, predsednikom Sekcije OZS, Barbaro Janežič, novinarko POP TV-a, Alešem Stergarjem, novinarjem Dela, Tatjano Pihlar in Alenko Brezovnik, novinarkama Dnevnika in Antonijem Vidalijem, novinarjem Mladine.

Za potrebe analize druge podhipoteze, ki se nanaša na raziskovanje vloge množičnih medijev v javnopolitičnem omrežju ter njihovega vpliva na spremembo v izidu prometne politike, bomo opravili tudi analizo besedil, ki »je raziskovalna metoda za proučevanje družbenih značilnosti, o katerih je mogoče sklepati iz besedil« (Splichal, 1990: 18) oziroma »je metoda za sistematično in objektivirano proučevanje jezikovnih lastnosti besedilnih enot, da bi iz njih lahko sklepali o lastnostih zunajjezikovnih

pojavov. Analiza besedil torej ne omogoča samo sklepanja o komunikatorjih (viru), ampak o recipientih in družbenih okoljih, ki so v določenem odnosu z besedili« (Splichal, 1990: 17). Pri naši analizi besedil se bomo osredotočili predvsem na vsebinsko veljavnost⁴, ki je »najpreprostejši koncept preizkušanja, ali v raziskovanju (z merjenjem) dejansko obravnavamo (merimo) tisto, kar želimo obravnavati (meriti)« (Splichal, 1990: 189). Ugotovitve preverjanja druge podhipoteze bomo povzeli na podlagi kombiniranja analize besedil z rezultati, pridobljenimi na podlagi strukturiranega intervjuja.⁵

Cilj in pomen diplomskega dela je preveriti osnovno hipotezo in uporabnost samega koncepta javnopolitičnih omrežij za raziskovanje omenjene problematike.

⁴ »V literaturi, tudi tisti, ki posebej obravnava veljavnost v analizi besedil, je najbolj pogosto citiran koncept veljavnosti iz »Tehničnih priporočil za psihološke teste in diagnostične tehnike« ameriškega psihološkega združenja (1954), v katerih so opredeljene štiri vrste »razsežnosti« veljavnosti: vsebinska, prognostična, hkratna veljavnost in veljavnost konstrukta« (Splichal, 1990: 188).

⁵ Slavko Splichal (1990) poudarja, da je analizo besedil potrebno kombinirati z drugimi raziskovalnimi metodami z namenom, da pridemo do veljavnih ugotovitev o značilnostih komunikacijskih procesov.

2. OPREDELITEV KONCEPTA JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ

Omrežje v splošnem smislu pojmuje kot skupek vseh enot, povezanih z nekim določenim tipom odnosov, oblikovanih prek povezav med igralci, ki (npr. na ravni javne politike) sodelujejo v procesih oblikovanja in izvajanja javnih politik (*policy-making process*)⁶. Pojem omrežja je torej osnova, ki jo različne znanstvene discipline uporabljajo v svoje namene. Koncept⁷ je v rabi, denimo, na socioloških, tehnoloških, medicinskih in politoloških ravneh raziskovanja in služi pojasnjevanju delovanja, odnosov ključnih subjektov ali objektov. Osnovna definicija oziroma njeni osnovni sestavni deli so v različnih znanstvenih disciplinah podobni, imajo podobno izhodišče in skupne točke, vendar pa se glede na vsebino in tudi interese raziskovanja, uporabljajo in prilagajajo konkretnim vedam (Kustec Lipicer, 2002a). Javnopolitično omrežje je analitični pojem, ki se osredotoča na razmerja med državo in družbo ter pomaga pojasniti obnašanja v določenih sektorjih države oziroma področjih raznih politik (Smith, 1993: 7). Ker koncept ne posega na raven družboslovne teorije, ampak »proučuje dogajanja na meso-politični ravni, t.j. na ravni oblikovanja konkretnih političnih odločitev, ki zadevajo upravljanje različnih družbenih segmentov« (Fink-Hafner, 1998b: 822) ga imenujemo »meso-koncept« (Smith, 1993: 7) oziroma »omrežni koncept« (Fink-Hafner, 1998b: 817). Koncept javnopolitičnih omrežij je načeloma kompatibilen z različnimi teorijami, ki se ukvarjajo z analizo države, civilne družbe, razmerji med civilno družbo in državo ali razglabljajo o demokraciji (Fink-Hafner, 1998a: 832).

V začetku devetdesetih let so se družboslovci v Sloveniji aktivno ukvarjali tudi s problematiko najprimernejšega vsebinskega slovenjenja izraza »network«. Danica Fink-Hafner (1998a: 817) meni, da se pojem omrežja⁸ nanaša na razmerja med

⁶ Proces oblikovanja in izvajanja javnih politik oz. javnopolitični proces je »kot zaporedje časovno ločenih in vsebinsko različnih faz« (Fink-Hafner, 2002: 17). Posamezne faze procesa različni avtorji različno opredeljujejo. V diplomskem delu navajajo sledečo razvrstitev faz: postavljanje zadev in problemov (*issues and problems*) na dnevni red odločevalcev (*agenda-setting*), oblikovanje javne politike, odločanje o javni politiki, izvajanje sprejete javne politike in vrednotenje javne politike (Grdešić, Howlett in Ramesh, Colebatch v Krašovec, 2002). Javnopolitični proces se lahko nadaljuje v javnopolitični cikel (*policy cycle*), t.j. ko se konec stare politike izteče v proces odločanja o novi politiki (Fink-Hafner, 2002).

⁷ Koncept je orodje, ki omogoča sporazumevanje in komuniciranje med znanstveniki določene znanstvene discipline (Toš in Hafner-Fink, 1998).

⁸ Andrej Lukšič se je pri slovenjenju pojma »network« zavzel za samostalni »mrežje«, kar argumentira predvsem s tem, da je narava politološkega predmeta preučevanja bližja naravi telesa kot pa

javnopolitičnimi igralci, t.j. igralci, ki sodelujejo v procesih oblikovanja in izvajanja javnih politik, Srna Mandič (1998: 897) pa izraz javnopolitično omrežje omenja kot krovni izraz za vrsto različnih možnih odnosov med državo in interesnimi organizacijami pri oblikovanju sektorskih politik.

V okviru družboslovnih znanosti se je koncept omrežij najprej pojavil v sociologiji. Odkril ga je Georg Simmel, ki je koncept predstavil kot teoretski termin, ki pa naj bi imel zmožnosti preseči formalno sociološko razmišljanje. Sodobna sociologija omrežje opiše kot neko posebno ureditev kooperativnih in menjalnih procesov, ki išče svojo oporo v razvoju znanja, produktov in storitev (Maillant v Kustec Lipicer, 2002a).

Na področju politologije obstaja veliko klasifikacij in različnih dimenzij javnopolitičnih omrežij, saj različni avtorji zelo različno opredeljujejo in uporabljajo koncept, pri čemer pa ne moremo izpostaviti enega koncepta kot edinega pravega. Nekateri avtorji, med katere vsekakor sodi tudi Keith Dowding, gledajo na koncept »zgolj kot na metaforo, ki nima možnosti razvoja, dokler ne bomo opredelili značilnosti omrežij, poenotili oziroma uskladili (*equate*) formalizacije odnosov v omrežjih ali jih vsaj raziskovali na bolj sistematičen in kvantitativen način« (Dowding, 1995). Dowding (1995) tako meni, da lahko z javnopolitičnim omrežjem opredelimo le to, da proces oblikovanja javnih politik vključuje veliko število različnih igralcnev. Številni avtorji pa se osredotočajo na raziskovanje in analiziranje medsebojnih odnosov, ki se oblikujejo med državnimi in civilno-družbenimi igralci in označujejo koncept javnopolitičnih omrežij kot uporabno analitično orodje (Van Waarden, 1992: 31). Raziskovalci, kot so Martin Smith (1993), David Marsh in R.A.W. Rhodes (1992) ter Carsten Daugbjerg (1998), pa gredo v proučevanju koncepta javnopolitičnih omrežij še korak naprej in ponudijo možnosti uporabe koncepta kot metode za raziskovanje sprememb pri oblikovanju javnih politik. Največjo vlogo pa konceptu pripisujejo raziskovalci (npr. Börzel, 1997, Bomberg v

infrastrukturnim in komunikacijskim aparaturam, strojem, računalnikom itd. in njihovi medsebojni povezanosti. Vendar pa Fink-Hafnerjeva ugotavlja, da je Lukšičev ključni argument šibkejši od argumentov, ki jih omenjeni avtor podaja za uporabo besede »omrežje« ter ob tem ocenjuje, da politološki opredelitvi pojma »policy network« bolj ustreza prevod s samostalnikom »omrežje«. Pojem »omrežje« se tudi sicer pogosto uporablja za opisovanje povezanosti družbenih subjektov oz. ustanov. Pojem »omrežje« je, kot ugotavlja tudi Andrej Lukšič, bolj v rabi v komunikacijskem svetu, pravu, šolstvu, ekonomiji, pedagogiki, »mrežje« pa v medicini. Pri »omrežju« gre za slovenski prevod, ki se navezuje na odnose med ljudmi in je že v rabi na političnem in družbenem področju oz. na področju humanih storitev. In ne nazadnje se samostalni »mrežje« v slovenščini doslej pojavlja predvsem v kontekstu nežive narave, biologije ter anatomije oz. medicine, »omrežje« pa na področjih družbenega življenja (Fink-Hafner, 1998b).

John, 1999, Richardson, 2000, Peterson, 2003), ki koncept uporabijo kot pripomoček, s katerim lahko proučujemo vladanje v sodobnih demokratičnih sistemih, v katere se vključujejo igralci na različnih nivojih oblikovanja javnih politik⁹.

Kljub različnim pristopom pa lahko povzamemo, da se raziskovalci bolj ali manj približujejo opredelitvi javnopolitičnega omrežja kot »vrsti relativno stabilnih odnosov med različnimi medsebojno povezanimi igralci, ki si pri zasledovanju skupnih interesov izmenjujejo vire, pri čemer se zavedajo, da je sodelovanje najboljši način za doseg zastavljenih ciljev pri oblikovanju javnih politik« (Börzel, 1997: 1). Pri tem pa je nujno in potrebno, da se določi izhodiščne pogoje oziroma dimenzije za vzpostavitev javnopolitičnega omrežja. Simona Kustec Lipicer (2002a) kot pogoje navaja javni problem, igralce, vire, odnose in meje omrežij.¹⁰

Ker je na področju proučevanja javnopolitičnih omrežij prisotnih veliko število različnih načinov razumevanj in uporabnosti javnopolitičnih omrežij, bomo v nadaljevanju na kratko opredelili možne razvrstitve glede na določene značilnosti oziroma kriterije.

⁹ Alenka Krašovec (2002) javnopolitične igralce razdeli glede na raven oblikovanja politik. Govorimo o lokalnih, nacionalnih in nadnacionalnih igralcih. Vendar pa moramo biti pri tem zelo pazljivi, saj ni jasno začrtanih ločnic med ravnmi oblikovanja javnih politik. Tako igralci, ki prihajajo npr. iz nadnacionalne ravni, delujejo tudi na nacionalni ravni.

¹⁰ Podrobnejšo obrazložitev pogojev poda Simona Kustec Lipicer (2002a). Tako pravi, da javna politika v smislu svojega oblikovanja začne nastajati šele na osnovi določenega javnega problema. Igralci lahko prihajajo iz sfere državne in civilne družbe, vendar je v okviru njihove klasifikacije potrebno upoštevati tudi njihovo medsebojno soodvisnost. Viri, s katerimi igralci razpolagajo, kot denimo, znanje, finančna sredstva, dohodki, stopnja izobrazbe, vpliv in moč so pomembni za vzpostavljanje in ohranjanje medsebojnih stikov, ki so lahko neposredni ali zgolj posredni. Odnosi med igralci se večinoma vzpostavljajo na podlagi razpolaganja z viri, močjo in pomembnostjo le-teh zanje. Ob tem je potrebno poznati čimveč lastnosti okolja ter vpletenih državnih in nedržavnih igralcev. Kot zadnji pogoj pa Kustec Lipicerjeva navaja meje omrežij, saj omrežja pogosto prehajajo druga v drugo, pri čemer je izrednega pomena članstvo v omrežju ter sposobnost pogajanja. Zaradi nejasne določitve prostora delovanja posameznih javnih problemov oziroma javnih politik se pogosto dogaja, da se omrežja iz različnih problemskih okolij na določenih točkah »srečujejo«. Prepletenost omrežij je zelo opazna v konkretnih primerih oblikovanja javnih politik predvsem takrat, ko se v ta omrežja vključujejo novi, nadnacionalni igralci.

3. NAČINI RAZUMEVANJA IN UPORABNOSTI KONCEPTA JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ

Začetki aktivnega pojavljanja koncepta javnopolitičnih omrežij na področju politologije segajo v osemdeseta in devetdeseta leta prejšnjega stoletja. Koncept javnopolitičnih omrežij je izredno dragocen v raziskovanju empiričnih ugotovitev glede kritičnih sprememb v političnem vladanju modernih demokracij. Zaradi kompatibilnosti z različnimi teoretskimi okvirji je koncept javnopolitičnih omrežij označen kot »nevtralen« koncept (van Waarden, 1992: 30; Jordan in Schubert, 1992: 12) in kot dragoceno analitično orodje pri raziskovanju odnosov med igralci, ki sodelujejo pri oblikovanju in izvajanju javnih politik (van Waarden, 1992: 31). Posebno vrednost koncepta politologi vidijo v zmožnosti razkrivanja bogatih variacij v svetu razmerij med družbo in državo (Atkinson in Coleman v Fink-Hafner, 1998b: 818), pri čemer raziskovalci javnopolitičnih omrežij običajno proučujejo eno področje ali sektor javnega delovanja, ponavadi del državnega nivoja (John, 1999). Peter John (1999) meni, da je omrežje koncept, ki se lahko nanaša na katerokoli javno areno. Kjer je politika, je namreč tudi osnova za omrežje, saj organizacije in ljudje, ki so vanjo vpleteni, ponavadi med sabo tvorijo odnose. Osnovna ideja omrežja podaja način, v katerem vplivni posamezniki, ki se nahajajo v labirintu javnih in zasebnih organizacij, vodilnih na določenem javnem področju, med sabo vzpostavljajo določene stike. Birokrati, politiki, strokovnjaki in predstavniki interesnih skupin ponavadi razpravljajo o javnopolitičnih problemih in iščejo sredstva za njihovo rešitev. Pri tem imajo podobne interese, ki jih vodijo v kooperacijo in deljenje idej. Sčasoma se te interakcije in menjave oblikujejo v omrežja medsebojnih odnosov in niz skupnih pričakovanj.

Ključni pomen uporabnosti koncepta javnopolitičnih omrežij je predvsem v proučevanju medsebojnih odnosov, ki se vzpostavljajo med igralci v posameznih fazah procesa oblikovanja in izvajanja javnih politik¹¹. Ker se v začetnih fazah proučevanja problema javnopolitična omrežja šele razvijajo, ponavadi še ne pride do zadostne izoblikovanosti in stabilnosti omrežja. Nasprotno pa je moč sklepati, da je v fazi

¹¹ Marin in Mayntz (v Kustec Lipicer, 2002a) kot predvsem pomembne faze procesa navajata definiranje javnopolitičnega problema, oblikovanje dnevnega reda, formulacijo javne politike ter implementacijo javne politike.

formulacije in fazi implementacije javnopolitično omrežje dovolj »zrelo« oziroma, da so odnosi med igralci že jasno vzpostavljeni (Kustec Lipicer, 2002a).

Na področju raziskovanja javnopolitičnih omrežij prihaja do določenih razhajanj med raziskovalci glede razumevanja in uporabe samega koncepta. V splošnem lahko razumevanja in uporabo javnopolitičnih omrežij tako uvrstimo v dve skupini: šola interesnega posredovanja in šola vladanja. Šola interesnega posredovanja uporablja javnopolitična omrežja kot generičen koncept, ki se nanaša na vse vrste odnosov med civilno-družbenimi in državnimi igralci. Šola vladanja pa javnopolitična omrežja razume kot posebno obliko vladanja, ki temelji predvsem na nehierarhični koordinaciji oziroma kot mehanizem za mobiliziranje političnih virov takrat, ko so le ti zelo razpršeni (Börzel, 1997).

Znotraj obeh skupin obstajata dva pristopa, in sicer analitični in teoretični pristop. Večina raziskovalcev vidi javnopolitična omrežja kot analitično orodje, s katerim se analizirajo odnosi med državnimi in civilno-družbenimi igralci. Zagovorniki teoretičnega pristopa pa menijo, da koncept javnopolitičnih omrežij presega svoje analitične možnosti in mu tako pripisujejo tudi razlagalno vrednost (Börzel, 1997).

Na podlagi teh delitev je prišlo do oblikovanja štirih možnih načinov razumevanja in uporabe koncepta javnopolitičnih omrežij (glej tabelo 3.1.).

V okviru šole interesnega posredovanja lahko govorimo o konceptu kot:

- sredstvu za tipologizacijo odnosov med državnimi in civilno-družbenimi igralci in
- načinu opredeljevanja strukture kot determinante, ki vpliva tako na javnopolitični proces kot tudi javnopolitični izid.

Šola vladanja pa koncept opredeljuje kot:

- kot model za analiziranje nehierarhičnih oblik interakcije med državnimi in civilno-družbenimi igralci v procesu oblikovanja in izvajanja javnih politik in
- kot specifično obliko vladanja.

Tabela 3.1: Možni načini razumevanja in uporabe koncepta javnopolitičnih omrežij

	ŠOLA INTERESNEGA POSREDOVANJA	ŠOLA VLADANJA
ANALITIČNI PRISTOP	Javnopolitična omrežja kot tipologija odnosov med državnimi in civilno-družbenimi igralcji	Javnopolitična omrežja kot model za analiziranje nehierarhičnih oblik interakcije med državnimi in civilno-družbenimi igralcji v procesu oblikovanja in izvajanja javnih politik
TEORETIČNI PRISTOP	Struktura javnopolitičnega omrežja kot determinanta, ki vpliva na javnopolitični proces in javnopolitični izid	Javnopolitična omrežja kot specifična oblika vladanja

Vir: Börzel, 1997: 28a

Kljub dejstvu, da se šola interesnega posredovanja in šola vladanja medsebojno ne izključujeta in da razlike med njima niso vedno najbolj jasne (Börzel, 1997), pa smo mnenja, da je za našo nadaljnje raziskovanje smiselna okvirna opredelitev obeh šol.

3.1 Šola interesnega posredovanja

O razmerjih med interesnimi skupinami in državo sta svoje raziskovalne ugotovitve med prvimi ponudili dve dominantni šoli, pluralizem in korporativizem, ki sta pri tem razvijali vzajemno tekmovalen odnos, čeprav v resnici nista nujno bili tekmici. Pomanjkljivost obeh šol je v tem, da nobena od njiju ni opisovala korektno celote različnih razmerij med interesnimi skupinami in državo na vseh sektorjih javnih politik, ampak sta bili omejeni na posamezna področja in procese oblikovanja in izvajanja javnih politik (Fink-Hafner, 1998a).

V premiku raziskovalnega področja iz stanja boja med korporativisti in pluralisti v smeri oblikovanja generičnega koncepta javnopolitičnih omrežij so precej pripomogli britanski politologi (Richardson in Jordan, 1979), ki so prispevali analizo javnopolitičnih skupnosti (*policy communities*) ter v raziskovanju z družboslovci v drugih zahodnih demokracijah odkrili fenomen policy stilov¹² (Fink-Hafner, 1998a).

Z razvojem koncepta javnopolitičnih omrežij je čedalje pogostejše prihajalo do zahtev po vključevanju dodatnih spremenljivk v analizo, saj je na področju proučevanja

¹² »Policy stil je pojem, ki ga Richardson opredeljuje kot sistem odločanja, različne standardne procedure za obravnavo tematik na političnem dnevnem redu oziroma za oblikovanje societalnih odločitev.« (Fink-Hafner, 1998a: 832).

javnopolitičnih omrežij prihajalo do precejšnje zmede. Raziskovalci javnih politik so pri opisovanju odnosov med državnimi in civilno-družbenimi igralci pri oblikovanju konkretnih javnih politik pogostokrat uporabljali podobne oznake za opis različnih odnosov oziroma različne oznake za opis podobnih odnosov (van Waarden, 1992). Da bi zmedo odpravili, so nekateri raziskovalci razvili svoje klasifikacije tipov omrežij. Medtem ko sta Grant Jordan in Klaus Schubert (1992: 25, 26) svojo tipologijo utemeljila le preko treh kriterijev, in sicer stopnje institucionalizacije, področja oziroma obsega oblikovanja javnih politik in števila vključenih igralcev, Frans van Waarden (1992: 49, 50) uporabi sedem glavnih dimenzij oziroma lastnosti za klasifikacijo javnopolitičnih omrežij. Te so vloga igralcev v omrežju, funkcije omrežja, struktura omrežja, institucionalizacija, pravila vedenja ali pravila igre, razmerja moči in strategije igralcev v omrežju. Na ta način poskuša pojasniti razlike med različnimi tipi omrežij in vnesti v raziskovanje javnopolitičnih omrežij določeno stopnjo transparentnosti.

