

UNIVERZA V LJUBLJANI

FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Sara Peterlin

Odzivi lokalnih prebivalcev na gradnjo obvoznice na Škofljici

Diplomsko delo

Ljubljana, 2014

UNIVERZA V LJUBLJANI

FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Sara Peterlin

Mentor: Izr. prof. dr. Drago Kos

Odzivi lokalnih prebivalcev na gradnjo obvoznice na Škofljici

Diplomsko delo

Ljubljana, 2014

Odzivi lokalnih prebivalcev na gradnjo obvoznice na Škofljici

V diplomskem delu smo obravnavali odzive lokalnih prebivalcev Občine Škofljica na gradnjo obvoznice po Ljubljanskem barju. To je tema, ki vznemirja in deli lokalno javnost, saj predstavlja poseg v njihov prostor. Z obvoznico Škofljica bi razbremenili prometno preobremenjeno državno cesto, ki povezuje kraje med Ljubljano in Kočevjem. Vendar bi z gradnjo močno posegli v ekosistem barja, ki je tudi zaščiten z Naturo 2000. Obvoznica bi potekala tudi blizu naselij v Občini Škofljica, ki ležijo na Barju in so odmaknjeni od hrupa in onesnaženja zdajšnje ceste. Pri slednjih prebivalcih se pojavlja NIMBY sindrom.

Z anketnim vprašalnikom smo preverili v kakšni meri lokalna javnost podpira obvoznico Škofljica. Opravili smo tudi intervjuje z lokalnimi predstavniki. Ugotovil smo, da situacija že meji na konflikt. Proučili smo tudi kako poteka vključevanje in obveščanje zainteresirane javnosti o projektu obvoznice s strani Občine Škofljica in države kot investitorja. V luči suburbanizacije Občine Škofljica v zadnjih desetletjih, smo skušali razumeti (ne)organiziranje lokalne skupnosti.

Ključne besede: suburbanizacija, NIMBY sindrom, konflikt v prostoru, odzivi lokalnih prebivalcev.

Reactions of Local Residents to the Construction of Škofljica Bypass Road

The thesis discusses reactions of local residents of Škofljica Municipality to the construction of a bypass road that crosses Ljubljansko barje. The project of the bypass created a land use conflict among local public. It would reduce congestion of the existing main state road Ljubljana - Kočevje. A negative aspect would be a degradation of undeveloped land which is a part of Natura 2000 protected area. The new road would also pass near existing settlements on Ljubljansko barje and would bring noise and pollution. The affected residents are reacting in accordance with NIMBY syndrome.

Using the questionnaires we surveyed the extent of local support for the project. For further research we interviewed a few local representatives. As we found out that the situation is on a verge of conflict, we studied the process of participation of the local public and how do the municipality and state communicate with them. With suburbanization of Municipality Škofljica in mind we tried to understand how local public is (un)organized.

Key words: suburbanization, NIMBY syndrome, spatial conflict, responses of local residents.

KAZALO

1 UVOD	5
2 SUBURBANIZACIJA	7
2.1 Opredelitev in potek suburbanizacije.....	7
2.2 Suburbanizacijski procesi v Sloveniji	8
2.3 Potek in značilnosti suburbanizacije v Ljubljanski regiji, zlasti na Škofljici	11
3 NIMBY SINDROM	12
4 ZNAČILNOSTI DRUŽBENEGA OKOLJA OBČINE ŠKOFLJICA	14
5 OPIS PROJEKTA: OBVOZNICA ŠKOFLJICA	15
6 RAZISKAVA MNENJ IN STALIŠČ DO GRADNJE OBVOZNICE ŠKOFLJICA ...	17
6.1 Preverjanje podpore	18
6.1.1 Podpora gradnji obvoznice Škofljica glede na lokacijo bivanja	18
6.1.2 Podpora gradnji obvoznice Škofljica glede na socialno–demografske značilnosti	20
6.2 Argumentacija za oz. proti obvoznici	22
6.2.1 Odnos do okoljskih argumentov	24
6.3 Informiranost in podpora	25
6.4 Organiziranje in participacija lokalnih prebivalcev	28
7 KONFLIKT	30
7.1 Konflikt glede lokacije.....	30
7.2 Konflikt glede počasnega poteka projekta obvoznice.....	31
8 UGOTOVITVE	32
9 ZAKLJUČEK	34
10 LITERATURA	35
PRILOGI	38
Priloga A: Anketni vprašalnik Odzivi lokalnih prebivalcev na gradnjo obvoznice na Škofljici.	38
Priloga B: Rezultati ankete	41

1 UVOD

To diplomsko delo so navdihnili čustveni odzivi lokalnih prebivalcev Občine Škofljica na gradnjo obvoznice na Ljubljanskem Barju (v nadaljevanju Barje). Priseljevanje v obmestne kraje, vasi in zaselke v Ljubljanski regiji in povečanje prostorske mobilnosti v zadnjih desetletjih, sta povzročila preobremenjenost Dolenjske ceste, ki pelje čez Škofljico in Lavrico in povezuje kraje med Kočevjem in Ljubljano. Prometna infrastruktura se ni spreminjala, oz. se je z ukinitvijo železniškega prometa med Kočevjem in Ljubljano celo poslabšala. Tako je prometna obremenitev obstoječih cest postala težka zlasti za lokalne prebivalce. Situacija je pravzaprav paradoksalna, ker je eden glavnih motivov selitve na suburbana območja umik pred prometom, hrupom in onesnaženjem. Suburbanizacija je vplivala na povečevanje prometa, zato prebivalci Občine Škofljica že leta opozarjajo na nujnost ureditve prometa oz. na zmanjšanje prometne obremenitve njihovega bivalnega prostora. Glede tega obstaja med njimi visoka stopnja konsenza. Ker se nič ne premakne postajajo vse bolj nestrpni in grozijo z zaporo ceste.

Kot rešitev je Ministrstvo za promet predlagalo obvoznico mimo naselij Škofljica in Lavrica. V letu 2012 je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor na javni razgrnitvi predstavilo najustreznejši varianti po Barju. Kljub temu, da med lokalnimi prebivalci obstaja močno strinjanje o nujnosti ureditve prometne situacije se njihova mnenja o ponujenih variantah močno razhajajo. Njihovi odzivi so pogosto zelo čustveni, saj gre za poseg v njihov neposredni prostor. Odziv na traso po Barju je bil prav tako buren kot odziv na predhodno traso pri Lisičju. Zdi se, da so odnosi med podporniki in nasprotniki gradnje obvoznice zelo napeti in onemogočajo dialoško komunikacijo. Na konflikt mejijo tudi odnosi med lokalnimi prebivalci in Občino Škofljica ter državo, saj prvi zahtevajo ureditev prometne problematike tudi z grožnjami. V nalogi bomo preučili odzive lokalnih prebivalcev na traso po Barju, kar bo prispevalo k boljšemu razumevanju situacije in njeni umestitvi v širši okvir prostorskih trendov v Ljubljanski regiji. Raziskovalno delo je bilo opravljeno v letu 2012 v času, ko je potekala o projektu najbolj razširjena javna razprava.

Cilj naloge je prikazati in razumeti odzive lokalnih prebivalcev Občine Škofljica na gradnjo obvoznice po Barju. Pri tem bomo upoštevali značilnosti Škofljice z okolico, ki je bila nekoč izrazito podeželska, vendar je danes zaradi okrepljenega priseljevanja suburbanizirano območje. S tem bomo na konkretnem primeru uvideli kakšen odnos imajo prebivalci do prostorskih sprememb v njihovem neposrednem bivanjskem okolju in kako lokacija bivanja

in nekateri drugi dejavniki vplivajo na njihovo (ne)strinjanje s projektom. Zanima nas tudi, kako napeti so odnosi med lokalnimi prebivalci in drugimi družbenimi akterji, ki so vključeni v projekt.

Da bomo to dosegli, smo si zastavili naslednje hipoteze.

1. Vsakodnevna izkušnja s prometno situacijo na Škofljici bolj vpliva na mnenje lokalnih prebivalcev o gradnji obvoznice, kot argumenti stroke.
2. Bolj kot so lokalni prebivalci vključeni in informirani o projektu gradnje nove obvoznice, bolj ga podpirajo.
3. Slaba družbena integriranost lokalnih prebivalcev, ki je posledica hitre suburbanizacije v zadnjih letih, se kaže v neorganiziranosti v podporo skupnemu interesu pri reševanju prometne problematike.

Metodologija je bila sledeča. Najprej smo izvedli testni anketni vprašalnik s standardiziranimi vprašanji. Vzorec je obsegal 117 posameznikov iz Občine Škofljica. Namen tega je bil izmeriti mnenja o obvoznici Škofljica. Šele nato smo izvedli intervjuje s formalnimi in neformalnimi predstavniki lokalne skupnosti. Z njimi smo želeli pridobiti poglobljena mnenja, ki so lahko drugačna od večinsko izraženih in bi doprinesla k večjemu razumevanju odzivov lokalnih prebivalcev. Opravili smo deset intervjujev.

Delo je sestavljeno iz dveh delov. V prvem delu bomo umestili problematiko v teoretski okvir. Opredelili bomo suburbanizacijo in njen potek. Še zlasti se bomo osredotočili na značilnosti suburbanizacije v Sloveniji oziroma v Ljubljanski urbani regiji, kamo spada tudi Občina Škofljica. V nadaljevanju bomo obravnavali tudi NIMBY sindrom. Nato bo sledila predstavitev družbenih značilnosti Občine Škofljica in projekta obvoznica Škofljica.

V drugem delu bomo predstavili in analizirali rezultate raziskave. Empirične podatke smo pridobili z anketnim vprašalnikom in intervjuji. Z njimi bomo dodatno osvetlili motive ljudi v odnosu do obvoznice. Na koncu bomo podali glavne ugotovitve v luči ne/sprejemanja predvidenih hipotez.

2 SUBURBANIZACIJA

Suburbanizacijski procesi so močno spremenil podobo Občine Škofljica v zadnjih desetletjih. Iz podeželskih vasi so nastala močno poseljena suburbana naselja z blokovskimi soseskami. Ravbar pravi, da je suburbanizacija prostorski izraz vseh socialnih sprememb v družbi (Ravbar 2005, 31). Predvidevamo, da je zato poznavanje procesov suburbanizacije nujno za razumevanje odzivov lokalnih prebivalcev na gradnjo obvoznice Škofljica. V nadaljevanju bomo najprej opredelili pojem suburbanizacije, sledil bo opis poteka suburbanizacijskih procesov, nato bomo predstavili suburbanizacijske značilnosti Slovenije in na koncu pogledali, kako je suburbanizacija potekala v Ljubljanski urbani regiji, zlasti na Škofljici.

2.1 Opredelitev in potek suburbanizacije

Suburbanizacija v najbolj poenostavljeni obliki pomeni preseljevanje prebivalcev iz urbanih središč na mestno obrobje. Močno je vplivala na prostorsko preobrazbo obmestij. Nekoč majhni kraji so se hitro razširili in ponekod priključili mestu. Močno prevladuje individualna gradnja, zato je za suburbana naselja značilna relativno nizka gostota poselitve, velikokrat pa tudi razpršena poselitev. S selitvami prebivalcev iz mest v predmestja se širi tudi mestni način življenja, torej nima suburbanizacija le prostorskega vidika, vendar tudi kulturni. Ravbar je procese suburbanizacije v Sloveniji opredeli »kot širjenje sodobnih naselij z manjšo gostoto poselitve v vplivnem območju mest« (Ravbar v Rebernik 2004a, 93). Berry jih vidi »kot proces populacijske dekoncentracije, kjer so demografska gibanja usmerjena iz območij večje koncentracije proti manjšim« (Berry v Rebernik 2004b, 54). Lahko jo razumemo tako kot Vresk, ki gleda na suburbanizacijo kot preobrazbo mestnega obrobja pod vplivom mesta (Vresk v Rebernik 2004b, 54). Rebernik pravi, da »gre za socialno, ekonomsko in fiziognomsko preobrazbo neposredne okolice mesta in posledično širjenje mestnega načina življenja na podeželje« (Rebernik 2004b, 54). Ljudem, ki se selijo na obrobja mest kasneje sledijo tudi delovna mesta, trgovina in ostale storitvene dejavnosti. Ravbar zato loči med demografsko, industrijsko in terciarno suburbanizacijo (Ravbar 2005, 33). Tudi sledijo si v tem vrstnem redu. Najprej se ljudje priseljujejo v obmestja, kasneje jim sledijo delovna mesta.

