

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Petra Očkerl

Vpliv prometne ureditve na kakovost življenja v mestu: primer Ljubljane

Diplomsko delo

Ljubljana, 2012

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Petra Očkerl

Mentor: doc. dr. Matjaž Uršič

Vpliv prometne ureditve na kakovost življenja v mestu: primer Ljubljane

Diplomsko delo

Ljubljana, 2012

Hvala
mentorju doc. dr. Matjažu Uršiču za vso podporo pri nastajanju tega dela
in vsem mojim bližnjim, ki mi širjenje obzorij omogočajo in osmišljajo, me navdušujejo nad še
neodkritimi ali mi preprosto pomagajo pozabiti, da je vsa nemogoče spoznati.

Vpliv prometne ureditve na kakovost življenja v mestu: primer Ljubljane

Delo obravnava vpliv prometne ureditve na kakovost življenja v mestu z vidika časovno-prostorske organizacije vsakdanjega življenja. Avtorica izhaja iz predpostavke, da je vključujoča prometna ureditev v okoliščinah spreminjajočih se razmerij med prostorom in časom ključna za uspešnost strukturiranja posameznikovega vsakdanjika in njegovega razpolaganja z viri, kar posledično omogoča odpravljanje obstoječih družbenih neenakosti. Prometna ureditev v Ljubljani zlasti zaradi vrednotnih družbenih orientacij in razvoja slovenskega prostora v preteklih desetletjih spodbuja dominacijo avtomobilskega prevoza nad drugimi načini mobilnosti ter s tem zavira družbeno mobilnost posameznikov in družbenih skupin z manj viri. Prikrajšanost posameznikov in skupin na podlagi izobrazbe, ekonomskega statusa ali starosti se s tovrstno prometno ureditvijo vzdržuje ali celo krepi. V zaključku avtorica izpostavi pomembnost prehoda od instrumentalnega k refleksivnemu dožemanju mobilnosti kot možno rešitev težav s prometom v Ljubljani.

Ključne besede: prometna ureditev, kakovost življenja, kakovost življenja v mestu, mobilnost, Ljubljana.

Influence of traffic regulation on quality of urban life: the case of Ljubljana

The paper deals with the influence of traffic regulation on quality of urban life from the perspective of time-spatial organisation of everyday life. The author derives from the presupposition that in circumstances of changing relationships between space and time the traffic regulation is crucial for an individual's success in structuring everyday life and managing his or her resources. As a result, existing social inequalities can be minimised. Due to the social values orientation and spatial development of Slovenia in the past decades, traffic regulation in the city of Ljubljana has promoted domination of automotive transport over other mobility modes and has therefore hindered social mobility of individuals and social groups with fewer resources. This type of traffic regulation sustains or even strengthens disadvantages of individuals and groups according to their education, economic status or age. In conclusion, the author points out the significance of a transition from instrumental to a reflexive notion of mobility as a possible solution to the traffic problems in Ljubljana.

Keywords: traffic regulation, quality of life, quality of urban life, mobility, Ljubljana.

Kazalo vsebine

1 Uvod.....	7
2 Pregled ključnih pojmov	9
2.1 Prometna ureditev	9
2.2 Kakovost življenja	9
2.3 Kakovost življenja v mestu.....	11
3 Vpliv prometne ureditve na kakovost življenja v mestu	13
4 Vpliv prometne ureditve na časovno-prostorsko organizacijo vsakdanjega življenja	15
5 Soodvisnost družbenih vrednot in prostorsko-prometne ureditve v Sloveniji	19
6 Analiza prometne ureditve v Ljubljani.....	23
6.1 Izhodišča	23
6.2 Soodvisnost načina mobilnosti in porabe časa	24
6.3 Poraba časa in način mobilnosti glede na spol in starost.....	26
6.4 Poraba časa in način mobilnosti glede na izobrazbo	27
6.5 Poraba časa in način mobilnosti glede na dohodek	28
6.6 Zadovoljstvo s prometno ureditvijo glede na način mobilnosti	30
7 Sklep.....	32
8 Literatura	34

Kazalo grafov

Graf 6.2.1.: Izbira načina mobilnosti za prihod na delo (v šolo).....	24
Graf 6.2.2: Koliko časa porabite za prihod na delo (v šolo)?.....	25
Graf 6.3.1.: Izbira načina mobilnosti za prihod na delo (v šolo) glede na spol	27
Graf 6.4.1: Poraba časa za prihod na delo (v šolo) glede na doseženo stopnjo izobrazbe.....	28
Graf 6.5.1: Poraba časa za prihod na delo (v šolo) glede na dohodek gospodinjstva	29
Graf 6.6.1: Kakšna se vam zdi prometna ureditev v Ljubljani za ... ?	30

1 Uvod

V družboslovju se kot protitež statični oziroma sedentarni vse bolj uveljavlja mobilnostna paradigma (Urry 2000; Bauman 2002), ki v presečišče interdisciplinarnih zanimanj postavlja h gibanju strmeče družbene trende, preobražanje umevanja razsežnosti prostora in časa ter njihov so-vpliv na družbeni odtis v prostoru (Castells 2000).

Obravnavam prometne ureditve v luči njenega vpliva na kakovost življenja kot ene od ključnih predpostavk za časovno-prostorsko organizacijo vsakdanjega življenja v pričujoči nalogi je relativno nova. Promet se namreč v sodobnih sociološko-prostorskih in urbanih študijah navadno pojavlja kot samostojen in neodvisen sektor, pogrešati pa je, kot pravi Mlinar, » ... obravnave, ki bi promet in prostorsko mobilnost nasploh upoštevale kot sestavino in način vsakdanjega življenja« (Mlinar 2008, 250).

Prometno ureditev razumem kot manifestacijo določene prometne paradigme v konkretnih družbenih okoliščinah. Posledice udejanjanja le-te v veliki meri sooblikujejo posameznikovo vsakdanje življenje in narekujejo tempo družbenega razvoja. Osredotočam se zlasti na vpliv okoliščin prometne ureditve na uspešnost posameznika pri opravljanju vsakdanjih poti. Konkreten prostor, na katerem preizkušam in dokazujem teoretično zasnovo, je mesto Ljubljana, pri čemer upoštevam predpostavko, da mesta v urbanizirajočem se svetu vplivajo tudi na vsakdanje življenje neurbaniziranih delov družb in obratno, da celotne družbe vplivajo na dogajanje v mestu.

Naloga je strukturirana v sedem vsebinsko ločenih poglavij. Uvodnemu delu in pregledu ključnih pojmov sledi teoretični del naloge, v katerem razložim razumevanje vpliva prometne ureditve na kakovost življenja v mestu in predstavim središčnost prostorsko-časovne organizacije vsakdanjega življenja v naši družbi. Temu sledi analitični del naloge, v katerem se posvetim soodvisnosti vrednot in prostorsko-prometne ureditve v Sloveniji ter izpostavim proces individualizacije prostorske mobilnosti pri nas. V šestem delu naloge se lotim obdelave empiričnih podatkov o potovalnih navadah ljudi in poskušam na podlagi tega oceniti trenutno prometno ureditev v Ljubljani. Zaključni del služi strnitvi ključnih ugotovitev in sklepov naloge.

Osrednja hipoteza pričujoče naloge je: *Prometna ureditev v Ljubljani negativno vpliva na splošno kakovost življenja v mestu, saj zaradi hierarhizacije načinov mobilnosti ne omogoča enakih pogojev za učinkovito časovno-prostorsko organizacijo vsakdanjega življenja vsem prebivalcem mesta.* Hipotezo bom preverjala s teoretsko analizo sekundarnih virov in kvantitativno analizo empiričnih podatkov.

2 Pregled ključnih pojmov

2.1 Prometna ureditev

Pojem prometne ureditve se v sociološki literaturi ne uporablja pogosto. Na tem mestu ga uporabljam, ker natančneje opiše predmet raziskovanja kot promet. Navezujoč se na Kuhnovo teorijo (1998) prometno ureditev razumem kot izraz oziroma udejanjanje neke prometne paradigme v konkretnih prostorsko-časovnih okoliščinah. Tovrstno pojmovanje prometne ureditve ne zadeva zgolj prometa kot takega – torej različnih načinov gibanja posameznikov po prostoru in poteka teh gibanj – ampak tudi stvarno in institucionalno infrastrukturo, tj. strategije in politike, ki se jih oblasti na različnih ravneh poslužujejo pri urejanju prometa.

Prometna ureditev kot družben podsistem določa delovanje prometa oziroma mobilnostno vedenje posameznikov na nekem prostoru. Določa, kako posamezniki premagujejo vsakdanje razdalje, katerih prevoznih sredstev oziroma načinov mobilnosti se poslužujejo za posamezne poti ter ali lahko dostopajo do svojih ciljev in izbir. Odločilno je, ali je prometna ureditev na nekem prostoru vključujoča in v enaki meri omogoča uresničevanje ciljev vsem članom družbe. Prometna ureditev kot odraz neke prometne paradigme v konkretnem prostoru predstavlja instrument za prostorsko-časovno organizacijo vsakdanjega življenja posameznikov in družbenih skupin.

2.2 Kakovost življenja

Koncept kakovosti življenja se je začel uveljavljati v sedemdesetih letih preteklega stoletja. Zlasti se je uporabljal v zvezi z merjenjem družbene blaginje, ko si je sodobna sociologija začela ponovno prizadevati za opazovanje, ocenjevanje, merjenje in usmerjanje od gospodarske rasti neodvisnega oz. »neekonomskega« napredka. V skladu s splošnim duhom časa se je družbeni napredek začel dojemati večdimenzionalno in razen ekonomskih aspektov postal občutljiv tudi na družbeni in okoljski vidik razvoja (Mandič 2005, 114; Antončič in Boh 1991, 7–8).

Koncept kakovosti življenja se je razvijal v dve vidnejši smeri. Prva, Eriksonova, se osredotoča na posameznikov nadzor nad viri, druga Allardtova pa na potrebe in pogoje

razvrščene v skupine »imeti«, »ljubiti« in »biti«, s katerimi avtor poleg objektivnih uvede tudi subjektivne kazalce življenjskih razmer (Mandič 2005, 114). Skupna točka obeh smeri in pomembna lastnost koncepta leži v tem, da se je začel razširjeno uporabljati za preverjanje uspešnosti države blaginje pri doseganju ranljivih skupin in zadovoljstva z njenimi servisi. Zaradi svoje odprtosti je omogočal uporabo v raznovrstnih prostorskih in časovnih okvirih ter primerjavo med njimi (Mandič 2005, 115).