V težnji razvoja koncepta kot uporabnega orodja za pojasnjevanje javnopolitičnih izidov so nekateri raziskovalci poskušali razviti tipologijo le tistih razsežnosti javnopolitičnih omrežij, ki dejansko vplivajo na javnopolitični izid. Med najbolj dejavnimi pri pojasnjevanju vpliva javnopolitičnih omrežij na izide javnih politik je prav gotovo Martin Smith, ki meni, da so pri razumevanju javnopolitičnih izidov ključnega pomena predvsem ideologije in institucionalne strukture omrežij. Čeprav je Smith veliko prispeval k razvoju omrežne literature, pa ni razvil teoretičnega modela, ki bi pojasnjeval oz. vzpostavil odnos med tipom omrežja in tipom javne politike (Daugbjerg, 1998). Marsh in Rhodes (1992) sta poskušala pomanjkljivosti omrežnih lestvic s fiksnimi tipi odpraviti z izdelavo modela oziroma kontinuuma, ki bi vključeval vse možne tipe javnopolitičnih omrežij. Skrajni točki tega modela predstavljata, na eni strani javnopolitična skupnost, ki vključuje zelo tesne odnose med igralci ter na drugi strani tematsko omrežje, v katerem so odnosi med igralci zelo ohlapni. Vsi ostali tipi omrežij so razvrščeni na kontinuumu glede na članstvo, integracijo, vire in moč (Daugbjerg, 1998). Caster Daugbjerg (1998: 44) na podlagi omenjenega kontinuuma kot bistvene strukturne dimenzije opredeli članstvo, integracijo in institucionalizacijo.

Tipologizacij so se raziskovalci (npr. Frans van Waarden, R.A.W. Rhodes, Caster Daugbjerg) lotevali že od samih začetkov proučevanja javnopolitičnih omrežij in nekateri izmed njih so oblikovali tipe, ki so uporabni še danes.

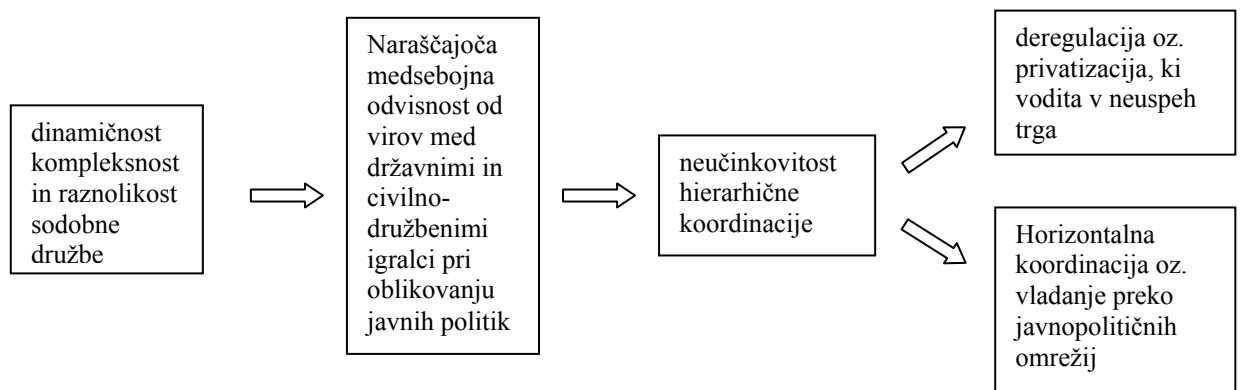
3.2 Šola vladanja

Javnapolitična omrežja se kot posebne oblike vladanja uporabljajo predvsem pri proučevanju vladanja na nadnacionalni ravni, pri čemer je med najbolj raziskanimi primeri vsekakor proces oblikovanja in izvajanja javnih politik na ravni Evropske unije (v nadaljevanju EU). »Javnapolitični proces v EU je pojmovan kot mnogonivojski sistem vladanja, kjer zasebni in javni igralci nadnacionalnega, nacionalnega in podnacionalnega nivoja medsebojno delujejo znotraj kompleksnih omrežij z namenom, da proizvajajo javnapolitične rezultate« (Börzel, 1997: 11). »Gre torej za kompleksen proces, ki je dostopen vrsti raznolikih interesov in v katerem prihaja do razpršenosti moči med sestavnimi deli« (Greenwood, 2003: 2). »Pri oblikovanju javnih politik na ravni EU prihaja do soodvisnosti in izmenjav na vseh ravneh vladanja« (John, 1999), kar pomeni, da nacionalne države niso edini igralec, ki sodeluje v procesu. Vaughn (v Fink-Hafner, 1998b) kot možnega igralca v EU omenja tudi omrežja kot taka, saj naj bi omrežja sama po sebi delovala kot samostojne spremenljivke in tako vplivala na obnašanje posameznih članov omrežja.

Sistem oblikovanja javnih politik v EU je dvosmeren proces, ki poteka med evropskimi institucijami in zunanjimi interesi (Greenwood, 2003: 27), se pravi, da proces vpliva tudi na oblikovanje politik znotraj držav članic. Le-te se, tako kot interesne skupine, zavedajo, da noben samostojni igralec ne more kontrolirati igre s tako velikim številom različnih igralcev kot tudi to, da so partnerji v »javnapolitični igri« (*policy game*) zelo nezanesljivi. To je tudi eden izmed glavnih vzrokov spodkopavanja državne kontrole nad delovanjem interesnih skupin (Richardson, 2000).

V modernih družbah, ki se soočajo s čedalje večjo kompleksnostjo ter raznolikostjo, so postale vlade čedalje bolj odvisne od koordinacije in skupnih virov za mobilizacijo javnapolitičnih igralcev, ki so izven njihovega hierarhičnega nadzora oziroma delovanja. Te spremembe so botrovale nastanku javnapolitičnih omrežij kot obliki vladanja, ki zagotavlja učinkovito horizontalno koordinacijo državnih in civilno-družbenih igralcev (Börzel, 1997) (glej sliko 3.2.1.).

Slika 3.2.1: Model razvoja javnopolitičnih omrežij kot nove oblike vladanja



Vir: Börzel, 1997: 28a

»Čedalje večji interes za proučevanje javnopolitičnih omrežij kot specifične oblike vladanja kaže na to, da so moderne družbe, kulture in gospodarstva čedalje bolj produkti odnosov, ki vključujejo vzajemnost in soodvisnost, kot nasprotje hierarhičnosti in odvisnosti.« (Peterson, 2003: 9). »Moderen način vladanja, pri čemer ne mislimo le na Evropsko unijo, predstavlja premik v smeri deljenja nalog in odgovornosti, v smeri skupnega izvajanja, namesto da se le-te izvaja posamično.« (Kooiman, Rhodes, Thompson, Peters v Peterson, 2003: 9).

4. SPREMINJANJE JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ

Spreminjanje javnopolitičnih omrežij je bilo doslej relativno malo raziskovano (Fink-Hafner, 1998a: 836). Čeprav nekateri avtorji menijo, da večji del literature o javnopolitičnih omrežjih ne namenja dovolj pozornosti vprašanju spreminjanja javnopolitičnih omrežij ter da to področje potrebuje nadaljnji razvoj, je možno zaslediti določene koncepte oziroma razumevanja, ki se osredotočajo tudi na raziskovanje tega potenciala koncepta javnopolitičnih omrežij. Vendar pa tudi za to področje opredeljevanja velja precejšnja razgibanost, saj se različni avtorji opredeljevanja sprememb javnopolitičnih omrežij lotevajo na različne načine. V nadaljevanju bomo podrobneje opredelili koncept, ki vzroke za spreminjanje javnopolitičnih omrežij išče predvsem v raziskovanju posameznih dejavnikov. S konceptom javnopolitičnih sprememb pa bomo opisali spremembe politik javnopolitičnih omrežij.

4.1. Dejavniki spreminjanja javnopolitičnih omrežij

Tako Smith (1993) kot tudi Andersen in Eliassen (Andersen in Eliassen v Fink-Hafner, 1998a) se osredotočajo predvsem na dejavnike spreminjanja javnopolitičnih omrežij. Omenjeni avtorji kot dejavnike navajajo zunanje spremembe, socialno-ekonomske spremembe, vzicananje novih družbenih problemov oziroma tematik, nove tehnologije, notranje delitve, despotsko oblast, spremembe znotraj posameznih omrežij in izzive med različnimi javnopolitičnimi omrežji. Tem dejavnikom pa na podlagi slovenskih razmer Fink-Hafnerjeva (1998a) doda še korenite spremembe političnega sistema, ki zajemajo spremembe institucionalnega okvirja. Na podlagi omenjene literature smo dejavnike spreminjanja javnopolitičnih omrežij strnili v sintezo, ki je razvidna v tabeli 4.1.2.

O zunanjih spremembah govorimo, kadar se težišče oblikovanja politik premakne z nacionalne na nadnacionalno raven. Socialno-ekonomske spremembe so opredeljene s pojavom novih družbenih gibanj ali interesnih skupin, novih družbenih skupin in novih vrednot. Vznikanje novih družbenih problemov oziroma tematik vpliva na vlade, da se soočajo z novimi problemi, ki jih ne zmorejo učinkovito razrešiti s tradicionalnim načinom razumevanja in delovanja. Na pojav novih družbenih problemov v veliki meri vpliva tudi tehnološki napredek. Novi problemi, nove skupine, novi zunanji pritiski

povzročajo napetosti znotraj javnopolitičnih omrežij, zato prihaja do notranjih delitev. Despotska oblast je dejavnik, ki ga politični subjekti uporabljajo zato, da bi razkrojili že obstoječe javnopolitično omrežje. Izzive med javnopolitičnimi omrežji je moč zaznati takrat, ko pride do pojava horizontalnih konfliktov med omrežji, ki tekmujejo za prevlado v določenih javnopolitičnih arenah. Spremembe znotraj javnopolitičnih omrežij so spremembe relativne moči članov javnopolitičnega omrežja, pri čemer šibkejši sprejmejo odločitev močnejših oziroma se izključijo iz omrežja. Korenite spremembe političnega sistema pa Fink-Hafnerjeva (1998a) opredeli kot spremembe, do katerih prihaja v institucionalni strukturi, v dominantni politični ideologiji, v politični eliti, v temeljnih pravilih političnega obnašanja ter temeljni strukturi političnih igralcev.

Tabela 4.1.2: Sinteza dejavnikov spreminjanja javnopolitičnih omrežij

DEJAVNIKI	OPREDELITEV
Zunanje spremembe	Premik težišča oblikovanja politik z nacionalne na nadnacionalno raven.
Socialno-ekonomske spremembe	Nova družbena gibanja ali interesne skupine, nove družbene skupine, nove vrednote.
Novi družbeni problemi oz. tematike	Soočanje vlad z novimi problemi, ki za učinkovito soočenje zahtevajo drugačen način razmišljanja oz. delovanja.
Nove tehnologije	Spremembe v tehnologiji lahko ustvarjajo nove družbene dileme in probleme.
Notranje delitve	Novi problemi, nove skupine, novi zunanji pritiski povzročajo notranje napetosti v javnopolitičnem omrežju, ki lahko privedejo do nesoglasij, ogrožanja ali celo razpada omrežja.
Despotska oblast	Politični subjekti lahko uporabijo svojo despotsko oblast za razkroj že obstoječega javnopolitičnega omrežja.
Izzivi med javnopolitičnimi omrežji	Gre za pojav horizontalnih konfliktov med javnopolitičnimi omrežji, ki tekmujejo za prevlado v določenih javnopolitičnih arenah.
Spremembe znotraj javnopolitičnih omrežij	Spreminjanje relativne moči članov javnopolitičnega omrežja, pri čemer šibkejši sprejmejo odločitev močnejših oz. se izključijo iz omrežja.
Spremembe političnega sistema	Spremembe v institucionalni strukturi, v dominantni politični ideologiji, v politični eliti, v temeljnih pravilih političnega obnašanja in strukturi igralcev.

Viri: Smith (1993), Andersen in Eliassen v Fink-Hafner (1998), Fink-Hafner (1998)

4.2 Spreminjanje politik javnopolitičnih omrežij

Na kakšen način se javne politike spreminjajo je v veliki meri odvisno od vrste javnopolitičnih omrežij. Po mnenju Marsha in Rhodesa (1992) je pritisk za javnopolitično spremembo lahko ekonomski, družbeni, ideološki in politični. Vendar pa sta vrsta in intenzivnost spremembe, ki se pojavi, precej odvisni od narave javnopolitičnega omrežja (Marsh in Rhodes, 1992). Temu sledi, da se velike teorije političnih sprememb izkažejo kot neprimerne. Pritisk za spremembo pa povzroči vrsto javnopolitičnih rezultatov na različnih področjih (Smith, 1993: 8).

S poznavanjem osnovnih dimenzij teorije javnopolitičnih omrežij lahko bolje in hitreje razumemo posledice, ki jih v konkretno javno politiko prinaša fenomen javnopolitičnih sprememb (*policy change*). Ob tem se je treba zavedati, da so javnopolitične spremembe možne šele takrat, ko javnopolitično omrežje kot tudi politične strukture ne zagovarjajo interesov tistih, ki se zavzemajo za ohranitev trenutne politike in njenih javnopolitičnih principov ter ciljev. Takoj, ko se vpelje javnopolitična sprememba in se le-to prepozna kot pomembno pri razreševanju določene problematike, pomeni, da se bodo morali vsaj delno oziroma korenito spremeniti mehanizmi in posledično tudi cilji te politike (Kustec Lipicer, 2002a).

Koncept javnopolitične spremembe se lahko nanaša tako na korenito reformo neke politike kot tudi na vzpostavitev povsem novih politik v okviru konkretnega javnega sektorja ali podsektorja (Daugbjerg, 1998: 68). Pri uvajanju povsem novih politik predpostavljamo, da se nove politike predstavi zaradi nastalih problemov, s katerimi se pretekle politike na določenem področju še niso soočile oziroma jih niso poznale. Nasprotno je možna uvedba zgolj delne ali preoblikovane spremembe začrtane politike, ki je najbolj značilna za povezana in institucionalno močna javnopolitična omrežja tam, kjer so igralci relativno enakovredni, moč države pa je že fragmentirana. Na tak način je prek delovanja posvetovalnih oziroma kooperativnih politik možno doseči konsenz in s tem (politično) podporo vseh strani za izvedbo spremembe (Kustec Lipicer, 2002a: 75).

Daugbjerg (1998) raziskuje pomen sprememb z vidika javnopolitičnih mehanizmov in ciljev ter proučuje tudi stroškovne posledice pojava javnopolitičnih sprememb. Spremembe razvrsti v tri vrste, in sicer kot reforme prvega, drugega ali tretjega reda. Pri reformah prvega reda pride do delnih sprememb, in sicer se spreminja vsebina politike,

medtem ko cilji in mehanizmi ostanejo nespremenjeni. O reformah drugega reda govorimo, ko pride do preoblikovanja ciljev in mehanizmov, javnopolitična načela pa ostajajo enaka. V tem primeru gre za delne ali korenite spremembe politik. Zelo korenite spremembe pa so reforme tretjega reda, ki so tako močne, da se spremenijo obstoječi javnopolitični mehanizmi, načela in cilji. Tako se vzpostavi povsem novo stanje.

V odvisnosti od navedenega rangiranja pa je politike možno deliti tudi na nizko in visoko stroškovne. Za nizko stroškovne politike je značilno, da bolj ustrezajo spremembam prvega in drugega reda, visoko stroškovne politike pa povzročajo visoke finančne in politične stroške in se nanašajo na spremembe tretjega reda. Vse tri vrste reform pa se v največji meri osredotočajo na konkretni sektor oziroma igralce v tem sektorju (Daugbjerg, 1998) (glej tabelo 4.2.3.).

Tabela 4.2.3: Tip javnopolitične reforme glede na stroškovno plat politike

TIP SPREMEMBE	LASTNOSTI	STROŠKOVNI TIP POLITIK
Spremembe prvega reda	Določene vsebinske spremembe, a le na ravni javnopolitičnih mehanizmov, pri čemer pa cilji, načela in mehanizmi ostanejo nespremenjeni. Te spremembe so delne narave.	Nizko stroškovni
Spremembe drugega reda	Preoblikovanje ciljev in mehanizmov, javnopolitična načela pa ostanejo nespremenjena. Te spremembe so delne ali korenite narave.	Nizko stroškovni z možnimi zametki visoke stroškovnosti
Spremembe tretjega reda	Spremenijo se tako cilji, mehanizmi kot tudi javnopolitična načela. Te spremembe so korenite narave.	Visoko stroškovni

Vir: Daugbjerg (1998: 72)

5. MNOŽIČNI MEDIJI KOT JAVNOPOLITIČNI IGRALCI

Glede raziskovanja vloge množičnih medijev, ki naj bi jo le-ti imeli v določenih javnopolitičnih omrežjih, lahko ugotovimo, da to področje še ni tako zelo raziskovano oziroma še marsikaj ostaja nedorečeno. Vendar pa tudi na tem področju obstajajo možnosti nadaljnjega in predvsem temeljitejšega razvoja ter raziskav. Z gotovostjo namreč lahko trdimo, da postajajo množični mediji vse bolj pomembni igralci v sodobnih družbah, ki jim lahko nemalokrat pripišemo tudi politični vpliv, saj »se njihova pozornost pogosto pojavi kot reakcija na dogodke, do katerih prihaja na posameznih področjih državnega delovanja« (Iyengar, 1997: 363). Politiki, strokovnjaki na področju stikov z javnostmi, interesne skupine, govorniki in številni drugi se zavedajo, da so odločitve medijev bistvene za uspeh njihovih načel, organizacij in njih samih. V ta namen se trudijo privabiti pozornost medijev tako, da namenoma izvajajo dejanja oziroma sodelujejo v dogodkih, ki bodo povečali obseg delovanja (*coverage*) medijev (Dye, 2002). »Pozornost medijev lahko namreč ustvari tematike ali osebnosti, nasprotno pa nenaklonjenost medijev tematike in osebnosti obsodi na pozabo.« (Dye, 2002: 39).

Kakšen je torej način delovanja množičnih medijev v procesih oblikovanja in izvajanja javnih politik je čedalje bolj relevantno vprašanje, na katerega poskušajo najti odgovore številni raziskovalci. In če to vprašanje apliciramo na področje javnopolitičnih omrežij, nas dejansko zanima, ali se množični mediji v omrežju pojavljajo kot instrument države za prepričevanje državljanov o smotnosti določene javne politike ali ojačujejo pritisk civilne družbe ali je njihovo delovanje kljub vsemu avtonomno. Tudi Martin Linsky si kot poglobitno raziskovalno izhodišče postavi vprašanje: »Ali množični mediji dejansko prevzemajo aktivno vlogo pri oblikovanju in izvajanju javnih politik ali le poročajo o tem, kaj se dogaja? Ali državni igralci manipulirajo z mediji ali se le odzivajo na iniciative medijev?« (Linsky, 1991: 13)¹³.

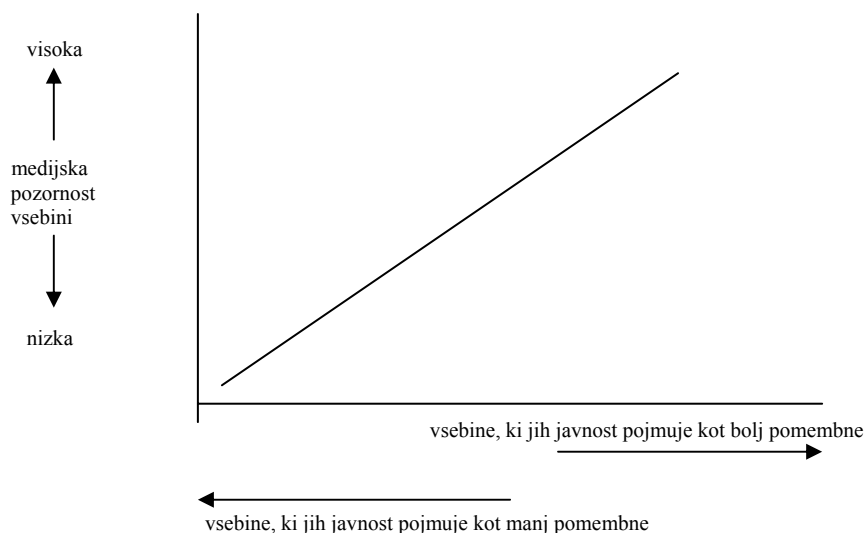
V procesih oblikovanja javnih politik številni avtorji (Cobb in Elder, 1971; McCombs in Shaw, 1972; Rogers in Dearing v Parsons, 1995; Grdešić, 1995; Dye, 2002) navajajo

¹³ Martin Linsky (1991) pri iskanju odgovorov na zastavljena vprašanja vlogo množičnih medijev razvrsti v kontinuum glede na širino interakcije, ki jo imajo le-ti z državnimi igralci. Množične medije tako vidi kot nevtralne posrednike oziroma prenosnike (*transmitters*), selektivne posrednike, razlagalce (*interpreters*) oziroma kot aktivne udeležence.

množične medije kot pomembne igralce predvsem v fazi oblikovanja dnevnega reda, saj izbirajo tematike in diskusije ter vsebino javnega interesa (Lajh, Kustec Lipicer, 2002: 36, 37). »Javno mnenje je tako ključni kazalnik vpliva na prepoznavanje javnopolitičnega problema« (Dye v Lajh in Kustec Lipicer, 2002: 37). France Vreg (2000) pa množične medije označi kot mehanizem komunikacijskega delovanja države, političnih strank, interesnih skupin in parlamenta oziroma kot glavni instrument posredništva med omenjenimi institucijami in javnostjo. S tem, ko »množični mediji nadzirajo delovanje vlade, vladajočih in opozicijskih strank, sindikatov, podjetnikov, skratka vse politične in ekonomske elite in imajo moč, da manipulirajo z javnim mnenjem in prerazporejajo moč med nosilci moči« (Vreg, 2000), lahko sklepamo tudi na možnosti označitve množičnih medijev kot dejanskih igralcev v javnopolitičnem omrežju.