Suburbana naselja imajo lastnosti mest in podeželja, imajo tudi sebi lastne značilnosti. Za suburbanizirana območja je značilna podobnost v načinu življenja prebivalcev v socialnem in ekonomskem pogledu (Carter v Ravbar 2005, 31). Če pogledamo prevzemanje norm,

vrednostnih predstav in potrošniških navad je življenjski slog primerljiv z mestnim (Ravbar 2005, 32).

Klassen in van der Berg sta predstavila model urbanizacijskega cikla, ki sestoji iz štirih faz urbanega razvoja: urbanizacije, suburbanizacije, deurbanizacije in reurbanizacije (Rebernik 2004b, 59; Uršič in Hočevar, 2007, 89). Faze so določene glede na spremembe v populaciji med mestom in obmestjem oz. smerjo in razmerjem selitev prebivalstva v urbani regiji (Rebernik 2004b, 59). Suburbanizacija je po tem modelu le ena od faz urbanega razvoja. V fazi urbanizacije se prebivalstvo seli v mesta. V fazi suburbanizacije se iz mest seli na mestno obrobje, stopnja rasti na obrobju pa preseže stopnjo rasti v mestu. Sledi faza deurbanizacije, ki predstavlja zmanjšanje števila prebivalcev v mestni regiji (upad rasti v mestu in šibka rast na obrobju). Zadnja je faza reurbanizacije, ko pride do ponovne rasti prebivalstva v mestih (Rebernik 2004b, 59–60; Uršič in Hočevar 2007). Suburbanizacija se je v ZDA razmahnila s pojavom osebnega avtomobila v dvajsetih letih 20. stoletja, višek je dosegla v petdesetih letih. V evropskih državah je najbolj intenzivna suburbanizacija potekala v šestdesetih in sedemdesetih letih (Rebernik 2004b, 54–55). V ZDA in zahodni Evropi so reurbanizacijo zaznali že sredi sedemdesetih let 20. stoletja. V Sloveniji celoten urbanizacijski cikel še ni potekel. Rebernik Ljubljano umešča na začetek faze reurbanizacije (Rebernik 2004a).

2.2 Suburbanizacijski procesi v Sloveniji

Urbanizacijski procesi so pri nas potekali z zamikom in tudi precej drugače kot v ZDA ali zahodni Evropi. Urbana rast prebivalstva je potekala v obdobju od petdesetih do začetka osemdesetih let 20. stoletja. Urbanizacija je bila posledica deagrarnizacije, industrializacije in preseljevanja prebivalstva v mesta iz slovenskega podeželja in drugih delov Jugoslavije (Rebernik 2004a, 90). V Sloveniji urbanizacija ni bila intenzivna, urbani razvoj je bil policentričen, istočasno se je industrializiralo tudi podeželje. V mestih se je trend urbane rasti upočasnil po letu 1981, urbanizacija pa je prešla v suburbanizacijo (Rebernik 2004a, 91). Suburbanizacija je potekala množično, mesta so se krepko izpraznila, zlasti Ljubljana. Tudi v devetdesetih so selitve prebivalcev potekale v smeri zunaj mest. Selitveni prirast v mestih je bil negativen. Na začetku devetdesetih je suburbanizacija potekala v obmestnih naseljih, med letoma 1996 in 2002 je prešla v manjša podeželska naselja z dobrim dostopom do urbanih središč (Rebernik 2004a, 91).

Suburbanizacija podeželja je potekala nenadzorovano in ponekod brez prostorskega planiranja. Prišlo je do »suburbanega presežka« oz. »urbanega primanjkljaja« (Kos 2007; Uršič in Hočevar 2007). Suburbani presežek označuje specifičen potek slovenske urbanizacije in predstavlja nesorazmerje med urbanim in suburbanim prebivalstvom. V mestih še ni prišlo do kritične mase urbanega prebivalstva, ko se je izseljevanje v obmestja že začelo. V Sloveniji je urbani primanjkljaj še bolj izrazit kot v drugih postsocialističnih državah, saj nismo imeli večjega metropoliziranega območja oz. se je njegov nastanek, s politiko policentrizma, zavračalo (Uršič in Hočevar 2007). Suburbana območja so zapolnili tako podeželski kot mestni prebivalci. Prvi so se vanje preselili, da bi bili bližje delovnih mest. Drugi so se izselili iz mest v suburbana naselja v iskanju boljše kakovosti življenja ali reševanja stanovanjskega problema.

Vzrokov za relativno šibko urbanizacijo v Sloveniji je precej. Rebernik pravi, da je na to vplival policentrični gospodarski razvoj in dnevne migracije delovne sile iz podeželja v urbana središča (Rebernik 2004a, 90). Uršič in Hočevar vzroke vidita v pomanjkanju velikega mesta pred nastopom industrializacije, razpršeni poselitvi, obrobni vlogi v Avstro-Ogrski monarhiji in v vrednotah Slovencev, ki se odražajo v podeželskih bivanjskih preferencah (Uršič in Hočevar 2007).

Vzroki za suburbanizacijo v Sloveniji so: nerazvitost trga nepremičnin, saj je velika večina stanovanj v privatni lasti, ponudba najemnih stanovanj je majhna. Prav tako so cene nepremičnin in zemljišč v večjih slovenskih mestih visoke, medtem ko je gradnja hiše v lastni izvedbi sorazmerno poceni. Poleg tega so za Slovence značilne tudi izrazito podeželske vrednote (t.i. »domačijstvo«) (Uršič in Hočevar 2007). Slovenci visoko vrednotijo življenje na podeželju, v lastni hiši obdani z naravo. S tem, ko je avto postal splošno dostopna dobrina in se je prostorska mobilnost povečala, so te vrednote začel tudi udejanjati.

Rebernik vidi razloge za suburbanizacijo v Sloveniji v pomanjkanju in visokih cenah stanovanj ter zemljišč v mestih, v nizkih cenah zemljišč in komunalnih priključkov na obrobju mest, v želji po bivanju v enodružinski hiši, v bolj kvalitetnem bivanjskem okolju v obmestju, v vlaganju dohodkov v stanovanjsko gradnjo, v razmahu osebne avtomobilskega prometa, gradnji cest in izboljšani prometni dostopnosti in v neučinkovitem urbanističnem načrtovanju in nadzoru (Rebernik 2004a, 93).

Po letu 1990 se je suburbanizacija v Sloveniji še povečala. Spremenil se je politični sistem in uvedla tržna ekonomija. Večja je bila možnost pridobitve stanovanja ali hiše na podeželju. Cene zemljišč so tu bolj ugodne in gradnja lastne hiše cenejša od nakupa stanovanja v mestu. Ljudje so se začeli seliti v predmestja, ker so iskali bolj kakovostno okolje za bivanje. Zdaj so si lahko privoščili izbiro, kje bodo živeli (Verlič Christensen 1999, 81). Selitve kar naenkrat ne potekajo več zaradi zaposlitve, šole, poroke, ampak tudi na podlagi lastne izbire po bivanju v zelenem okolju. Hkrati s selitvami v obmestja so se povečale tudi dnevne migracije mestom in zaledjem. Avto postane splošno dostopna dobrina. Uršič in Hočevar dodajata, da je selitev v predmestje lahko tudi v funkciji blaženja socialnih razlik (Uršič in Hočevar 2007). Najem ali nakup stanovanja v mestu je veliko dražji kot v predmestju, če si pripravljen hišo sam graditi, je še toliko ceneje. Seveda so tu še vedno podeželske vrednote Slovencev. Protiurbane vrednote, ki se odražajo kot želja po vrnitvi k naravi, idealiziranje podeželja in želja po bivanju v lastni hiši, so še vedno močno prisotne pri Slovencih (Uršič in Hočevar 2007). Pomembno je, da poznamo vrednote Slovencev, saj je vrednotni sistem »struktura, ki dolgoročno motivira in usmerja delovanje« (Kos 1998, 33). Vrednote se spreminjajo zelo počasi in vplivajo na poselitvene procese in tudi na načine poselitve. Visoko se vrednoti bivanje v individualnih hišah.

Po selitvi iz mest v obmestja izstopajo mlade družine in izobraženci (Rebernik 2004b, 54). Družine z majhnimi otroki prepričajo cenejša stanovanja in nižji stroški življenja, manj hrupa, parkirišča in povezave z urbanimi središči in kakovostno okolje za odraščanje njihovih otrok. Na mestno obrobje se je preselilo veliko storitvenih dejavnosti tako, da ljudem ni potrebno prihajati v mestno središče. Tipičen in morda najbolj izrazit primer je trgovinska dejavnost. Velika nakupovalna središča so locirana na obrobju mest in so prilagojena zlasti suburbanim prebivalcem, ki se tam dnevno ustavljajo na poti iz službe.

Pri suburbanizaciji v Slovenskem prostoru (in verjetno tudi drugje) se pojavi zanimiv paradoks. Posamezniki so se selili iz mest in iz podeželja v okolico mest v pričakovanju boljše kakovosti življenja. Avtomobilizacija jim je omogočila povezave na eni strani z mestom, na drugi strani s podeželjem. Vendar se pričakovanja po boljši kakovosti življenja zaradi množičnega priseljevanja, niso uresničila. Povečal se je promet, čeprav je bil umik pred prometom, hrupom in onesnaženjem glavni motiv za naraščanje suburbanih naselij. Kot bomo videli v nadaljevanju, se je to zgodilo tudi v Občini Škofljica.

2.3 Potek in značilnosti suburbanizacije v Ljubljanski regiji, zlasti na Škofljici

Do konca sedemdesetih let prejšnjega stoletja je prebivalstvo v Ljubljani naraščalo (priseljavanje iz Slovenije in Jugoslavije), v osemdesetih in devetdesetih se začne prebivalstvo znotraj regije dekoncentrirati. Mestno središče Ljubljane se je začelo prazniti (depopulacija). V naslednjih desetletjih je prebivalstvo najbolj naraščalo v podeželskih naseljih v regiji. V nekaterih delih mestnega središča pa je prebivalstvo ponovno začelo rasti (reurbanizacija) (Rebernik 2004a, 89). V času med letoma 1981 in 1991 so naselja v suburbanem pasu okoli Ljubljane narasla za 20 do 60 odstotkov (Ravbar v Rebernik 2004a, 93). Število prebivalcev v Ljubljani je začelo upadati. Tudi po letu 1991 se nadaljuje trend suburbanizacije v Ljubljanski regiji. Za ilustracijo, med letoma 1991 in 2002 se je število prebivalcev Ljubljane zmanjšalo za 9.000 kar predstavlja 3,5 odstotkov populacije (Rebernik 2004a, 94). V vseh slovenskih obmestjih pa je naraslo za 5 odstotkov (Ravbar 2005, 29). V letu 2003 je imela MOL negativni selitveni saldo, ostale občine v regiji pa pozitivnega. Posebno velik selitveni prirast so imele občine Domžale, Grosuplje, Ivančna Gorica, Medvode, Škofljica in Trzin (Rebernik 2004a, 94).

Po Reberniku suburbanizacija v Ljubljanski urbani regiji prehaja v fazo eksurbanizacije oz. »razširjene« suburbanizacije, ker pomeni, da se razseljuje prebivalstvo iz gosto poseljenega suburbanega dela regije v ruralna območja, ki imajo še vedno dobro dostopnost do regionalnih središč (Rebernik 2004, 95). V Ljubljanski regiji so se oblikovala tri območja poselitve: pozidana mestna območja, gosto poseljeno suburbanizirano območje (Škofljica) in redko poseljeno podeželje (Ibid.) Tudi za območja suburbanizacije v Ljubljanski regiji je značilna individualna stanovanjska gradnja in poceni zemljišča. Pomemben je tudi razmah avtomobilizma, ki omogoča dnevne delovne migracije v mesta. Ravno individualni avtomobilizem in podrejenost urejanja in načrtovanja prostora ekonomskim sistemom povzročita zgoščanje poselitve ob glavnih prometnih cestah (Kos 2002, 144). V Ljubljanski regiji se take zgostitve pojavijo med Ljubljano, Domžalami in Kamnikom, Ljubljano in Vrhniko, Ljubljano in Škofljico (Rebernik 2004a, 93). Visok odstotek ljudi v suburbanih naseljih Ljubljanske regije je priseljenih in ta naselja imajo predvsem bivalno funkcijo. Delovna mesta se nahajajo drugje, prav tako trgovske in druge storitvene dejavnosti.