Najbolj splošno in najširše zastavljeno definicijo, ki prav tako povzema obe smeri razvoja, je podal Mulligan s sodelavci (Marans 2011, 1); ta pravi, da je kakovost življenja zadovoljstvo, ki ga posameznik dobi od svoje okolice ter da so te okoliščine lahko boljše ali slabše in v skladu s svojo kvaliteto vplivajo na vedenje in dejanja posameznika ali družbene skupine.

Koncept kakovosti življenja ostaja kljub velikemu številu študij in raziskav nejasen in nedorečen, kar še zlasti otežuje njegovo metodološko in empirično obravnavo. Razlog za raznovrstno bero definicij je, če upoštevamo neizogibnost časovno-prostorske dimenzije družbenega življenja, popolnoma razumljiv. Kakovost življenja je tako težko teoretično in metodološko zagrabiti zaradi nenehno spreminjajočega se in od družbe do družbe različnega socialnega tkiva, na katerem temelji.

Kljub temu, kot zatrjuje Mandičeva (2005), koncept kakovosti življenja od vseh doslej uvedenih sorodnih blaginjskih konceptov (kot so trajnostni razvoj, človekov razvoj, socialna izključenost ali socialna kohezija) še najbolje zajame predmet obravnave, saj pokrije vse prej naštete in, kar je najpomembneje, čeprav pogosto uporabljan, ostaja nezaznamovan, ideološko neobremenjen in v politični retoriki nezlora bljen pojem (Mandič 2005, 127).

Aktualne raziskave, ki obravnavajo kakovost življenja, so izjemno raznolike in prisotne v najrazličnejših akademskih sferah. Veliko jih analizira kakovost življenja posamezne družbene skupine, zlasti ranljivih. Najsplošnejše raziskave kakovosti življenja, kot je odmevna raziskava Evropske fundacije za izboljšavo življenjskih in delovnih razmer (*European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions – EFILWC*), vključujejo objektivne in subjektivne kazalce in opredeljujejo dvanajst področij: »zdravje in dostop do zdravstvenega varstva; zaposlovanje in delovne razmere; ekonomski viri; znanje, izobrazba in usposabljanje; družinsko življenje; družba in skupnost, udeležba, integracija; stanovanje; lokalno okolje in pritiskline; prevoz; javna varnost in kriminal; rekreacija in

prostočasne dejavnosti; kultura in identiteta, politični viri in človekove pravice« (Mandič 2005, 119).

Če naštetá področja premislímo kot neločljíve sestavíne družbenega življenja, poskušamo vzpostavíti vzročno-posledíčne povezave med njími in jih osvetlíti z vídika predmeta te naloge, ugotovímo, da so med seboj tesno povezana in da je prevoz odločilni faktor, ki omogoča dejanski izraz večíne ostalih. Dostop do zdravstvenega varstva, zaposlovanje in posledíčni ekonomski viri, družínsko življenje, udeležba in integrácija, rekreácija in kultura so samo nekatera področja, katerih visoka kakovost je v vsakdanjem življenju odvisna od stopnje prostorske mobilnosti in pri tem míslímo prevoz v najšíršem smíslu. Prostorska mobilnost in posledíčna dostopnost do zelenih cíljev je v družbi gibanja (Urry 2007) predpogoj vseh ostalih dejavnikov življenjske kakovosti.

Če sledímo Mulliganovi defínícíji, ki se navezuje na kakovost okolíščin, v katerih bivata posameznik ali družbena skupina, lahko prav tako predpostavímo, da je obvladovanje razdalj in prostorsko-časovnih okvírov ključnega pomena za izraz kakovosti drugih okolíščin. Dostopnost in dosegljivost cíljev ali razpoložljivost vírov, kakorkoli že imenujemo ta ključni predpogoj, se navezuje tako na zadovoljevanje posameznikovih osnovnih potreb kot tudi na dostop do njegovih índividualnih samo-izpopolnjujočih se ínteresov; torej zajema tako ístrumentalno kot refleksívno mobilnost. Kakovost življenja na nekem prostoru je potemtakem tesno povezana s kakovostjo mobilnosti posameznikov na tem območju.

2.3 Kakovost življenja v mestu

Kakovost življenja v mestu postaja v sled pospešene urbanizácije svetovnega prebivalstva in globalne tekme med mesti kot tudi naraščajočega zavedanja o vplívu mestnega življenja na družbene trende ena ključnih premís raziskovanja družbene blaginje.

Kakovost mestnega življenja odseva bivanjske razmere večíne svetovnega prebivalstva; tako žívečih v mestih kot tístih v urbanih oziroma metropolitanskih regíjah. Stopnja kakovosti urbanega življenja določa tudi standard posameznih pripadajočih ruralnih območij, ki gravítirajo na velíka mesta in ne nazadnje narekuje rítem migrácij in rasti mest, katerih sprožiléc je ravno razlíka v kakovosti življenja med eními in drugími prostori (Marans in Simson 2011, 2).

Vprašanje kakovosti življenja v mestih ne zadeva samo meščanov, urbanih posameznikov in skupin, temveč celotne družbe. Danes, ko prvič v zgodovini več kot polovica svetovnega prebivalstva živi v mestih (UNDESA 2010), je namreč jasneje kot kdaj koli prej, da bodo velika mesta narekovala gospodarski, politični in družbeni razvoj ter da imamo z mesti tako ali drugače opravka vsi, saj, kot pravi Flanagan, »[M] mesta vplivajo na naše razmišljanje in vedenje v najglobljem smislu, ne glede na to, ali dejansko živimo v mestu ali ne« (Flanagan 2002, 8).

Koncept kakovosti življenja v mestu (*quality of life in cities*) ali kakovosti mestnega življenja (*quality of urban life*) se od splošnega koncepta kvalitete življenja razlikuje le do to mere, da je referenčni prostor raziskovanja zamejeno urbano okolje z razlikovalnimi značilnostmi mestnega življenja. Kot pri splošnem konceptu gre za večplastni pojem, ki zajema vse od materialnih življenjskih okoliščin do manj oprijemljivih aspektov vsakdanjega življenja, kot je npr. zdravje, nekatere raziskave pa upoštevajo tudi elemente, kot so državljanske pravice in priložnosti za participacijo meščanov (Yuan in drugi 1999, 3).

Pričujoče delo kakovost življenja v mestu obravnava kot posledico prometne ureditve. Izhajam iz potenciala mestnega življenja, ki je po Wirthu (Wirth 1938) definirano s številčnostjo, gostoto in heterogenostjo prebivalstva na omejenem območju (Wirth 1938, 10), kar pomeni kopičenje raznovrstnosti možnosti in izbir na strnjenem prostoru. Posledično je mestni prostor pojmovan kot idealno okolje za mobilnost posameznika, dostopnost do najrazličnejših aktivnosti ter olajšano zadovoljevanje posameznikovih eksistencialnih in refleksivnih potreb in želja. V sled tega je mestno okolje pojmovano kot najugodnejše za odpravljanje družbenih neenakosti.

Prometna ureditev predstavlja sredstvo za uresničevanje zgoraj predstavljenih potencialov mestnega življenja. Kakovostna in vključujoča prometna ureditev pozitivno vpliva na življenjski prostor, na organizacijo vsakdanjega življenja in na vrednotne usmeritve prebivalstva, o čemer razpravljam v naslednjih poglavjih.

3 Vpliv prometne ureditve na kakovost življenja v mestu

»Vsakogar, ki ima rad velika mesta, danes avtomobili motijo« (Jacobs 2009, 375).

Vrsto različnih vplivov prometne ureditve na kakovost življenja v mestu lahko združimo v tri skupine – to so vplivi na: (1) kakovost življenjskega prostora, (2) prostorsko-časovno organizacijo družbenega dogajanja in vsakdanjega življenja ter (3) družbene vrednote in norme.

Najbolj stvarno oprijemljivi so učinki prilagajanja prostora dominantni prometni paradigmi, saj soustvarjajo fizično in vizualno podobo mesta, določajo njegovo čitljivost, razpoznavnost, strukturo in identiteto, sooblikujejo subjektivno dojetje življenjskega prostora ter usmerjajo gibanje in delovanje posameznikov v prostoru (Sennett 2009; Lynch 2010). Manifestacijo neke prometne paradigme na določenem prostoru utelešajo razporejenost avtobusnih prog, prostorska umeščenost avtocestnih omrežij, zasedenost javnih odprtih površin za parkiranje itd. Urejanje prostora, povezano s prometom, lahko bodisi uravnotežuje prilagojenost prostora za različne mobilnostne prakse bodisi hierarhizira različne uporabnike in sugerira bolj ali manj zaželeno načine potovanja.

Manj oprijemljivi so vplivi prometne ureditve na okoljske parametre kakovosti življenjskega prostora, kot so kakovost zraka in naravnega okolja v mestu ali obremenjenost prostora s hrupom in smradom (Uršič 2012).

Nadalje prometna ureditev določa smernice, t. i. makrostrukture prostorsko-časovne organizacije družbe, po katerih poteka vsakdanje življenje posameznikov ter posledično narekuje družbeni razvoj, stopnjo družbene kohezije, kakovost socialne interakcije, uspešnost vključevanja posameznikov v družbeno življenje, uspešnost posameznikov pri zasledovanju lastnih ciljev itd. ter s tem raven splošnega družbenega zadovoljstva (Hočevar in Zorman 2012). V zvezi s tem segmentom lahko prometna ureditev deluje kot sredstvo družbene mobilnosti posameznikov.

Tretji vidik so-vplivov prometne ureditve in kakovosti življenja na nekem prostoru so družbene vrednotne usmeritve (Uršič 2010a). Dominantne družbene vrednote sicer botrujejo

prevladi določene prometne paradigme in legitimizirajo vzpostavitev tej ustrezne prometne ureditve, vendar le-ta sočasno povratno vpliva na vrednotna prepričanja prebivalstva, zato lahko govorimo o vzajemnem so-vplivu. Prostorski razvoj Slovenije v zadnjih desetletjih je nazoren dokaz tovrstnega, neke vrste sekvenčnega, so-vplivanja.