Velik pomen javnemu mnenju in množičnim medijem pripisujeta tudi McCombs in Shaw (v Parsons, 1995), ki sta ugotovila, da lahko množični mediji odigrajo ključno vlogo pri oblikovanju dnevnega reda. Mediji imajo namreč moč, da determinirajo vsebine, o katerih potekajo javne razprave. Na podlagi tega sta McCombs in Shaw razvila model, v katerem je razvidno, da mediji določajo, katere vsebine javnost pojmuje kot pomembne. Čim več pozornosti mediji namenjajo neki vsebini (*issue*), tem bolj javnost to vsebino vidi kot pomemben del dnevnega reda, in obratno. Omenjeni model je prikazan v spodnji sliki.

Slika 5.2: Vpliv medijske pozornosti na mnenje javnosti in oblikovanje dnevnega reda



Vir: McCombs in Shaw v Parsons (1995: 113)

Čeprav je na omenjeni model podanih tudi nekaj kritik, predvsem v smislu pretiranega poenostavljanja in zanemarjanja nekaterih dejavnikov, ki so del konteksta, v katerem se oblikuje novica¹⁴, menimo, da model predstavlja smiselno osnovo za razvoj nadaljnje analize.

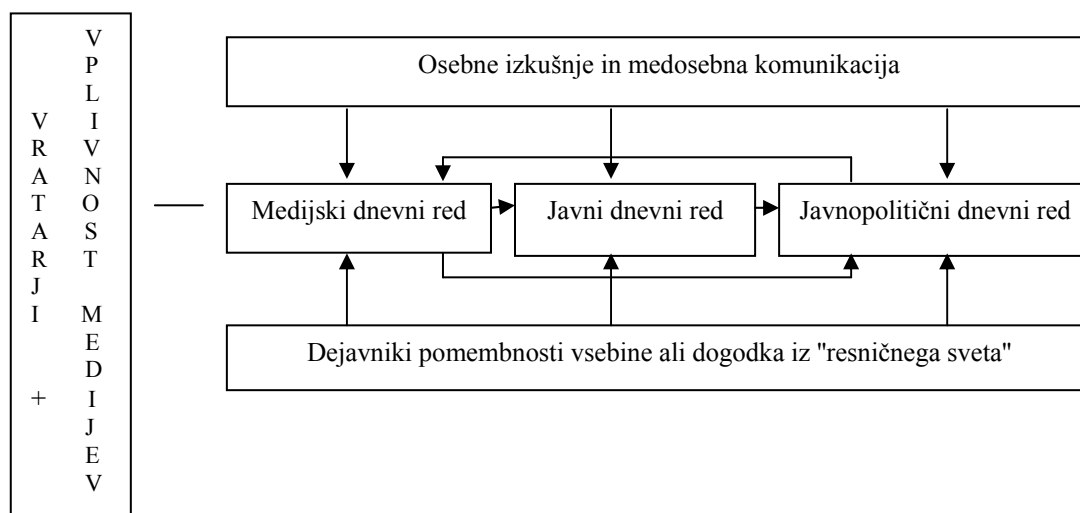
Z raziskovanjem vloge množičnih medijev pri oblikovanju dnevnega reda sta se ukvarjala tudi nizozemska raziskovalca, Jan Kleinnijenhuis in Ewald M. Rietberg (1995). Avtorja sta na podlagi proučevanja različnih odnosov, ki se vzpostavijo na osnovi različnih smeri vplivanja med političnim dnevnim redom (*political agenda*), medijskim dnevnim redom (*mass media agenda*) in javnim dnevnim redom (*public agenda*)¹⁵, podala več možnih načinov oziroma modelov oblikovanja dnevnega reda. Pri tem izhajata iz različnih teoretičnih izhodišč, s pomočjo katerih opredelita različne vloge množičnih medijev, ki so bistveni element vsakega od modelov. Po njunem mnenju lahko množični mediji služijo kot informacijski kanal, ki omogoča politikom, da se zavejo mnenja javnosti oziroma se dnevni red lahko oblikuje »od spodaj navzgor« (*bottom-up agenda setting*). Drugi model opredeli oblikovanje dnevnega reda kot proces »od zgoraj navzdol« (*top-down agenda setting*), kjer politiki določajo teme, o katerih naj bi množični mediji poročali, ali drugače rečeno politične elite pogostokrat vplivajo na medijsko poročanje. Največjo oziroma osrednjo vlogo pri oblikovanju dnevnega reda in reševanju problemov pa množičnim medijem pripisuje model »vladavine medijev« (*mediacracy model*), »kjer množični mediji z ustvarjanjem »psevdo dogodkov« (*pseudo events*) oblikujejo spoznanja o resničnem svetu« (Jarren v Kleinnijenhuis in Rietberg, 1995: 100). Na podlagi tega modela so politiki kot tudi državljani do določene mere odvisni od informacij, podanih s strani medijev.

¹⁴ Ti dejavniki so npr. odnos novinarja do javnopolitičnih elit in obratno, čas objave članka, pritiski s strani interesnih skupin in drugi (Parsons, 1995: 114).

¹⁵ Kleinnijenhuis in Rietberg (1995: 96) z izrazom javni dnevni red označujeta povezano celoto zaznavanj posameznikov in njihove udeležbe pri (gospodarskih) problemih, medtem ko McCombs (2002: 2) javni dnevni red opredeli kot osredotočeno pozornost javnosti. Izraz politični dnevni red se po mnenju Kleinnijenhuisa in Rietberga (1995: 96) ponavadi nanaša na seznam oziroma listo nacionalnih problemov, ki jih je po mnenju političnih akterjev potrebno rešiti. Walgrave in Van Aelst (2004: 3) pa pravita, da težko govorimo o obstoju nečesa kot je politični dnevni red, zato je po njunem mnenju bolj primerno govoriti o nekakšni združbi različnih in delno povezanih političnih dnevnih redov. Kleinnijenhuis in Rietberg (1995: 96) z izrazom medijski dnevni red opredelita relativno pomembnost vsebin (*issues*) v medijskem poročanju (*media coverage*). McCombs (2002: 2) opozarja na uporabo izraza »agenda«, ki je popolnoma opisne narave, saj pri sami uporabi izraza ne gre za nikakršno slabšalno oziroma žaljivo namigovanje na to, da ima organizacija novic svojo »agendo«, ki ji sledi kot premišljenemu cilju. Medijski dnevni red je namreč predstavljen javnosti preko mnogih vsakodnevnih odločitev številnih novinarjev in njihovih nadrejenih glede trenutnih novic.

Rogers in Dearing (v Parsons, 1995: 115) pa sta izdelala še bolj kompleksen model, katerega osnova so predvsem različne vrste vplivanja in povratnih informacij (glej sliko 5.3.). Pri tem sta želela predvsem poudariti, da so pri obravnavanju pomembnih dogodkov množični mediji, javnost in elitni oblikovalci dnevnega reda bolj ali manj del istega okolja in preko medsebojnih stikov povezani v omrežja. Prav tako pa na njihovo delovanje vplivajo tudi osebne izkušnje. Oblikovanje javnopolitičnega dnevnega reda je lahko namerno ali nenamerno. Pobuda za oblikovanje dnevnega reda pa ponavadi pride s strani medijev ali javnopolitičnih igralcev, pri čemer ne moremo izključiti možnosti neposrednega vplivanja javnosti na delovanje medijev, saj nekateri mediji določene namige iščejo prav v mnenju javnosti. Cohen (v Parsons, 1995: 107) meni, da so množični mediji tudi neke vrste vratarji oz. »gate-keepers«, saj le-ti izbirajo vsebine, dogodke ali ideje, ki naj bi bile vredne njihove pozornosti.¹⁶

Slika 5.3: Rogersov in Dearingov model oblikovanja dnevnega reda



Vir: Parsons, 1995: 115

¹⁶ Rogers in Dearing (v Parsons, 1995: 114, 115) govorita tudi o pomembnosti razlikovanja med medijskim dnevnim redom, javnim dnevnim redom in javnopolitičnim dnevnim redom, pri čemer pojmuteta javnopolitični dnevni red kot precej interaktivni proces. Avtorja menita, da množični mediji vplivajo na javni dnevni red kot tudi na javnopolitični dnevni red. Obenem tudi javni dnevni red vpliva na oblikovanje javnopolitičnega dnevnega reda. Prav tako pa tudi določene vsebine dnevnega reda občutno vplivajo na medijski dnevni red, ki pa ga obenem formirajo tudi dogodki in vsebine iz »resničnega sveta«.

Izhodišče za to, da lahko govorimo o množičnih medijih kot javnopolitičnih igralcih, nam na nek način lahko ponudi tudi Thomas R. Dye (2002: 34), ko nas opozarja na napačno sklepanje, da so mnenja, ki so izražena preko novic množičnih medijev obenem tudi mnenja javnosti, saj prav na tem področju pogosto prihaja do zmed. Ustvarjalci dnevnih novic namreč verjamejo, da **so** javnost, zato velikokrat zamenjujejo svoja lastna mnenja z javnim mnenjem. Množični javnosti svoje mnenje celo opredelijo, čeprav s tem dejansko vplivajo na to, da javnost potrdi njihova lastna prepričanja. Odločevalci pa kot odgovor na novice ali na mnenja vplivnih ustvarjalcev novic nato lahko delujejo v prepričanju, da se dejansko odzivajo na mnenje javnosti oziroma javno mnenje.

Da se množični mediji vključujejo v javnopolitična omrežja je razvidno iz dejstva, »da večji del komunikacije odločevalci prejmejo od ustvarjalcev novic, vodij interesnih skupin, vplivnih volivcev, bogatih političnih donatorjev in osebnih prijateljev – ljudi, s katerimi si v večji meri delijo mnenja.« (Dye, 2002: 34). Dye (2002) govori o t.i. znotrajelitnih izmenjavah informacij med odločevalci in izbranimi posamezniki in skupinami, vpletenimi v neformalna omrežja.

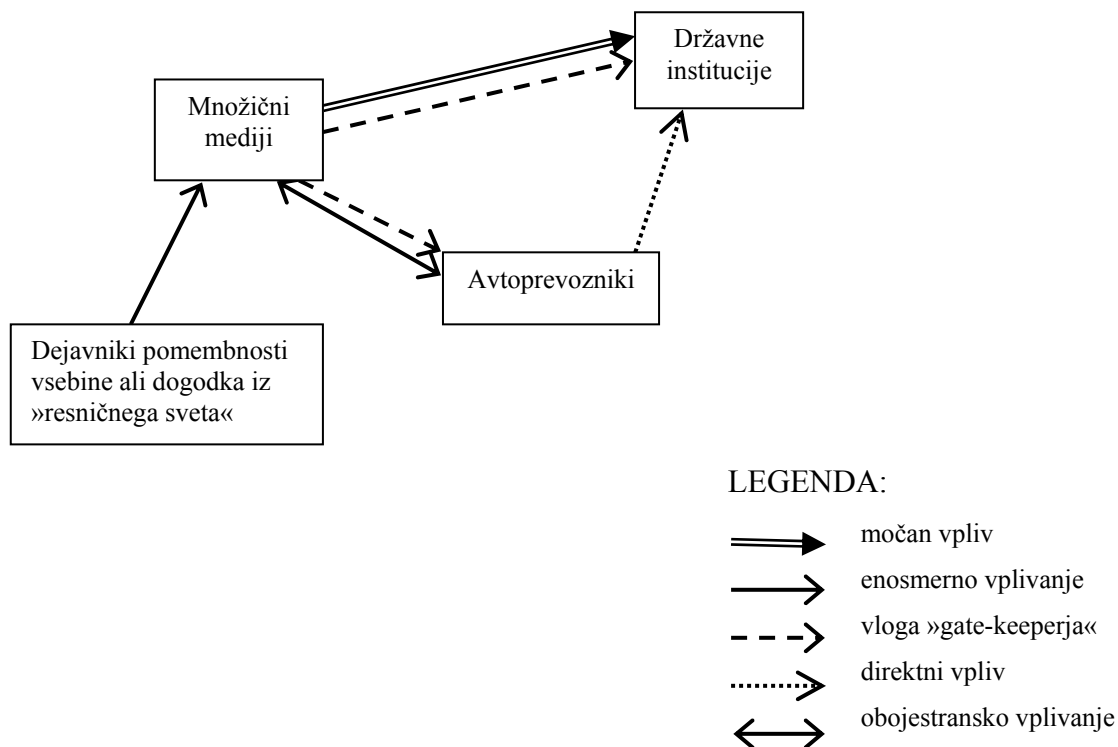
Ne glede na to, da se na področju proučevanja vloge množičnih medijev v javnopolitičnih omrežjih soočamo s številni izzivi, pa je bistveno, da ne zanemarimo dejstva, na katerega opozarjata David Paletz in Robert Entman:

V praksi imajo množični mediji kontradiktorne učinke. Vodijo križarske vojne proti nepravici, hkrati pa so prizanesljivi do neenakopravnosti. Podpirajo kapitalizem, pa obsojajo veliki biznis. Odklanjajo ali izkrivljajo nesoglasje, izkopavajo pa nepomembne obrobne skupine. Vzgajajo javnost, dejansko pa pacificirajo ljudi (Paletz in Entman v Vreg, 2000: 86).

Izhajajoč iz raziskave Kleinnijenhuisa in Rietberga ter ob navezavi na zelo kompleksen model, ki sta ga razvila Rogers in Dearing (v Parsons, 1995: 115), smo za potrebe naše raziskave oblikovali model, ki po našem mnenju v največji meri ustreza proučevanim razmeram. Za lažjo ponazoritev situacije urejanja t.i. papirnatih prekrškov bomo najprej prevedli terminologijo omenjenih avtorjev v izraze, ki jih bomo uporabili tudi kasneje v analizi raziskovalnih rezultatov. Tako bomo namesto politični dnevni red uporabili izraz državne institucije, z množičnimi mediji bomo imeli v mislih medijski dnevni red, medtem ko bomo javni dnevni red nadomestili z izrazom avtoprevozniki. Ker pa je bistvo našega modela predvsem prikaz vloge množičnih medijev pri oblikovanju prometne politike, se bomo osredotočili le na proces oblikovanja ZVCP-1B, saj lahko o vključitvi množičnih medijev v javnopolitično omrežje dejansko govorimo šele takrat, ko so mediji začeli poročati o nastalem javnopolitičnem problemu, ki je dosegel višek v protestnem mimovozu avtoprevoznikov, in sicer 11. aprila 2005. Ker predvidevamo, da je prišlo do sprememb na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov zaradi pritiska avtoprevoznikov in ker menimo, da so pri tem množični mediji odigrali zelo pomembno vlogo, predvsem v smislu podpore civilni družbi in seznanjanja državljanov glede mnenja javnosti, smo puščice v modelu oblikovali kot neprekinjene črte (glej sliko 5.3.). Avtoprevozniki kot zelo vplivna civilno-družbena skupina imajo moč oziroma vzvode, da v precejšnji meri vplivajo na delovanje države, kar predstavlja pikčasta črta. Med avtoprevozniki in množičnimi mediji poteka puščica v obe smeri, ker po eni strani avtoprevozniki z uporabo javnega pritiska privabljajo pozornost medijev in tako povečujejo vpliv na državo, po drugi strani pa množični mediji z načinom poročanja znatno vplivajo na delovanje avtoprevoznikov. Menimo namreč, da imajo množični mediji moč, da s svojim delovanjem povečujejo oziroma zmanjšujejo vplivnost avtoprevoznikov v procesu oblikovanja dnevnega reda, v našem primeru oblikovanja zakonodaje na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov. Dvojna puščica, ki poteka med množičnimi mediji in državnimi institucijami, pa predstavlja zelo močan vpliv, ki ga s pomočjo množičnih medijev na delovanje države vršijo avtoprevozniki. Ker pa obenem menimo, da so množični mediji ne samo posredniki med državnimi institucijami in avtoprevozniki, ampak delno tudi proizvajalci določenih mnenj, so črtkane črte prikaz neposrednega vplivanja medijev kot samostojnih javnopolitičnih igralcev, in sicer njihovega vplivanja na aktivnost državnih institucij kot tudi na delovanje avtoprevoznikov. Rogers in Dearing sicer menita, da vsi javnopolitični igralci pojmujejo pomembnost določene vsebine dnevnega reda na podlagi dejavnikov istega

okolja, katerega del so, pri čemer pa mi ugotavljamo, da so ti dejavniki bistveni predvsem pri delovanju množičnih medijev, saj imajo le-ti moč, da določene vsebine prikažejo kot bolj ali manj pomembne za javnost.

Slika 5.4: Vloga in vpliv množičnih medijev v procesu oblikovanja ZVCP-1B



Čeprav ne moremo podati enoznačne opredelitve vloge množičnih medijev v javnopolitičnem omrežju, pa slovenski raziskovalci ugotavljajo, »da množični mediji vsaj v določenih tematskih omrežjih igrajo vlogo javnopolitičnega igralca ali pa vsaj pomagajo odpirati vrata interesnim skupinam pri iskanju stikov z vplivnimi odločevalci in tako sooblikujejo javnopolitično omrežje« (Fink-Hafner, 1998b: 823).

6. POMANJKLJIVOSTI KONCEPTA JAVNOPOLITIČNIH OMREŽIJ

Največja pomanjkljivost koncepta javnopolitičnih omrežij v sklopu šole interesnega posredovanja je po mnenju nekaterih kritikov preozka naravnost zgolj na opisovanje, ne pa tudi na pojasnjevanje in napovedovanje javnopolitičnih izidov, ki izhajajo iz nastalih odnosov (Dowding, 1995). Problem pomanjkanja globalne pojasnjevalne teorije daje konceptu le omejen doseg. Številni pristopi še vedno ostajajo na ravni opisovanja, za veljavnost teorije pa je potrebno tudi pojasnjevanje in napovedovanje javnopolitičnih izidov, ki izhajajo iz nastalih odnosov (Dowding, 1995: 139, Daugbjerg, 1998: 36). Koncept javnopolitičnih omrežij je lahko uporabna metafora, a brez možnosti sestave »formalnega modela« (Dowding, 1995: 137, Peterson, 2003: 20) ali teorije (Dowding, 1995: 137, Peterson, 2003: 20). Raziskovalci v čedalje večjih raziskavah uporabljajo koncept javnopolitičnih omrežij kot metaforo, ki opisuje kompleksnost družbenega in političnega življenja, vendar pa pri tem ne pojasnijo niti vzroka soodvisnosti državnih in civilno-družbenih igralcev, niti ali prihaja pri njihovi odvisnosti do omejitev z mejami specifičnih podsistemov. Prav tako pa ne pojasnijo načina, na katerega ta odvisnost vpliva na javno odločanje (König v Peterson, 2003).

Peter John (1999) vidi pomanjkljivosti v tem, da je raziskovanje omrežij ponavadi medsektorsko, zato nam koncept lahko ponudi le ozek vpogled (*snapshot*) v niz spreminjajočih se odnosov. Poleg tega pa do nejasnosti prihaja tudi pri določanju mej omrežij (Laumaan, Marsden in Prensky v John, 1999). Prav tako ni razvidno, kaj oziroma katere odnose koncept javnopolitičnih omrežij pravzaprav meri, še posebno kadar do spremembe javnopolitičnega omrežja pride zelo hitro (John, 1999). Peterson (2003) pa vidi pomanjkljivosti na področju literature o javnopolitičnih omrežjih, ki naj bi bila nerazločna in omejena v popolnoma akademsko diskusijo glede terminologije. Diskusije med avtorji tekmovalnih modelov ter predvsem med »teoretiki« javnopolitičnih omrežij in njihovimi nasprotniki oziroma obrekovalci (*detractors*) delujejo izredno neproduktivno, saj se velikokrat osredotočajo na trivialna vprašanja terminologije. Raziskovalci pa izgledajo preveč zatopljeni sami vase (Rhodes, Richardson, Marsh, Smith, Dowding v Peterson, 2003: 23).

V okviru šole vladanja pa se kritike nanašajo predvsem na problem izključenosti določenih civilno-družbenih skupin iz javnopolitičnega procesa, kar je posledica vse večje strokovnosti področij in problemov, o katerih se odloča. Za vključitev v strokovne debate je potrebno podrobno strokovno znanje na posameznih področjih, kar posedujejo le določene skupine, ostali pa so avtomatično izključeni iz širšega procesa odločanja. S tem se pojavlja tudi problem demokratičnega nadzora, saj zaprta omrežja ne dovoljujejo vpogleda v dejanske procese, ki se odvijajo v času nastajanja javnih politik. Proces oblikovanja in izvajanja javnih politik si danes ne moremo več predstavljati brez pomembnih vidikov znanstveno in strokovno pridobljenih ter analiziranih podatkov, kot tudi ne brez znanstvenega svetovanja politiki (Kustec Lipicer, 2002b).