Pri suburbanizaciji na Škofljici lahko uporabimo tudi koncept »novega urbanizma«, kateri označuje »vrnitev k načrtovanju majhnih, podeželskih naselij z nizko gostoto ljudi in vsem udobjem ter infrastrukturnimi pridobitvami, ki jih ponuja sodobni čas« (Uršič in Hočevar

2007, 10). Kritiki tega koncepta poudarjajo, da je tudi za takšna naselja še vedno značilna velika zaprtost, rigidnost in homogenost lokalnih skupnosti ter ekološko neustreznih posegov v prostor (Uršič in Hočevar 2007, 10). Novi urbanizem dobro opiše način življenja v suburbanih naseljih kot sta Škofljica in Lavrica. Ne gre več za podeželska naselja, ampak so to naselja z dobro informacijsko in drugo infrastrukturo. Kljub temu ne ponujajo tolikšne mere odprtosti kot mesta, ampak bolj izolacijo. Osebni prostori družin, ki jih predstavljajo enodružinske hiše, so z ograjami ločeni od drugih, kar implicitno kaže na nezaupanje do drugih. Lokacija bivanja vse manj determinira posameznika. Identiteta in način življenja sta vse bolj stvar izbire kot vnaprejšnja instrumentalna nujnost (Uršič in Hočevar 2007, 22).

V Občino Škofljica se je v tem obdobju, prav zaradi bližine Ljubljane in dostopnosti zelenih površin, preselilo veliko ljudi. Naselja so se močno razširila po Barju. Vendar, čeprav so se ljudje selili iz mest, da bi se umaknili pred prometom in nevšečnosti, ki jih promet povzroča, se je zaradi množičnosti teh selitev in povečanja dnevnih migracij, promet povečal tudi tu. Negativne posledice suburbanizacije se kažejo tudi drugje. Okolje je zaradi priseljevanja tako obremenjeno, da je Občina Škofljica omejevanje priseljevanja umestila v Strategijo dolgoročnega razvoja Občine Škofljica (Škofljica 2007b). Priseljevanje je povzročilo neracionalno rabo zemljišč. Boljše kmetijske površine so se pozidale. Zaradi razpršene poselitve so se povečali stroški komunalne infrastrukture. Velik problem je pomanjkanje vrtcev in šol. Temu lahko dodamo še velike izgube časa v prometu in izgubo prostorske identitete (Rebernik 2004b, 57–58). Tako se je nekoč »idiličen« kraj za bivanje spremenil v najmanj zaželen kraj bivanja. Težko bi se strinjali s sloganom: »Le nekaj kilometrov od mestnega vrveža, sredi zelene oaze,« ki oglašuje novo stanovanjsko sosese Naselje ob potoku na Lavrici (iProjekt).

Koncept suburbanizacije smo pojasnili, da bomo lažje razumeli značilnosti suburbanih krajev v Občini Škofljica. V nadaljevanju bomo predstavili koncept, ki izhaja iz okoljskega reaktivizma.

3 NIMBY SINDROM

NIMBY sindrom oz. učinek je kratica za »not in my backyard« oziroma v prevodu ne na mojem dvorišču. Z njim razlagamo pojave okoljskega reaktivizma. NIMBY se pojavi kot

odziv proti posegu v prostor v lokalnem okolju. To so lahko negativni odzivi lokalne skupnosti na smetišče, odlagališče jedrskih odpadkov, letališče, gradnjo zaporov, avtocest ali kot v našem primeru obvoznice. Prebivalci lahko nasprotujejo nečemu, kar bi bilo za širšo skupnost sicer dobro (Uršič in Hočevar 2007). NIMBY odziv ima po navadi negativno konotacijo. Vidi se ga kot pretirano emocionalen odziv lokalne skupnosti, ki skrbi le za lastne interese in ni sposobna sprejeti racionalne argumentacije o nujnosti projekta (Wexler 1996). Vendar se je pogosto izkazalo, da se lokalni prebivalci strinjajo z nujnostjo posega v prostor, ne želijo pa, da je lokacija v njihovi bližini (Kos 2002b, 101). NIMBY predstavlja lokalno opozicijo pri posegu v prostor, ki se lahko na podlagi skupnega cilja organizira. Veliko civilnih iniciativ izhaja prav iz NIMBY situacij oz. iz izključenosti lokalnih prebivalcev iz odločanja pri urejanju prostora (Peterlin in Cerar 2010, 34). NIMBY je lahko tudi posledica slabe komunikacije med projektanti oz. investitorji in neposredno prizadetimi prebivalci (Kos 2002). Brez ustrezne komunikacije nastane ostra ločnica med izvajalci in lokalno skupnostjo oz. centrom in periferijo. Konflikt se samo še poveča.

Izvajalci bi se morali zavedati, da »podpora formalnemu sistemu urejanja prostora ni več samoumevna« (Kos 2002, 22). Upad zaupanja do oblasti, strokovnjakov in projektantov je značilnost postmodernih družb. Lokalni prebivalci jim ne bodo kar zaupali, samo zato ker so strokovnjaki. Ker temu ni tako, imajo načrtovalci probleme z legitimnostjo projektov. Posledice so lahko zelo resne, saj se povečujejo stroški, postopki se vlečejo več let, investitorji morajo iskati novo lokacijo in izvedba je pod vprašanjem.

Darja Zaviršek pravi, da je NIMBY kulturni in kapitalski boj za prostor. Izraža željo po ohranitvi razmerij dominacije in strahu pred izgubo moči. Kapitalski boj pa v smislu strahu pred upadom cene lastnine (Zaviršek v Kos in drugi 2001).

Wexler pravi, da moramo na NIMBY gledati bolj kompleksno. Sam nanj gleda kot boj za alternativne rešitve (Wexler 1996, 95). Ta vidik ne postavlja hierarhije med centrom in periferijo. Izpostavi še, da ni vedno res, da je center racionalen in da bolje zastopa javni interes (Ibid., 97). Dejanj lokalne skupnosti ne smemo imeti vedno za sebične, kajti lokalni prebivalci so tisti, ki najbolje vedo kaj je za njih dobro. Kos pravi, da so NIMBY reakcije lahko tudi legitimne, saj opozarjajo na negativne vplive projekta (Kos 2002a, 136). Zato morajo načrtovalci skrbeti, da vključijo vse akterje in da med njimi poteka učinkovit dialog. S poznavanjem in vključevanjem njihovih stališč investitorji pridobijo nove vidike na situacijo,

ki jih lahko vključijo v projekt. Z učinkovitim dialogom in soodločanjem lokalne javnosti projekt pridobiva tudi na legitimnosti (Kos 2002b).

Zaključimo z Wexlerjem, ki pravi, da je vsak NIMBY odziv drugačen, saj izhaja iz vsakokratnega družbenega konteksta, zato ga je potrebno proučevati s sociološkega vidika, da vidimo kakšen premik naredi javni razpravi (Wexler 1996). Sociološka perspektiva nam pomaga, da z opazovanjem NIMBY sindroma razumemo socialne pomene in implikacije opozicije pri prostorski rabi. V konkretnem primeru nam bo poznavanje NIMBY sindroma pomagalo pri razlagi motivacij lokalnih prebivalcev glede obvoznice Škofljica.

4 ZNAČILNOSTI DRUŽBENEGA OKOLJA OBČINE ŠKOFLJICA

Občina Škofljica je »mlada« občina, saj je nastala šele leta 1995. Pred tem je bilo to območje del Občine Ljubljana Vič Rudnik. Nahaja se v Osrednjeslovenski regiji na jugovzhodnem robu Barja. Meji na občine Grosuplje, Velike Lašče, Ig in Mestno občino Ljubljana. Morfologija kraja je v nekaterih predelih še izrazito podeželska, drugje že urbana. Še vedno prisotni kozolci in stare kmečke hiše ob glavni cesti se prepletajo z individualnimi hišami z vrtom. V zadnjih letih je bilo zgrajenih tudi nekaj blokovskih sosesk (npr. Lanovo na Škofljici). Med letoma 1995 in 2013 se je prebivalstvo povečalo za več kot 4.000 (Občina Škofljica). Zlasti veliko ljudi se je priselilo iz Ljubljane. Naselja ob Dolenjski cesti so se zgostila, graditi se je začelo tudi na Barju. Selitveni prirast je od ustanovitve občine vseskozi pozitiven (SURS 2014c). To pomeni, da se več ljudi priseli v Občino Škofljica kot jih odseli. V spodnji tabeli lahko vidimo skupni selitveni prirast (s tujino in med občinami).

Tabela 4.1: Skupni selitveni prirast za Občino Škofljica.

Leto	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Št. prebivalcev	115	128	181	144	168	257	165	224	145
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	91	115	133	168	247	225	407	187	247

Vir: SURS (2014b).

Ob popisu prebivalstva leta 2002, je 31,32 odstotkov prebivalcev (2.230) v Občini Škofljica živelo od rojstva, 68,68 odstotkov (4.889) pa se jih je priselilo. Od tega je priseljenih iz druge

občine iste statistične regije 78,36 odstotkov (3.831), iz druge statistične regije 11,51 odstotkov (563), iz drugega kraja iste občine 7,02 odstotkov (343) in iz tujine 3,11 odstotkov (152) (SURS 2014d). Priseljencev v Občino Škofljico je približno dvakrat več kot tistih, ki živijo tu že od rojstva. Tako je imela Občina Škofljica v sredini leta 2012 približno 9.500 prebivalcev, od tega največja kraja Lavrica in Škofljica skupaj skoraj 5.000 prebivalcev (SURS 2014č).

Občina Škofljica opaža tudi porast mladih družin, kar pripisujejo dobri prometni povezanosti, legi blizu Ljubljane in želji po bivanju v mirnem okolju (Občina Škofljica 2007b). Zaradi priseljevanja mladih družin je starostna struktura prebivalstva nad slovenskim povprečjem po številu mladih prebivalcev. Povprečna starost občanov je bila v letu 2012 nižja od slovenskega povprečja, znašala je 38,6 let, medtem ko je slovensko povprečje 42 let (SURS 2014č).

Poselitev v Občini Škofljica se še vedno najbolj koncentrira ob glavni cestni povezavi. Ta vodi skozi naselja Škofljica, Lavrica in Rudnik in je zaradi povečanja števila dnevnih migracij preobremenjena. Zastoji nastajajo vsakodnevno. Za ilustracijo, v letu 2012 je bilo dnevno povprečje vozil čez Škofljico 17.870, od tega je bilo 1.857 tovornih vozil (Prometno-informacijski center za državne ceste 2012).

5 OPIS PROJEKTA: OBVOZNICA ŠKOFLJICA

Ureditev prometne problematike na Škofljici je že več kot dve desetletji nujna. Z izseljevanjem ljudi iz Ljubljane v okoliške občine in posledično povečano prometno mobilnostjo, je postala cesta, ki povezuje Kočevje, Ribnico, Velike Lašče in druge dolenske kraje neustrezna.

Priprava državnega prostorskega načrta za obvoznico Škofljica se je začela leta 2005. Pobudnik je bil Ministrstvo za promet, saj gre za državno cesto (glavno cesto 2. reda). Že takrat so predvidevali, da bi obvoznico umestili na Barje. Izkazalo se je, da bo to izredno težko zaradi varovanja barja, ki predstavlja življenjski prostor ogroženim in zaščitenim živalskim in rastlinskim vrstam ter zaradi ohranjanja kulturne dediščine na prostem (arheološko najdišče Breg). Na tem območju živi 19 vrst zaščitenih ptic in metulj barjanski

okarček, ki sodi med sedem kritično ogroženih vrst metulja v Evropi (Krajinski park Ljubljansko barje; Kržan in Kocjan 2012).

Ministrstvo za okolje in prostor je nato na podlagi mnenja Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano in Ministrstva za kulturo proučilo varianto priključitve na avtocesto Grosuplje – Ljubljana. Po tej varianti bi se cesta že pred Škofljico priključila na avtocesto pri Lisičjem in bi se izognila Barju. Omenimo le, da je v tem času nastala tudi civilna iniciativa proti trasi Lisičje. Sestavljali so jo prebivalci Lisičjega, ki so bili proti lokaciji obvoznice v njihovi bližini. Čeprav so se zavzemali tudi za čim prejšnjo izgradnjo obvoznice po Barju, je civilna iniciativa prenehala delovati, ko so varianto Lisičje opustili. Ministrstvo za promet je namreč ugotovilo, da je avtocesta že preobremenjena.