Glede na pomembnost njene vloge v družbeni ureditvi ima prometna ureditev velik potencial za dvig kakovosti življenja vseh družbenih skupin. Medtem ko lahko izključujoča prometna ureditev družbene neenakosti vzdržuje in krepi, ima vključujoča ureditev potencial minimaliziranja ali celo izničenja družbenih neenakosti, ki izvirajo bodisi iz prostorske stratifikacije bodisi iz socialne ali individualne prikrajšanosti posameznikov.

4 Vpliv prometne ureditve na časovno-prostorsko organizacijo vsakdanjega življenja

Prometna ureditev mesta kot košček sestavljanke v globalnem svetu tokov (Castels 2000) usmerja lokalno časovno-prostorsko organizacijo družbe. Zarisuje infrastrukturne, institucionalne in vrednotne premice, po katerih poteka vsakdanje življenje posameznikov. Življenje se namreč vse bolj odvija »na poti«, vse se zdi »v gibanju« (*on the move* – Urry 2007). Mobilnost, premagovanje razdalj, usklajevanje prostorov in časovnih planov so pomembne sestavine vsakdanjega življenja posameznika in konstitutivni element družbenega življenja.

Vprašanja prostora in časa, njunih sinergij in spreminjajočih se dojemanj odnosov med obema posledično postajajo vse aktualnejša v sociološki misli. Temu še zlasti botruje nezadržni razvoj informacijske tehnologije, zaradi katerega govorimo o življenju posameznika v hiperrealnosti (Perrons 2004), njegovo sočasno prisotnost v fizični in digitalni resničnosti, s čimer prihaja do relativizacije časovno-prostorskih spon. Teorije, spletene okoli obeh dimenzij, se interpretacije predruženih okoliščin lotevajo iz različnih perspektiv.

Urry govori o desinhronizaciji (*de-synchronisation*, Urry 2007, 124) prostora od časa in spreminjanju časa, ki da postaja »instanten« (*instantaneous time*, Urry 2007, 120). Harvey spreminjajoč odnos med prostorom in časom razlaga kot časovno-prostorsko zgoščanje (*time-space compression*, Harvey 1990), pri čemer že sama formulacija izkazuje pojmovanje soodvisnosti obeh dimenzij. Krčenje razdalj oziroma hitrejše premagovanje le-teh pogojuje hitrejše odvijanje časovnih intervalov. Giddens (1992) skuje podoben pojem – *time-space distanciation* – s katerim poskuša pojasniti osvobajanje socialne interakcije od lokalnosti, torej zlasti od prostorskih omejitev, medtem ko Pratt (2000) kljub spremenjenim razmerjem opozarja na središčnost neposredne bližine za socialno interakcijo.

Iz množice drugih pogledov se zdi smiselno izpostaviti še teorije, katerih osrednji fokus je odziv posameznika, saj se optimistično dojemanje možnosti izvirajočih iz vseprisotnosti posameznika, ki zabrisuje prostorsko in časovno determiniranost ter vznesenost nad »smrtjo razdalje« (*the death of distance*, Cairncross 2001) razblinita, če jima nasproti postavimo argument o kompleksnosti posameznikovih omrežij in naporu ob usklajevanju le-teh.

Giddens (1991, 192) poudarja naraščajočo obremenjenost posameznika, ki mora obvladovati vrsto spretnosti, da se znajde v spreminjajočih se prostorsko-časovnih razmerjih. Časovno-prostorske poti posameznikov namreč postajajo vse bolj raznolike, čas postaja prožnejši in časovni bloki vse bolj individualizirani. Jadranje v morju omrežij, razpetih na prostorsko-časovni osi, od posameznika zahteva veliko usklajevanja, komunikacije ter specifičnih sposobnosti in znanj. Zaradi izobilja možnosti, predvsem digitalnih tehnologij in interneta, naraščajo potrebe po ubikvitarnosti posameznika, prisotnosti vedno in povsod, kar predstavlja svojevrstno breme za posameznikovo zasebnost in identiteto.

Kritika (pre)optimističnih perspektiv se zrcali v teorijah o razpolaganju z lastnimi in zunanjimi viri, ki jih vsak na svoj način zagrabijo koncepti motilnosti (*motility*), omrežnega kapitala ter analize stroškov in koristi. Motilnost je »zmožnost akterja za družbeno in prostorsko mobilnost« (Hočevar in Zorman 2012, 9). Za razliko od mobilnosti, s katero opišemo aktivnost, je motilnost potencial oz. kompetenca posameznika za izvajanje teh aktivnosti (Hočevar in Zorman 2012). Bolj kot na dane okoliščine se pojem motilnosti osredotoča na načine, kako posameznik gradi svoj odnos do prostora, na njegove namene, strategije in izbire (Flamm in Kaufmann v Hočevar in Zorman 2012).

Posameznikovo zmožnost mobilnosti je mogoče razumeti tudi kot »omrežni kapital« (*network capital*), s katerim posameznik razpolaga v obliki stvarnih možnosti in medosebnih povezav ter ga v kombinaciji s socialnim in kulturnim kapitalom uporablja tako za prostorsko kot družbeno mobilnost (Hočevar in Zorman 2012, 7–8). Motilnost in omrežni kapital predstavljata posameznikove kapacitete, s katerimi načrtuje vsakdanje poteke in išče zase najugodnejše scenarije.

Še en pristop k razumevanju posameznikovega upravljanja z okoliščinami je analiza stroškov in koristi. Za razliko od prometnih strategij in študij izvedljivosti, ki se jih politika skupaj s strokami poslužuje za preverjanje dolgoročnih učinkov in načrtovanje prometnih ureditev, se posamezniki odločajo izrazito kratkoročno. Pri načrtovanju svojih časovno-prostorskih poti se poslužujejo t. i. analize koristi in stroškov (*cost-benefit*) ter na podlagi te strukturirajo svoje mobilnostno vedenje (Uršič 2012, 73).

S stroški tukaj mislimo čas, denar in napor, ki jih posameznik porabi za usklajevanje in opravljanje svojih prostorsko-časovnih poti. Posameznik z analizo okoliščin, v tem primeru prometne ureditve, načrtuje svoje vsakdanje časovno-prostorske poti tako, da doseže kar

najvišje stopnje mobilnosti in dostopnosti, pri čemer poskuša uravnotežiti koristi s stroški. Rentabilnost pri naložbi oziroma uspešnost pri uravnoveževanju porabe in izkupička se posledično odraža v posameznikovi kakovosti življenja (Uršič 2012, 73). Pri analizi stroškov in koristi ne gre zgolj za preprost matematični izračun materialnih enot, temveč tudi neoprijemljivih družbenih atributov in institucij, kot sta ugled ali status. Vrednotne družbene predstave zato ravno tako močno vplivajo na delovanje posameznika in njegovo sprejemanje odločitev kot stvarne okoliščine.

Koncepti upravljanja z viri osvetljujejo aspekt povezanosti prostorske mobilnosti z družbeno neenakostjo, saj je posameznik z manj viri omejen tako pri prostorski kot družbeni mobilnosti, poleg tega pa praviloma sprejema odločitve brez upoštevanja širših dolgoročnih posledic svojega mobilnostnega vedenja. Dolgoročni učinki in le redke kratkoročno opazne posledice izključujoče ureditve prometa za posameznike niso dovolj občutni, da bi jih upoštevali pri svojih odločitvah. Če pa se jih zavedajo, pogosto niso pripravljeni svoje individualnosti žrtvovati za družbeno akcijo (Mlinar 2008, 268; Lin 2009).

V razmerjih tekoče moderne, ko je mobilnost eden ključnih elementov posameznikovega vsakdanjega življenja, so najbolj prikrajšani posamezniki, ki razpolagajo z manj viri, torej je stopnja njihove motilnosti nižja ali razpolagajo z manj »omrežnega« kapitala. Vključujoča prometna ureditev je zato odločilna za uspešno organiziranje posameznikovega vsakdanjega življenja. Nastopa kot posrednik, ki posamezniku omogoča boljši izkoristek virov ter s tem boljši dostop do zelenih ciljev.

To omogoča uspešnost posameznika pri reševanju vsakdanjih zagat in dobrem načrtovanju vsakdanjega življenja na splošno. S tehnološkim napredkom in infrastrukturnimi spremembami se krepi tudi soodvisnost med časovno-prostorsko in družbeno mobilnostjo. Posameznik, ki se uspešno spopada z novimi razmerji med prostorom in časom in učinkovito organizira svoje vsakdanje aktivnosti, lažje napreduje po družbeni lestvici (Gabrovec in Bole 2009, 31). Na drugi strani lahko posameznik, ki s težavo organizira svoje prostorsko-časovne poti tako, da bi vzdrževal ravnotežje med stroški in koristmi, družbeno nazaduje ali je celo družbeno izključen.

Po pregledu ključnih teorij in konceptov potrdimo tezo, da prometna ureditev na nekem konkretnem prostoru deluje kot medij, ki posamezniku omogoča bolj ali manj uspešno prostorsko-časovno organizacijo vsakdanjega življenja ter v smislu prostorske in družbene

mobilnosti pomembno vpliva na kakovost življenja; v širši družbeni perspektivi pa bodisi krepi bodisi slabi obstoječe družbene neenakosti.

5 Soodvisnost družbenih vrednot in prostorsko-prometne ureditve v Sloveniji

Prostorski razvoj Slovenije zadnjih nekaj desetletij se je odvijal v luči pospešene suburbanizacije. Življenje v lastni hiši z vrtom izven mesta (vendar v njegovi bližini) je želja večine slovenskega prebivalstva, kar dokazujejo javnomnenjske raziskave, opravljene v časovnem razponu več kot trideset let (Kos 2007, 141). Pri želji po hiši z vrtom, odmaknjeni od mestnih problemov, in hkrati po dostopu do živahnosti mestnega jedra gre za enega večjih paradoksov sodobnega urbanizma (Mlinar 2008).