Prav tako se kritike koncepta javnopolitičnih omrežij nanašajo na proces oblikovanja javnih politik na ravni Evropske unije, saj je le-ta preveč spremenljiv, nezanesljiv in prenasičen z zelo raznoliko zbirko interesov, da bi se stabilna omrežja sploh lahko oblikovala oziroma ohranila (Peterson, 2003: 20). »Vladanje na ravni Evropske unije je namreč opisano kot nezanesljivi dnevni redi, spreminjajoča omrežja in kompleksne koalicije« (Richardson, 2000: 1021).

Čeprav se koncept javnopolitičnih omrežij srečuje z nekaterimi pomanjkljivostmi, pa je zelo uporabno orodje za odkrivanje in analiziranje odnosov med državnimi in civilno-družbenimi igralci ter predstavlja tudi »možnost oziroma potencial za razlago javnopolitičnih sprememb in njihovih posledic« (Daugbjerg, 1998: 39).

7. ANALIZA PRIMERA

7.1 Urejanje prometne politike na področju avtoprevoznikov v Sloveniji

Prevozniški sektor je v veliki meri odvisen od režima cestnega prometa. Zakon o varnosti v cestnem prometu opredeljuje odgovornosti voznikov, pravnih oseb in podjetnikov posameznikov za posamezne kršitve. V proces oblikovanja tega zakona je bilo vključeno ogromno število različnih igralcev, ki so predstavljali različne interese in družbene aspekte. Na področju urejanja delovanja avtoprevoznikov v Sloveniji so poleg vladnih institucij, tj. ministrstva za notranje zadeve, sektorja prometne policije na MNZ in ministrstva za pravosodje, kot predstavniki interesov avtoprevoznikov sodelovali tudi Sekcija za promet pri Obrtni zbornici Slovenije (v nadaljevanju OZS), Sekcija za cestni promet pri Gospodarski zbornici Slovenije (v nadaljevanju GZS) in Sindikat avtoprevoznikov Slovenije. Čeprav naj bi civilno-družbeni igralci podali pripombe na določene odločitve, med drugim tudi na previsoke globe za t.i. papirnate prekrške, je bil zakon predložen državnemu zboru, ki ga je 9. junija 2004 v izvorni obliki tudi sprejel.

Slovenski avtoprevozniki so tako začeli opozarjati na nevzdržen položaj in na zmanjševanje svoje konkurenčnosti, saj naj bi bili v primerjavi z avtoprevozniki iz tujine v nekonkurenčnem položaju. Emil Milan Pintar, direktor GIZ Transport, pravi, da po oceni avtoprevoznikov ostaja od 50 do 70 zelo aktualnih vprašanj, ki jih bo treba rešiti, da bi zagotovili vsaj približno primerljive pogoje z evropskimi (STA, 2005). Poleg visokih kazni za t.i. papirnate prekrške jih med drugim pestijo visoke mejne komunalne takse, previsoke cene kopij licenc, ki jih izdaja GZS, naglo rastoče cene goriva, režim vožnje ob sobotah in nedeljah, obvezni zdravniški pregledi za prevoznike, obračunavanje dnevnic in potnih nalogov ter številna druga vprašanja. Koordinacija združenih avtoprevoznikov Slovenije¹⁷ (v nadaljevanju KZAS) je zato na spletni strani združenja GIZ Transport objavila spisek svojih zahtev, med katerimi so po mnenju vodij združenja, najbolj nujne:

- takojšnja uskladitev slovenske zakonodaje z evropsko,
- poenostavitev zbirokratiziranih postopkov in evropskim primerljivi pogoji dela,

¹⁷ V Koordinacijo združenih avtoprevoznikov Slovenije so vključeni GIZ Transport, GIZ Intertransport, Sindikat avtoprevoznikov Slovenije, Sekcija za promet pri Obrtni zbornici Slovenije ter Sekcija za cestni promet pri Gospodarski zbornici Slovenije (Pintar, 2005: 1).

- enakopravnost s tujimi vozniki in prevozniki pri obravnavanju in kaznovanju vsaj na slovenskih cestah,
- nov sistem delitve dovolilnic,
- olajšave pri cenah goriva,
- olajšave pri posameznih obveznostih (npr. taksah) in davkih ter
- neodvisna zbornica avtoprevoznikov (GIZ Transport, 2005a in GIZ Transport, 2005b).

Predstavniki avtoprevoznikov poudarjajo, da ne želijo nič posebnega, le enake pogoje poslovanja kot v ostalih evropskih državah. Emil Milan Pintar meni, da so avtoprevozniki obravnavani slabše kot tujci v lastni državi. »Kot Slovenca me je sram, da policija eno leto po vstopu države v Evropsko unijo ni sposobna zagotoviti enakopravne obravnave vseh državljanov Unije v Sloveniji" (STA, 2005).

7.2. Urejanje t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov

Slovenski avtoprevozniki so bili mnjenja, da jim je ZVCP-1 naložil občutno previsoke globe za t.i. papirnatih prekrške¹⁸, čeprav z njimi niso oziroma ne ogrožajo prometne varnosti. Po besedah Emila Milana Pintarja sodeč, avtoprevozniki ne nasprotujejo kaznim, ki lahko usodno vplivajo na varnost cestnega prometa, denimo za vožnjo pod vplivom alkohola ali za prehitro vožnjo, motijo in ubijajo pa jih kazni, izrečene njihovim voznikom, ki iz objektivnih ali subjektivnih razlogov za kakšno minuto presežejo dovoljeni čas vožnje, ne upoštevajo dosledno določb o dnevnem oziroma tedenskem počitku in odmoru ali napravijo napako pri izpolnjevanju zapisnih kartic in listov.

Po 73., 74., 75., 76. in 77. členu Zakona o varnosti v cestnem prometu je bil namreč lahko samostojni podjetnik, prevoznik ali pravna oseba kaznovana z dvema milijonoma tolarjev kazni, če je voznik na dan vozil dlje časa, kot je bilo predpisano. Predpisana globa za voznika je bila 50 tisoč tolarjev, za odgovorno osebo pa 200 tisoč. Po ZVCP-1 voznik v 24 urah ne sme voziti več kot devet ur, v enem tednu pa se čas vožnje lahko dvakrat podaljša na deset ur. Tako lahko na teden vozi več kot 40 ur. Po štirih urah in 30 minutah vožnje mora imeti voznik najmanj 45-minutni premor, ki se lahko po našem

¹⁸ Papirnatih prekrški se v ZVCP-1 nanašajo na 69. člen (Obremenitev in dimenzije vozila), 70. člen (Izredni prevoz), 73. člen (Trajanje vožnje), 74. členu (odmor), 75. člen (Dnevni odmor), 76. člen (Prekinitev dnevnega počitka), 77. člen (Tedenski počitek), 78. člen (Prepovedano nagrajevanje), 79. člen (Tahograf), 80. člen (Zapisni list in zapisna kartica) in 92. člen (Prevozi otrok).

zakonu nadomesti z najmanj tremi 15-minutnimi odmori. V Evropski uniji pa se postanek do 20 minut šteje v čas vožnje. Voznik mora imeti v 24 urah najmanj 11 nepretrganih ur dnevnega počitka (Vest, 2005).

V zvezi s predpisanimi sankcijami smo na podlagi analize, ki jo je podala Vlada RS na 25. redni seji, z dne 25. maja 2005, pripravili primerjavo višine oziroma začetne višine predpisanih glob v Nemčiji, Veliki Britaniji, Avstriji, Belgiji in Sloveniji (glej prilogo A, tabele od 7.2.4. do 7.2.9.)¹⁹. Na podlagi podanih zneskov lahko ugotovimo, da so razlike med državami precejšnje. Medtem ko je voznik v Nemčiji za posamezni prekršek kaznovan od 7 tisoč 200 tolarjev dalje in pravna oseba od 14 tisoč 400 tolarjev dalje, pa sta za isti prekršek voznik kot tudi pravna oseba v Veliki Britaniji lahko kaznovana tudi do milijon 750 tisoč tolarjev. V Avstriji in Belgiji so vidni precejšnji razponi v določitvah denarnih kazni, saj se kazni gibljejo od 8 tisoč 400 do 240 tisoč tolarjev za avstrijskega voznika in 14 tisoč 800 do 360 tisoč tolarjev za belgijskega voznika. Najnižja možna kazen za pravno osebo v Avstriji je 16 tisoč 800 tolarjev, najvišja kazen pa je enaka kot za voznika. Višino kazni za pravno osebo v Belgiji izreka sodišče. V Franciji pa imajo pri predpisovanju višine kazni določeno mejo, in sicer če voznik npr. prekorači dnevni čas trajanja vožnje do 6 ur, se mu predpiše kazen v višini 32 tisoč 400 tolarjev, nad 6 ur pa sledi znatno strožja kazen, in sicer 360 tisoč tolarjev ter prepoved nadaljnje vožnje. V Sloveniji so se kazni na podlagi ZVCP-1 gibale od 50 tisoč tolarjev za voznika, dva milijona za pravno osebo in 400 tisoč tolarjev za odgovorno osebo v podjetju. Slovenska zakonodaja je tako edina, ki predpisuje kazen tudi odgovorni osebi. Vendar pa v primeru, da slovenska policija kaznuje tujega voznika, plača kazen le on.

Ker se je v praksi izkazalo, da te kazni lahko bistveno vplivajo na poslovanje prevoznih podjetij po eni strani, po drugi strani pa tudi, da so posamezne odgovornosti za kršitev med seboj izključujoče, je prišlo do oblikovanja predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa. Vlada RS je s sklepom št. 01201-10/2005-05, z dne 24. februarja 2005, ustanovila medresorsko koordinacijsko delovno skupino za reševanje aktualne problematike prevoznitva in jo zadolžila, da oblikuje

¹⁹ Na tem mestu se nam zaradi težnje po čim večji objektivnosti diplomskega dela zdi smiselno podati pripombe s strani predstavnikov avtoprevoznikov, in sicer Milana Svetka in Emila Milana Pintarja, ki pravita, da je vlada oziroma MNZ naredilo zelo slabo primerjalno analizo glede t.i. papirnatih prekrškov, saj so v analizo vključili le tiste države, za katere menijo, da so evropsko povprečje.

stališča, mnenja in predloge do zakonskih in podzakonskih aktov za oblikovanje ustreznih zakonskih rešitev s področja cestnega prometa in področja varnosti cestnega prometa, organiziranosti avtoprevoznikov ter ostalih zadev, ki se dotikajo avtoprevoznništva v Republiki Sloveniji. Delovna skupina je oblikovala predloge sprememb, ki so bili usmerjeni predvsem v višine kazni, odgovornost pravne osebe in tolerance z vidika smiselnosti, primerljivosti po višini z drugimi državami ter upravičenosti odgovornosti pravnih ter fizičnih oseb. V posebni medresorski skupini, ki jo je vodil Peter Verlič, državni sekretar na ministrstvu za promet, so sodelovali tudi predstavniki pravosodnega in notranjega ministrstva, Sekcije za promet pri Obrtni zbornici Slovenije in Sekcije za cestni promet pri Gospodarski zbornici Slovenije, predstavniki interesnih združenj avtoprevoznikov, tj. GIZ Transport in GIZ Intertransport ter Sindikat avtoprevoznikov Slovenije. Kljub pripravljenosti za dialog tudi s strani vladnih predstavnikov so bili predstavniki avtoprevoznikov mnenja, da se sprejemanje rešitev odvija prepočasi, zato so se 11. aprila 2005 zjutraj odločili za protestni mimovoz tovornih vozil skozi Ljubljano. Prevozniki so se v koloni vozili po Tržaški cesti do Tivolske ceste, zavili na Dunajsko cesto in nato na Dimičevo do stavbe GZS in ministrstva za promet, kjer so izročili protestni noti. Protest so zaključili v krožišču Tomačevo.

Dva dni kasneje, 13. aprila, je prišlo do dogovora znotraj medresorske skupine glede višine kazni za t.i. papirnate prekrške. Rezultat le-tega je bilo sprejetje usklajenega predloga sprememb Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je predvideval znatno znižanje kazni. Peter Verlič je po sestanku dejal, da so se sodelujoči uspeli dogovoriti o vseh odprtih vprašanjih, da so "prečesali vse sporne člene in da so se kazni, ki so bile doslej visoke, znižale, nekatere za desetkrat" (STA, 2005). Poleg tega pa so se tudi dogovorili, da bo pristojnost področja prometne varnosti po novem prenesena na ministrstvo za promet, ki bo tako pristojno tudi za obravnavo Zakona o varnosti v cestnem prometu (STA, 2005). Državni zbor je 22. julija 2005 po skrajšanem postopku sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa, v katerem je prišlo do realizacije pobude oziroma zahtev predstavnikov avtoprevoznikov.

Na podlagi analize ZVCP-1 in ZVCP-1B smo pripravili nazorni prikaz znižanja kazni, ki je razviden v spodnjih tabelah (tabeli 7.2.10. in 7.2.11.).

Tabela 7.2.10: Prikaz višine kazni za t.i. papirnate prekrške v ZVCP-1

PREKRŠEK	ČLEN	VOZNIK	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
v trajanju vožnje	73.	50.000	2.000.000	200.000
pri odmoru	74.	50.000	2.000.000	200.000
v dnevnem počitku	75.	50.000	2.000.000	200.000
pri prekinitvi dnevnega počitka	76.	50.000	2.000.000	200.000
pri tedenskem počitku	77.	50.000	2.000.000	200.000
prepovedano nagrajevanje voznika	78.	/	4.000.000	400.000
nepravilnosti v delovanju tahografa	79.	50.000	2.000.000	200.000
nepravilnosti v hrambi tahografa			4.000.000	400.000
pri splošni uporabi zapisnega lista in zapisne kartice	80.	50.000	2.000.000	200.000
pri uporabi zapisnega lista in zapisne kartice v primeru okvare tahografa		100.000		

* zneski so podani v SIT

Vir: ZVCP-1 in ZVCP-1B

Tabela 7.2.11: Prikaz višine kazni za t.i. papirnate prekrške v ZVCP-1B

PREKRŠEK	ČLEN	VOZNIK	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
v trajanju vožnje	6.	40.000	200.000	80.000
pri odmoru	7.	40.000	200.000	80.000
v dnevnem počitku	8.	40.000	200.000	80.000
pri prekinitvi dnevnega počitka	9.	40.000	200.000	80.000
pri tedenskem počitku	10.	40.000	200.000	80.000
prepovedano nagrajevanje voznika	11.	/	400.000	100.000
nepravilnosti v delovanju tahografa	12.	40.000	200.000	80.000
nepravilnosti v hrambi tahografa			200.000	100.000
pri splošni uporabi zapisnega lista in zapisne kartice	13.	40.000	/	/
pri uporabi zapisnega lista in zapisne kartice v primeru okvare tahografa		40.000		

* zneski so podani v SIT

Vir: ZVCP-1 in ZVCP-1B

Na podlagi primerjave obeh tabel je razvidno, da se je večina kazni za t.i. papirnate prekrške, kot npr. za prekoračitev trajanja vožnje, nepravilnosti pri določanju odmorov in počitkov voznika, znižala za voznike s 50 tisoč na 40 tisoč tolarjev, za pravne osebe z dveh milijonov na 200 tisoč tolarjev in za odgovorne osebe z 200 tisoč na 80 tisoč tolarjev. V primeru prepovedanega nagrajevanja voznika za prevoženo razdaljo ali količino prevoženega blaga znaša kazen za pravno osebo namesto 4 milijonov 400 tisoč tolarjev in za odgovorno osebo namesto 400 tisoč 100 tisoč tolarjev. Za prekrške povezane s splošno uporabo zapisnega lista in zapisne kartice je ZVCP-1 predvideval 50 tisoč tolarjev kazni za voznika, 2 milijona za pravno osebo in 200 tisoč za odgovorno osebo, medtem ko ZVCP-1B nalaga kazen le vozniku, in sicer 40 tisoč tolarjev. Prav tako je prišlo do sprememb pri kaznih za nepravilno uporabo zapisnega lista in zapisne kartice v primeru okvare tahografa, kjer je prvotni zakon določal vozniku kazen 100 tisoč tolarjev. Ta znesek je v ZVCP-1B znižan na 40 tisoč tolarjev. Prav tako pa Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa v primeru nepravilne uporabe zapisnega lista in zapisne kartice ne predpisuje kazni niti za pravno niti za odgovorno osebo.

7.3 Analiza spreminjanja javnopolitičnih omrežij

Pri proučevanju uporabnosti koncepta javnopolitičnih omrežij za pojasnjevanje sprememb v izidu prometne politike, in sicer na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov v Sloveniji, smo kot glavno raziskovalno metodo uporabili strukturirani intervju. Intervju smo opravili z osebami, ki so bile v največji meri vpletene v problematiko urejanja področja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov kot tudi s strokovnjaki, ki so bili s problematiko seznanjeni ter predstavniki najvplivnejših medijev²⁰. Delitev javnopolitičnih igralcev na državne in civilno-družbene igralce smo opravili na podlagi klasifikacije, ki smo jo navedli v teoretičnem delu (glej tabelo 7.3.12.).

Ker nas v sklopu druge podhipoteze zanima predvsem, ali so se množični mediji dejansko vključili v javnopolitično omrežje, iz česar bi sledilo, da jih lahko opredelimo kot enega od javnopolitičnih igralcev, smo se odločili, da bomo predstavnike množičnih medijev razvrstili v posebno kategorijo, kljub dejstvu, da smo v teoretičnem uvodu na

²⁰ Ker državni zbor ni dejavno sodeloval v procesih oblikovanja prometne politike na področju t.i. papirnatih prekrškov, ga nismo vključili v našo analizo rezultatov.

podlagi klasifikacij nekaterih avtorjev (npr. Pal, 1954, 1987; van Waarden, 1992; Grdešić, 1995) množične medije opredelili kot civilno-družbene igralce. To se nam v veliki meri zdi smiselno zaradi potreb naše analize. Razloge za to, da množičnih medijev ne bomo pridružili civilno-družbenim igralcem pa vidimo predvsem v tem, da želimo s pomočjo postavljene podhipoteze ugotoviti, kakšna je vloga množičnih medijev v javnopolitičnem omrežju. Ali se le-ti pojavljajo kot instrument države za prepričevanje državljanov o smotrnosti določene javne politike ali ojačujejo pritisk civilne družbe ali je njihovo delovanje kljub vsemu avtonomno.²¹

Tabela 7.3.12: Klasifikacija javnopolitičnih igralcev glede na tip igralcev

DRŽAVNI IGRALCI	CIVILNO-DRUŽBENI IGRALCI
Ministrstvo za notranje zadeve RS Sektor prometne policije na MNZ RS Ministrstvo za promet RS Ministrstvo za pravosodje RS	GIZ Intertransport GIZ Transport Sindikat avtoprevoznikov Slovenije Obrtna zbornica Slovenije Gospodarska zbornica Slovenije

Da bi lažje preverili osnovno hipotezo, smo oblikovali dve podhipotezi, pri čemer se prva podhipoteza osredotoča na spremembe razmerja moči med vpletenimi igralci v javnopolitičnem omrežju, druga pa se nanaša na proučevanje množičnih medijev kot javnopolitičnega igralca, ki ima možnost vplivati na spremembe v izidu javne politike. Na podlagi zastavljenih podhipotez smo našim sogovornikom zastavili vprašanja, ki smo jih prilagodili glede na to, ali je naš sogovornik predstavljal državno institucijo oziroma je bil iz vrst civilno-družbenih skupin ali pa je deloval kot predstavnik množičnih medijev (glej prilogo B).

V nadaljevanju bomo preverjali omenjeni podhipotezi in ob tem navedli argumente, ki posamezno podhipotezo potrjujejo oziroma jo zavračajo. Na podlagi podanih argumentov bomo v sklepnem delu navedli glavne ugotovitve naše raziskave.

²¹ Na tem mestu želimo izpostaviti tudi dejstvo, da smo pri naši utemeljitvi delno izhajali tudi iz ugotovitev nekaterih avtorjev. France Vreg (2000) namreč množične medije opredeli kot glavni instrument posredništva med državnimi institucijami in javnostjo, Thomas R. Dye (2002) poudarja, da ustvarjalci dnevnih novic lahko vplivajo na mnenje javnosti kot tudi na mnenje in delovanje odločevalcev, Danica Fink-Hafner (1998b) pa množične medije označi kot možne sooblikovalce javnopolitičnega omrežja oziroma kot tiste, ki pomagajo odpirati vrata interesnim skupinam pri iskanju stikov z vplivnimi odločevalci.

7.3.1 Spreminjanje razmerja moči v javnopolitičnem omrežju

Spreminjanje razmerja moči v javnopolitičnem omrežju smo analizirali na podlagi podhipoteze, ki domneva, da je sprememba izida prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov posledica spremembe razmerja moči v javnopolitičnem omrežju. To podhipotezo smo preverjali z vprašanjem glede ocene položaja civilno-družbenih igralcev v primerjavi z državnimi pri oblikovanju Zakona o varnosti cestnega prometa, kot tudi pri oblikovanju Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa. Prav tako pa je bilo za preverjanje analize relevantno tudi vprašanje o prevladujočem predstavniku na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov ter mnenje o tem, zakaj je prišlo do sprememb v prometni politiki na področju t.i. papirnatih prekrškov.