Ustrezno traso so spet začeli iskati na Barju. Kot najbolj primerni sta bili izbrani trasi 2A in OC. Varianta 2A bi bolj posegla v Barje, saj bi potekala za vsemi naselji. Ta varianta je že od začetka najbolj sprejemljiva za Občino Škofljico, ravno zato ker se izogne naseljem (Občina Škofljica 2007a). Druga je varianta OC, ki je speljana preko obrtne cone Škofljica in poteka bližje krajema Škofljica in Lavrica. Ta trasa bi dele naselij Škofljica in Lavrica ujela v ozek koridor med obvoznico in železnico. Na javni razgrnitvi študije variant, ki je potekala med 26. oktobrom in 9. decembrom 2012, je podjetje Urbis d.o.o., ki je študijo izdelalo, kot najustreznejšo varianto predlagalo varianto 2A. Slednja ima prednosti s prostorsko-urbanističnega vidika, iz funkcionalnega in ekonomskega vidika je enakovredna s traso OC, z varstvenega vidika je neustrezna, zato predlagajo še, da se izvedejo omilitveni ukrepi za zagotavljanje ugodnega stanja vrst in habitatov (Urbis d.o.o., 2012). Trasa posega v varstveno območje Nature 2000 in v Krajinski park Ljubljansko barje. Do danes obvoznica Škofljica še ni umeščena v državni prostorski načrt. Poseg v območje Nature 2000 bi morala odobriti tudi Evropska komisija, ki je izrazila skrb, »da namerava Slovenija odobriti načrt gradnje obvoznice zaradi pritiskov lokalnih skupnosti, hkrati pa je zaskrbljena nad neugodnim stanjem zaščitene ptičjih vrst na Barju« (Fajfar 2012). Evropska komisija ne dopušča posega v Naturo 2000, če niso vse druge možnosti izčrpane.

Projekt obvoznice Škofljica je obsežen in vključuje veliko strok (prometna, gradbena, kulturna, okoljska, kmetijska, varstvena itd.). Med njimi je prišlo tudi do nesoglasij oz. konfliktov. Primer je nesoglasje med Direkcijo RS za ceste in Zavodom RS za varstvo narave. Slednji prvemu očitajo, da se osredotočajo predvsem na prometno-gradbeni vidik. Oboji so stopili skupaj in napisali dokument Zahteve za varovanje in ohranjanje narave v primeru

obvoznice Škofljica, kjer so poudarili kako pomembno je sodelovanje vseh strok in iskanje kompromisov (Kržan in Kocjan 2012).

Slika 5.1: Predlagani trasi po Barju.



Vir: Fajfar (2012).

Obvoznica bi bila dvopasovna cesta, po njej bi bile dovoljene hitrosti do 70 km/h. Dolga bi bila nekaj več kot 5 kilometrov. Zasedla bi površino 13 hektarov (Fajfar 2012).

V nadaljevanju bomo pogledali rezultate naše raziskave.

6 RAZISKAVA MNENJ IN STALIŠČ DO GRADNJE OBVOZNICE ŠKOFLJICA

Pri razdelitvi anketnih vprašalnikov smo uporabili metodo snežne kepe. Pogoji za sodelovanje v anketi je bila lokacija bivanja ob zdajšnji prometnici ali ob novi trasi ali vsakodnevni stik s prometno situacijo v Občini Škofljica. Vzorec zato ni reprezentativen in ne moremo na podlagi tega vprašalnika sklepati o celotni populaciji prebivalcev Občine Škofljica. Za kaj takega ni bilo niti sredstev, niti časa. Enota analize je prebivalec oz. prebivalka Občine Škofljica. Izpoljenih je bilo 117 vprašalnikov. Anketo smo izvedli med 6. in 23. majem

2012. Zamišljena je bila kot testni instrument, torej za preveritev podpore obvoznice Škofljica. Na vprašalnik je odgovorilo 66 žensk (56,4 odstotkov) in 51 moških (43,6 odstotkov). V anketo nismo zajeli mlajših od 17 let.

Nato smo izvedli 10 nestrukturiranih intervjujev. Namen intervjujev je bil dobiti vpogled v mnenja, ki so manjšinska in jih anketa ne zazna. Pogovarjali smo se z referentko za prostor na Občini Škofljica, z mnenjskim voditeljem in piscem za lokalni časopis, lastnikom zemljišča na Barju, lokalnim podjetnikom in prebivalci ob prometni cesti ter prebivalci ob novi trasi. V nadaljevanju bomo preverili hipoteze in interpretirali ugotovitve na podlagi anketnih vprašalnikov in intervjujev.

6.1 Preverjanje podpore

Z anketnim vprašalnikom smo preverjali prvo hipotezo, ki pravi, da vsakodnevna izkušnja prometne situacije na Škofljici bolj vpliva na mnenje lokalnih prebivalcev o gradnji obvoznice, kot racionalni argumenti stroke. Prometna situacija na Škofljici je neznosna zlasti za lokalne prebivalce, ki nimajo opravka s cesto samo kadar jo uporabljajo, ampak ves čas, saj jim nevšečnosti povzročajo tudi hrup, onesnaženost zrak, tresljaji hiše itd. Predpostavljamo, da podpora narašča z bližino bivanja ob prometni cesti oz. upada z bližino bivanja blizu trase za obvoznico. Slednjim se bo z izgradnjo obvoznice verjetno kakovost življenja poslabšala.

Anketni vprašalnik je pokazal, da gradnjo obvoznice po Barju podpira 77,8 odstotkov vprašanih, 17,9 odstotkov je ne podpira, 4,3 odstotki pa so neodločeni. Ugotovili smo, da zelo visok odstotek vprašanih podpira gradnjo obvoznice na Barju. To je presenetljivo, saj se v medijih bolj izpostavljajo tisti, ki so proti. Iz medijev torej dobimo napačen vtis o stanju podpore. Zakaj je temu tako, bomo pojasnili v nadaljevanju. Najprej bomo preverili ali se podpora, kaj razlikuje glede na lokacijo bivanja in druge demografske kazalnike.

6.1.1 Podpora gradnji obvoznice Škofljica glede na lokacijo bivanja

Respondente smo nato razvrstili v tri kategorije, saj smo želeli preveriti ali se podpora spreminja glede na lokacijo bivanja v Občini Škofljica. V prvo kategorijo smo uvrstili tiste, ki živijo ob zdajšnji prometni cesti. To so tisti, ki živijo ob Dolenjski in Kočevski cesti ter na Klancu in v Pevčevi dolini (četrti na Škofljici). Takih je 53 (45,3 odstotkov). Za to kategorijo predvidevamo, da podpirajo gradnjo obvoznice po Barju, saj se bodo zmanjšali zastoji blizu

njihovega bivališča. V drugo kategorijo smo uvrstili tiste, ki živijo v bližini trase nove obvoznice. To so prebivalci dela Škofljice in Lavrice, ki leži na Barju in Babne Gorice. Takih je bilo 28 (23,9 odstotkov). V primeru izgradnje obvoznice bodo slednji »ujeti« med dva prometna koridorja in sicer obvoznico in železnico. V zadnji kategoriji so tisti, ki ne živijo niti ob zdajšnji prometnici, niti ob trasi za obvoznico. Imajo pa vsakodnevne izkušnje z zastoji, ker dnevno migrirajo v Ljubljano. Slednji se lahko bolj neobremenjeno odločajo, saj se z izgradnjo obvoznice njihov življenjski prostor ne bo spremenil. To so prebivalci Lanišča, Orel, Pijave Gorice, Smrjen, Gradišča, Gumnišča, Glinka in Vrha nad Želimljami. Skozi vse te kraje, z izjemo Lanišča in Orel, vodi kočevska magistrala, vendar v teh krajih ni takih zastojev kot so vsakodnevno na Škofljici in Lavrici. V slednjo kategorijo smo uvrstili 36 (30,8 odstotkov) vprašanih.

Rezultati ankete se nahajajo v spodnji preglednici.

Tabela 6.1: Razmerje za/proti gradnji po območjih.

	ZA	PROTI	NE VEM	Skupaj	ZA	PROTI	NE VEM
1. kategorija/območje	44	9	0	53	83,0 %	17,0 %	0,0 %
2. kategorija/območje	16	8	4	28	57,1 %	28,6 %	14,3 %
3. kategorija/območje	31	4	1	36	86,1 %	11,1 %	2,8 %
Skupaj	91	21	5	117	77,8 %	17,9 %	4,3 %

Med tistimi, ki živijo ob prometni Dolenjski cesti (1. kategorija), podpira gradnjo obvoznice 83 odstotkov vprašanih, ne podpira pa 17 odstotkov. Tako visok odstotek podpore ni presenetljiv, saj živijo v hrupnem in onesnaženem okolju ob cesti. V drugi kategoriji več kot 57 odstotkov vprašanih podpira gradnjo obvoznice. Pričakovali smo, da odstotek podpornikov, ne bo tako visok kot v prejšnji kategoriji. Tudi to je skladno s hipotezo, da izkušnja s prometno situacijo vpliva na mnenje o obvoznici. Predvidevamo, da neznosna prometna situacija, bolj vpliva na njihovo stališče do obvoznice, kot izgradnja obvoznice v njihovi bližini. V tej skupini se pojavi najvišji odstotek odgovorov proti gradnji, in sicer 28,6 odstotkov, tudi neodločenih je tukaj največ, kar 14 odstotkov. V tretji kategoriji smo izmerili najvišji odstotek podpore (86,1 odstotkov). Proti je 11,1 odstotkov vprašanih. Slednjim obvoznica ne bo posegla v njihov neposredni življenjski prostor in pridobijo lahko hitrejšo prometno povezavo.

Ugotovili smo, da visok odstotek anketirancev podpira gradnjo obvoznice po Barju. Podpornikov je več v vseh treh kategorijah. Podpora je v 1. in 3. kategoriji primerljivo visoka, v 2. pa je vidno nižja. V slednji kategoriji je tudi največ neodločenih in proti, skupno skoraj 43 odstotkov. To je sicer razumljivo, saj anketiranci bivajo v bližini trase po Barju in bi negativne učinke obvoznice čutili le oni, anketiranci iz drugih dveh kategorij pa ne (možen NIMBY).

6.1.2 Podpora gradnji obvoznice Škofljica glede na socialno–demografske značilnosti

Podporo smo preverjali glede na starost, spol, izobrazbo in čas bivanja v Občini Škofljica.

Starost

Respondente smo razdelili v starostne kategorije. V prvo smo zajeli stare do 30 let. Predvidevamo, da so to pretežno še študentje. V tej kategoriji je 35 vprašanih. V drugo kategorijo smo zajeli stare med 31 in 59 let. Teh je 73 in predstavljajo delovno aktivno prebivalstvo. V zadnji kategoriji so stari 60 let in več. Takih je 9 in predstavljajo upokojeno prebivalstvo. Rezultati so prikazani v spodnji preglednici.

Tabela 6.2: Razmerje za/proti gradnji obvoznice Škofljica po starostnih skupinah.

Starost	ZA	PROTI	Ne vem	Skupaj
Do 30	27 (77,1 %)	5 (14,3 %)	3 (8,6 %)	35 (29,9 %)
Od 31 do 59	58 (79,5 %)	13 (17,8 %)	2 (2,7 %)	73 (62,4 %)
Od 60 naprej	6 (66,7 %)	3 (33,3 %)	0 (0,0 %)	9 (7,7 %)
Skupaj	91(77,8 %)	21 (17,9 %)	5 (4,3 %)	117 (100,0 %)

V vseh starostnih skupinah je podpora visoka. Pri starejših je nekoliko nižji kot v prvih dveh skupinah. Opažamo, da je odstotek proti obvoznici najvišji ravno pri starejših.

Spol

Nato smo preverjali, ali se podpora spreminja glede na spol. Ugotovili smo, da 86,3 odstotkov moških podpira obvoznico, medtem ko je med ženskami je takih »le« 71,2 odstotkov. Nekaj več kot petina vprašanih žensk je proti. Ženske so tudi bolj neodločene kot moški.

Tabela 6.3: Razmerje za/proti gradnji po spolu.

Spol	ZA	PROTI	Ne vem	Skupaj
Moški	44 (86,3 %)	7 (13,7 %)	0 (0,0 %)	51 (43,6 %)
Ženska	47 (71,2 %)	14 (21,2 %)	5 (7,6 %)	66 (56,4 %)
Skupaj	91 (77,8 %)	21 (17,9 %)	5 (4,3 %)	117 (100,0 %)

Izobrazba

Pri izobrazbi se je izkazalo, da nižja kot je izobrazba, višji je odstotek podpore in obratno, višja je izobrazba večji je odstotek proti. Kljub temu je podpora ne pade pod 75 odstotkov.