Statistike dokazujejo, da je večina Slovencev bolj naklonjena življenju zunaj mest v lastni hiši, tisti, ki jim je ljubše življenje v večjem mestu, pa ostajajo v manjšini (Kos 2007, 141; Toš 2004). Upoštevaajoč ta dejstva je razpršena gradnja enodružinskih hiš v Sloveniji pričakovana in logična posledica vrednotnih orientacij prebivalstva.

Enodružinska hiša z vrtom je tako v preteklih desetletjih postala dominantno zaželena družbena norma in praksa. Povzeti in poenostavljeni vzroki za to so naslednji:

- »zelo razširjena neformalna stanovanjska gradnja, ki je bila zlasti glede dostopa do zemljišč močno odvisna od uporabe sorodstvenih in lokalnih socialnih mrež,
- veliko število »polkmetov« kot socialne kategorije,
- »sproščena« prostorska politika, ki kršenja zakonodaje ni sankcionirala,
- relativno dobra prometna infrastruktura, ki je omogočala intenzivne dnevne migracije in
- tradicionalno močna neurbana ali celo protiurbana ideologija« (Kos 2007, 142).

Kljub vrsti omejitev v času prejšnjega političnega režima so bile okoliščine relativno naklonjene razvoju slovenskega prostora z razpršeno pozidavo. Od tod tudi specifičnost slovenskega prostora, zaznamovanega z »urbanim primanjkljajem« (Kos 2007, 140). »Slovenske sanje« o hiši z vrtom v bližini mesta so se velikemu delu populacije uresničile in s seboj povlekle prevlado osebnega avtomobilskega prometa.

Načelna usmerjenost politik k javnim oblikam prometa v zadnjih desetletjih ni mogla preprečiti zamiranja javnega prometa in enormnega razmaha osebnega, ki je veliko bolje ustrezal razpršenemu poselitvenemu vzorcu. Politika je s svojimi strategijami in ukrepi podpirala grajenje avtocestne in druge cestne infrastrukture, s katero je podprla trende razpršenega poseljevanja in omogočila prevlado avtomobilskega prometa nad drugimi oblikami mobilnosti (Mlinar 2008, 267; Uršič 2006, 25; Plevnik 2008, 10).

Medtem ko so bile posledice tovrstnega prostorskega in prometnega razvoja relativno pozitivne za ruralna in delno za suburbana območja, so bile za urbana naselja fatalne. Mestna središča po vsej Sloveniji, ne glede na velikost, so utrpela zelo hude posledice selitve komercialnih dejavnosti na mestna obrobja, ki jim je množično sledilo prebivalstvo (Uršič 2010b, 488). Mestni javni potniški prevozi povečini niso zmogli slediti hitrim spremembam in močno izgubili na kakovosti.

Širjenje mest na obrobja in prostorsko ločevanje rab negativno vpliva na prostorske potencialne mobilnosti in dostopnosti. Zaradi ločevanja storitev in dejavnosti od prostorov bivanja je za doseganje ciljev premagovanje razdalj nujno. Razporejenost dejavnosti po mestnem obrobju pa potencira raznovrstnost prostorsko-časovnih poti, kar še zmanjša zmožnost javnega prevoza zadovoljiti individualne potrebe. Poleg tega se poti daljšajo, tako da jih je posledje težje opravljati peš ali s kolesom.

Logična posledica razcveta suburbanosti je kriza urbanosti. Vpliv mest se manjša, specifičnost mestnega življenja zamira in navidezno se manjša tudi potreba po mestih (Hočevar 2002, 33). Prebivalci suburbanih območij se prelevijo v dnevne migrante, ki kot večinski uporabniki mesta s svojimi monotonimi gibanji močno obremenjujejo mestno infrastrukturo, zasedajo prostor s parkiranimi avtomobili, a ničesar ne prispevajo k utripu mesta (Uršič 2010b, 489).

Jacobsova pravi, da je »erozija velikih mest zaradi avtomobilskega prometa tako razširjen pojav, da ga skoraj ni treba opisovati« (Jacobs 2009, 387). Pravi, da gre za primer t. i. »pozitivne povratne informacije«. »Pri pozitivni povratni informaciji akcija sproži reakcijo, ki spet še okrepi pogoj, ki je sprožil že prvi ukrep. Potreba po ponavljanju prvega ukrepa se še okrepi, kar spet ojača reakcijo in tako dalje *ad infinitum*« (Jacobs 2009, 388). Ukrepi, ki služijo boljšim pogojem avtomobilskega prometa, tako gostoto le-tega še okrepijo, kar zahteva ponovitev ukrepov in zdi se, da gre za neskončno spiralo.

Razpršena poseljenost prostora je torej zmanjšala pomembnost mest, spodbudila uveljavitev cestnega prometa, onemogočila razvoj učinkovitega sistema javnega prevoza in ukoreninila rabo avtomobila kot edino sprejemljivo obliko opravljanja vsakodnevnih poti. Posledica so družbeni vedenjski vzorci, ki temeljijo na uporabi avtomobila, imenovani avtomobilija (Uršič 2010a, 295).

Najmočnejši družbeni dejavnik, ki spremlja suburbanizacijske trende in dominacijo avtomobila, je prehod v vrednotah (Uršič 2010a, 295). Življenjske okoliščine, v katerih se je blaginja vsaj do nedavnega nenehno povečevala, so spodbudile razmah individualističnih vrednot. Gre za t. i. »materialistične« vrednote, ki jih zlasti v zahodnem svetu postopoma nadomeščajo t. i. »postmaterialistične« vrednote (Inglehart 1997), kjer se poudarjajo skrb za skupno dobro nad individualnim, kakovost življenja in trajnostne usmeritve. Čeprav je porast slednjih zaznati tudi v nekaterih vzhodnoevropskih državah, pri nas pa so se delne obdržale še iz preteklega političnega sistema, ostajajo k uspešnosti posameznika orientirane vrednotne predstave pri nas v trendu (Toš 2006).

Nazadovanje kolektivnih oblik mobilnosti v zadnjih desetletjih je med drugim tudi izraz prehoda k individualnosti, bolj izraženi z občutki neodvisnosti in svobode, ki jih pri uporabniku zbuja avtomobilski prevoz. Vendar so občutki svobode in neodvisnosti v sled neizogibnosti potrebe po prostorskem gibanju in krčenju časovnih intervalov dejansko samo subjektivne ocene. Spričo razširjanja mesta in njegovih storitev na obrobja oz. vse bolj razširjene ločene rabe površin v mestu je prostorska mobilnost posameznika nujna, če želi ta dosežati svoje cilje (Urry v Uršič 2006, 23).

Kratkoročno se suburbanizacijski trendi in razširjena, skoraj izključna raba avtomobila vsaj na ravni posameznika kažejo kot pozitivni, saj povečujejo stopnjo mobilnosti posameznika, vendar ne povečujejo nujno tudi dostopnosti, še zlasti ne vseh družbenih skupin. Dnevna mobilnost je ena od tistih sestavin vsakdanjega življenja, kjer se skoraj kategorično spregleduje načelo, da se svoboda posameznika konča, kjer se začne svoboda drugega. Kje so torej meje individualizacije prometa? Sprejemljivost prevladujoče prometne paradigme in individualizacije prometa se konča, ko ozavestimo njene družbeno izključujoče posledice. Dejavnika, ki bi morala privedi do iskanja novih rešitev in ponovne kolektivizacije prometnih navad, sta:

- »solidarnost do tistih, ki se zaradi psihofizičnih omejitev ne morejo vključiti med voznike« (Mlinar 2008, 263) ali so finančno nezmožni posedovati in vzdrževati svoj avtomobil (oz. se jim zaradi stroškov avtomobila znižuje življenjski standard),
- prostorske in okoljske omejitve, zaradi katerih postaja raba osebnega avtomobila omejena in nemogoča« (Mlinar 2008, 263).

Spričo aktualnih gospodarskih trendov lahko v prihodnje pričakujemo odmik od teženj individualizacije mobilnosti v prostoru zaradi naraščajočih stroškov avtomobila (gorivo, parkiranje ...) (Mlinar 2008, 264; Gabrovec in Bole 2009, 33). V Sloveniji je v zadnjih letih ravno zaradi naraščajočih stroškov avtomobilskega prevoza opaziti porast »car-sharing« prakse, s katero se sicer zmanjšuje količina avtomobilov na cestah, miselnost in hegemonski položaj avtomobila pa ostajata nespremenjena. Deljenje avtomobila z drugimi je še vedno dojeta kot omejevanje individualnih prostorsko-časovnih poti, vendar gre za prvi korak k ločevanju rabe in lastništva avtomobila (Mlinar 2008, 268) ter posledično k postopnemu odmiku od avtomobiličnosti.

6 Analiza prometne ureditve v Ljubljani

6.1 Izhodišča

Kakovost prometne ureditve v Ljubljani in njen vpliv na splošno kakovost življenja v prestolnici ni signifikanten zgolj za same prebivalce mesta in vrsto dejavnosti, ki se za območje vse Slovenije odvijajo samo tukaj, temveč tudi za širšo regijo in ne nazadnje območje celotne države. Gravitacijska moč Ljubljane kot glavnega mesta seže daleč čez robove njenega uradnega metropolitanskega zaledja (Gabrovec in Bole 2009, 25–26).

Prometna ureditev v Ljubljani tako vpliva na kakovost življenja velikega števila dnevnik migrantov, ki sem pripotujejo na svojih vsakdanjih poteh in istočasno predstavljajo največji izziv za ureditev prebivalcem bolj naklonjenega prometnega režima (Gabrovec in Bole 2009, 26). Kakovost življenja v mestu je spričo velikega števila uporabnikov, kot še drugače imenujemo dnevne migrante ali vozače, močno odvisna od prometne ureditve po vsej državi in mobilnostnega vedenja cele družbe.

Prometna paradigma, ki trenutno vlada razvitemu svetu, tudi Sloveniji, in se udejanja na vseh ravneh, se zelo nazorno odraža v prometni ureditvi Ljubljane. Govorimo o avtomobilistični prometni paradigmi, s katero se učinkovita prostorsko-časovna organizacija omogoča samo tistemu delu družbe, ki ima v posesti avtomobil ter vse potrebne kvalifikacije in sredstva, da avtomobil upravlja (Gabrovec in Bole 2009, 33).