Predstavniki države se v procesu oblikovanja Zakona o varnosti cestnega prometa neposredno sicer niso izpostavili kot močnejši igralci v primerjavi s civilno-družbenimi igralci. Vendar pa v njihovih odgovorih zasledimo, da so povečini mnenja, da vlada pri pripravi ZVCP-1 ni upoštevala mnenj oziroma pripomb obeh zbornic, kar pomeni, da so imeli boljše pogajalsko izhodišče. Tako Vinko Gorenak, takratni državni sekretar na MNZ, kot tudi Vesna Marinko, predstavnica MzP, priznavata, da je bistvenega pomena pri oblikovanju sprememb na področju višine kazni za t.i. papirnate prekrške dejstvo, da je vlada le-te prepoznala kot problematične in jih začela obravnavati kot zmotne in neprimerne. Z njima se delno strinja tudi Ljubo Zajc, vodja Sektorja za prometno policijo pri MNZ, ki pravi, da je država v preteklih letih premalo poslušala civilno-družbena združenja.

Civilno-družbeni igralci pa so bili pri utemeljevanju svojega položaja v primerjavi z državnimi igralci precej bolj nazorni. Le-ti so se po večini strinjali, da so bili v procesu oblikovanja ZVCP-1 v primerjavi z državnimi igralci v podrejenem položaju. Predstavnici avtoprevoznikov v tem procesu sta bili namreč le obe zbornici, gospodarska in obrtna, ki naj bi zagovarjali njihove interese, vendar po mnenju večine sogovornikov pri tem nista bili dovolj uspešni oziroma nista bili dovolj močni v svojem delovanju. Emil Milan Pintar je mnenja, da so bila v primerjavi z državo civilno-družbena združenja že ves čas v podrejenem položaju predvsem zato, ker niso bila enakopravni sogovornik in ker so državni uradniki mislili, da se z njimi lahko dela na tak način. Prav tako pa vidi razloge za podrejenost v napačni usmeritvi samih zbornic,

ki je šla v smer zoper malim podjetjem. »Zbornici sta ves čas sodelovali pri pripravi zakonodaje, vendar le tako, da sta si zagotovili monopolni položaj in s tem barantali. Če je druga stran njim dopustila monopol na njihovih točkah, so oni popustili pri kakšni drugi zadevi,« je kritičen Pintar. Razloge za nemoč civilne družbe vidi predvsem v tem, da GIZ Transport v času priprave ZVCP-1 sploh še ni obstajal, GIZ Intertransport se s tematiko prekrškov ni ukvarjal, SAS pa je bil kljub močnim argumentom popolnoma nemočen. Avtoprevozniki namreč niso bili pripravljeni zbrati niti minimalne vsote za delovanje nekoga, ki bi vodil in uspešno zastopal njihove interese. Emil Milan Pintar ugotavlja, da je prav nesprejemljivo obnašanje zbornic obrodilo njihovo združenje. Milan Svetek, direktor GIZ Intertransport, obžaluje, da njihovo združenje ni sodelovalo pri oblikovanju Zakona o varnosti cestnega prometa, saj kot pravi, so avtoprevozniki vedno trpeča stranka, ker jim zakone vedno predpisujejo drugi. Tako je oblast po njegovem mnenju menila, da so bili predstavniki zbornic nesposobni pripeljati prevoznike na cesto oziroma ustaviti prometa in je lahko zanemarila njihove predloge in opozorila. Štefan Lazar, predsednik Sekcije za cestni promet pri GZS, se strinja z direktorjema združenj in pravi, da so bili avtoprevozniki pri pripravi ZVCP-1 absolutno v podrejenem položaju v primerjavi z državnimi igralci. Štefan Kocjančič, predsednik SAS, je sicer mnenja, da so bili pri pripravi obeh zakonov v nadrejenem položaju državni igralci, vendar pa obenem tudi pravi, da so dosedanje in tudi nadaljnje spremembe ZVCP-1 rezultat pritiska Koordinacije združenih avtoprevoznikov Slovenije, na podlagi česar lahko sklepamo, da so avtoprevozniki v procesu oblikovanja ZVCP-1B po njegovem mnenju močnejši igralec v omrežju.

Predstavniki množičnih medijev so si bili pri analizi položaja civilno-družbenih igralcev z državnimi enotni v mnenju, da so bili avtoprevozniki v procesu oblikovanja ZVCP-1 očitno podrejeni državi oziroma v proces sploh niso bili vključeni. Vendar pa Julija Kočar, Jože Bonča, Janez Kukovica, Toni Perić in Janez Kukovica ugotavljajo, da se je po protestnem mimovozu položaj avtoprevoznikov bistveno spremenil. Tako so jih v procesu oblikovanja sprememb in dopolnitev osnovnega zakona vsi označili kot močnejšega igralca. Njegovemu mnenju se pridružuje tudi Antonio Vidali, novinar Mladine, ki meni, »da slovenska vlada sprejema spremembe zakonov kar po hitrem postopku, takoj ko nekdo malo zagrozi s kakšno zaporo ceste ali mejnih prehodov« (Vidali, 2005).

Vsi sogovorniki so si enotni v ugotovitvi, da je v procesu oblikovanja Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa prišlo do občutnih sprememb v razmerju moči med državnimi in civilno-družbenimi igralci. Pri oblikovanju novele o ZVCP-1B so avtoprevozniki pridobili na moči in postali prevladujoč igralec. Na podlagi analize odgovorov lahko namreč ugotovimo, da večina sogovornikov, kot npr. predstavnik Ministrstva za notranje zadeve, Milan Svetek, ter nekateri novinarji, vidi kot prevladujočega igralca Emila Milana Pintarja oziroma združenje GIZ Transport. Ostali pa menijo, da prevladujočega igralca v javnopolitičnem omrežju ni. Tega mnenja so na MzP, v sektorju policije na MNZ ter predstavnika medijev, Janez Kukovica in Toni Perić.

Razloge za spremembe položaja civilno-družbenih igralcev v primerjavi z državnimi večinoma vsi navajajo na podoben način. Večina namreč vidi bistvene razloge v tem, da sta se na področju avtoprevoznštva pojavila nova igralca, GIZ Transport in GIZ Intertransport, ki sta se z SAS-om in sekcijama avtoprevoznikov na GZS in OZS povezala v neformalno združenje KZAS. Emil Milan Pintar vidi moč njihovega združenja v tem, da »večina avtoprevoznikov razume zakon šele, ko jih ta zakon udari po glavi. Pred tem niso enakovredni sogovorniki šolanim ljudem na GZS, kaj šele tistim, ki delajo na prometnem ali pravosodnem ministrstvu. Tako avtoprevozniki niso imeli človeka, ki bi v prvi vrsti zbiral informacije, jih organiziral in z njimi pridobil moč ter se potem tudi znal pogovarjati. In šele GIZ Transport je to naredilo. Kar je novo pri tem združenju, je odločitev oziroma moč avtoprevoznikov, da najamejo nekoga, ki se bo znal enakovredno pogovarjati z državnimi predstavniki in funkcionarji tudi na področju zakonodaje.«

Janez Kovačič, novinar Dela, prav tako ugotavlja, da moč avtoprevoznikov izvira iz njihove dobre organiziranosti, vendar pa kritično dodaja, da so se uspeli postaviti v vlogo žrtve države, s čimer se v družbi neupravičeno izpostavljajo kot poseben problem in dodaja, da jim je v naši državi dovoljeno marsikaj oziroma veliko preveč. Janez Kukovica, novinar pri reviji Obrtnik, vidi bistvene razloge za sprejetje ZVCP-1B predvsem v ravnotežju moči in interesov med avtoprevozniki in državnimi institucijami, medtem ko nekateri, kot na primer Jože Bonča, menijo, da je ZVCP-1B v bistvu plod pritiskov avtoprevoznikiških združenj, kot so GIZ Transport, GIZ Intertransport in SAS, medtem ko sta se zbornici sprva držali bolj ob strani.

Moč avtoprevoznikov tako izvira tudi iz dejstva, da imajo na voljo možnosti javnega pritiska, kot je protestni mimovoz označila večina sogovornikov. Vinko Gorenak, nekdanji državni sekretar na MNZ, meni, da je bistvena značilnost izboljšanja položaja avtoprevoznikov v primerjavi z državo ravno v tem, da imajo vzvode, s katerimi lahko bolj učinkovito nastopajo in te vzvode pogosto tudi zelo izkoriščajo. Prav tako meni Antonio Vidali, novinar Mladine, ki je v enem svojih člankov zapisal, »da si je avtoprevozniški lobi s protestom, nedavno vožnjo s tovornjaki po Ljubljani, izbral občutno manjše globe za prekrške v zvezi z opravljanjem prevozov v cestnem prometu.« (Vidali, 2005).

Nekateri predstavniki civilne družbe kot tudi nekateri novinarji pa kot možen razlog za spremembe navajajo spremembo oblasti. Štefan Kocjančič, predsednik Sindikata avtoprevoznikov Slovenije, ocenjuje spremenjeno oblastno strukturo kot zelo pomemben dejavnik za spreminjanje javnopolitičnega omrežja kot tudi prometne politike. Emil Milan Pintar, direktor GIZ Transport, sicer meni, da bi to naredila vsaka nova vlada, ker pač le-ta mora izpolniti obljube, ki jih je dala v času pred volitvami.

Prav tako pa spremenjeno oblastno strukturo kot pomemben dejavnik za spremembe v prometni politiki opredeljujejo tudi predstavniki množičnih medijev. Julija Kočar, novinarka RTV Slovenije, tako meni, da je interes oblasti vedno v tem, da vpliva na javnost oziroma da pokaže, da je nekaj naredila. Tudi Jože Bonča opredeljuje spremenjeno oblastno strukturo kot pomemben dejavnik za spremembe v prometni politiki. Toni Perić se pridružuje splošnemu mnenju, da spremenjena oblast ni imela razloga, da ne bi upoštevala mnenja avtoprevoznikov, saj se je v svojem opozicijskem položaju postavila na njihovo stran, vendar pa na to gleda z negativnega stališča, saj meni, da do sprememb ni prišlo zaradi pravih argumentov. Svoje kritično stališče opredeli z besedami, »da se naša država obnaša, kot da hodi po svetu in gleda modne trende, zato spreminja politike ne ozirajoč se na smotrnost argumentov ampak na argument moči in možnih posledic«.

Nekateri sogovorniki, kot so Ljubo Zajc, Štefan Kocjančič, Janez Kukovica, Julija Kočar in Jože Bonča, menijo, da lahko spremembe na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov opredelimo tudi kot posledico približevanja državnih interesov civilno-družbenim. Emil Milan Pintar, Vinko Gorenak in Bojan Žlender pa so obenem tudi

poudarili dejstvo, da so bile spremembe potrebne, saj je bil po besedah Bojana Žlendra ZVCP-1 spisan nelogično in zaradi neumnosti, ki so bile narejene, tudi neizvedljiv.

Glede na to, da so si vsi sogovorniki enotni v mnenju, da je ZVCP-1B rezultat moči in vpliva avtoprevoznikov, smo mnenja, da so bili predstavniki civilne družbe v procesu oblikovanja in sprejemanja le-tega v primerjavi z državnimi močnejši.

Na podlagi podanih samoocen ter ocen vseh sogovornikov smo naredili splošno oceno glede razmerja moči med državnimi in civilno-družbenimi igralci pri oblikovanju ZVCP-1 ter ZVCP-1B. Pri sintezi podatkov nas je predvsem zanimalo, ali je prišlo do oblikovanja sprememb in dopolnitev zaradi sprememb v razmerju moči med državnimi in civilno-družbenimi igralci (glej tabelo 8.1.13.).

Tabela 7.3.1.13: Razmerje moči med državnimi in civilno-družbenimi igralci pri ZVCP-1 in ZVCP-1B

TIP IGRALCEV \ ZAKON	ZVCP-1	ZVCP-1B
Državni igralci	močnejši	šibkejši
Civilno-družbeni igralci	šibkejši	močnejši
Množični mediji	civilno-družbeni igralci so šibkejši	civilno-družbeni igralci so močnejši

Vir: Intervjuji in povratna informacija²²

Glede na pridobljene rezultate in ugotovitve, ki so prikazane tudi v zgornji tabeli, lahko našo podhipotezo potrdimo. Ugotovili smo namreč, da je prišlo do sprememb v procesu oblikovanja zakona o varnosti cestnega prometa zaradi sprememb v razmerju moči med državnimi in civilno-družbenimi igralci. Državni igralci so izgubili nadrejeni položaj, ker so se v omrežju pojavili novi igralci, ki so začeli organizirano delovati in uporabljati mehanizme javnega pritiska. Pri tem so po besedah vseh sogovornikov pomembno vlogo odigrali tudi množični mediji. Glede na raziskovalne rezultate pa lahko razloge za spremembe na področju položaja civilno-družbenih igralcev v javnopolitičnem omrežju vidimo tudi v spremenjeni garnituri oblasti, v približevanju državnih interesov interesom civilne družbe oziroma kot popravek napak, ki so bile storjene v procesu oblikovanja ZVCP-1.

²² Povratna informacija se nanaša na odgovore Štefana Kocjančiča, predsednika Sindikata avtoprevoznikov Slovenije, ki je zaradi v uvodu omenjenih razlogov na naš vprašalnik odgovoril preko elektronske pošte.

7.3.2 Vključevanje množičnih medijev v javnopolitično omrežje

Pri opredeljevanju množičnih medijev kot možnih javnopolitičnih igralcev smo si pomagali s pomočjo druge podhipoteze, ki je zastavljena na način, ki množične medije vključuje v javnopolitično omrežje kot enega od vpletenih igralcev. Prav tako pa želimo na podlagi zastavljene podhipoteze preveriti, ali so množični mediji vplivali na spremembe v izidu prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov. Podhipotezo smo preverjali na podlagi ocen glede vloge množičnih medijev pri obravnavi oziroma poročanju o t.i. papirnatih prekrških ter mnenj, ali množični mediji podpirajo civilno-družbene igralce, ali so na strani države ali pa poročajo avtonomno. Pri analizi rezultatov smo se oprli tudi na mnenja intervjuvancev glede zavestnega opredeljevanja medijev pri poročanju o določeni tematiki. Naše ugotovitve pa slonijo tudi na opravljeni analizi člankov.

Na podlagi podanih odgovorov lahko ugotovimo, da si sogovorniki, ne glede na sfero družbe, ki ji pripadajo, delijo mnenje glede vloge množičnih medijev pri oblikovanju sprememb na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov. Skoraj vsi so množične medije opredelili kot zelo pomembne javnopolitične igralce, ki lahko vplivajo na izid javne politike, vendar pa so se njihova mnenja glede vpliva medijev na proces oblikovanja ZVCP-1B²³ v določeni meri razhajala. Nekateri med njimi so množičnim medijem pripisali pomen javnopolitičnega igralca, ki je dejansko vplival na spremembe v prometni politiki, drugi pa so jih opredelili kot poročevalce, ki se niso zavestno opredeljevali oziroma zagovarjali delovanja države ali civilne družbe.

Med zagovorniki prve teze so nekateri predstavniki države in civilne družbe. Tako na ministrstvu za promet menijo, da množični mediji vedno podpirajo civilno-družbene igralce in so nasprotniki države. »V svojem delovanju se odločajo zavestno, saj vedno iščejo žrtve in kritično poročajo o državi« pravi Vesna Marinko. Tudi Štefan Lazar z gospodarske zbornice meni, da se mediji opredeljujejo zavestno in da so prav oni v veliki meri pripomogli k spremembam v izidu prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov. Emil Milan Pintar, direktor gospodarsko interesnega združenja

²³ Kot smo omenili že v teoretičnem uvodu, ki se nanaša na opredelitev vloge množičnih medijev, lahko o vključitvi le-teh v javnopolitično omrežje dejansko govorimo šele v procesu oblikovanja Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa, saj je omenjena tematika postala medijsko zanimiva šele po vzniku konflikta, ki se je izoblikoval v protestnem mimovozu avtoprevoznikov 11. aprila 2005.

Transport, ocenjuje delovanje medijev kot pozitivno in zavestno, čeprav ugotavlja, da so bili mediji v preteklosti zelo negativno nastrojeni do tovarnega transporta, ker je v družbi še vedno obstajal predsodek proti »kamjonarjem«. Do spremembe javnega mnenja pa je po njegovem mnenju prišlo zaradi izvedenega protesta, s katerim so avtoprevozniki pokazali moč, vendar pa tudi disciplino in pamet in niso nikomur škodovali. Pintar tudi opozarja, da je pri novinarjih potrebno ločiti tiste, ki so podaljšek mnenja oblasti od tistih, ki so bolj neodvisni. Meni namreč, da je bil določen odstotek novinarjev tudi v primeru poročanja glede urejanja t.i. papirnatih prekrškov bolj na strani oblasti, pri čemer jih je oblast hranila z dezinformacijo, da protest ni potreben²⁴. Milan Svetek, direktor gospodarsko interesnega združenja Intertransport, za razliko od ostalih sogovornikov, medije vidi kot precej nepomembne javnopolitične igralce, vendar pa po drugi strani poudarja premalo nevtralnno delovanje medijev, pri čemer vidi vzroke v povezavi delovanja novinarjev z njihovo strankarsko opredelitvijo.

Ljubo Zajc, vodja sektorja prometne policije na MNZ, je mnenja, da se množični mediji niso zavestno opredeljevali ter so poročali zelo korektno in nepristransko. Opozarja pa na možnost medijske manipulacije, saj je vsako zgodbo možno prikazati le z določenega zornega kota. Vinko Gorenak, nekdanji državni sekretar na ministrstvu za notranje zadeve, sicer meni, da v nastali situaciji mediji niso presojali, ali imajo avtoprevozniki prav ali ne, vendar pa na splošno vidi medije kot izjemno pomembne igralce, ki lahko ustvarijo neko vzdušje v družbi, ki je lahko v podporo ali proti delovanju tako države kot tudi civilne družbe. Temu mnenju se pridružuje tudi Štefan Kocjančič, predsednik SAS-a, ki pravi, »da je sicer vsaka časopisna hiša svoja, vendar v načelu dovolj nevtralna«.

Odgovore predstavnikov množičnim medijev bomo analizirali posebej, ker so po našem mnenju bolj relevantni v analizi druge podhipoteze, pri čemer želimo v prvi vrsti poudariti dejstvo, da je v mnenju posameznih sogovornikov moč najti precejšnja razhajanja. Načeloma vsi zagovarjajo mnenje, da se novinarji pri svojem delu ne opredeljujejo oziroma delujejo v precejšnji meri avtonomno, vendar pa ugotavljamo, da

²⁴ Emil Milan Pintar, direktor GIZ Transport, ocenjuje da je približno 20 odstotkov novinarjev vedno na strani oblasti, približno 20 odstotkov je tistih, ki so vedno proti oblasti in zato vedno podprejo tistega, ki izvaja protest, približno 60 odstotkov novinarjev pa je v svojem delovanju relativno neodvisnih in mislečih s svojo glavo, zato po njegovem mnenju razumejo teže pravih argumentov.

bolj ali manj vsi dopuščajo možnost, da lahko z načinom poročanja občutno vplivajo na mnenje javnosti kot tudi na delovanje različnih javnopolitičnih igralcev.

Janez Kovačič, novinar Dela, meni, da mediji s svojim delovanjem niso imeli posebnega vpliva na spremembe Zakona o varnosti cestnega prometa, ob čemer pa priznava, da ne more podati splošnega mnenja glede opredeljenosti množičnih medijev v primeru urejanja t.i. papirnatih prekrškov, saj je osebno nasprotoval spremembah zakona. Pravi namreč, da nasprotuje vsaki nesmiselni in neutemeljeni spremembi zakona, ki je brez repa in glave. Zanimivo pri tem pa je, da Kovačič kljub očitni osebni opredeljenosti v poročanju o problematiki avtoprevoznikov, meni, da se mediji ne odločajo zavestno. A pri tem prihaja v neskladje s samim sabo, saj množične medije obenem vidi tudi kot javnopolitične igralce, ki igrajo svojo vlogo, s tem ko se odločijo poročati o določenem dogodku. Za razliko od Kovačiča je Julija Kočar, novinarka dnevno informativnega programa Televizije Slovenija, precej bolj konsistentna v svojih izjavah. Pri opredelitvi vloge medijev v procesu oblikovanja ZVCP-1B jasno zavzema stališče, da so mediji s poročanjem o protestnem mimovozu in položaju avtoprevoznikov povečali njihovo moč ter pogajalske zmožnosti in tako posredno vplivali na politike. Kočarjeva zaključuje, da so spremembe v izidu prometne politike posledica moči in vplivnosti avtoprevoznikov samih, kot tudi vpliva medijev. Pri tem pa tudi priznava, da vsak novinar vidi dogodek na svoj način in čeprav poskuša biti nevtralen in ne vplivati na okolje, ga lahko že način poročanja postavi na določeno stran.