Tabela 6.4: Razmerje za/proti gradnji obvoznice Škofljica po izobrazbi.

Izobrazba	ZA	PROTI	Ne vem	Skupaj
Dokončana OŠ ali manj	7 (87,5 %)	0 (0,0 %)	1 (12,5 %)	8 (6,8 %)
Dokončana poklicna ali srednja šola	41 (78,9 %)	9 (17,3 %)	2 (3,8 %)	52 (44,4 %)
Dokončana višja, visoka šola, fakulteta, akademija, magisterij ali doktorat	42 (75,0 %)	12 (21,4 %)	2 (3,6 %)	56 (47,9 %)
Brez odgovora	1 (100,0 %)	0	0	1 (0,9 %)
Skupaj	91 (77,8 %)	21 (17,9 %)	5 (4,3 %)	117 (100,0 %)

Doba bivanja

Preverjali smo še ali čas bivanja v Občini Škofljica vpliva na podporo. Izkazalo se je, da tisti, ki živijo na zdajšnji lokaciji več kot 10 let oziroma celo življenje izražajo nekoliko višji odstotek (več kot 20) nasprotovanja gradnji obvoznice kot tisti, ki bivajo tu manj kot 10 let. Slednji v kar 84 odstotkih podpirajo gradnjo. Podpora je še vedno zelo visoka v vseh kategorijah, ampak kaže se, da dlje kot posamezniki bivajo v kraju manj so naklonjeni gradnji obvoznice po Barju.

Tabela 6.5: Razmerje za/proti gradnji obvoznice Škofljica po dobi bivanja.

Doba bivanja	ZA	PROTI	Ne vem	Skupaj
Do 10 let	21 (84,0 %)	2 (8,0 %)	2 (8,0 %)	25 (21,4 %)
Več kot 10 let	26 (76,47 %)	7 (20,59 %)	1 (2,94 %)	34 (29,0 %)
Celo življenje	44 (75,86 %)	12 (20,69 %)	2 (3,45 %)	58 (49,6 %)
Skupaj	91 (77,8 %)	21 (17,9 %)	5 (4,3 %)	117 (100,00 %)

Pogledali smo demografske kazalnike. Ugotovili smo, da je v vseh kategorijah podpora obvoznici vsaj dvotretjinska. Najvišja podpora se je pokazala med moškimi in tistimi z osnovnošolsko izobrazbo (nad 86 odstotkov). Medtem ko se odstotek proti obvoznici v nekaterih kategorijah povzpne nad 20 odstotkov. To smo zaznali med starejšimi od 60 let, ženskami in tistimi z višjo izobrazbo ter tistimi, ki na zdajšnji lokaciji živijo že deset ali več let. Med starejšimi in tistim, ki živijo v Občini Škofljica že več kot desetletje je verjetno nekaj takih, ki niso pripravljene na spremembe ali pa ceste ne uporabljajo toliko kot aktivnejši prebivalci in jih zato hrup in druge emisije bolj motijo. Višje izobraženi so morda bolj ekološko naravnani oz. razumejo kompleksnost ureditve prometne situacije.

V nadaljevanju bomo pogledali še na katere argumente se intervjuvanci najbolj opirajo pri razlagi svojih stališč do obvoznice.

6.2 Argumentacija za oz. proti obvoznici

Zanimalo nas je kakšne argumente uporabljajo intervjuvanci pri pojasnjevanju svojih stališč glede obvoznice Škofljica. V drugem delu se bomo osredotočili na odnos intervjuvancev do okolja oz. do okoljskih argumentov, ki najbolj zavirajo projekt obvoznice Škofljica.

Najprej se bomo osredotočili na odgovore intervjuvancev, ki podpirajo obvoznico Škofljica.

Intervjuvanec A (2012): »Mene osebno skoraj ne moti gužva, ker se ne vozim na delo. Moraš pa vedeti, da je za gostilne ta gužva, ko stojijo tukaj še slabše. Pri meni se potem noče ustaviti glih zaradi tega, ker že v koloni čaka, pol bo na pico čakov, pol pa spet v kolono. Upad prometa pa me ne skrbi. Tukaj na Škofljici se toliko zida in se še bo.«

Intervjuvanec B (2012): »Podpiram novo obvoznico, ker živim čisto ob cesti in imam dnevne probleme z gužvami. Enkrat sem se zaradi tega tudi zaletel, ker je taka gužva in moraš vsak dan izsiljevati za na cesto in takrat sem pač spregledal in se zaletel.«

Intervjuvanec C (2012): »Poglejte, imam zemljo na Barju in sem zelo zainteresiran, da bi šla obvoznica čez mojo parcelo, ker bo parcela potem toliko več vredna. Za primerno ceno bi jo prodal.«

Intervjuvanec Č (2012): »Jaz sem v penziji pa nisem proti. Sem 42 let delal. Samo jaz niti čez cesto ne morem normalno.«

Po pričakovanjih so intervjuvanci izražali stališča do obvoznice na podlagi lastnih izkušenj s prometom. Izpostavijo negativne vidike zdajšnje ceste kot so zastoji in prometne nesreče, težko prečkanje in vključevanje na cesto, slabši promet v gostilni, pa tudi interese po zaslužku s prodajo zemlje.

Zdaj si bomo pogledali kakšne razloge navajajo nasprotniki gradnje obvoznice.

Intervjuvanec D (2012): »Mene ta cesta ne zadeva osebno, samo, jaz menim, da to ni dobro za kraj. Ne samo zame. Tisti iz Lanišča pravijo, samo mimo mojega vrta ne sme iti, da jim bo tam ropotalo. Seveda, to razumem, tukaj jim pa lahko ropota, a ne. Jaz pa pravim, da nisem za to, da se tam dela cesta in nisem, da se tukaj.«

Intervjuvanec E (2012):

Meni bi bilo najbolje, da bi naredili tri pasove izmenjujoče. Zjutraj dva za v Ljubljano, popoldne dva za iz Ljubljane. In to mislim, da je rešitev. A veste to je tako kot voda, a ne. Če vi na enem odseku recimo strugo uredite in naredite bregove polj gladke bo tam voda hitreje tekla. Ampak tukaj naprej, ko ni urejeno se bo pa začela voda nabirati, se bo zajezilo in bo šlo čez, če bo preveč vode. Isto je tudi s prometom. Tako, da ne bo nič boljše. Gneča se bo samo preselila drugam.

Intervjuvanec F (2012): »Proti obvoznici sem zato, ker bo šla blizu moje hiše, še bližje kot zdajšnja cesta. Ujeti bomo med železnico in avtocesto. Nočem živeti v še večjem hrupu in onesnaženju.«

Tukaj smo dobili zelo različna mnenja. Prvi intervjuvanec ceste ne uporablja pogosto in je proti obvoznici, tudi na kakšni drugi trasi, saj bo vplivala na zmanjšanje kakovosti življenja okoliških prebivalcev. Drugi je proti, ker meni, da se bodo zastoji samo prestavili drugam. Tretji izraža NIMBY stališče, saj bi šla obvoznica mimo blizu njega, zato ga skrbi, da bo to vplivalo na poslabšanje kakovosti njegovega življenja.

Ugotovili smo, da so razlogi posameznikov za oz. proti obvoznici zelo različni. Pri podpornikih so v ospredju bolj njihove negativne izkušnje s prometno situacijo in ekonomski interesi (zaslužek s prodajo zemlje oz. pričakovanje boljšega prometa v gostilni). Nasprotniki obvoznice sicer ne zanikajo, da zdajšnje stanje ni nevzdržno, ampak v ospredje postavljajo

druge argumente. Imajo seveda upravičene pomisleke, kot so hrup, nastajanje zastojev drugje in onesnaženje. Investitor bi te pomisleke lahko pojasnil in upošteval pri izvedbi (npr. postavitev protihrupne ograje). Vprašanje je ali poteka učinkovito komuniciranje med lokalnimi prebivalci in izvajalcem oz. občino. Na to bomo skušali odgovoriti v poglavju o obveščanju.

Podpora obvoznici je zelo visoka, ampak nanjo ne vplivajo samo vsakodnevne izkušnje s prometno situacijo. V intervjujih se je namreč pokazalo, da imajo posamezniki lahko tudi čisto lastne interese, zakaj bi se morala zgraditi ali ne. To so lahko želje po zaslužku ali strah, da bo šla obvoznica blizu hiše. Vseeno izkušnje s prometom in lastni interesi prevladujejo pred argumentacijo stroke. Ne podajajo strokovnih argumentov v smislu varovanja kmetijskih površin, varovanja barja ali kulturne dediščine na Barju. Sebe postavljajo na prvo mesto. Skrbi jih povečanje onesnaženja njihovega bivanjskega prostora, ne za živali in rastlinstvo. Menimo, da zato lahko potrdimo prvo hipotezo, ki pravi, da izkušnje s prometno situacijo bolj vplivajo na mnenje kot strokovna argumentacija.

6.2.1 Odnos do okoljskih argumentov

Preverjali smo tudi kakšen odnos imajo lokalni prebivalci do okoljskih argumentov, predvsem do tistih, ki najbolj zavirajo gradnjo obvoznice in smo jih navedli v opisu projekta. Izbrali smo najbolj značilne odgovore.

Intervjuvanec A (2012): »Če so sposobni bengalske tigre preseliti, koale, ne mi reči, da se enih 20 metuljčkov ne da. Da to zavira gradnjo.«

Intervjuvanec C (2012): »Kaj je bolj pomembno, da z avtom povežijo enega otroka ali enega metulja?«

Intervjuvanec Č (2012): »Čim prej nam morajo zgraditi to cesto. Izkoristimo "prazen" prostor po Barju. Metulj pa pač na tem območju ne bo več živel ali pa se bo prilagodil.«

Intervjuvanec E (2012): »Vsi govorijo o tem metulju, ne. Pa saj razumem, ampak obvoznica bo bolj škodovala nam, kot živalim.«

Intervjuvanec H (2012): »Zdaj ali damo prednost naravi ali prednost ljudem. S to cesto zastrupljamo ljudi in mislim, da zato damo prednost ljudem pred naravo. Narava bo še vedno ostala.«

Intervjuvanec G (2012): »Živali že tako ali tako vsakodnevno zastrupljamo z večjimi količinami nevarnih snovi iz avtomobilskih izpuhov in drugimi izpusti v zrak. In teh strupov ni malo. Z večjo pretočnostjo se take emisije zmanjšajo, vsaj iz avtov.«

Intervjuvanec B (2012): »Narava se obnavlja in preoblikuje ne glede na posege, saj je Barje živ organizem, ki se dnevno spreminja.«

Zanimivo je, da je večina intervjuvancev metulja okarčka videla kot glavnega zaviralca projekta. Ne razumejo zakaj se mu posveča toliko pozornosti. Tako podporniki kot nasprotniki obvoznice so ogorčeni, da se metulja postavlja pred človeka. Ugotovili smo tudi, da oboji okolju ne priznavajo kakšnega posebnega pomena (Barje kot »prazen« prostor). Naravo dojemajo zelo instrumentalno, v smislu, da se bo že obnovila, da je ne bo zmanjkalo. Lokalni prebivalci so močno čustveno vpeti in izražajo bolj moderne prostorske vrednote. To vidimo po tem, da dajejo prednost lastnim interesom pred naravo. Obvoznica Škofljica je veliko bolj kompleksen projekt, ki mora zadostiti veliko kriterijev. Lokalni prebivalci projekt dojemajo preveč poenostavljeno. Iz tega lahko sklepamo, da je obveščanje o projektu neustrezno ali pa zanimanja med lokalnimi prebivalci ni.

6.3 Informiranost in podpora

Druga hipoteza pravi, da bolj kot so lokalni prebivalci vključeni in informirani o projektu obvoznice Škofljica, bolj ga podpirajo. Lokalno javnost je potrebno seznaniti »z vsemi podatki o morebitnih vplivih na okolje, nevarnostih, kriterijih presoj, vlogi vseh akterjev ipd.« (Kos 2002a, 136). Pojasnitev vsega tega zmanjšuje konfliktnost situacij. Komunikacija mora potekati dvostransko. Sodelovanje javnosti v odločevalskih procesih prav tako pomaga pri reševanju konfliktov med akterji. V nadaljevanju bomo z intervjuji preverjali zadovoljstvo z obveščanjem med lokalnimi prebivalci. Tako bomo ugotovili kakšna sploh je komunikacija med akterji, saj je lahko tudi to izvor nesoglasij.