Značilnosti prometne ureditve v Ljubljani so pretežno avtomobilskemu prometu prilagojena cestna infrastruktura, prometne politike, ki se le počasi nagibajo k bolj zelenemu in vključujočemu prometu ter avtomobilčne vrednote in temu primerno mobilnostno vedenje posameznikov (Gabrovec in Bole 2009, 33; Uršič 2009, 1; Uršič 2012, 72). Najbolj nazorno slednje prikazuje t. i. *modal split*, iz katerega je razvidno, kakšna so razmerja v uporabi posameznih prevoznih sredstev oz. načinov mobilnosti.

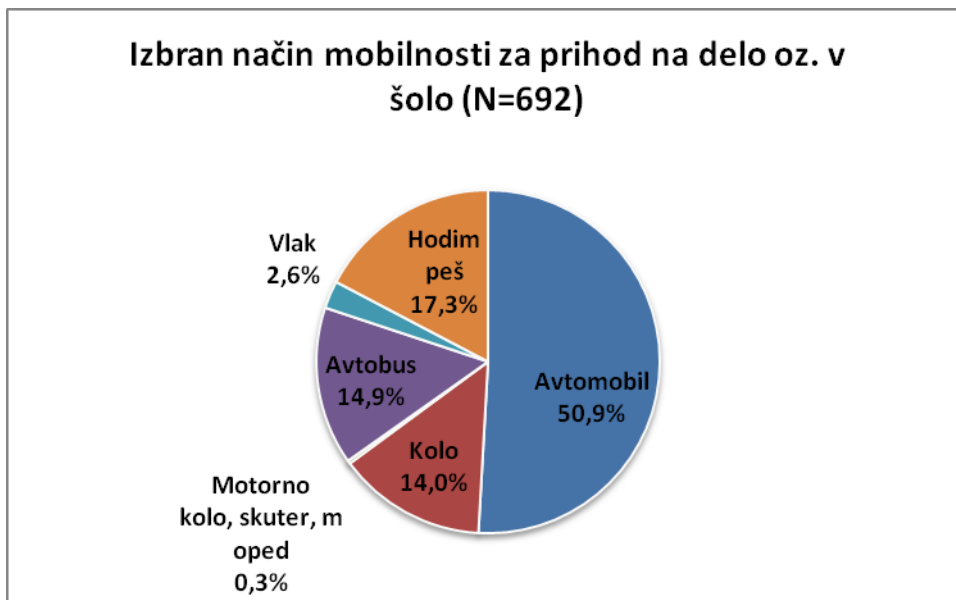
Sodeč po javnomnenjski raziskavi *Spreminjanje prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji* (CIVITAS Elan 2008), izvedeni v okviru evropskega projekta CIVITAS Elan, je mobilnostno vedenje prebivalcev Ljubljane popolnoma v skladu z avtomobilistično paradigmo. To v nadaljevanju dokazujem s podrobnejšo analizo podatkov, pridobljenih v omenjeni raziskavi. Empirične podatke o izbiri načina mobilnosti »Katero prevozno običajno

uporabljate za prihod na delo (v šolo)?« in o porabi časa za dnevne poti »Koliko časa običajno uporabite za prihod na delo (v šolo) v eno smer, vključno z vožnjo, pešačenjem in čakanjem?« najprej obravnavam ločeno, nato pa križam z demografskimi podatki, ki najbolj očitno izkazujejo razlike med posameznimi družbenimi skupinami in generirajo družbene neenakosti: spol, starost, izobrazba in dohodek. Izhajam iz predpostavke, da posamezniki oz. družbene skupine z manj viri (nižjo izobrazbo ali nižjim dohodkom), najstarejša in najmlajša starostna kategorija ter ženske za svoje dnevne poti primerjalno porabijo več časa. Predvidevam tudi relativno manjšo prisotnost teh skupin v deležih časovno najučinkovitejšega avtomobilskega prevoza. Nazadnje preverjam še zadovoljstvo vprašanih s prometno ureditvijo glede na izbran način mobilnosti.

6.2 Soodvisnost načina mobilnosti in porabe časa

Več kot polovica vprašanih za vsakdanje poti uporablja avtomobil, nekaj več kot 17 odstotkov jih hodi peš, skoraj 15 odstotkov jih uporablja avtobus in točno 14 odstotkov kolo (glej graf 6.2.1). Uporabniki vlaka so v manjšini, saj ga uporablja 2,6 odstotkov vprašanih, prav tako motorno kolo samo 0,3 odstotka.

Graf 6.2.1.: Izbira načina mobilnosti za prihod na delo (v šolo)

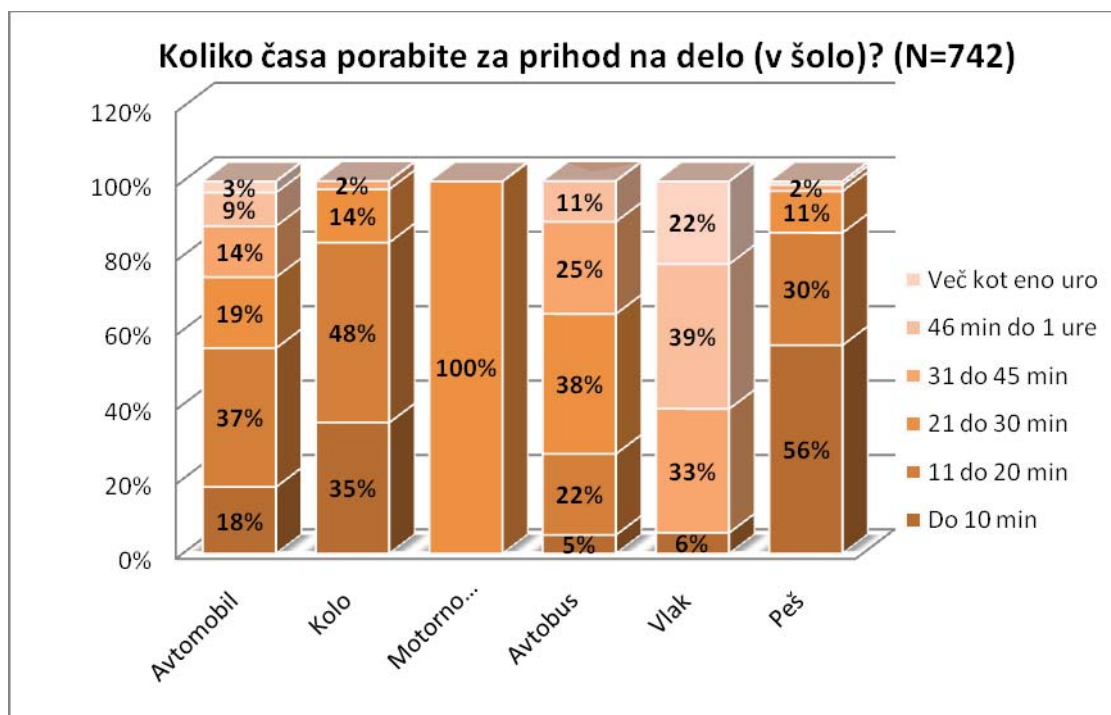


Prirejeno po CIVITAS Elan (2008).

Osnovna razčlenitev vprašanih glede na način mobilnosti, ki se ga običajno poslužujejo za svoje vsakdanje poti na delo (ali v šolo), sicer nakazuje tendence k avtomobilskemu prevozu, vendar še ne potrjuje teze o prikrajšanosti tistih, ki ne uporabljajo avtomobila. Slednje postane razvidno, če *modal split* križamo s podatki o porabljenem času za dnevne poti. Analiza pokaže, da so avtomobilisti pri tem veliko uspešnejši od ostalih udeležencev v prometu. Več kot polovica (55 %) uporabnikov avtomobila za svojo običajno vsakdanjo pot porabi največ dvajset minut, medtem ko samo 22 % uporabnikov avtobusov in 6 % uporabnikov vlakov uspe prispeti v največ 20 minutah (glej graf 6.2.2).

Navidez so časovno učinkovitejši pešci in kolesarji, saj jih več kot 80 odstotkov uspe prispeti na svoj cilj v manj kot 20 minutah, vendar je treba upoštevati razliko v razdaljah, ki so v tem primeru primerno krajše kot pri uporabnikih motoriziranih prevoznih sredstev, zato direktna primerjava ni mogoča. Sicer maloštevilni uporabniki motornih koles za svojo vsakdanjo pot na delo (ali v šolo) porabijo med 20 in 30 minut.

Graf 6.2.2: Koliko časa porabite za prihod na delo (v šolo)?



Prirejeno po CIVITAS Elan (2008).

Očitno je, da uporabniki avtobusov in vlakov, ki glede na izbiro prevoznega sredstva dnevno premagajo približno enako razdaljo na poti na delo (ali v šolo) kot uporabniki avtomobilov, za

to isto pot porabijo veliko več časa. Čas, ki ga morajo prebiti na sredstvih javnega prevoza, je sicer lahko koristno porabljen – npr. Mlinar govori o večrazsežnostni rabi javnega prometa, ki je zelo razširjena zlasti na Nizozemskem (Mlinar 2008: 253) – vendar je to kljub temu prevozu neprostovoljno posvečen čas, s katerim bi lahko posameznik razpolagal tudi drugače.

Podobno Gabrovec in Bole ugotavljata o slovenskem povprečju. Medtem ko so se z izgradnjo avtocestnih povezav potovalni časi z avtomobilom močno skrajšali oz. se je povečal domet dnevnih vozačev avtomobilistov, se potovalni časi avtobusov in vlakov v zadnji tridesetih letih praktično niso spremenili. Posledica je vidna neenakost med uporabniki osebnih avtomobilov in tistih, ki so vezani na javni promet. Zaradi omejene mobilnosti in okrnjene izbire delovnih mest v lažje dosegljivem lokalnem okolju so slednji v nepriviligiranem položaju (Gabrovec in Bole 2009, 31–32).