Predstavnika množičnih medijev, Toni Perić in Janez Kukovica, menita, da je zavestno opredeljevanje novinarjev v veliki meri odvisno od posamezne zvrsti poročanja. Oba poudarjata, da se mora novinar pri pisanju komentarjev opredeliti. Toni Perić je na temo avtoprevoznikov podal nekaj komentarjev, ki so bili avtoprevoznikom zelo nenaklonjeni. Meni namreč, da v njihovem primeru ne gre oziroma ni šlo za teže pravih argumentov ampak za argument moči. Janez Kukovica pa priznava, da je revija Obrtnik v precej specifičnem položaju, saj v prvi vrsti daje prednost zagovarjanju stališč in interesov obrtne zbornice, kar v našem primeru pomeni delovanje proti vladi oziroma stališčem ministrstva. Čeprav pri poročanju drugih medijev vidi neko vrednotno distanco in precejšnjo neopredeljenost in meni, da v procesu oblikovanja ZVCP-1B ni bilo opaziti neposrednega vplivanja s strani medijev, pa obenem dopušča tudi možnost

zaveznega opredeljevanja medijev, saj kot pravi, »živimo v svetu, v katerem si pustimo vplivati, izoblikujemo lasten pogled na zadeve in izhajamo iz teh dejstev.« Medtem ko je tudi pri Kukovici zaznati nekaj nejasnosti v opredeljevanju vloge medijev, pa Perić zelo nazorno nakaže, da gre tudi pri samem poročanju v bistvu za opredeljevanje novinarjev. Če le-ta nameni več vrstic oziroma večjo minutažo avtoprevoznikom, se s tem na nek način že opredeli. Jože Bonča, novinar na Radiu Slovenija, prav tako kot ostali vidi množične medije kot pomembne igralce v procesu oblikovanja sprememb na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov in ne izključuje možnosti zaveznega opredeljevanja novinarjev. Pravi sicer, da se osebno ni postavil ne na stran države ne na stran avtoprevoznikov, saj je vedno poskušal prikazati obe plati zgodbe, a obenem tudi poudarja, da so množični mediji končno odigrali svojo vlogo in tako v veliki meri pripomogli k temu, da se je zadeva začela premikati v pozitivno oziroma pravo smer, t.j. v smer reševanja položaja malih avtoprevoznikov. S tem pravzaprav jasno nakaže svoje mnenje glede opredeljenosti medijev.

Bojan Žlender, predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v prometu RS, pa ugotavlja, da moramo biti pri proučevanju vloge množičnih medijev pozorni na dve ravni analize, in sicer na to, kaj pomeni zakonodaja in kaj pomeni njeno uresničevanje v praksi. Če neko določilo zakona oziroma celoten zakon nima splošne podpore, se v javnosti zelo težko uresničuje. Žlender tako zagovarja stališče, da dokler bodo avtoprevozniki dokazovali, da jih zakon neupravičeno omejuje v izvajanju njihove dejavnosti, bodo imeli podporo medijev kot tudi javnosti, saj javnost vedno podpira žrtev oziroma tistega, za katerega ocenjuje, da je v podrejenem položaju.

Na podlagi člankov, ki so nam bili na voljo v času poročanja o problematiki t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov, smo s pomočjo izdelanega kodirnega lista²⁵ poskušali opraviti čimbolj zanesljivo in relevantno analizo (kodirni list je priložen kot priloga D)²⁶. Pri tem smo se osredotočili predvsem na vsebinsko veljavnost besedil.²⁷ V

²⁵ S pomočjo kodirnega lista se v analizi besedil beležijo ugotovljene značilnosti (vrednosti spremenljivk) enot analize (Splichal, 1990: 92). Čeprav je kodirni list poenostavljen, smo mnenja, da je kljub temu dovolj smiselno izdelan, da lahko na podlagi analize le-tega pridemo do določenih ugotovitev oziroma zaključkov naše raziskave.

²⁶ Kodirni postopek je potekal po sledečem zaporedju. Prvi korak je bilo naše osebno določanje števila člankov glede na vnaprej določeni odvisni spremenljivki, in sicer v prvem primeru merjenje prevladujoče tematike ter v drugem merjenje opredeljenosti avtorjev. Število merjenih enot v tem primeru je bilo šestintrideset. Da bi preverili veljavnost oziroma zanesljivost naših rezultatov, smo v naslednjem koraku vključili v postopek neodvisnega koderja, ki predhodno ni bil podrobno seznanjen z osnovnimi

našo analizo smo vključili članke množičnih medijev, ki so o tematiki dejansko pisali. Pri tem želimo opozoriti na to, da je bil na temo oblikovanja Zakona o varnosti cestnega prometa objavljen le en televizijski prispevek RTV Slovenije, ki je precej neopredeljeno obravnaval predvsem položaj avtoprevoznikov v Sloveniji, brez posebnega poudarka na delovanju vlade. V našo analizo, ki je razvidna tudi v spodnjih tabelah, pa smo vključili le članke, ki so obravnavali oblikovanje Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa. Tako smo analizirali besedila, ki so bila objavljena v obdobju od 8. aprila do 7. decembra 2005, in sicer štirinajst člankov Dela, dva članka Nedela, petnajst člankov Dnevnika, en članek Nedeljskega dnevnika, dva članka Mladine in dva članka Slovenskih novic. Skupno število analiziranih člankov je bilo šestintrideset.²⁸

Na začetku kodirnega postopka smo najprej merili soglasnost kodiranja (*intercoder reliability*), tj. stopnjo ujemanja pri kodiranju med dvema ali več koderji. Glede na vrsto podatkov oziroma želeno stopnjo soglasnosti poznamo sicer več vrst koeficientov soglasnosti (Splichal, 1990). V našem primeru bomo uporabili Scottov indeks interpersonalne soglasnosti za spremenljivke, merjene z nominalnimi lestvicami. »Scottov indeks interpersonalne soglasnosti je definiran kot razmerje razlike med ugotovljeno (empirično) soglasnostjo do največje možne razlike med dejansko doseženo in naključno soglasnostjo« (Splichal, 1990: 159)²⁹.

Scottov Π nam je pokazal, da je soglasnost med koderjema pri preverjanju spremenljivke »prevladujoča tematika« znašala 1,00. Ker je bil Scottov indeks interpersonalne soglasnosti večji kot 0,80, lahko ugotovimo, da je bila soglasnost v tem

hipotezami. Na podlagi podanih navodil označevanja kodiranja je koder ocenil 10 člankov, kar predstavlja skoraj 30 odstotkov vseh analiziranih člankov (bolj natančno določeno gre za 27,78 odstotkov vseh člankov v analizi). Temu je sledil izračun Scottovega indeksa interpersonalne soglasnosti, ki je natančneje opisan v nadaljevanju. Ker je določena stopnja ujemanja pogoj za veljavnost raziskave in njenih ugotovitev, soglasnost kodiranja vedno preverimo v pripravljalni fazi (Splichal, 1990). V zadnji fazi kodirnega postopka smo podali naše ugotovitve, ki smo jim na podlagi izračunanega indeksa določili stopnjo veljavnosti, iz česar sledi, da so bile naše ugotovitve zanesljive oziroma ne preveč zanesljive.

²⁷ Na tej točki želimo izpostaviti dejstvo, da gre za poenostavljeno analizo besedil, v kateri je moč zaslediti nekaj pomanjkljivosti, ki so posledica specifičnih potreb naše raziskave in osnovnega poznavanja raziskovalnih metod in postopkov analize besedil v družboslovnem raziskovanju. Prav tako pa se določene pomanjkljivosti analize člankov pojavijo zato, ker je v analizi besedil analitik izpostavljen besedilu in nanj reagira z interpretacijo, ko sklepa o lastnostih zunajjezikovnih pojavov, s čimer se povečuje možnost pristranske interpretacije (Splichal, 1990).

²⁸ V analizo besedil smo vključili članke omenjenih časopisov, ki so bili objavljeni v tiskani oziroma elektronski obliki. Pri izbiri člankov smo se omejili na pomebnejše časopise oziroma tiste, ki so se tematike avtoprevoznikov dotaknili bolj temeljito.

²⁹ Potek izračuna Scottovega indeksa interpersonalne soglasnosti je razviden v prilogi C.

primeru »zelo dobra«. Na podlagi izračuna lahko ugotovimo, da so naši rezultati in ugotovitve, pridobljene z metodo analize besedil, veljavni.

Pri preverjanju rezultatov glede spremenljivke »orientiranost avtorja« pa je Scottov Π znašal 0,73. Glede na pridobljeni rezultat sicer ugotovimo, da v tem primeru ne moremo govoriti o »zelo dobri« soglasnosti, saj je Scottov indeks interpersonalne soglasnosti pod določeno mero 0,80. Kljub temu pa smo mnenja, da ne moremo govoriti o popolni neveljavnosti pridobljenih rezultatov in ugotovitev naše analize besedil, saj sta se koderja ujemala v 80 odstotkih naključno izbranih besedil, kar se nam zdi pri velikem številu možnosti opredelitev spremenljivke, visok odstotek³⁰.

Da bi čimbolj zmanjšali možnost subjektivnosti pri analizi podatkov, smo si pri preverjanju hipoteze, ki se nanaša na vlogo množičnih medijev v procesu oblikovanja sprememb izida prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov, pomagali tako, da smo določili dve dodatni oziroma pomožni podhipotezi, ki sta bili merljivi na podlagi podatkov, določenih v kodirnem listu. Omenjeni podhipotezi smo označili kot hipoteza A in hipoteza B, pri čemer se je hipoteza A glasila:

Množični mediji so v večji meri poročali o avtoprevoznikih.

Hipoteza B pa je bila sledeča:

Množični mediji so bolj pozitivno poročali o avtoprevoznikih.

Na podlagi izbranih pomožnih podhipotez smo sklepali, da so množični mediji zaradi bolj pozitivnega in obsežnejšega poročanja o avtoprevoznikih vplivali na spremembe izida prometne politike na omenjenem področju t.i. papirnatih prekrškov.

Spremenljivke v kodirnem listu smo določili na podlagi potreb naše raziskave, kjer nas je predvsem zanimalo, ali so se novinarji s svojim pisanjem oziroma poročanjem opredeljevali na stran vladnih igralcev ali na stran avtoprevoznikov, ali so ostali bolj ali manj neopredeljeni. To spremenljivko smo merili na podlagi količine besedila³¹, ki je

³⁰ Na tej točki želimo poudariti dejstvo, da gre za zelo podobne možnosti opredelitve besedil, ki so razvidne v prilogah C in D kot tudi v nadaljevanju naše analize primera.

³¹ Količino besedila smo določili z enotno mero, ki je vsebovala število vrstic, v katerih je bilo opisano delovanje oziroma pozicija vladnih ali civilno-družbenih igralcev. Ker so članki v tiskani izdaji formirani v obliki stolpcev z enotno določeno mero in članki, dosegljivi preko spletnih strani, spisani v A4 formatu,

obravnaval določene igralce, se pravi, vlado oziroma avtoprevoznike. Pri tem smo besedila količinsko razvrstili v tri sklope³². Prvi sklop je zajemal besedila, ki so se osredotočila pretežno na vladno tematiko, drugi sklop besedil so formirala besedila, katerih glavna tema je bila problematika avtoprevoznikov in tretji sklop so sestavljala besedila brez prevladujoče tematike. Deset besedil se je osredotočalo na obravnavo delovanja vlade, kar predstavlja 27,8 odstotkov vseh analiziranih besedil. Prevladujoča tematika dvajsetih besedil ali 55,5 odstotkov vseh besedil naše analize so bili avtoprevozniki, medtem ko v šestih besedilih oziroma 16,7 odstotkih vseh besedil prevladujoče teme ni bilo zaznati (glej tabelo 7.3.2.15.).

Tabela 7.3.2.15: Analiza besedil glede na spremenljivko »prevladujoča tematika«

PREVLADUJOČA TEMATIKA	ŠTEVILO BESEDIL	DELEŽ BESEDIL (izražen v %)
Pretežno vladna tematika	10	27,8
Pretežno tematika o avtoprevoznikih	20	55,5
Ni prevladujoče tematike	6	16,7
Skupno število besedil	36	100

Vir: Članki Dela, Nedela, Dnevnika, Nedeljskega dnevnika, Mladine in Slovenskih novic

Rezultati analize besedil glede na prevladujočo tematiko članka kažejo na to, da je večina novinarjev obravnavala predvsem položaj in delovanje predstavnikov civilne družbe, iz česar sledi, da so bili avtoprevozniki glavni predmet poročanja množičnih medijev.

Glede na rezultate, prikazane v zgornji tabeli, lahko potrdimo pomožno podhipotezo, da so množični mediji v večji meri poročali o avtoprevoznikih.

Besedila pa smo merili tudi na podlagi spremenljivke, ki se je nanašala na opredeljenost avtorja. Glede na to spremenljivko smo besedila razvrstili na tista, ki odražajo novinarjevo pozitivno stališče do vlade ali do avtoprevoznikov, njegovo negativno stališče do vlade ali do avtoprevoznikov, pozitivno mnenje tako o vladi kot tudi o

smo določili skupno mero za vse članke, vključene v analizo. Tako smo prešteli besede v petih stolpcih tiskane izdaje in ugotovili, da je število teh besed po količini besedila, ki ga zajemajo približno enakovredno dvema vrsticama v članku, objavljenem na spletni strani.

³² Besedila smo razdelili v tri sklope na podlagi rezultata, ki smo ga dobili tako, da smo vsoto vseh vrstic v članku razpolovili in dobljeno število primerjali z vsoto vrstic, v katerih je bila opisana določena skupina igralcev. Na ta način smo določili prvi sklop besedil, v katerih je bila več kot polovica članka namenjenega vladi oziroma je avtor pretežno obravnaval vladno tematiko. V drugem sklopu so bila besedila z več kot polovico teksta namenjenega avtoprevoznikom. V tretji sklop pa smo vključili vsa tista besedila, ki niso imela prevladujoče tematike.

avtoprevoznikih, negativno mnenje novinarja glede vlade in glede avtoprevoznikov, hkratio pozitivno mnenje o vladi in negativno o avtoprevoznikih ali obratno, ter besedila, ki kažejo na novinarjevo neopredeljenost. Na podlagi rezultatov, ki so razvidni v tabeli 7.3.2.14., lahko razberemo, da je večina novinarjev v svojih besedilih izražala predvsem pozitivno stališče do avtoprevoznikov. Avtorji dvanajstih besedil oziroma 33,3 odstotkov vseh analiziranih besedil je izražalo pozitivno stališče do avtoprevoznikov. Poleg tega je bilo v enem članku, ki predstavlja 2,8 odstotkov vseh besedil, sočasno zaznati avtorjevo pozitivno mnenje o avtoprevoznikih in negativno stališče do vlade. Relativno veliko, in sicer deset oziroma 27,8 odstotkov, je bilo člankov, ki so izražala novinarjevo neopredeljenost. Eno besedilo oziroma 2,8 odstotkov vseh besedil je bilo pozitivno do delovanja vlade, medtem ko sta bili dve besedili oziroma 5,5 odstotkov vseh besedil, ki so bila vključena v našo analizo, vladi nenaklonjeni. Poleg tega je bilo v petih besedilih, kar predstavlja 13,9 odstotkov analiziranih besedil, prikazan negativni odnos do delovanja avtoprevoznikov, kot tudi pet besedil, ki so izražala negativno stališče tako do avtoprevoznikov kot tudi do vlade. V naši raziskavi pa ni besedila, ki bi opredeljevalo avtorjevo pozitivnost do vlade in do avtoprevoznikov kot tudi ni besedila, v katerem bi bilo zaznati, da bi avtor istočasno izražal pozitivni odnos do vlade in negativni do avtoprevoznikov.

Tabela 7.3.2.14: Analiza besedil glede na spremenljivko »opredeljenost avtorja«

OPREDELJENOST AVTORJA	ŠTEVILO BESEDIL	DELEŽ BESEDIL (izražen v %)
Pozitiven do vlade	1	2,8
Pozitiven do avtoprevoznikov	12	33,3
Pozitiven do vlade in do avtoprevoznikov	/	/
Pozitiven do vlade in negativen do avtoprevoznikov	/	/
Pozitiven do avtoprevoznikov in negativen do vlade	1	2,8
Negativen do vlade	2	5,5
Negativen do avtoprevoznikov	5	13,9
Negativen do vlade in do avtoprevoznikov	5	13,9
Neopredeljen	10	27,8
Skupno število besedil	36	100

Vir: Članki Dela, Nedela, Dnevnika, Nedeljskega dnevnika, Mladine in Slovenskih novic

Glede na določeno spremenljivko analize besedil lahko potrdimo drugo pomožno podhipotezo, da so množični mediji bolj pozitivno poročali o avtoprevoznikih kot o vladi. Kljub temu, da je bil relativno visok odstotek tudi tistih, ki so v svojem delovanju ostali neopredeljeni, pa s precejšnjo gotovostjo zaključujemo, da se je večina novinarjev

v svojem delovanju opredelila predvsem na stran civilno-družbenih igralcev ter s tem pripomogla k spremembam, ki so jih le-ti uspeli doseči na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov. Našo ugotovitev lahko pokrepimo tudi z ugotovitvijo, da je bilo triintrideset od skupno šestintridesetih člankov, kar predstavlja kar 90,8 odstotkov vseh člankov, vključenih v našo analizo, objavljenih pred 12. julijem, tj. dnevom, ko je državni zbor sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa. Izhajajoč iz ugotovitev, ki so jih podali Protess, Lomax Cook, Curtin, Gordon, Leff, McCombs in Miller (2001: 16), »imajo vsebine (*issues*), ki postanejo aktualne novice, boljše možnosti za proizvodnjo vplivov«. Rezultat teh vplivov pa je oblikovanje in sprejetje Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa po skrajšanem postopku.

Glede na proučevano situacijo in ugotovitve, ki so prikazane v tabelah 7.3.2.14. in 7.3.2.15., lahko povzamemo, da je zastavljeni model vloge in vpliva medijev na oblikovanje ZVCP-1B, ki je prikazan v sliki 5.4., smiselno glede opredelitve povečanega vpliva, ki so ga s podporo množičnih medijev na delovanje države izvajali avtoprevozniki, kot tudi mnenja, ki ga je podal Thomas R. Dye (2002), »da mediji z načinom poročanja znatno vplivajo na javno mnenje ter delno tudi na delovanje državnikov«. Model pa ne drži povsem v primeru pomembnosti vplivanja medijev na delovanje avtoprevoznikov, ker so le-ti že sami po sebi vplivni in močni igralci, ki bi po vsej verjetnosti dosegli spremembe tudi brez pomoči množičnih medijev, le da bi bil ta postopek po naših predvidevanjih dolgotrajnejši.

Na podlagi podanih ocen sogovornikov povratnih informacij in analize besedil smo povzeli rezultate v spodnji tabeli. Pri sintezi podatkov so nas zanimala mnenja intervjuvancev glede vloge, opredeljenosti in zavestnega delovanja množičnih medijev in njihovega vpliva na spremembe v izidu prometne politike (glej tabelo 7.3.2.16.).

Tabela 7.3.2.16: Vloga in vpliv množičnih medijev v procesu oblikovanja sprememb v izidu prometne politike

TIP IGRALCEV	VLOGA MM	OPREDELJENOST MM	ZAVESTNO DELOVANJE MM
Državni igralci	Zelo pomembna, saj je javno mnenje tisto, ki pogosto daje spodbude ali ustavi določene procese. MM so vplivali na spremembe, ker so podpirali CD.	Če se opredelijo, so na strani CD, saj MM vedno težijo k temu, da podpirajo »žrtve« sistema.	DA
Civilno-družbeni igralci	Pozitivna vloga MM, saj so pripomogli k spremembam v izidu prometne politike.	So opredeljeni. Včasih naj bi bili avtoprevoznikom nenaklonjeni, a se je njihov odnos spremenil v prid le-tem.	DA
Množični mediji	Zelo pomembna. Splošno mnenje je, da mediji niso direktno vplivali na spremembe zakona, a si v tem niso vsi enotni.	V osnovi stremenje k neopredeljenosti, kar se v praksi izkaže za težko izvedljivo. Večinsko mnenje je, da so bili na strani CD, v nobenem primeru pa niso zagovarjali države.	DA (izrečeno z zadržanostjo s strani vseh novinarjev)

Vir: Intervjuji, povratna informacija³³ in analiza člankov

Opomba: V zgornji tabeli smo zaradi večje preglednosti uporabili kratico MM namesto množičnih medijev ter kratico CD, ki pomeni civilna družba.

Ne glede na to, da smo se pri analizi odgovorov glede vloge in vpliva množičnih medijev pri oblikovanju sprememb v izidu prometne politike na trenutke soočili z nekoliko izključujočimi izjavami, menimo, da lahko na podlagi proučevane literature, analize člankov, izdelanega modela vloge in vpliva množičnih medijev v procesih oblikovanja javne politike ter smiselne interpretacije odgovorov, našo podhipotezo s precejšnjo gotovostjo potrdimo. Ugotovili smo namreč, da so množični mediji v procesu oblikovanja sprememb na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov zavestno delovali kot eden od javnopolitičnih igralcev in pri tem, kot menita tudi Dearing in Rogers (v Walgrave in Van Aelst, 2004: 5), »neposredno vplivali na sam proces oblikovanja dnevnega reda« oziroma na spremenjeni izid prometne politike.