Z anketnim vprašalnikom smo spraševali, kje lokalni prebivalci dobijo največ informacij o projektu obvoznice Škofljica in ali so z obveščanjem zadovoljni. Največ respondentov (49,6

odstotkov) dobi informacije od prijateljev in znancev. Sledi jim 42,7 odstotkov vprašanih, ki so obveščeni iz medijev. Le 7,7 odstotkov vprašanih ne dobi nobenih informacij o obvoznici.

Tabela 6.6: Viri informiranja.

Vir	Št. odgovorov
Iz časopisov, radia, interneta	50 (42,7 %)
Od prijateljev, znancev	58 (49,6 %)
Nikjer	9 (7,7 %)
Skupaj	117 (100,0 %)

Ker se toliko posameznikov informira pri prijateljih in znancih je prisotnih tudi veliko govoric. Z njimi smo se srečali tudi v intervjujih. Na primer: »Najprej je bilo rečeno, da bo to zemljišče najcenejše, zdaj sem slišal, da bo vse skupaj desetkrat dražje, ker morajo preseliti metulja« (Intervjuvanec A 2012). Ali: »Slišal sem, da se gre za to, kje bo Janković največ kupil, da bo imel največ od tega« (Intervjuvanec D 2012). Obe informaciji sta seveda neresnični.

Nato smo spraševali ali menijo, da odgovorne institucije, kot sta Ministrstvo za infrastrukturo in prostor in Občina Škofljica dovolj izčrpno obveščajo javnost o obvoznici Škofljica. 94 vprašanih (80,3 odstotkov) je izrazilo nezadovoljstvo z obveščanjem. Le 8 vprašanih (6,8 odstotkov) je zadovoljnih z obveščanjem. 15 vprašanih (12,8 odstotkov) je neodločenih. Pri tem ni razlik med zagovorniki in nasprotniki obvoznice. V obeh kategorijah je podobno visok odstotek nezadovoljstva z obveščanjem o projektu.

Tudi v intervjujih smo zaznali veliko nezadovoljstva z obveščanjem. Takole je podpornik obvoznice izrazil svoje mnenje: »Sploh ne vemo kaj se dogaja. Kaj izvem recimo iz Glasnika, drugače pa grem na internet kaj poiskati, samo bolj malo najdem. Včasih je tudi kaj v Delu. Od ljudi pa nič kaj dosti ne izvem« (Intervjuvanec B 2012).

Na Občini Škofljica menijo, da zainteresirano javnost ustrezno obveščajo s tem, ko vsako novost objavijo v občinskem časopisu. Ker projekt poteka počasi je novic bolj malo. Poglejmo izjavo referentke za prostor Občine Škofljice:

Ko se zgodi nekaj pomembnega v zvezi s projektom mi občane obvestimo. Ko se zadeva premakne za centimeter obvestimo. Dokler pa pač je jaz bi to, jaz bi to, jaz bi to in se

zadeve predstavljajo je pa to težko. Lahko rečem samo, da komunikacija poteka. Dejansko je zadeva projekt na kateremu se trudimo delati, poskušamo delati toliko intenzivno kolikor se le da, ampak mi nismo tisti, ki vodimo projekt in nismo tisti, ki odločamo o projektu. Mi smo zgolj stranski udeleženec.

Občina očitno smatra, da z objavami v občinskem glasilu že dosega ustrezni komunikacijski nivo. Največji problem je v tem, da mnenj lokalne javnosti ne vzamejo resno (»pa pač je jaz bi to, jaz bi to«), ne trudijo se spodbujati dvosmerne komunikacije ali vključiti zainteresirane javnosti v odločevalske postopke. So mnenja, da je njihova naloga le (enostransko) obveščanje. Zanimivo je, da se Občina Škofljica ne zaveda pomena svoje vloge pri projektu, saj pravijo, da so »zgolj stranski udeleženec«.

Investitor Ministrstvo za infrastrukturo objavlja novosti na svoji spletni strani. Konec leta 2012 je potekala tudi javna razgrnitev študije variant. Z izboljšanim načinom obveščanja in soodločanja bi lahko Ministrstvo za infrastrukturo in prostor vplivalo na nezadovoljstvo, ki smo ga zaznali v anketi in intervjujih. Začeti bi bilo potrebno čim prej, saj se bodo napetosti samo še stopnjevale. Najbolje bi bilo, da bi izvedli presojo vplivov na družbeno okolje ali za začetek vsaj upoštevali priporočila Aarhuške konvencije o dostopu do informacij.

Konflikti, ki se pojavljajo v lokalnem prostoru so do neke mere tudi posledica neustrezne komunikacije med akterji. Formalnih informacij o projektu je malo. Nesorazmerno več je neformalnih informacij, ki jih lahko delimo na govorice in na »domišljjsko nadgradnjo informacij« (Kos 2007b, 155). Najbolj zanimivo teorijo je predstavil intervjuvanec, ki je trdil, da država noče zgraditi obvoznice zato, ker dobi več dohodkov od prodaje bencina, če so na Škofljici prometni zastoji.

Kar se tiče druge hipoteze smo prišli do ravno nasprotne ugotovitve, saj imamo visoko podporo projektu in veliko slabše načine obveščanja, kaj šele vključevanja. Pomemben podatek je tudi visok odstotek nezadovoljstva z obveščanjem. Sklenemo lahko, da respondenti podpirajo gradnjo obvoznice ne glede na to, kako zadovoljni so z obveščanjem. Torej bi morala država in Občina Škofljica delovati v smeri zmanjšanja nezadovoljstva z obveščanjem.

6.4 Organiziranje in participacija lokalnih prebivalcev

S tretjo hipotezo smo preverjali ali se lokalni prebivalci povezujejo in organizirajo za doseg svojih interesov. To hipotezo smo preverjali z intervjuji. Prebivalce smo spraševali ali na kakršen koli način participirajo v lokalni skupnosti za doseg svojih interesov pri vprašanju obvoznice po Barju. Ugotovili smo, da se udejstvovanje razlikuje glede na to, ali intervjuvanec podpira gradnjo obvoznice ali ne. Sledi predstavitev oblike pobud oz. organiziranja »od spodaj«.

Prvi način participacije je objavljanje prispevkov v medijih. Intervjuvanec E (2012), ki je proti obvoznici na Barju pravi: »Pisal sem pismo bralcev v Delo. Sem tudi član uredništva Glasnika pa vedno kaj napišem.«

Drugi način participacije je organiziranje civilne pobude. Intervjuvanec D (2012), ki tudi nasprotuje obvoznici Škofljica pravi:

»Zdaj zbiram podpise. Ustanovil bom civilno pobudo, ne civilne iniciative. Ta beseda mi gre na živce, ker je že tako zlorabljena. Tam ena iz Lisičjega je iniciativo ustanovila, samo tam so vključeni samo prebivalci Lisičjega. Tukaj je pa drugače. Poznam tele hiše sem se z njimi že nekajkrat pogovarjal. So kar zaskrbljeni, glede ceste. Pa sem jim rekel naj mi pomagajo pa bomo kaj naredili. Bom jaz organiziral zborovanje.«

Intervjuvanec je integriran v lokalno skupnost, saj je član krajevne skupnosti Lavrica. Rekel je, da ga obvoznica osebno ne zadeva, ker živi daleč stran od zdajšnje ceste in nove trase. Podpise zbira med tistimi, ki živijo v bližini nove trase po Barju. Prebivalci omenjenega območja ne želijo obvoznice v bližini njihovih domov (NIMBY sindrom). Kot pravi sam: »Vse kar je na tej strani železnice (zahodno od železnice na Barju), jaz mislim, da bi jih bilo vsaj 98 odstotkov proti« (Intervjuvanec D 2012). V naši raziskavi se pokazalo, da je med prebivalci na Barju (uvrstili smo jih v 2. kategorijo) nasprotnikov znatno manj, le 28,6 odstotkov. Po eni strani je gospod morda precenil odstotek, po drugi strani pa z anketnim vprašalnikom težko izmerimo stališča pri tako kompleksni situaciji.

Tretji in najpogostejši način delovanja je neformalen pritisk na župana. Polovica intervjuvancev je dejala, da so se glede obvoznice že obrnili nanj. Gre za verjetno kar običajen pristop na ravni slovenskih občin. Ker lokalni prebivalci župana poznajo, se nanj

obračajo neposredno. Tak pristop so uporabili tako podporniki kot nasprotniki obvoznice. Na primer intervjuvanec H (2012), ki podpira obvoznico pravi: »Jaz sem vprašal župana, kaj je z državljansko nepokorščino. Pa je rekel, da bi ga to predrago prišlo. Pri nas je problem v tem, da ne vem kdo bo to organiziral. Tisti, ki bo se mu ne piše dobro. Na Igu je župan to naredil, tukaj so samo grozili.«

Ugotovili smo, da se tisti, ki so proti obvoznici po Barju angažirajo na vse tri opisane načine. To lahko pojasnimo s tem, da je mobilizacija javnosti proti prostorskim posegom navadno močnejša kot mobilizacija za podporo prostorskih projektov (Kos 2002b, 143). Podporniki obvoznice so izražali, da se bo moral nekdo aktivirati in narediti zaporo ceste, vendar ne oni sami. Pri izražanju mnenj so pogumni, z dejanji pa tega ne pokažejo. Njihov edini način delovanja je, da županu izrazijo svoje stališče glede projekta obvoznice. Do njega pristopijo predvsem tisti, ki živijo v lokalnem okolju že celo življenje in ga osebno poznajo. To so ljudje, ki so vključeni v lokalna socialna omrežja. Župana in občino vidijo kot glavna krivca, da obvoznica še ni narejena, čeprav je za projekt odgovorna država. Na vprašanje zakaj se podporniki obvoznice, ki poznajo župana in so vključeni v lokalna omrežja ne mobilizirajo, lahko odgovorimo z Mullinsom, ki pravi, da močna vpetost v lokalno okolje ni vedno zadosten pogoj za družbeno mobilizacijo na lokalni ravni, saj na njihove odzive vpliva tudi njihovo dožemanje in razumevanje soseske (Mullins v Križnik 2009, 185).

V tem podpoglavju smo preverjali kako se lokalni prebivalci organizirajo oz. participirajo. Ugotovili smo, da nasprotniki obvoznice Škofljica bolj participirajo. Želijo se tudi organizirati v civilno pobudo. Trenutno še vedno poteka zbiranje podpisov. Glede na informacije mnenjskega voditelja, ki zbira te podpise, so to predvsem tisti, katerim bi obvoznica posegla v neposreden življenjski prostor. Tako, da gre tu za NIMBY sindrom. Druge akcije so bolj individualne. Tu delujejo posamezniki, ki pišejo članke v časopise ali neformalno pritiskajo na župana. Morda je to posledica hitre suburbanizacije, kar pomeni, da je veliko novo priseljenih prebivalcev in se še niso integrirali v lokalnem okolju. Tudi Občina Škofljica v Strategiji dolgoročnega razvoja Občine Škofljica zaznava problem ne vključevanja priseljencev v kulturno življenje kraja in občine. Vzrok za to vidi v bližini Ljubljane, ki ima bolj raznoliko kulturno ponudbo in še ne čutijo pripadnosti kraju (Občina Škofljica 2007b).

