

# MED DEKLARATIVNOSTJO IN AKTIVIZMOM – JAVNO MNENJE IN IZVAJANJE NOVIH PROMETNIH UREDITEV V LJUBLJANI

dr. Matjaž Uršič, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo  
UDK 711.7 (497.4)  
JEL: R410

## Povzetek

*Vsaka sprememba prometne ureditve v Ljubljani se odraža v delovanju širše urbane regije in ima velik vpliv na družbenogospodarski razvoj Slovenije. Zaradi občutljivosti spreminjanja prometne ureditve, ki bi lahko ob morebitnih napačnih ukrepih pri preoblikovanju posameznih prometnih infrastruktur okrnila razvoj Ljubljane in zmanjšala kakovost življenja, je treba načrtovane spremembe v prometni ureditvi predložiti v podrobni pregled prebivalcem. Načrtovanje prometne ureditve je glede tega dojeta kot oblika posvetovanja in interaktivnega upravljanja, kjer se skuša oceniti stopnja legitimnosti načrtovanih sprememb in uravnavati interese med različnimi skupinami, ki so navzoče v prostoru. Besedilo analizira, kako različne skupine prebivalcev v Ljubljani in ljubljanski regiji dojemajo predlagane spremembe pri urejanju javnega prometa v Ljubljani. Podlaga za analizo so številne javnomnenjske raziskave v zvezi z urejanjem prometa, ki so bile opravljene v okviru večletnega projekta CIVITAS Elan. Analiza raziskovalnih podatkov je kritičen vpogled v procese formalnega načrtovanja sprememb v prometni ureditvi, ki temeljijo na pristopu »od zgoraj navzdol«, in skuša poudariti pomen načrtovanja prometne ureditve »od spodaj navzgor«, ki temelji na večji vključenosti in participaciji različnih skupin prebivalstva.*

**Ključne besede:** javno mnenje, prometna ureditev, legitimizacija, deklarativnost, participacija

## Abstract

*Any change in the organization of traffic in Ljubljana reflects in the functioning of the wider urban region and consequently the socio-economic development of Slovenia. Due to the sensitivity of traffic rearrangement, which could in the case of implementation of wrong decisions disrupt Ljubljana's development and decrease the quality of life, it is necessary to submit the planned decisions to the population for detailed examination. In this context, traffic rearrangement planning is presented as a form of consultation or interactive governance, which seeks to assess the degree of legitimacy of the planned changes and regulate the interests of different groups that are present in the city. The text analyzes how different population groups in Ljubljana and the Ljubljana region perceive the proposed changes in the regulation of public transport. In doing so, we rely on a series of opinion polls related to mobility management, which were carried out during the CIVITAS Elan project. The analysis of research data provides a critical insight into the processes of formal planning of traffic regulations based on a 'top down' approach and tries to emphasize the importance of a 'bottom up' approach, which relies on participation and a higher degree of inclusivity of different population groups.*

**Key words:** public opinion, traffic rearrangement, legitimacy, declarativity, participation

## 1. Uvod – »pasivni aktivizem« v raziskavah javnega mnenja

Probleme v prostoru je mogoče le izjemno redko reševati s preprostimi in formaliziranimi ukrepi, vse večkrat pa se kaže potreba po povezovanju skupin prebivalstva in načrtovalskih praks, ki prinašajo bolj »informirane odločitve« glede posegov v prostor. Načrtovanje prometne ureditve je glede tega dojeta kot oblika posvetovanja in interaktivnega upravljanja, kjer se poskušajo uravnavati interesi med različnimi družbenoekonomskimi (političnimi, razrednimi, etničnimi, kulturnimi, kapitalskimi) skupinami, ki so navzoče v prostoru. Zaradi občutljivosti urejanja prometa

naj bi se prostorski načrtovalci skušali čimbolj prilagoditi potrebam različnih skupin oziroma javnosti in pri tem upoštevali formalne postopke ter izbrane cilje urbanih politik, ki naj bi omejile negativne in pospeševale tiste prostorske procese, ki delujejo v dobro celotne skupnosti.

Raziskave javnega mnenja kot oblika posvetovalnega mehanizma predstavljajo pomembno orodje pri zagotavljanju večje stopnje vključevanja javnosti in pri (so)načrtovanju prometne ureditve, odločanju o nadaljnjih posegih v prostor in določanju prostorsko razvojnih prednostnih nalog. Kljub temu, da informacije, pridobljene med raziskavami javnega mnenja, prinašajo

številna mnenja in stališča o načinih urejanja prometa, pa hkrati razkrivajo tudi nekatere navidez paradoksalne situacije, kjer anketiranci hkrati sprejemajo in zavračajo nekatere prometno razvojne usmeritve. Eno izmed navidezno paradoksalnih situacij, ki smo jo zaznali v raziskavah javnega mnenja, opravljenih za potrebe projekta CIVITAS Elan<sup>1</sup>, predstavlja zaznavanje visoke in deklarativno močne podpore ukrepom, povezanim s trajnostnim razvojem prometa, in hkratnim zavračanjem praktičnega izvajanja teh ukrepov, tj. poskusom prenosa trajnostnih praks v vsakdanje življenje prebivalcev.