V nadaljevanju sem podatke o časovni porabi in načinih mobilnosti za boljši vpogled v preplet prometne ureditve in družbene neenakosti križala z demografskimi podatki. Upoštevajoč tezo, da prometna ureditev Ljubljane krepi obstoječe neenakosti v družbi, pričakujemo slabše rezultate o porabi časa in izključenost iz avtomobilskega prevoza pri družbenih skupinah z manj dohodki, nižjo stopnjo izobrazbe ter pri starejših in mlajših starostnih skupinah. Prav tako pričakujemo, da bodo pri analizi po spolu v slabšem položaju ženske.

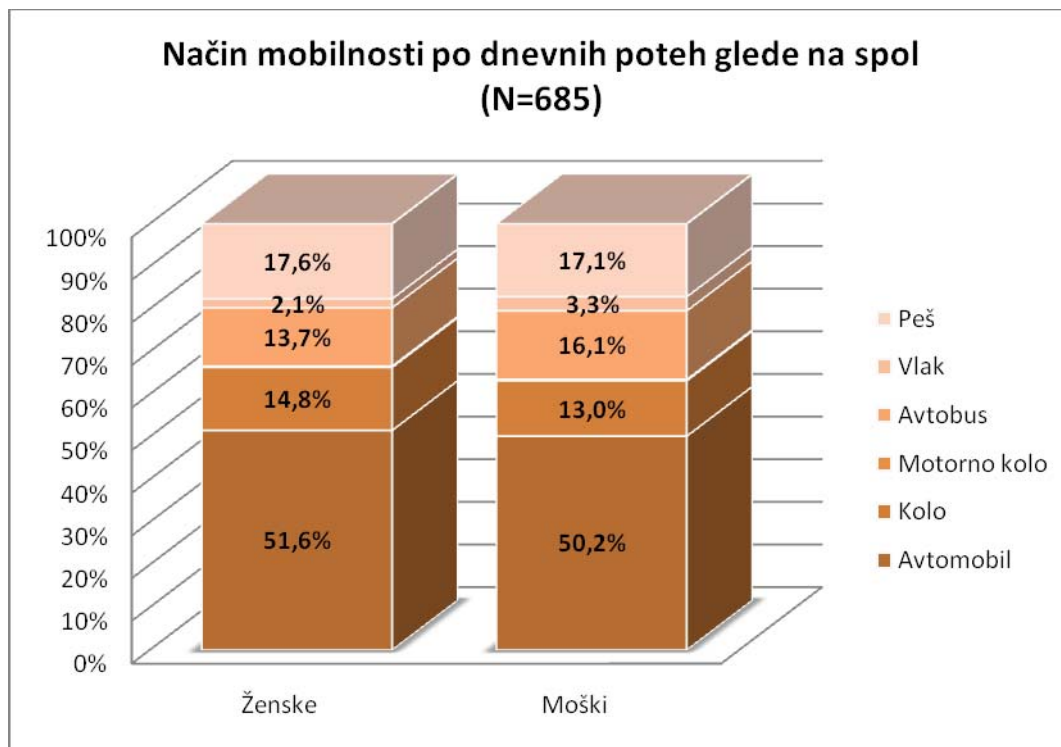
6.3 Poraba časa in način mobilnosti glede na spol in starost

Analiza razmerij med prevoznimi sredstvi in porabe časa glede na spol ne izkazuje neenakosti med moškimi in ženskami (glej graf 6.3.1). Razlike med spoloma so pri obeh dejavnikih minimalne, zato lahko sklepamo, da so neenakosti v prometu tesneje povezane z drugimi demografskimi in socialnimi faktorji.

Pri analizi odvisnosti porabljenega časa od starosti znotraj dvajsetminutne izohrone ni velikih razlik med posameznimi kategorijami. Nekoliko več časa uporabijo najmlajši (do 25 let) in najstarejši (od 65 let), medtem ko je najuspešnejši najaktivnejši del prebivalstva – star med 36 in 45, saj jih več kot 60 % na delovno mesto prispe v manj kot 20 minutah, kar pojasnjuje tudi podatek, da jih 75,7 % za to pot uporabi osebni avto. Če opazujemo starostne kategorije, je avtomobil kot edino učinkovito prevozno sredstvo najmanj sprejemljiv, saj je del populacije popolnoma odrezan od učinkovitega prevoza. Najmlajši, ker še nimajo voznškega dovoljenja

ali virov za nakup osebnega avta, najstarejši pa, ker z leti težje upravljajo avtomobil in se znajdejo v prometu ali pa tega sploh več ne zmorejo. Izključenost iz najefektivnejših oblik prevoza posledično načenja avtonomnost in neodvisnost teh dveh starostnih skupin.

Graf 6.3.1.: Izbira načina mobilnosti za prihod na delo (v šolo) glede na spol

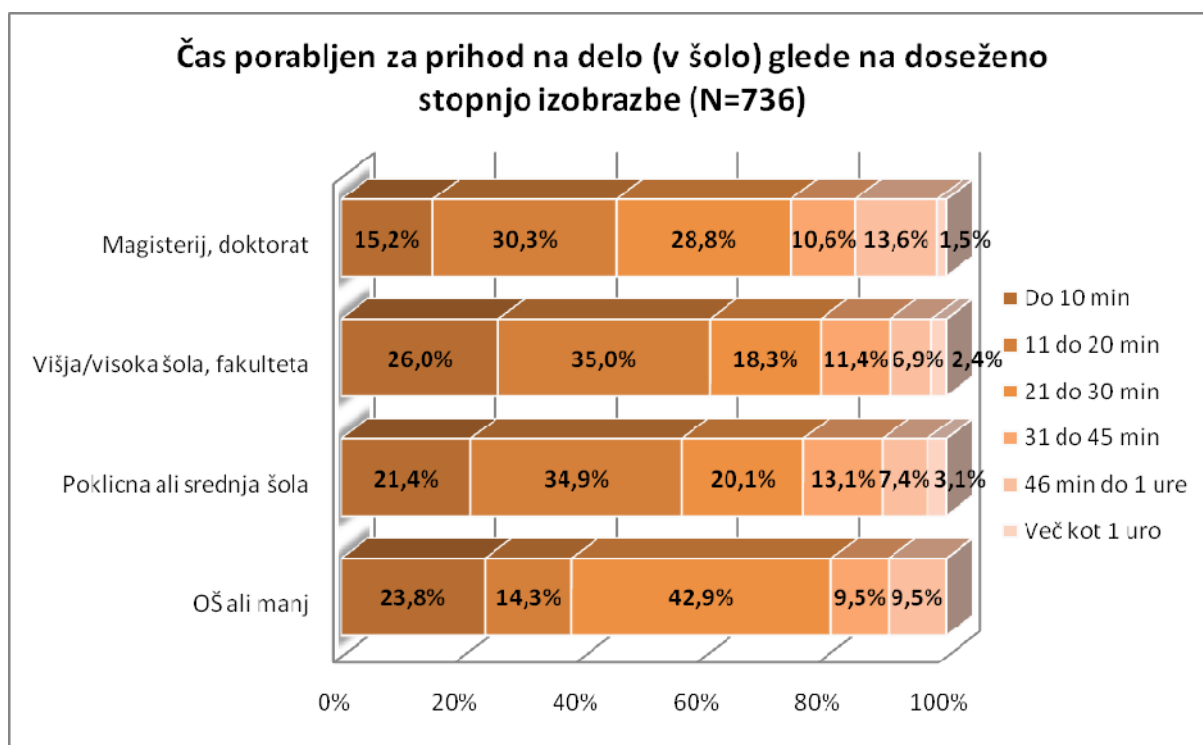


Prirejeno po CIVITAS Elan (2008).

6.4 Poraba časa in način mobilnosti glede na izobrazbo

Čas, ki ga vprašani porabijo za pot v službo (ali v šolo), pada z naraščanjem stopnje izobrazbe; pri čemer populacija z najvišjimi stopnjami izobrazbe – magisterijem ali doktoratom – rahlo odstopa od tega vzorca (glej graf 6.4.1). Slabšo učinkovitost manj izobraženih in najvišje izobraženih je mogoče delno pojasniti z uporabo javnega prevoza, saj se oboji bolj množično kot drugi dve skupini vozijo z avtobusom, prvi pa tudi veliko pogosteje z vlakom. Sledeč teorijam omrežnega kapitala in motilnosti lahko sklepamo na šibkejšo opremljenost manj izobraženih z različnimi resursi ter posledično manjšo učinkovitost pri opravljanju vsakdanjih poti na eni strani in večjo ozaveščenost najvišje izobraženih z visoko stopnjo kulturnega kapitala o pomembnosti trajnostne mobilnosti na drugi.

Graf 6.4.1: Poraba časa za prihod na delo (v šolo) glede na doseženo stopnjo izobrazbe



Prirejeno po CIVITAS Elan (2008).

Na tem mestu je treba poudariti, da so vsi vprašani relativno časovno nepotrtni, saj okrog 80 odstotkov vseh, ne glede na stopnjo izobrazbe, na cilj prispe v 30 minutah ali manj. Kljub temu razlike v krajših časovnih intervalih niso zanemarljive. Raziskava *Kakovost življenja v Ljubljani* ugotavlja, da je znotraj petnajstminutne izohrone večina vsakdanjih ciljev posameznikov, kar je značilnost »dobro organiziranih mest, ki omogočajo veliko izbirnost in učinkovit dostop do osnovnih funkcij« (Kos 2010b, 11) ter dokazuje razmeroma dober odnos med raznolikostjo ponudbe in časom, potrebnim za dostop do le-te v Ljubljani. Vendar dostopnost službe pri tem izstopa, saj za to nadvse pomembno vsakdanjo pot velik del vprašanih porabi dvakrat več časa kot za druge vsakdanje poti.