Zdaj lažje pojasnimo paradoks, večje pozornosti, ki jo nasprotnik obvoznice dobijo v medijih in tem, da so pravzaprav v manjšini. V intervjujih smo ugotovili, da podporniki gradnje veliko manj posegajo po medijih. Po njih bolj posegajo nasprotniki gradnje obvoznice Škofljica, saj

očitno bolje poznajo moč medijev. Eden od nasprotnikov gradnje je takole pojasnil, zakaj pogosto piše v Delo in Glasnik (občinsko glasilo): »V tem času, če nisi v medijih te ni. Se pravi, midva se lahko tukaj pogovarjava, samo če tega ne bo noben zvedel potem je to isto kot nič« (Intervjuvanec E 2012). Mnenja nasprotnikov gradnje, torej manjšine, so v medijih nadreprezentirana. Ustvarja se vtis, da je nasprotnikov obvoznice mnogo več. Mediji zaradi hiperprodukcije prispevkov, pogosto poenostavijo zgodbe, posežejo po klišejih, prednost dajejo senzacionalizmu. Radi se tudi postavijo na stran »malega človeka«, posameznika, ki se bori proti investitorjem (Kos 2002 b, 136). Morda je tako tudi v tem primeru, saj se nasprotniki gradnje postavljajo tudi kot »žrtve« proti oblastem, ki jih ne poslušajo in jim bodo zgradili cesto v bližini doma. Na drugi strani podporniki obvoznice ne znajo izraziti svojih interesov v medijih oz. ne vidijo v tem pozitivnega učinka. Tipičen odgovor je bil: »Samo ne vem, kaj lahko mi naredimo, saj nismo noben organ (Intervjuvanec B 2012).«

7 KONFLIKT

V intervjujih smo ugotovili, da med lokalnimi prebivalci na splošno obstajata dva konflikta, ki sta usmerjena na občino in državo. Prvi se kaže med nasprotniki gradnje obvoznice, ki so nezadovoljni z izbiro trase na Barju. Takih smo v anketi zaznali slabih 18 odstotkov. Drugo obliko nezadovoljstva izražajo predvsem tisti, ki podpirajo gradnjo obvoznice Škofljica, vendar so nezadovoljni s sedanjo prometno preobremenitvijo in razočarani nad dejstvom, da stvari potekajo tako počasi. V nadaljevanju bomo predstavili značilne odgovore, ki ponazarjajo obe konfliktni situaciji.

7.1 Konflikt glede lokacije

Značilni odgovori tistih, ki se ne strinjajo z izbiro lokacije za obvoznico.

Intervjuvanec E (2012): »Ko sem izvedel kje naj bi šla cesta sem šel na občino do župana. Pa mi je na občini rekla, tukaj se prijavite in boste v 8 dneh nekje na vrsto prišli. Sem rekel, da čez osem dni ga bom že enkrat srečal na cesti in mu bom povedal svoje.«

Intervjuvanec D (2012): »Saj jaz verjamem, da imajo Škofeljčani težave s prometom, ko prišleki iščejo razne bližnjice po vseh možnih stranskih poteh. Samo ne bomo pa pustili, da nam naredijo cesto za hišo.«

Intervjuvanec F (2012): »Ne strinjam se s posegom v Ljubljansko barje, kjer živim. Ne vem zakaj ceste ne zgradijo čez Lisičje, tako kot so to hoteli na začetku.«

Največ jih je nezadovoljnih z izbiro lokacije, ker bo nova obvoznica potekala blizu njihovih domov. Tukaj se močno odraža NIMBY sindrom. Predlagajo, da bi šla trasa drugje (npr. čez Lisičje). Prebivalci izražajo veliko jeze nad izbiro lokacije, ker jih o tem ni nihče na primeren način obvestil. Nezadovoljni so tudi zato, ker jih nihče ne posluša.

7.2 Konflikt glede počasnega poteka projekta obvoznice

Na drugi strani so prebivalci, ki si želijo, da se obvoznica čim prej zgradi, saj s tem pričakujejo izboljšanje kvalitete svojega življenja. Spodaj prilagamo najznačilnejše odgovore.

Intervjuvanec B (2012): »Največji problem je, da se vse premika tako počasi. In mislim, da ni to problem občine, ampak države. Ker ni denarja, še bolj pa zaradi pomanjkanja interesa. Zato ker se vsem zdi, da se bodo stvari kar same od sebe uredile, samo ne vem kdaj so se že.«

Intervjuvanec A (2012): »Mislim, da avtoceste še dolgo ne bo, bodo že našli razloge zakaj. Iz Kočevja navijajo za obvoznico. Tukaj je sedem občin, ki pritiskajo, samo ne vem, če kaj bo.«

Intervjuvanec C (2012): »Župan je v službi politike. Ni v službi tebe in mene, ampak v službi politike. In on je hlapec. Tako je. Predstavljaš si, da tamle zapremo cesto, samo en majhen del pa so mrzli. Cela Ribnica, do Broda na Kolpi. Kako bodo prišli v Ljubljano?«

Intervjuvanec H (2012): »Mislim, da če bi res naredili zapore ceste, da bi se pa začelo hitreje premikati. Nekajkrat zapreš cesto in se vozači začnejo pritoževati, ker ne bi prišli pravočasno v službe, potem bi se kaj spremenilo. Dokler pa noben ne pritiska na vlado in na občinske može je projekt čisto prepuščen sam sebi.«

Lokalni prebivalci želijo, da se zgradi obvoznica, čeprav iz odgovorov vidimo, da skoraj ne verjamejo, da se bo to res kdaj zgodilo. Prevladuje občutek nemoči in jeze do lokalne in državne oblasti. Ne izkazujejo nikakršnega zaupanja v politiko. Pojavljajo se tudi ideje o upor, da bi se zaprlo cesto. Veliko govorijo, da je nekaj treba narediti, ampak menijo, da so sami nemočni. Nimajo občutka skupnosti oz. želje po kolektivnem delovanju.

Kot smo že omenili pri poglavju o obveščanju, mora biti javnost pri posegu v prostor vključena. Peterlin in Cerar pravita, da se dobre prakse vključevanja javnosti ne končajo samo z izvedbo projekta, ampak se pozitivni učinki tega pokažejo tudi pri drugih področjih življenja v lokalni skupnosti (Peterlin in Cerar 2010, 33). Projekt obvoznice Škofljica bi lahko služil tudi kot priložnost za povezovanje in integriranje priseljencev v lokalno skupnost. Seveda ob ustreznem omogočanju vključevanja in soodločanja javnosti s strani izvajalca in občine.

8 UGOTOVITVE

V nalogi smo preverjali tri hipoteze. Najprej, če vsakodnevna izkušnja s prometno situacijo na Škofljici bolj vpliva na mnenje o gradnji obvoznice, kot strokovni argumenti. Anketa je pokazala, da skoraj 78 odstotkov vprašanih podpira gradnjo obvoznice po Barju. Visoka podpora se je odražala ne glede na spol, lokacijo bivanja, starost, izobrazbo in dobo bivanja v Občini Škofljica. Najvišji odstotek nasprotovanja smo izmerili med tistimi, ki živijo blizu trase za obvoznico na Barju. Med temi prebivalci smo v intervjujih zaznali delovanje v skladu z NIMBY sindromom. Prepričani so, da jim bo cesta zmanjšala kvaliteto bivanja. Pri podpornikih obvoznice prevladujejo argumenti na podlagi izkušenj s prometno ureditvijo, pojavi se tudi argument po zaslužku. Nasprotniki bolj kot izkušnjo s prometno situacijo v ospredje postavljajo bojazen, da se bo gradila obvoznica blizu njih. Oboji ne posvečajo posebne pozornosti strokovnim argumentom, zato smo hipotezo sprejeli. Negativne izkušnje s prometno situacijo bolj vplivajo na mnenja prebivalcev kot strokovni argumenti. Ugotovili smo, da se podpora odraža glede na lokacijo bivanja. Tisti, ki živijo ob zdajšnji prometni cesti in tisti, ki živijo odmaknjeni od nje in od trase za obvoznico, izražajo zelo visoko podporo obvoznici. Tisti, ki živijo blizu trase obvoznice izražajo nižjo podporo.

V nadaljevanju smo preverjali kako poteka informiranje lokalnih prebivalcev o projektu. Anketa je pokazala, da približno 43 odstotkov vprašanih pridobi informacije iz medijev, še več jih pridobi od prijateljev in znancev. To je tudi razlog, da kroži veliko govoric. Anketiranci so izrazili tudi visoko stopnjo nezadovoljstva z obveščanjem. Ugotovili smo, da je obveščanja malo, v glavnem je enostransko in se mu ne posveča veliko pozornosti. Podobno je z vključevanjem in soodločanjem. Drugo hipotezo smo zavrnili, ker prebivalci izražajo visoko podporo projektu, kljub slabemu odnosu občine in investitorja do načinov

komunikacije. Z ustreznim obveščanjem in vključevanjem zainteresirane javnosti, bi lahko pripomogli k zmanjšanju nezadovoljstva.

Pri preverjanju tretje hipoteze smo ugotovili, da se organizirajo tisti posamezniki, ki so proti gradnji obvoznice, saj nameravajo ustanoviti civilno pobudo. Povezuje jih predvsem NIMBY sindrom. Nasprotniki obvoznice tudi nasploh bolj participirajo, predvsem pišejo v medije. Podporniki obvoznice, kateri so v večini, se ne povezujejo. Edini način delovanja, ki smo ga zaznali pri njih, je bil izvajanje neformalnega pritiska na župana. Veliko so govorili o možnosti protesta z zaprtjem ceste, vendar tega še niso izvedli, predvsem ker se ne želijo izpostaviti. Kot smo že rekli je mobilizacija javnosti proti prostorskim posegom navadno močnejša kot mobilizacija v podporo prostorskim projektom (Kos 2002b, 143). Hipotezo lahko delno potrdimo, saj je organiziranih pobud malo. Tisti, ki se organizirajo so že vključeni v lokalno skupnost. Preostali se ne organizirajo zaradi slabe družbene integriranosti v novonastalo suburbano lokalno skupnost.

V zadnjem delu smo podrobneje analizirali konflikte, ki nastajajo ob umestitvi obvoznice. Ugotovili smo, da se pojavljajo predvsem v dveh skupinah, med nasprotniki in podporniki obvoznice Škofljica. Ti dve skupini se ne prepirata med sabo, ampak bolj usmerjajo svojo jezo in pričakovanja na Občino Škofljica in državo. Od občine pričakujejo, da bo izpolnila njihove interese oz. jih ustrezno predstavila državi. Obojim je skupen tudi občutek, da jih nihče ne posluša. Nezadovoljstvo pri nasprotnikih obvoznice izhaja iz izbire lokacije, pri podpornikih pa iz neznosne prometne situacije. Nasprotniki obvoznice nočejo, da gre nova cesta mimo njihovih hiš, saj jim bo to vplivalo na kvaliteto življenja. Tisti, ki podpirajo gradnjo obvoznice po Barju želijo, da se promet čim prej uredi in so nezadovoljni, ker že nekaj let poslušajo obljube. Z intervjuji smo spoznali, da se ključni elementi odnosa lokalnih prebivalcev do gradnje obvoznice po Barju izražajo v občutku prevaranosti s strani lokalne politike in nemoči. Prisoten je tudi strah, da bo obvoznica potekala preblizu hiše. Spet smo pri problemu ne vključevanja javnosti v projekt. Pri tako konfliktnem posegu v prostor je nujno potrebno izvesti presojo družbenih vplivov. To je interdisciplinarni postopek, kjer se celostno obravnava poseg v prostor, s poudarkom na poznavanju družbenega konteksta, akterjev, strategij, komunikacije in drugih dejavnikov, ki so odvisni od vsakokratnega projekta, z namenom doseganja večje legitimnosti projekta (Kos 2002b).

9 ZAKLJUČEK

Prometna ureditev Dolenjske ceste med Škofljico in Ljubljano je pomembna za lokalne prebivalce in regijo. Na splošno se zdi, da ima o obvoznici vsak svoje mnenje in je to pomembna tema vsakodnevnih pogovorov Škofeljčanov. Lokalni prebivalci so z veseljem pristali na intervjuje in se razgovorili o temi. To je razumljivo, saj smo ugotovili, da jim Občina Škofljica in država ne dajeta dovolj možnosti za izražanje njihovih stališč do obvoznice. Z intervjuji smo pridobili boljši vpogled v problematiko. Upamo, da nam je uspelo pokazati, kako pomembni so sociološki pristopi pri konfliktih v prostoru. Pomagali so nam razumeti delovanje lokalnih prebivalcev, ki bi sicer ostalo videno le kot neracionalno pritoževanje.

Izgradnja obvoznice ne bo po godu manjšemu delu prebivalstva, neuresničitev projekta pa večini. Ker obvoznico lokalnim prebivalcem obljublajo že nekaj let so tudi tisti, ki jo podpirajo, začeli izražati vse večje nezadovoljstvo. Te odzive, katere smo deloma zajeli tudi v nalogi, bi morali Občina in država vzeti resno. Večina intervjuvancev se strinja, da se situacija v resnici ne bo nikoli uredila in je koristna le kot »ventil« za sproščanje napetosti, ki nastajajo v lokalnem družbenem prostoru. Če bo želel investitor stopiti na pot reševanja konfliktov v lokalnem okolju bo moral izvesti celovito presojo družbenih vplivov, saj je to pogoj za legitimizacijo tako velikega posega v prostor.