Obenem želimo na tem mestu izpostaviti tudi ugotovitev, da v naši raziskavi ne moremo govoriti le o oblikovanju dnevnega reda oziroma prednostnem tematiziranju (*agenda-*

³³ Povratna informacija se nanaša na odgovore Štefana Kocjančiča, predsednika Sindikata avtoprevoznikov Slovenije, ki je zaradi v uvodu omenjenih razlogov na naš vprašalnik odgovoril preko elektronske pošte.

setting), ampak lahko govorimo tudi o postopku okvirjanja (*framing*). To pomeni, da smo mnenja, da »so množični mediji na podlagi selekcije in izpostavljanja določenih lastnosti ter zanemarjanja drugih« (Entman, 1991: 7) »naredili določeno informacijo bolj opazno, pomembnejšo oziroma javnosti lažje zapomljivo« (Entman, 1993: 53). Zavedamo se, da bi bila na tem mestu potrebna dodatna analiza, ki bi se osredotočila na podano ugotovitev, ki pa je ne bomo opravili, saj gre za celovito raziskavo z novimi razsežnostmi.

Ker se zavedamo, da gre pri naši raziskavi za zelo kompleksen proces analize odnosov in razmerij moči med javnopolitičnimi igralci ter opredeljevanja vloge množičnih medijev pri oblikovanju izidov prometne politike, smo za boljšo ponazoritev celotno situacijo oblikovali tudi slikovno (glej slike 8.2.5. in 8.2.6.).

Če primerjamo javnopolitični omrežji v procesu oblikovanja ZVCP-1 in v procesu oblikovanja ZVCP-1B, lahko opazimo nekaj zelo očitnih razlik, ki so posledica sprememb, do katerih je prišlo na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov. V prvem omrežju je bil osrednji javnopolitični igralec ministrstvo za notranje zadeve, ki je bilo pristojno za oblikovanje ZVCP-1. MNZ je vršilo močan vpliv na ostale javnopolitične igralce, ki so bili vključeni v omrežje. Z vključitvijo novih javnopolitičnih igralcev pa je prišlo do bistvenih sprememb v razmerju moči med vpletenimi igralci kot tudi v izidu prometne politike. Tako je vlogo osrednjega igralca v procesu oblikovanja ZVCP-1B prevzelo civilno-družbeno združenje GIZ Transport, ki je igralo pomembno vlogo tudi pri formiranju Koordinacije združenih avtoprevoznikov Slovenije. Civilno-družbeni igralci so z vključitvijo in delovanjem množičnih medijev še dodatno pridobili na moči in vplivali na spremembe v izidu prometne politike.

Seznam kratic, uporabljenih v slikah 8.2.5 in 8.2.6:

GIZ – Gospodarsko interesno združenje

KZAS – Koordinacija združenih avtoprevoznikov Slovenije

MM – Množični mediji

MNZ – Ministrstvo za notranje zadeve

MP – Ministrstvo za pravosodje

MzP – Ministrstvo za promet

SAS – Sindikat avtoprevoznikov Slovenije

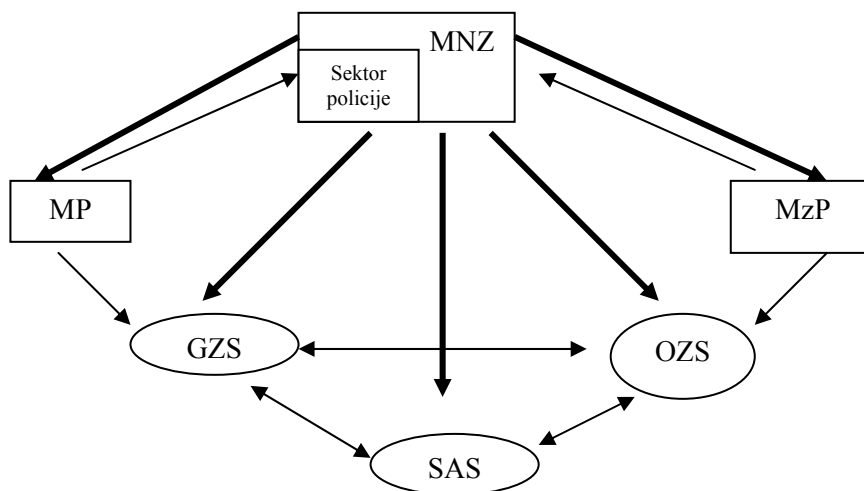
OZS – Obrtna zbornica Slovenije

GZS – Gospodarska zbornica Slovenije

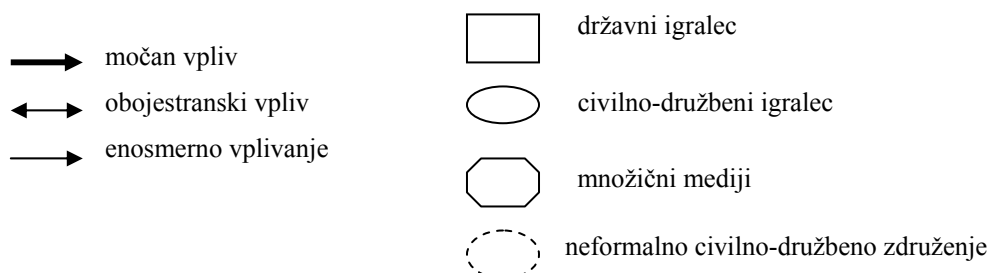
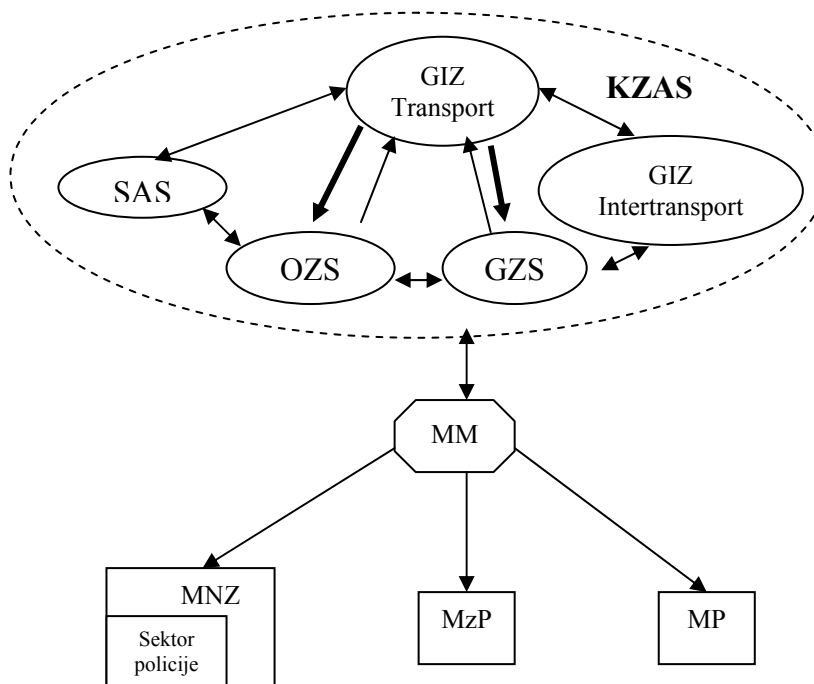
ZVCP-1 – Zakon o varnosti cestnega prometa

ZVCP-1B – Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa

Slika 8.2.5: Javnapolitično omrežje v procesu oblikovanja ZVCP-1



Slika 8.2.6: Javnapolitično omrežje v procesu oblikovanja ZVCP-1B



OPOMBA:

DZ ni vključen v javnapolitično omrežje, ker se je v analizi rezultatov izkazalo, da ni imel bistvenega vpliva na spremembe izida prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov.

8. SKLEP

Kot smo poudarili že na samem začetku diplomskega dela je bistveno vprašanje vsake sodobne družbe kako zagotoviti varen prevoz ljudi in blaga po cestah. Mnenja glede načina doseganja tega cilja pa so si različna, zato je zaznati precejšnja razhajanja med državnimi in civilno-družbeni igralci, ki se v veliki meri odražajo tudi v procesih oblikovanja prometne politike. Med slednjimi igralci so bili oziroma so tudi slovenski avtoprevozniki, ki menijo, da je področje prometne politike zelo površno in nesmiselno urejeno, zato želijo da se Zakon o varnosti cestnega prometa spiše ponovno oziroma se sprejme določene spremembe, ki jim bodo omogočale nemoteno opravljanje njihove dejavnosti in jih postavile v bolj konkurenčni položaj v primerjavi z ostalimi evropskimi avtoprevozniki.

V diplomskem delu smo na podlagi potrjenih obeh podhipotez, ki sta se nanašali na raziskovanje sprememb v razmerju moči med javnopolitičnimi igralci in vključitvijo množičnih medijev v javnopolitično omrežje kot vzroka za oblikovanje sprememb v izidu prometne politike, potrdili našo osnovno hipotezo, s čimer smo ugotovili, da so spremembe izida prometne politike na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov posledice sprememb v javnopolitičnem omrežju. Oblikovanje in sprejetje Zakona o dopolnitvah in spremembah zakona o varnosti cestnega prometa je dejansko rezultat pobude oziroma zahtev predstavnikov avtoprevoznikov, ki so združeni v različna interesna združenja predlagali znižanje visokih kazni za t.i. papirnat prekrške. Državni igralci so izgubili nadrejeni položaj, ker so se v omrežju pojavili novi igralci, ki so začeli organizirano delovati in uporabljati mehanizme javnega pritiska. Vzroke za spremembe v razmerju moči v javnopolitičnem omrežju je moč najti tudi v spremenjeni garnituri oblasti, v približevanju državnih interesov interesom civilne družbe ter v pomembni vlogi, ki so jo v omrežju odigrali množični mediji. Le-ti so se v procesu oblikovanja ZVCP-1B pojavili kot ključni javnopolitični igralec. O dejanski vpletenosti medijev v omrežje in proces oblikovanja prometne politike lahko govorimo šele po izvedbi protestnega mimovoza, s čimer jih lahko opredelimo kot nove igralce v omrežju. Na podlagi ugotovitev Smitha (1993) kot tudi Andersena in Eliassena (v Fink-Hafner, 1998a) je pojav novih igralcev v javnopolitičnem omrežju eden od ključnih dejavnikov spreminjanja le-teh.

Bistvena pridobitev našega diplomskega dela je tudi potrditev praktične uporabnosti koncepta javnopolitičnih omrežij za raziskovanje povezav v odnosu in razmerju moči med igralci v javnopolitičnem omrežjem ter izidom prometne politike, saj kot pravi Fink-Hafnerjeva (1998b), nam koncept pomaga pojasniti obnašanja v določenih sektorjih države oziroma področjih raznih politik. Čeprav se izvirno gledano, koncept policy omrežij ni razvil kot orodje za razlago sprememb, pa ima kljub temu ta potencial (Daugbjerg, 1998: 39), kar je obenem tudi ena od zelo koristnih ugotovitev naše raziskave.

Poleg tega želimo izpostaviti tudi vlogo množičnih medijev, ki jo le-ti lahko igrajo v procesu oblikovanja javnih politik. Kot meni Dye (2002: 38), so »mediji igralci in sodniki v igri politike, saj izbirajo tematike ter vsebino javnega interesa«. So namreč tisti, ki se odločijo, kateri javnopolitični problem bodo izpostavili in na kakšen način, pri tem pa »izbirajo tematike s pomočjo določenih filtrov, ki označujejo novico kot vredno poročanja (*newsworthy*)« (Herman in Chomsky v Fishman in Marvin, 2003: 41). Čeprav so »pojasnila vpliva množičnih medijev na delovanje javnopolitičnih elit in javne politike na splošno zelo kompleksna in težje razumljiva« (Protest, Lomax Cook, Curtin, Gordon, Leff, McCombs in Miller, 2001: 17) pa je nekaj dejstev jasnih, in sicer, da »je pglavitna vloga množičnih medijev, da nadzorujejo delovanje oblasti« (Bašić Hrvatin in Milosavljević, 2001: 12) in kot ugotovljajo Baumgartner in sodelavci (v Walgrave in Van Aelst, 2004: 5), »da množični mediji pomagajo ustvarjati situacije, v katerih je povečanje vladne pozornosti skoraj neizogibno«.

Glede na ugotovitve našega diplomskega dela lahko zaključimo, da so slovenski avtoprevozniki pridobili na moči in s podporo množičnih medijev dosegli korenite spremembe na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov, s čimer pa zgodba po njihovem mnenju še zdaleč ni končana. Kljub dejstvu, da je v Sloveniji na posameznih področjih še vedno prisotna izključenost določenih civilno-družbenih skupin iz širših procesov odločanja, pa se nam ob tem poraja vprašanje o premoči oziroma prednostnem položaju določenih interesnih skupin napram ostalim civilno-družbenim združenjem. Morda pa odgovore na to vprašanje ni potrebno iskati le v sami civilni družbi ampak tudi v delovanju države. Če bi imela država jasno zastavljene cilje in predstavo o tem, kakšne javne politike hoče oblikovati, morda konstantno spreminjanje le-teh le ne bi bilo tako družbeno sprejemljivo dejanje.

9. LITERATURA IN VIRI

9.1 Znanstvene publikacije

Bašić Hrvatin, Sandra in Milosavljević, Marko (2001): *Medijska politika v Sloveniji v devetdesetih: Regulacija, privatizacija, koncentracija in komercializacija medijev*, Mirovni inštitut, Ljubljana.

Börzel, Tanja A. (1997): What's So Special About Policy Networks? – An Exploration of the Concept and Its Usefulness in Studying European Governance. V: *European Integration online Papers (EIoP)*, let. 1, št. 16, 1-28b. Dostopno na: <http://eiop.or.at/eiop/texte/1997-016a.htm> (9. junij 2005).

Cobb, Roger W. in Elder, Charles D. (1971): The Politics of Agenda Building: An Alternative Perspective for Modern Democratic Theory. V: *Journal of Politics*, št. 33, 892-915.

Daugbjerg, Carsten (1998): *Policy Networks under Pressure*. Ashgate, Aldershot, Brookfield USA, Singapore, Sydney, 18-53 in 68-81.

Dowding, Keith (1995): Model or Metaphor? A Critical Review of the Policy Network Approach. V: *Political Studies*, let. XLIII, 136-158.

Dye, Thomas R. (2002): *Understanding Public Policy*. Pearson Education, Inc., Upper Saddle River, New Jersey.

Entman, Robert, M. (1991): Framing U.S. Coverage of International News: Contrasts in Narratives of the KAL and Iran Air Incidents. V: *Journal of Communication*, let. 41, št. 4, 6-27.

Entman, Robert, M. (1993): Framing: Toward a Clarification of a Fractured Paradigm. V: *Journal of Communication*, let. 43, št. 4, 51-58.

Fink-Hafner, Danica (1998a): (Pre)oblikovanje policy omrežij v kontekstu demokratičnega prehoda – slovenski primer. V: *Teorija in praksa*, let. 35, št. 5, 830-850.

Fink-Hafner, Danica (1998b): Raziskovanje policy omrežij. V: *Teorija in praksa*, let. 35, št. 5, 816-829.

Fink-Hafner, Danica (2002): Znanost »o« javnih politikah in »za« javne politike. V: Fink-Hafner, Danica in Lajh, Damjan (ur.): *Analiza politik*. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 7-28.

Fishman, Jessica M. In Marvin, Carolyn (2003): Portrays of Violence and Group Difference in Newspaper Photographs: Nationalism and Media«. V: *Journal of Communication*, let. 53, št. 1, 32-44.

Grdešić, Ivan (1995): *Političko odlučivanje*. Alinea, Zagreb.

Greenwood, Justin (2003): *Interest Representation in the European Union*. Palgrave MacMillan, Hampshire, str. 1-73.

Iyengar, Shanto in Reeves, Richard (1997): *Do the Media Govern? Politicians, Voters and Reporters in America*. Sage Publication, Inc., Thousand Oaks.

John, Peter (1999): *Policy networks*.

Dostopno na <http://website.lineone.net/~peter.john/polnet2.html> (9. junij 2005).

Jordan, Grant in Schubert, Klaus (1992): A Preliminary Ordering of Policy Network Labels. V: *European Journal of Political Research*, let. 21, št. 1-2, 7-28.

Kleinnijenhuis, Jan in Rietberg, Ewald M. (1995): Parties, Media, the Public and the Economy: Patterns of Societal Agenda-setting. V: *European Journal of Political Research*, let. 28, št. 1, 95-118.

Kustec Lipicer, Simona (2002a): Javnopolitična omrežja. V: Fink-Hafner, Danica; Lajh, Damjan (ur.): *Analiza politik*. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 67-81.

Kustec Lipicer, Simona (2002b): Organizacije za analizo javnih politik ali Think-Tanks. V: Fink-Hafner, Danica; Lajh, Damjan (ur.): *Analiza politik*. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 83-102.

Lajh, Damjan in Kustec Lipicer, Simona (2002): Proces oblikovanja dnevnega reda. V: Fink-Hafner, Danica; Lajh, Damjan (ur.): *Analiza politik*. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 29-45.

Linsky, Martin (1991): *How the Press Affects Federeal Policymaking*. W. W. Norton & Company, Inc., New York.

Mandič, Srna (1998): Stanovanjska politika in policy omrežje. V: *Teorija in praksa*, let. 35, št. 5, 895-917.

Marsh, David in Rhodes, R.A.W. (ur.) (1992): *Policy Networks in British Government*. Clarendon Press, Oxford.

Marsh, David in Smith, Martin J. (2001): There is More than One Way to Do Political Science: on Different Ways to Study Policy networks. V: *Political studies*, let. 49 (vol.), št. 3, 528-541. Dostopno na: <http://firstsearch.oclc.org/dbname=ECO;journal=0304-4130;screen=info;done=referer;FSIP> (9. junij 2005).

McCombs, Maxwell (2002): *The Agenda-Setting Role of the Mass Media in the Shaping of Public Opinion*. University of Texas at Austin. Dostopno na: <http://sticerd.lse.ac.uk/dps/extra/McCombs.pdf> (15. februar 2006).

Parsons, Wayne (1995): *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*. Edward Elgar, Cheltenham (UK).

Peterson, John (2003): *Policy Networks*. Institute for Advanced Studies, Vienna. Dostopno na: http://www.ihs.ac.at/publications/pol/pw_90.pdf (17. julij 2005).

Protest, David L., Lomax Cook, Fay, Curtin, Gordon, Margaret T., Leff, Donna R., McCombs, Maxwell E. in Miller, Peter (2001): *The Impact of Investigative Reporting on Public Opinion and Policymaking: Targeting Toxic Waste*, University of Chicago Press, Chicago.

Richardson, Jeremy (2000): Government, Interest Group and Policy Change. V: *Political studies*, vol. 48, 1006-1025.

Dostopno na: <http://www.politicalstudies.org/pdf/richardson.pdf> (19. oktober 2005).

Smith, Martin J. (1993): *Pressure, Power and Policy: State Autonomy and Policy Networks in Britain and the United States*. Harvester Wheatsheaf, New York (etc.).

Splichal, Slavko (1990): *Analiza besedil: Statistična obravnava jezikovnih podatkov v družboslovnih raziskavah*. Raziskovalni inštitut, Fakulteta za sociologijo, politične vede in novinarstvo, Ljubljana.

Toš, Niko; Hafner-Fink, Mitja (1998): *Metode družboslovnega raziskovanja*. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana.

Van Waarden, Frans (1992): Dimensions and Types of Policy Networks. V: *European Journal of Political Research*, let. 21, št. 1-2, 29-52.

Vreg, France (2000): *Politično komuniciranje in prepričevanje*. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana.

Walgrave, Stefaan in Van Aelst, Peter (2004): *The Mass Media's Political Agenda-setting Power: Towards an Integration of the Available Evidence*. University of Antwerp, Belgium.

9.2 Drugi viri

GIZ Transport (2005a): *Obvestilo št.: 15/2005*. Dostopno na: <http://www.giztransport.com/obvestila/index.php?action=show&type=news&id=29> (12. april 2005).

GIZ Transport (2005b): *Glavna vprašanja, ki jih želimo avtoprevozniki zastaviti g. ministru mag. Janezu Božiču*, tajnica Emila Milana Pintarja, posredovano preko elektronske pošte, giz.transport@volja.net (12. januar 2006).

Krašovec, Alenka (2002): *Delovna telesa Državnega zbora kot osrednje mesto sodelovanja med zakonodajno vejo oblasti in civilno družbo v procesih oblikovanja javnih politik, 1. del*.

Dostopno na: <http://www.dz-rs.si/index.php?id=103> (9. junij 2005).

Pintar, Emil Milan (2005): Predlog za ustanovitev koordinacije predstavnikov cestnih blagovnih prevoznikov. V: Svetek, Milan (ur.): *Obvestilo št. 516*, Ljubljana. Dostopno na: http://www.intertransport.si/RSS/OBVESTILA/predlog_za_ustanovitev_koordinacije.htm (21. november 2005).

Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa, tajnica Emila Milana Pintarja, posredovano preko elektronske pošte, giz.transport@volja.net (12. januar 2006).

STA, T.V. (2005): *Avtoprevozniki z državo dosegli dogovor*.

Dostopno na: http://24ur.com/bin/article.php?article_id=2055025 (15. april 2005).