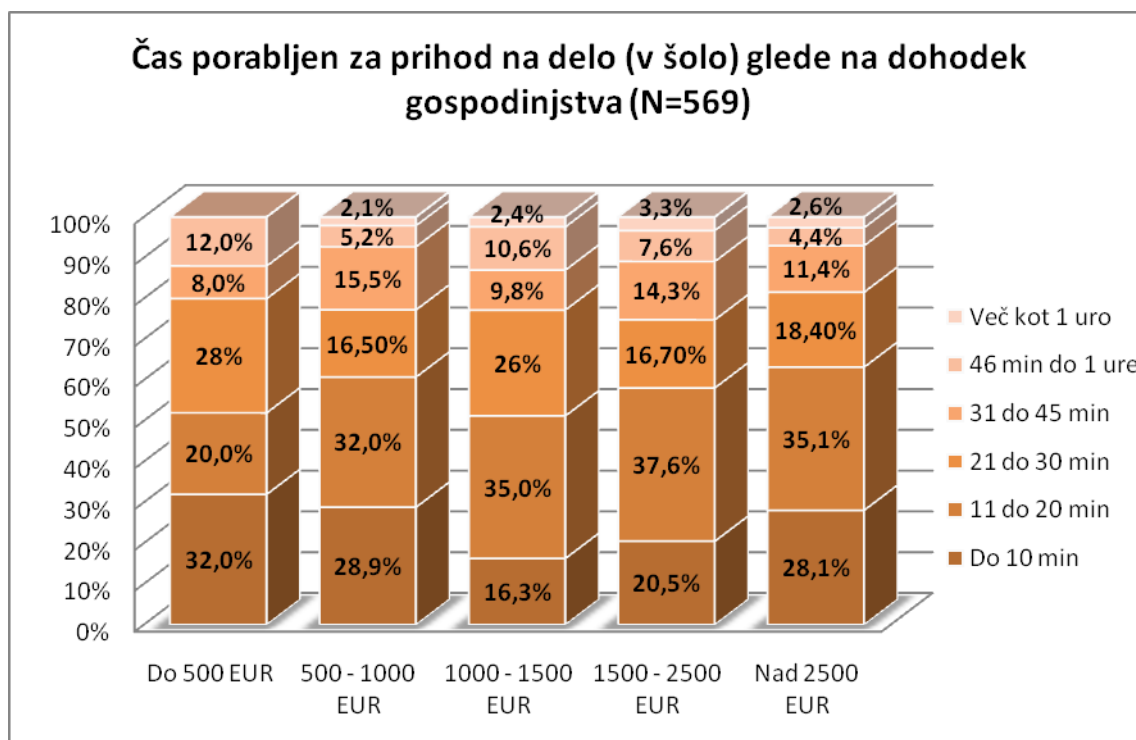
6.5 Poraba časa in način mobilnosti glede na dohodek

Upoštevač razlike v času potovanja na delo (v šolo) glede na izobrazbo bi lahko pričakovali temu primerna odstopanja med družbenimi skupinami glede na dohodek, ki pa se v tej postavki ne navezuje na posameznika, temveč na gospodinjstvo. Očitne sorazmernosti glede na razlike v dohodku pri porabi časa ni. Znotraj dvajsetminutne izohrone največ časa porabijo

tisti z zaslužkom gospodinjstva od 1000 do 1500 EUR in tisti, ki spadajo v kategorijo do 500 evrov (glej graf 6.5.1). Najuspešnejši pri razpolaganju s časom pa so člani gospodinjstev z več kot 2500 evri mesečnih prihodkov.

Rahla prikrajšanost prve in tretje skupine je razvidnejša pri načinu potovanja, saj se občutno manj pripadnikov teh dveh skupin po dnevnih poteh odpravi z avtomobilom. V kategoriji z dohodkom gospodinjstva do 500 EUR dnevno uporablja avtomobil samo 35 % vprašanih, iz skupine z mesečnim prihodkom gospodinjstva med 1000 in 1500 EUR pa 41,1 %. Upoštevajoč dejstvo, da se iz najpremožnejše skupine običajno z avtomobilom prevaža 58,5 % vprašanih, je mogoče zaključiti, da je uspešnost organiziranja vsakdanjega življenja odvisna od ekonomskega statusa vprašanih, pri čemer je za pojasnjevanje posebnega položaja tretje kategorije (1000 do 1500 EUR) potrebna dodatna analiza, npr. z upoštevanjem povprečnega števila članov gospodinjstva.

Graf 6.5.1: Poraba časa za prihod na delo (v šolo) glede na dohodek gospodinjstva



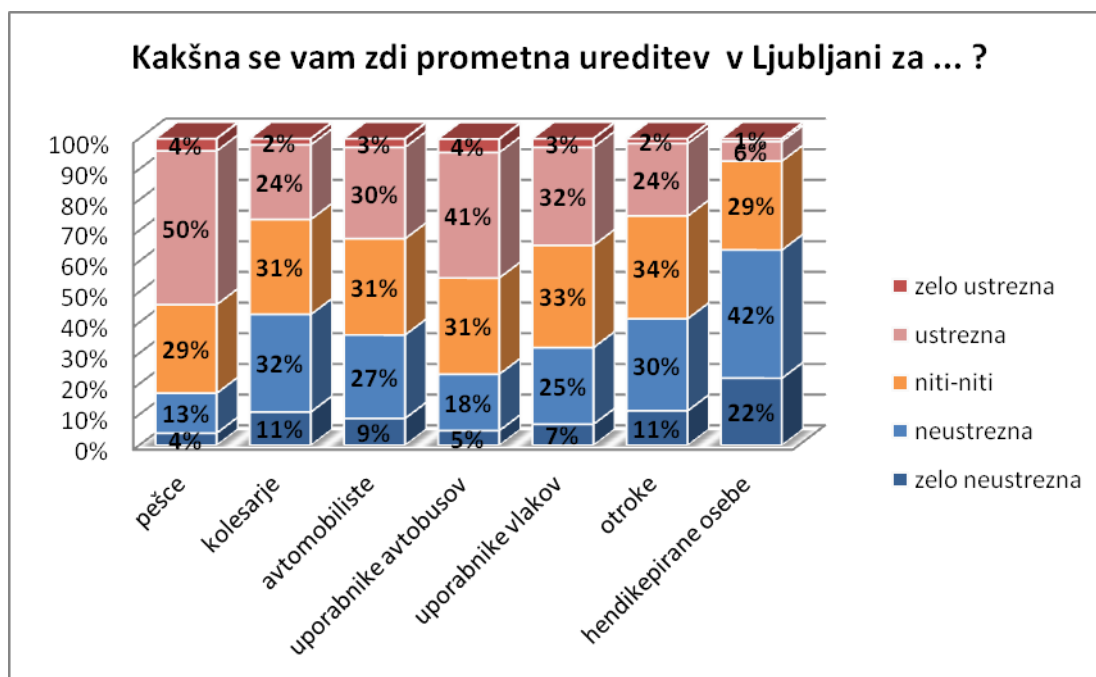
Prirejeno po CIVITAS Elan (2008).

6.6 Zadovoljstvo s prometno ureditvijo glede na način mobilnosti

Prometna ureditev Ljubljane je sodeč po zgornjih analizah bolj naklonjena posameznikom in družbenim skupinam z največ viri – z višjo izobrazbo, več ekonomskega kapitala in največ življenjske energije; manj pa je naklonjena tistim družbenim skupinam, katerih viri so omejeni. Pričakovali bi, da je družbena skupina, ki se pri vseh naštetih karakteristikah uvrsti visoko in večino poti opravi z osebnim avtomobilom, najbolj zadovoljna s prometnimi razmerami v Ljubljani, saj, kot smo videli, najučinkoviteje upravlja s svojim časom.

Paradoksalno je, da obstoječa prometna ureditev kljub izdatni naklonjenosti avtomobilskemu prevozu za te udeležence ni zadovoljujoča, zgolj tretjina avtomobilistov namreč prometno ureditev v Ljubljani ocenjuje kot ustrezno ali zelo ustrezno (glej graf 6.6.1).

Graf 6.6.1: Kakšna se vam zdi prometna ureditev v Ljubljani za ... ?



Prirejeno po CIVITAS Elan (2008).

Analize vprašanj, s katerimi so v okviru raziskave *Spreminjanje prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji* testirali zadovoljstvo udeležencev v prometu, razkrivajo, da so najbolj moteče črne pike življenja v Ljubljani na splošno ravno postavke, povezane z avtomobilskim prometom. Med tremi najbolj motečimi faktorji so se znašli »zastoji, gneča na cesti (63,6 %), pomanjkanje parkirišč (45,9 %) in nevarna vožnja udeležencev v prometu (28,0 %)« (Uršič

2009, 1). Zadnja postavka se sklada tudi z relativnim nezadovoljstvom kolesarjev, otrok in hendikepiranih oseb, ki jih objestna vožnja avtomobilistov še najbolj ogroža.

V okviru raziskave *Kakovost življenja v Ljubljani* (Kos 2010a; Kos 2012b) podobno ugotavljajo izjemno nezadovoljstvo voznikov avtomobilov, ki so z ocenami od 1 do 5 (pri čemer 1 pomeni zelo nezadovoljen, 5 pa zelo zadovoljen) prometno ureditev v Ljubljani ocenili povprečno najnižje z 2,87. Za primerjavo: podobno slabo so stanje ocenili kolesarji z 2,95 in uporabniki vlakov s 3,05, bolje pa uporabniki avtobusov s 3,31 in pešci s 3,5 (Kos 2010a).

Raziskava *Spreminjanje prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji* je znova izkazala odvisnost od avtomobilskega prevoza. Ugotovljeno je bilo celo, da prebivalci »svoje vsakodnevne aktivnosti in prostorsko-časovne ritme oz. dnevne rutine v določenih primerih prilagajajo avtomobilskemu prevozu ali pa se v primeru omejene rabe avtomobila celo odpovejo gibanju po mestu« (Uršič 2009, 1). Slednje kaže na ujetost dela družbe v utrjene vedenjske vzorce in omejenost pri izbiri načina mobilnosti.

Ugotavljam torej, da prometna ureditev v Ljubljani kljub izključujočemu učinku na ne-avtomobiliziran del udeležencev in privilegiranju avtomobilistov negativno vpliva na kakovost življenja obojih. Prvi so omejeni zaradi zapostavljenosti v primerjavi z avtomobilskim prometom, ki onemogoča posodobitev sistema rigidnega javnega prevoza, ureditev kolesarskih poti itd. in posledične neučinkovite porabe časa, drugi pa zaradi odvisnosti od avtomobila, ki jih prav tako ovira pri učinkovitem načrtovanju vsakdanjika.