10 LITERATURA

1. Fajfar, Simona. 2012. Škofljica: »izvedljiva« le obvoznica po Barju. *Delo*, 26. november. Dostopno prek: <http://www.delo.si/novice/slovenija/skofljica-izvedljiva-le-obvoznica-po-barju.html> (21. junij 2014).
2. iProjekt. *Naselje ob potoku, Lavrica*. Dostopno prek: <http://www.iprojekt.si/Project.aspx?type=1&id=12> (21. junij 2014).
3. Kos, Drago. 1998. Postmoderni premik in razvoj podeželja. *Urbani izziv* 9 (2): 33–38.
4. --- 2002a. Načela komunikacijskega delovanja. V *Aarhuška konvencija v Sloveniji: strokovna priporočila za implementacijo Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah*, ur. Milena Marega in Drago Kos, 135–141. Ljubljana: Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo.
5. --- 2002b. *Praktična sociologija za načrtovalce in urejevalce prostora*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
6. --- 2007. Neurbana nacija. V *O urbanizmu: Kaj se dogaja s sodobnim mestom?*, ur. Ilka Čerpes in Miha Dešman, 137–163. Ljubljana: Krtina.
7. *Krajinski park Ljubljansko barje*. Dostopno prek: <http://www.ljubljanskobarje.si/?lang=sl> (25. avgust 2014).
8. Križnik, Blaž. 2009. *Lokalni odzivi na globalne izzive: kulturni okvir preobrazbe Barcelone in Seula*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
9. Kržan, Sandra in Mateja Kocjan. 2012. *Zahteve za varovanje in ohranjanje narave v primeru obvoznice Škofljica - gradivo*. Dostopno prek: http://www.zrsvn.si/sl/informacija.asp?id_meta_type=54&id_informacija=470 (26. avgust 2014).
10. *Občina Škofljica*. Dostopno prek: <http://www.skofljica.si/> (21. junij 2014).
11. Občina Škofljica. 2007a. *Obvoznica Škofljica*. Dostopno prek: <http://www.skofljica.si/default-12010,114.html> (20. avgust 2014).

12. --- 2007b. *Strategija dolgoročnega razvoja občine Škofljica: Povzetek*. Dostopno prek: <http://www.skofljica.si/P/PDF/0-Skofljica-povzetek%20strategije.pdf> (23. februar 2014).
13. Oikos. 2009. *Strategija dolgoročnega razvoja Občine Škofljica za obdobje 2010-2020*. Dostopno prek: http://www.skofljica.si/P/PDF/strategija_2010.pdf (23. februar 2014).
14. Peterlin, Marko in Aidan Cerar. 2011. Načrtovanje mesta od »spodaj«. *Arhitektov bilten* 41 (188–189): 33–38.
15. Prometno–informacijski center za državne ceste. 2012. *Prometne obremenitve 2012*. Dostopno prek: http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Promet/Promet2013/Stetje2012_NOO.pdf (25. avgust 2014).
16. Rebernik, Dejan. 2004a. Razvoj prebivalstva v Ljubljanski urbani regiji. *Dela* (22): 89–99.
17. --- 2004b. Sodobni urbanizacijski procesi: od suburbanizacije do reurbanizacije. *Geografski vestnik* 76 (2): 53–63.
18. Statistični urad Republike Slovenije. 2014a. *Občina Škofljica*. Dostopno prek: <http://www.stat.si/obcinevstevilkah/Vsebina.aspx?leto=2014&id=174> (20. junij 2014).
19. --- 2014b. *Selitveno gibanje prebivalstva po občinah, Slovenija, letno*. Dostopno prek: http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05I2002S&ti=Selitveno+gibanje+prebivalstva+po+ob%20inah%2C+Slovenija%2C+letno&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/25_selitveno_gibanje/10_05I20_selitveno_gibanje/&lang=2 (20. junij 2014).
20. --- 2014c. *Selitveno gibanje prebivalstva, občine, Slovenija, letno*. Dostopno prek: http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05I2002S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/25_selitveno_gibanje/10_05I20_selitveno_gibanje/&lang=2 (17. marec 2014).
21. --- 2014č. *Število prebivalcev, naselja. Prebivalstvo po velikih in petletnih starostnih skupinah in spolu, naselja, Slovenija, polletno*. Dostopno prek: http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C5002S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_

- prebivalstvo/10_stevilo_preb/25_05C50_prebivalstvo_naselja/&lang=2 (18. februar 2014).
22. --- 2014d. *Zadnja selitev prebivalstva po tipu selitve in spolu, občine, Slovenija, Popis 2002*. Dostopno prek: http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05W1011S&ti=&path=../Database/Popis2002/02_Obcine/03_Prebivalstvo/02_05W1_Demografske_znacilnosti/&lang=2 (22. februar 2014).
 23. Urbis d.o.o. 2012. *Državni prostorski načrt za obvoznico Škofljica: javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše rešitve za obvoznico Škofljica (povzetek za javnost)*. Dostopno prek: http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCIQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ljubljana.si%2Ffile%2F1200963%2Fpovzetekzajavnost.pdf&ei=dif_U7y7F8vfPZq0gfAC&us=AFQjCNFHwPyO-NAYbPL_XuKL6LQ-EHqD6Q&sig2=kVN9Rt4nEqX_hBJggaABA&bvm=bv.74035653,d.ZWU (21. junij 2014).
 24. Uršič, Matjaž in Marjan Hočevar. 2007. *Protiurbanost kot način življenja*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
 25. Verlič-Christensen, Barbara. 1999. *Revitalizacija mest skozi teorijo vrednostnih razlik*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
 26. Wexler, Mark N. 1996. A Sociological Framing of the NIMBY (Not-in-my-Backyard) Syndrome. *International Review of Modern Sociology* 26 (1). Dostopno prek: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/41421101?uid=3739008&uid=2479361283&uid=2&uid=3&uid=60&sid=21103756474843> (15. marec 2014).
 27. Zaviršek, Darja. 2001. Ljubljana potrebuje heterogenost. V *Pogledi na Ljubljano: ideje o razvoju*, ur. Drago Kos, Marjan Hočevar, Gantar Pavel, Trček Franc in Matjaž Uršič. Ljubljana: Urbanistični inštitut Republike Slovenije. Dostopno prek: <http://ppmol.org/urbanizem5/doc/eseji/esej30.pdf> (20. junij 2014).

PRILOGI

Priloga A: Anketni vprašalnik Odzivi lokalnih prebivalcev na gradnjo obvoznice na Škofljici.

Dragi prebivalec, prebivalka občine Škofljica,

Sem Sara, študentka analitske sociologije na Fakulteti za družbene vede. Za diplomsko delo opravljam raziskavo z naslovom **ODZIVI LOKALNIH PREBIVALCEV NA GRADNJO OBVOZNICE NA ŠKOFLJICI**. Prosim vas, da mi pomagate pri izvedbi raziskave. Odgovarjanje na anketna vprašanja je anonimno in vam bo vzelo le nekaj minut. Že vnaprej se vam iskreno zahvaljujem za pomoč.

1. Ali podpirate izgradnjo obvoznice na Barju?
 - zelo nasprotujem
 - nasprotujem
 - podpiram
 - zelo podpiram
 - ne vem

2. Katere so tri najpomembnejše stvari, ki jih je potrebno upoštevati pri gradnji obvoznice (obkrožitev več odgovorov)?
 - varnost prometa
 - stroški gradnje
 - skladnost s pokrajino
 - izogniti se naselju
 - izogniti se kmetijskim zemljiščem
 - izogniti se naravi (posegu v naravo)
 - izogniti se območjem, kjer živijo ogroženi metulji
 - drugo: _____

3. Ali po vašem mnenju odgovorne institucije dovolj izčrpno obveščajo javnost o pomembnih zadevah v zvezi z gradnjo obvoznice na Barju?

- da
- ne
- ne vem

4. Kje dobite največ informacij o gradnji obvoznice na Barju?

- iz časopisov, radia, internet
- od prijateljev, znancev
- drugo: _____

5. Koliko časa že živite na Škofljici?

- manj kot eno leto
- od 1 do 5 let
- med 5 in 10 let
- več kot 10 let
- celo življenje

6. V katerem delu občine Škofljica živite? Na primer:

- na Barju
- ob Dolenjski cesti
- drugje: _____

7. Prosim vas, da na lestvici od 1 do 5, ocenite vašo navezanost na sosesko in kraj v katerem živite. Pri čemer 1 pomeni nisem navezan/-a, 2 malo navezan/-a, 3 nisem niti navezan/-a, niti nenavezan/a, 4 sem navezan/-a in 5 sem močno navezan/-a.

- | | | | | | |
|----------------------------|---|---|---|---|---|
| • svoj stanovanjski okoliš | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • svoj kraj | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • svojo regijo | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • Slovenijo | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • EU | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| • svet kot celoto | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

8. Spol:

- moški
- ženski

9. Starost: _____

10. Dosežena stopnja izobrazbe:

- dokončana OŠ ali manj
- dokončana poklicna ali srednja šola
- dokončana višja, visoka šola, fakulteta, akademija
- magisterij, doktorat

Priloga B: Rezultati ankete

1. Ali podpirate izgradnjo obvoznice na Barju?

Da	91	77,78%
Ne	21	17,95%
Ne vem	5	4,27%
SKUPAJ	117	100,00%

2. Katere so tri najpomembnejše stvari, ki jih je potrebno upoštevati pri gradnji obvoznice (obkrožitev več odgovorov)?

Varnost prometa	82	23,70%
Izognti se naselju	76	21,97%
Stroški gradnje	57	16,47%
Skladnost s pokrajino	47	13,58%
Izognti se naravi (posegu v naravo)	37	10,69%
Izognti se kmetijskim zemljiščem	34	9,83%
Izognti se območjem, kjer živi ogrožena vrsta metulja	13	3,76%
SKUPAJ	346	100,00%

3. Ali po vašem mnenju odgovorne institucije dovolj izčrpno obveščajo javnost o pomembnih zadevah v zvezi z gradnjo obvoznice na Barju?

Da	8	6,84%
Ne	94	80,34%
Ne vem	15	12,82%
SKUPAJ	117	100,00%

4. Kje dobite največ informacij o gradnji obvoznice na Barju?

Iz časopisov, radia, interneta	50	42,74%
Od prijateljev, znancev	58	49,57%
Nikjer	9	7,69%
SKUPAJ	117	100,00%

5. Koliko časa že živite na Škofljici?

Manj kot eno leto	0	0,00%
Od 1 do 5 let	2	1,71%
Od 5 do 10 let	23	19,66%
Več kot 10 let	34	29,06%
Celo življenje	58	49,57%
SKUPAJ	117	100,00%

6. V katerem delu občine Škofljica živite?

1. območje*	53	45,30%
2. območje**	28	23,93%
3. območje***	36	30,77%
SKUPAJ	117	100,00%

* 1. območje - živeči ob Dolenjski in Kočevski cesti, Na klancu in v Pevčevi dolini

** 2. območje - prebivalci dela Škofljice in Lavrice, ki leži na Barju, in Babne Gorice

*** 3. območje - ostalo (prebivalci Lanišča, Orel, Pijave Gorice, Smrjen, Gradišča, Gumnišča, Glinka in Vrha nad Želimljami)

7. Prosim vas, da na lestvici od 1 do 5, ocenite vašo navezanost na sosesco in kraj v katerem živite. Pri čemer 1 pomeni nisem navezan/-a, 2 malo navezan/-a, 3 nisem niti navezan/-a, niti nenavezan/-a, 4 sem navezan/-a in 5 sem močno navezan/-a.

	5	4	3	2	1	SKUPAJ
Na svoj stanovanjski okoliš	53	42	14	7	1	117
Na svoj kraj	45	40	25	4	3	117
Na svojo regijo	30	42	30	13	2	117
Na Slovenijo	52	39	19	6	1	117
Na EU	8	26	33	28	22	117
Na svet kot celoto	18	25	33	31	10	117

8. Spol

Ženski	66	56,41%
Moški	51	43,59%
SKUPAJ	117	100,00%

9. Starost

Do 30	35	29,91%
31-59	73	62,39%
60+	9	7,69%
SKUPAJ	117	100,00%

10. Dosežena stopnja izobrazbe

Dokončana OŠ ali manj	8	6,84%
Dokončana poklicna ali srednja šola	52	44,44%
Dokončana višja, visoka šola, fakulteta, akademija	54	46,15%
Magisterij, doktorat	2	1,71%
Ne želim odgovoriti	1	0,85%
SKUPAJ	117	100,00%