Vest, Jure (2005): *Kazni za prekrške previsoke?* Dostopno na:

http://www.delo.si/index.php?sv_path=43,50&id=d965572be8d0238bb2d12290e0b631ae04&source=Slovenske+novice (14. oktober 2005).

Vidali, Antonio (2005): *Štrajk, ki se je izplačal*. Dostopno na:

http://www.mladina.si/tednik/200524/clanek/uvo-manipulator--antonio_vidali/index.print.html-l2 (4. februar 2006).

Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-I), Uradni list RS, št. 97/04, str. 10017.

Dostopno na: <http://www.dz->

[rs.si/index.php?id=101&vt=47&sm=c&q=varnost+cestnega+prometa&mandate=-](http://www.dz-rs.si/index.php?id=101&vt=47&sm=c&q=varnost+cestnega+prometa&mandate=-1&o=10&unid=SZ|C12563A400338836C1256EB60051311F&showdoc=1)

[1&o=10&unid=SZ|C12563A400338836C1256EB60051311F&showdoc=1](http://www.dz-rs.si/index.php?id=101&vt=47&sm=c&q=varnost+cestnega+prometa&mandate=-1&o=10&unid=SZ|C12563A400338836C1256EB60051311F&showdoc=1) (5.

december 2005).

Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1B),

Uradni list RS, št. 69/05. Dostopno na: <http://www.dz->

[rs.si/index.php?id=101&vt=47&sm=c&q=varnost+cestnega+prometa&mandate=-](http://www.dz-rs.si/index.php?id=101&vt=47&sm=c&q=varnost+cestnega+prometa&mandate=-1&o=10&unid=SZ|C12563A400338836C125703D002878F7&showdoc=1)

[1&o=10&unid=SZ|C12563A400338836C125703D002878F7&showdoc=1](http://www.dz-rs.si/index.php?id=101&vt=47&sm=c&q=varnost+cestnega+prometa&mandate=-1&o=10&unid=SZ|C12563A400338836C125703D002878F7&showdoc=1) (5.

december 2005).

PRILOGE

Priloga A: Tabele od 7.2.4. do 7.2.9.

Tabela 7.2.4: Prekoračitev dnevnega časa trajanja vožnje

	VOZNIK	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
Nemčija	7.200 SIT za prekoračitve do ene ure in nadalje 7.200 SIT za vsake začete pol ure	14.400 SIT za prekoračitve do ene ure in nadalje 14.400 SIT za vsake začete pol ure	-
Velika Britanija	Do 1.750.000 SIT	Do 1.750.000 SIT	
Francija	Do 6 ur 32.400 SIT in prepoved nadaljnje vožnje. Nad 6 ur 360.000 SIT, prekrškovni organ in prepoved nadaljnje vožnje.	-	-
Avstrija	Od 8.400 do 240.000 SIT	Od 16.800 do 240.000 SIT	
Belgija	Od 14.880 do 360.000 SIT (odvisno od št. prekoračenih ur)	Višino globe izreče sodišče.	-
Slovenija	50.000 SIT	2.000.000 SIT	200.000 SIT

Vir: Predlog ZVCP-1B in ZVCP-1

Tabela 7.2.5: Neupoštevanje določb o tedenskem počitku

	VOZNIK	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
Nemčija	7.200 SIT za vsak začetni dan, ko bi moral imeti voznik tedenski počitek	14.400 SIT za vsak začetni dan, ko bi moral imeti voznik tedenski počitek	-
Velika Britanija	do 1.750.000 SIT	do 1.750.000 SIT	-
Francija	do 20 ur 32.400 SIT (oziroma 180.000 SIT če se globa ne plača v 45 dneh) in prepoved nadaljnje vožnje; nad 20 ur 360.000 SIT prekrškovni organ in prepoved nadaljnje vožnje		
Avstrija	od 8.400 do 240.000 SIT	od 16.800 do 240.000 SIT	
Belgija	14.900 SIT za vsakih 30 minut prekoračitve	višino globe izreče sodišče	-
Slovenija	50.000 SIT	2.000.000 SIT	200.000 SIT

Vir: Predlog ZVCP-1B in ZVCP-1

Tabela 7.2.6: Neupoštevanje določb o odmoru

	VOZNIK	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
Nemčija	7.200 SIT za vsakih začetih 15 min, ko bi moral imeti vozni odmor	14.400 SIT za vsakih začetih 15 min, ko bi moral imeti vozni odmor	-
Velika Britanija	do 1.750.000 SIT	do 1.750.000 SIT	-
Francija	do 20% 32.400 SIT (oziroma 180.000 SIT če se globa ne plača v 45 dneh) in prepoved nadaljnje vožnje		
Avstrija	od 8.400 do 240.000 SIT	od 16.800 do 240.000 SIT	
Belgija	od 14.900 do 360.000 SIT (odvisno od št. prekrščenih ur)	višino globe izreče sodišče	
Slovenija	50.000 SIT	2.000.000 SIT	200.000 SIT

Vir: Predlog ZVCP-1B in ZVCP-1

Tabela 7.2.7: Podjetje ne hrani zapisnih listov

	VOZNIK	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
Nemčija	-	120.000 SIT za delovni dan	-
Velika Britanija	do 1.750.000 SIT	do 1.750.000 SIT	-
Francija	-	32.400 SIT	-
Avstrija	od 8.400 do 240.000 SIT	od 16.800 do 240.000 SIT	
Belgija	-	višino globe izreče sodišče	-
Slovenija	50.000 SIT	2.000.000 SIT	200.000 SIT

Vir: Predlog ZVCP-1B in ZVCP-1

Tabela 7.2.8: Nepravilnosti v zvezi z delovanjem tahografa

	VOZNIK	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
Nemčija	18.000 SIT za delovni dan, ko je ugotovljena napaka	36.000 SIT za delovni dan, ko je ugotovljena napaka	-
Velika Britanija	do 1.750.000 SIT	do 1.750.000 SIT	-
Francija	32.400 SIT (oziroma 180.000 SIT če se globa ne plača v 45 dneh); 360.000 SIT prekrškovni organ in prepoved nadaljnje vožnje)	-	-
Avstrija	od 8.400 do 240.000 SIT	od 16.800 do 240.000 SIT	
Belgija	60.000 SIT za pregled funkcionalnosti 60.000 SIT za popravilo tahografa	60.000 SIT za pregled funkcionalnosti 60.000 SIT za popravilo tahografa	-
Slovenija	50.000 SIT	2.000.000 SIT za nepravilnosti v delovanju tahografa oz. 4.000.000 SIT za nepravilnosti v hrambi tahografa	200.000 SIT za nepravilnosti v delovanju tahografa oz. 400.000 SIT za nepravilnosti v hrambi tahografa

Vir: Predlog ZVCP-1B in ZVCP-1

Tabela 7.2.9: Prekoračitev osnih obremenitev ali skupne mase (tovorna vozila z nad 7,5t skupne dovoljene mase):

	VOZNIK	OSEBA, KI DOPUSTI OZIROMA NAROČI	PRAVNA OSEBA	ODGOVORNA OSEBA
Nemčija	od 2 do 5% 7.200 SIT nad 5 do 10% 12.000 SIT nad 10 do 15% 14.400 SIT nad 15 do 20% 18.000 SIT nad 20 do 25% 24.000 SIT nad 25 do 30% 36.000 SIT nad 30% 48.000 SIT	od 2 do 5% 7.200 SIT nad 5 do 10% 12.000 SIT nad 10 do 15% 14.400 SIT nad 15 do 20% 18.000 SIT nad 20 do 25% 36.000 SIT nad 25 % 48.000 SIT	-	-
Velika Britanija	do 875.000 SIT		do 875.000 SIT	-
Francija	do 20% 32.400 SIT (oziroma 180.000 SIT če se globa ne plača v 45 dneh); nad 20% 360.000 SIT prekrškovni organ in prepoved nadaljnje vožnje	-	-	-
Avstrija	od 8.400 do 240.000 SIT	od 16.800 do 240.000 SIT		
Belgija	120.000 SIT	višino globe izreče sodišče		
Slovenija	50.000 SIT	50.000 SIT	500.000 SIT	od 50.000 SIT dalje

Vir: Predlog ZVCP-1B in ZVCP-1

Priloga B: Vprašalniki, s katerimi smo preverjali v uvodu podani podhipotezi

Vprašanja, ki smo jih zastavili predstavnikom državnih institucij:

1. Kateri akterji so sodelovali pri oblikovanju ukrepov za rešitev probleme t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov? Je prišlo do kakšnih sprememb med vpletenimi igralci od oblikovanja in sprejema ZVCP-1 pa do sprejema ZVCP-1B (npr. se je vključil kakšen nov akter, prevlada kakšnega drugega akterja, odnos, interesi med akterji spremenili,...)?
2. Kako ocenjujete vaš položaj v primerjavi s civilno-družbenimi akterji pri oblikovanju Zakona o varnosti cestnega prometa? In kako pri oblikovanju Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa?
3. Ali po vašem mnenju obstaja prevladujoči predstavnik na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov? Kdo in zakaj je prevladujoč igralec?
4. Kakšna je po vašem mnenju vloga množičnih medijev pri obravnavi oz. poročanju o nastali situaciji (glede papirnatih prekrškov)? Ste mnenja, da množični mediji podpirajo civilno-družbene akterje, so na strani države (ali poročajo nevtrarno)? Ali ste mnenja, da se pri poročanju opredeljujejo zavestno?
5. Ali po vašem mnenju država podpira ali zavira delovanje interesnih skupin?
6. Kako bi ocenili odnos med državnimi in civilno-družbenimi akterji v procesu oblikovanja ZVCP-1 - kot konflikten, kooperativen ali nevtralen? In kako pri ZVCP-1B?
7. Zakaj menite, da je prišlo do sprememb v prometni politiki na področju t.i. papirnatih prekrškov? Morda zaradi tega, ker so se interesi državnih akterjev približali interesom civilno-družbenih akterjev?
8. Kje vidite razloge za sprejetje ZVCP-1B oz. za spremembe v izidu prometne politike?

Vprašanja, ki smo jih zastavili predstavnikom civilno-družbenih skupin:

1. Kateri akterji so sodelovali pri oblikovanju ukrepov za rešitev probleme t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov? Je prišlo do kakšnih sprememb med vpletenimi igralci od oblikovanja in sprejema ZVCP-1 pa do sprejema ZVCP-

- 1B (npr. se je vključil kakšen nov akter, prevlada kakšnega drugega akterja, odnos, interesi med akterji spremenili,...)?
2. Kako ocenjujete vaš položaj v primerjavi z državnimi akterji pri oblikovanju Zakona o varnosti cestnega prometa? In kako pri oblikovanju Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa?
 3. Ali po vašem mnenju obstaja prevladujoči predstavnik na področju urejanja t.i. papirnatih prekrškov? Kdo in zakaj je prevladujoč igralec?
 4. Kakšna je po vašem mnenju vloga množičnih medijev pri obravnavi oz. poročanju o nastali situaciji (glede papirnatih prekrškov)? Ste mnenja, da množični mediji podpirajo civilno-družbene akterje, so na strani države (ali poročajo nevtrarno)? Ali ste mnenja, da se pri poročanju opredeljujejo zavestno?
 5. Ali po vašem mnenju država podpira ali zavira delovanje interesnih skupin?
 6. Kako bi ocenili odnos med državnimi in civilno-družbenimi akterji v procesu oblikovanja ZVCP-1 - kot konflikten, kooperativen ali nevtralen? In kako pri ZVCP-1B?
 7. Zakaj menite, da je prišlo do sprememb v prometni politiki na področju t.i. papirnatih prekrškov? Morda zaradi tega, ker so se interesi državnih akterjev približali interesom civilno-družbenih akterjev?
 8. Kje vidite razloge za sprejetje ZVCP-1B oz. za spremembe v izidu prometne politike?

Vprašanja, ki smo jih zastavili predstavnikom množičnih medijev:

1. Zanima me vaše mnenje o problematiki urejanja t.i. papirnatih prekrškov avtoprevoznikov.
2. Kako ocenjujete vlogo avtoprevoznikov v Sloveniji? In kako v omenjeni situaciji?
3. Kako ocenjujete vlogo državnih akterjev v primerjavi s civilno-družbenimi akterji?
4. Zakaj se vam je zdela problematika zanimiva za poročanje?
5. Zakaj oz. zaradi vpliva katerega akterja je po vašem mnenju prišlo do sprejetja Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o varnosti cestnega prometa?
6. Kako ocenjujete vlogo množičnih medijev pri sprejetju ZVCP-1B? Je poročanje množičnih medijev o problematiki vplivalo k sprejetju tega zakona?

Priloga C: Izračun Scottovega indeksa interpersonalne soglasnosti glede preverjanja spremenljivke »prevladujoča tematika«

$$\Pi = \frac{P_o - P_e}{1 - P_e}$$

P_o je odstotek soglasnosti odločitev dveh analitikov

P_e je pričakovana relativna soglasnost na osnovi ocenjenih vrednosti

Koder A	Prevladujoča tematika
Članek 1	2
Članek 2	3
Članek 3	2
Članek 4	2
Članek 5	1
Članek 6	2
Članek 7	2
Članek 8	2
Članek 9	2
Članek 10	2

Koder B	Prevladujoča tematika
Članek 1	2
Članek 2	3
Članek 3	2
Članek 4	2
Članek 5	1
Članek 6	2
Članek 7	2
Članek 8	2
Članek 9	2
Članek 10	2

1. Ureditev podatkov v kontingenčno tabelo

Koder B/Koder A	Vlada (1)	Avtoprevozniki (2)	Ni prevladujoče tematike (3)	skupno
Vlada (1)	1* / 0,1**	0 / 0,8	0 / 0,1	1
Avtoprevozniki (2)	0 / 0,8	8 / 6,4	0 / 0,1	8
Ni prevladujoče tematike (3)	0 / 0,1	0 / 0,8	1 / 0,1	1
skupno	1	8	1	N = 10

* je dejanska/empirična frekvenca

** je pričakovana/teoretična frekvenca

2. Odstotek soglasnosti dveh koderjev P

$$P_o = \frac{2M}{N_1 + N_2}$$

M soglasnost je število, kolikokrat se koderja strinjata

(v kontingenčni tabeli to predstavljajo številke na diagonali)

N_1 in N_2 je število izvedenih kodiranj

$M = 10$

N_1 in $N_2 = 10$

$$P_o = \frac{2*10}{10+10} = 1,00 = 100 \%$$

3. Izračun pričakovanih frekvenc za vsako celico (rezultati so vneseni v zgornji tabeli pod oznako **)

4. Izračun E, ki je pričakovana frekvenca za celice, ki predstavljajo soglasnost (celice na diagonalni tabele)

$$E = 0,1 + 6,4 + 0,1 = 6,6$$

5. Izračun pričakovane relativne soglasnosti P_e

$$P_e = \frac{2E}{N_1 + N_2} = \frac{2*6,6}{10+10} = 0,66$$

6. Izračun Scottovega Π

$$\Pi = \frac{P_o - P_e}{1 - P_e} = \frac{1,00 - 0,66}{1 - 0,66} = 1,00$$

Izračun Scottovega indeksa interpersonalne soglasnosti glede preverjanja spremenljivke »opredeljenost avtorja«

Izračun le-tega smo opravili po istem postopku kot pri preverjanju spremenljivke »prevladujoča tematika«, zato bomo navedli le končne rezultate.

Koder A	Opredeljenost avtorja
Članek 1	2
Članek 2	2
Članek 3	2
Članek 4	7
Članek 5	9
Članek 6	7
Članek 7	8
Članek 8	2
Članek 9	9
Članek 10	5

Koder B	Opredeljenost avtorja
Članek 1	2
Članek 2	8
Članek 3	2
Članek 4	7
Članek 5	9
Članek 6	7
Članek 7	8
Članek 8	2
Članek 9	9
Članek 10	7

B / A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	skupno
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	3 / 1,2	0	0	0	0	0	0	0	3
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	1 / 0,3	0	2 / 0,6	0	0	3
8	0	1	0	0	0	0	0	1 / 0,2	0	2
9	0	0	0	0	0	0	0	0	2 / 0,6	2
skupno	0	4	0	0	1	0	2	1	2	N=10

Opombe: Zaradi večje preglednosti smo v tabelo vnesli le številčne oznake, zato navajamo tudi legendo oznak. Poleg tega smo zaradi preglednosti vnesli pričakovane vrednosti le za podatke, ki smo jih izmerili.

Legenda oznak orientacije avtorja:

1 = pozitiven do vlade

2 = pozitiven do avtoprevoznikov

3 = pozitiven do vlade in do avtoprevoznikov

4 = pozitiven do vlade in negativen do avtoprevoznikov

5 = pozitiven do avtoprevoznikov in negativen do vlade

6 = negativen do vlade

7 = negativen do avtoprevoznikov

8 = negativen do vlade in do avtoprevoznikov

9 = neopredeljen

A in B pomeni koder A in koder B

$$P_o = \frac{2 \cdot 8}{10 + 10} = 0,80 = 80 \%$$

$$E = 1,2 + 0,6 + 0,2 + 0,6 = 2,6$$

$$P_e = \frac{2 \cdot 2,6}{10 + 10} = 0,26$$

$$\Pi = \frac{P_o - P_e}{1 - P_e} = \frac{0,80 - 0,26}{1 - 0,26} = 0,73$$

Priloga D: Nastavitve kodirnega lista in kodirni list

št. enote	časopis	datum	naslov članka	orientacija avtorja	prevladujoča tematika
	Delo = 1			pozitiven do vlade = 1	več kot polovica besedila o vladi = 1
	Nedelo = 2			pozitiven do avtoprevoznikov = 2	več kot polovica besedila o avtoprevoznikih = 2
	Dnevnik = 3			pozitiven do vlade in do avtoprevoznikov = 3	polovica besedila o obeh tematikah = 3
	Nedeljski dnevnik = 4			pozitiven do vlade in negativen do avtoprevoznikov = 4	
	Mladina = 5			pozitiven do avtoprevoznikov in negativen do vlade = 5	
	Novice = 6			negativen do vlade = 6	
				negativen do avtoprevoznikov = 7	
				negativen do vlade in do avtoprevoznikov = 8	
				neopredeljen = 9	

št. enote	časopis	datum	naslov članka	orientacija avtorja	prevladujoča tematika
1	1	8.4.2005	Okupacija prestolnice	2	2
2	1	11.4.2005	Danes protest s tovornjaki	2	2
3	1	11.4.2005	Prevozniki dostavili protestno noto	9	3
4	1	12.4.2005	Na cesti zaradi previsokih kazni	2	3
5	1	13.4.2005	Avtoprevozniki dosegli dogovor z državo	2	2
6	1	14.4.2005	S prevozniki odslej po evropsko	2	2
7	1	19.4.2005	prvi korak k poenotenju transporta	9	2
8	1	19.5.2005	Nižje kazni za tovornjakarje	1	1
9	1	20.5.2005	Milejši z avtoprevozniki	9	1
10	1	23.5.2005	Zbornici proti tretji	7	2
11	1	24.5.2005	Priporočila z vrha	8	1
12	1	28.5.2005	Prevozniki	7	2
13	1	13.7.2005	Prihodnje leto na volitvah najmanj petina kandidat	9	1
14	1	7.12.2005	Od zgrajenih avtocest k železnicam	9	1
15	2	10.4.2005	Okupacija Ljubljane	7	2
16	2	17.4.2005	Protest brez potrebe	7	3
17	3	7.4.2005	Nezadovoljni avtoprevozniki napovedujejo proteste	2	2
18	3	7.4.2005	GZS podpira predlog o znižanju kazni za avtoprevoznike	8	2
19	3	9.4.2005	Cestni infarkt zaradi kazni	2	2
20	3	10.4.2005	V ponedeljek protestni mimovoz avtoprevoznikov	2	2
21	3	11.4.2005	Avtoprevozniki mirno izpeljali protestni mimovoz	2	2
22	3	11.4.2005	Protest avtoprevoznikov po oceni prometnega ministrstva nepotreben	9	1
23	3	11.4.2005	Protest avtoprevoznikov minil brez večjih težav v prometu	9	3
24	3	12.4.2005	Protest prevoznikov tokrat brez zastojev	2	3
25	3	12.4.2005	Minister Božič: "Obžalujem, da se je zgodila ulica"	2	2
26	3	12.4.2005	Enakost pred - tovornjaki	8	2
27	3	13.4.2005	Avtoprevozniki z državo dosegli dogovor	6	2
28	3	14.4.2005	Vlada je popustila pod težo tovornjakov	2	2
29	3	20.5.2005	Milejše kazni za "papirnate" prekrške na cesti	9	1
30	3	29.6.2005	Odbor DZ za promet potrdil znižanje glob za avtoprevoznike	8	1
31	3	12.7.2005	DZ: Parlamentarna večina naklonjena znižanju kazni avtoprevoznikov	9	1
32	4	24.4.2005	Ni ga junaka, ki ne bi mislil - na tovar	7	2
33	5	11.4.2005	Avtoprevozniki bodo danes s protestno vožnjo opozorili na nerešene težave	9	2
34	5	13.5.2005	Štrajk, ki se je izplačal	8	3
35	6	14.4.2005	Na ministrstvih odklenjene pisarne	6	1
36	6	16.4.2005	Kazni za prekrške res previsoke?	5	2