7 Sklep

Ugotavljam, da ima prometna ureditev na nekem prostoru izjemen vpliv na kakovost življenja, saj predstavlja orodje za izraz drugih dejavnikov, s katerimi je le-ta pogojena. Kakovostna prometna ureditev je pomembna tudi zaradi spreminjajočih se razmerij med prostorom in časom, ki od posameznika zahtevajo časovno-prostorsko vseprisotnost, visoko stopnjo mobilnosti, sposobnost usklajevanja prizorišč dogajanja s časovnimi okviri ter posledično učinkovito načrtovanje in premagovanje časovno-prostorskih poti. Vključujoča prometna ureditev, ki spodbuja tako mobilnost kot dostopnost vseh udeležencev v prometu, lahko deluje kot ugoden medij za blaženje siceršnjih socialnih in prostorskih razlik med družbenimi skupinami ter zagotavlja visoko kakovost življenja vseh prebivalcev mesta.

Na podlagi kvantitativne analize empiričnih podatkov iz raziskave CIVITAS Elan in s podporo rezultatov drugih raziskav (Kakovost življenja v Ljubljani, Mobilnost v Sloveniji) potrjujem svojo tezo, da prometna ureditev v Ljubljani predstavlja prej oviro kot sredstvo za doseganje visoke kakovosti življenja v mestu. Trenutni režim hierarhizira uporabnike različnih načinov mobilnosti in deluje izključujoče na družbene skupine, ki nimajo dostopa do avto-mobilnosti ter zaradi omejenih virov in pomanjkanja kompetentnosti za njihovo upravljanje porabijo več časa za svoje vsakdanje poti. Kljub privilegiranemu položaju avtomobilskega prevoza z vidika preteklih ukrepov mestnih politik pa s trenutno prometno ureditvijo niso zadovoljni niti tisti, ki se po svojih vsakdanjih poteh praviloma odpravijo z avtomobilom.

Kot najmočnejši dejavnik obstoječe prometne ureditve v Ljubljani in največja ovira pri poskusih izboljšanja le-te se kaže globoko zakoreninjena avtomobilistična miselnost prebivalstva, ki ni pripravljeno na aktivno delovanje v smeri dolgoročnega izboljšanja prometnih razmer, saj svoje delovanje prilagaja prevoznemu sredstvu in se zdi v razmišljanju ujeto v avtomobil kot v železno kletko kapitalizma (Weber 2006). V luči modernističnih vrednotnih usmeritev uporabo javnega prometa razume kot rezervirano za drugorazredne družbene skupine brez izbire, lastništvo avtomobila pa kot osebno zmago.

Prometna ureditev v Ljubljani prisilno instrumentalizira dnevno mobilnost, tako da v miselnosti večine služi zgolj prevozu posameznika s točke A do točke B. To med drugim dokazuje tudi razčlenitev različnih načinov mobilnosti, ki se v raziskavah večinoma pojavlja

kot kategorija »prevozno sredstvo«, čeprav vsaj pri pešačenju o tem zagotovo ne moremo govoriti. Jasno postaja, da tudi z nadaljnjimi ukrepi v smeri *osrečevanja* avtomobilov kakovosti življenja v Ljubljani ni mogoče dvigniti, saj gre za neskončno spiralo. Če družbene neenakosti in prikrajšanosti izključenih iz avtomobilskega prometa s tovrstnimi poskusi ni mogoče odpraviti, saj se vse družbene skupine nikoli ne bodo mogle vključiti v avtomobilski promet, ter je prav tako nemogoče zadovoljiti naraščajoče potrebe avtomobilov, kje tiči rešitev?

V luči postopnega prehoda k postmodernim vrednotam se tudi slovenska družba približuje tranziciji v pojmovanju prostorske mobilnosti in potovalnosti, ki je ne določa prevozno sredstvo, temveč življenjski slog, premišljena izbira, ozaveščenost itd. Rešitev prometne dileme je mogoča zgolj s preusmeritvijo dojemanja prometa od instrumentalnih k reflektivnim predstavam. Sam proces gibanja po prostoru je mogoče razumeti tudi kot sredstvo za zadovoljevanje drugih potreb in želja ali kot naložbo v alternativne interese in cilje, ne zgolj z vidika zagotavljanja prisotnosti posameznika na različnih krajih. Refleksivno dojetje prostorske mobilnosti in zagotavljanje večrazsežnostih učinkov različnih oblik mobilnosti se zdi prikladna rešitev za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilskega prevoza in izboljšanje prometnih razmer v Ljubljani.

8 Literatura

Antončič, Vojko in Katja Boh. 1991. Premise za raziskovanje kvalitete življenja. *Družboslovne razprave* 8 (12): 5–18.

Bauman, Zygmunt. 2002. *Tekoča moderna*. Ljubljana: Založba /*cf.

Cairncross, Frances. 2001. *The death of distance: 2.0: how the communications revolution will change our lives*. London; New York: Texere.

Castells, Manuel. 2000. *The rise of the network society*. Oxford; Malden (MA): Blackwell.

CIVITAS Elan. 2008. »Spreminjanje prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji«. Podatki raziskave.

Flanagan, William G. 2002. *Urban sociology: images and structure*. Boston: Allyn and Bacon.

Gabrovec, Matej in David Bole. 2009. *Dnevna mobilnost v Sloveniji*. Ljubljana: Založba ZRC.

Giddens, Anthony. 1991. *Modernity and self-identity: self and society in the late modern age*. Stanford: Stanford University Press.

--- 1992. *The consequences of modernity*. Cambridge: Polity Press.

Harvey, David. 1990. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Cambridge, MA: Blackwell.

Hočevar, Marjan. 2002. Ljubljana: konec ali začetek urbanosti? V: *Sociološke podobe Ljubljane*, ur. Drago Kos, 25–42. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

--- in Anže Zorman. 2012. *Contextual mobility and the new »mobility paradigm«: the nature of travel mode choices reconsidered*. Neobjavljeno gradivo.

Inglehart, Ronald. 1997. *Modernization and postmodernization: cultural, economic, and political change in 43 societies*. Chichester: Princeton University Press.

- Jacobs, Jane. 2009. *Umiranje in življenja velikih ameriških mest*. Ljubljana: Studia humanitatis.
- Kos, Drago. 2007. Neurbana nacija. V *O urbanizmu*, ur. Čerpes, Ilka in Miha Dešman, 137–163. Ljubljana: Založba Krtina.
- 2010a. *Kakovost življenja v Ljubljani, raziskovalno poročilo*. Dostopno prek <http://www.civitasljubljan.si/uploads/datoteke/QLJ-Kos-plakat-PRESS%20%282%29.pdf>. (23. avgust 2012)
- 2010b. *Kakovost življenja v Ljubljani – 2. faza*. Fakulteta za družbene vede: interno gradivo.
- Kuhn, Thomas S. 1998. *Struktura znanstvenih revolucij*. Ljubljana: Krtina.
- Lin, Nan. 2009. *Social capital: a theory of social structure and action*. Cambridge; New York: Cambridge University Press.
- Lynch, Kevin. 2010. *Podoba mesta*. Novo mesto: GOGA.
- Mandič, Srna. 2005. Kakovost življenja: med novimi blaginjskimi koncepti in družbenimi izzivi. *Družboslovne razprave* 21 (48): 111–131.
- Marans, Robert W. in Robert J. Simson. 2011. *Investigating quality of urban life*. London: Springer.
- Mlinar, Zdravko. 2008. *Življenjsko okolje v globalni informacijski dobi. Prostorsko-časovna organizacija bivanja: raziskovanja na Koprskem in v svetu*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Slovenska akademija znanosti in umetnosti.
- Peronns, Diane. 2004. Understanding social and spatial divisions in the new economy: New media clusters and the digital divide. *Economic geography* 80(1): 45–61.
- Plevnik, Aljaž. 2008. *Okolje in promet: Slovenija*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje.
- Pratt, Fletcher. 2000. *The battles that changed history*. Mineola (N.Y.): Dover.
- Sennett, Richard. 2009. *Civitas: Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds*. Berlin: Berliner Taschenbuch Verl.

Toš, Niko, ur. 2004. *Vrednote v prehodu III., Slovensko javno mnenje 1999-2004*. Dostopno prek: http://www.cjm.si/sites/cjm.si/files/File/e-dokumenti/SJM_vrednote_v_prehodu_3.pdf (25. avgust 2012).

--- 2006: *Vrednotne orientacije – 2006*. Dostopno prek http://www.cjm.si/sites/cjm.si/files/file/e-dokumenti/Vrednotne_orientacije_2006.pdf (23. avgust 2012).

UNDESA. 2010. *Population, urban*. Dostopno prek: <http://hdrstats.undp.org/en/indicators/45106.html> (23. avgust 2012).

Urry, John. 2000. *Sociology beyond societies : mobilities for the twenty-first century*. London; New York: Routledge.

--- 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.

Uršič, Matjaž. 2006. Modernizacija prometa v obdobju industrijske urbanizacije – bogata zapuščina ali breme teženj k povečevanju mobilnosti v slovenskih mestih? *Urbani izziv* 17 (1–2): 18–29.

--- 2009. *Kratek povzetek raziskave 1. dela javnomnenjske raziskave: spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji*. Dostopno prek: <http://www.civitasljubljan.si/uploads/datoteke/KRATEK%20POVZETEK%20RAZISKAVE%20-%20Ursic%20Matjaz.pdf> (28. julij 2012).

--- 2010a. Avtomobilija in prostorsko-časovna organizacija bivanja. *Teorija in praksa* 47 (2–3): 294–296.

--- 2010b. Destruktivna tekmovalnost med slovenskimi mesti in podeželjem. *Teorija in praksa* 47 (2–3): 476–494.

--- 2012. Med deklarativnostjo in aktivizmom: javno mnenje in izvajanje novih prometnih ureditev v Ljubljani. *IB revija: za strokovna in metodološka vprašanja gospodarskega, prostorskega in socialnega razvoja Slovenije* 46 (1): 71–80.

Weber, Max. 2006. *Die protestantische Ethik und der »Geist« des Capitalismus*. München: FinanzBuch Verlag.

Yuan, Lim Lan, Belinda Yuen in Christine Low, ur. 1999. *Urban Quality of Life: Critical Issues and Options*. Singapore: National University of Singapore.