V članku predstavljamo, kako in predvsem zakaj v raziskavah javnega mnenja o urejanju prometa v Sloveniji in ljubljanski regiji pogosto prihaja do navideznih nasprotij v stališčih anketirancev pri pojasnjevanju zelenih sprememb v prometni ureditvi in mobilnostnih praksah. Pri tem poudarjamo, da gre v primeru deklarirane podpore in hkratnega zavračanja praktične izvedbe trajnostnih prometnih ureditev le za navidezna nasprotja v odgovorih anketirancev, saj je navidezno nasprotujoča si stališča anketirancev mogoče pojasnjevati z določenimi družbeno-teoretskimi koncepti, kakor je na primer »pasivni aktivizem« (Gladwell, 2010, 2011).

Pri pasivnem aktivizmu prihaja do navidezne socialne angažiranosti, ki se ne uresničuje v praksi. Podobno tudi ne gre za samoorganiziranost in samodelovanje, ki se ju pogosto povezuje z aktivizmom civilnodružbenih gibanj, pričakovanja glede uspešnosti izvajanja sprememb v okolju pa so nizka. Od pasivnega aktivizma se ne pričakuje veliko, saj temelji le na deklarativni želji po spreminjanju razmer v okolju. V tem pomenu lahko pasivni aktivizem razmejimo v odnosu do aktivizma na podlagi načela, da želeči nekaj spremeniti pomeni nekaj drugega kakor hoteti spremeniti in postati aktivno vključen v procese spreminjanja svojega lokalnega okolja. To razliko v stopnji socialne angažiranosti dobro ponazarjajo prav raziskave javnega mnenja, kjer prihaja do izražanja posebnih vrednotnih usmeritev, idej, zasnov, ki včasih niso usklajena z realnimi pričakovanji anketiranih. Kako močno si kdo v resnici želi sprememb v svojem okolju, je včasih težko razbrati, saj anketiranci zaradi različnih razlogov (nezaupanje, želja po anonimnosti, samovšečnost, lokalne razmere ipd.) svojega mnenja in odnosa do posamezne tematike ne izrazijo v celoti.

Pri podrobnejšem pojasnjevanju značilnosti pasivnega aktivizma v izbranih raziskavah naša analiza temelji tudi na individualni analizi koristi in stroškov v prometu ter skuša prikazati, kateri deli in značilnosti prometa v Sloveniji predstavljajo ključne dejavnike dajanja

<sup>1</sup> Projekt CIVITAS Elan (City – Vitality – Sustainability) je skupna pobuda petih evropskih mest: Ljubljane, Genta, Zagreba, Porta in Brna. Cilj projekta je preskušanje in izvajanje inovativnih strategij v mestnem prometu, ki prispevajo k uresničevanju evropskih politik na področju prometa, učinkovite rabe energije in alternativnih virov v prometu ter varstva okolja. Projekt je finančno podprla Evropska komisija in spada v 7. okvirni program Evropske komisije (za več glej [www.civitasljubljana.si](http://www.civitasljubljana.si)).

prednosti najpogostejšim prevoznim sredstvom — avtomobilom. Ugotovitve, ki izhajajo iz analize pasivnega aktivizma v raziskavah javnega mnenja na temo prometa, skušajo prikazati ne le možne ovire in morebitna nasprotovanja prebivalcev Ljubljane in ljubljanske regije pri uveljavljanju načel trajnostne prometne ureditve, temveč tudi podati usmeritve za reševanje prometne problematike in predlagati orodja in mehanizme, ki bi jih bilo morda smiselno uporabiti pri nadaljnjih poskusih uvajanja trajnostno naravnanih prometnih ureditev.

## 2. Problem navidezne javne podpore spremembam v prometni ureditvi mest

Polanyi (1983) navaja, da v vsakdanjih komunikacijskih situacijah nastajajo in se prepletajo različne razsežnosti (spo)razumevanja. Pri tem navaja, da se posamezniki, vključeni v posebno komunikacijsko situacijo, zavedajo, da med njimi obstajajo razlike v razumevanju in znanju glede določene tematike. Posamezniki pravzaprav v praksi uporabljajo le znanje, ki olajša njihovo delovanje v vsakdanjih življenjskih situacijah, pri čemer navzven kažejo, ali v komunikacijski situaciji uporabijo le del znanja, medtem ko drugi deli znanja ostajajo neuporabljene, prikriti ali nerazpoznavni. Polanyi (ibid.) znanje zato deli na t. i. eksplicitno<sup>2</sup> in »acitno ali skrito znanje, ki ga posamezniki bodisi namensko ali nenamensko prikrivajo pred drugimi. Primerna primerjava za navedeni koncept prikrivanja določenih oblik znanja v komunikacijskih situacijah predstavlja je ledena gora, ko je s površja nad vodno gladino mogoče zaznati le njen vrh, medtem ko je večji del ledene gore skrit pod vodo.

Navedeno primerjavo je v določeni meri mogoče uporabiti tudi pri raziskavah javnega mnenja o prometu v Ljubljani in ljubljanski regiji. Anketiranci včasih izrazijo mnenje o neki problematiki ali pripišejo velik pomen tematikam, povezanim s trajnostnim razvojem, čeprav na praktični ravni ravna drugače in zato pri preverjanju in poskusih prenosa stališč v prakso pride do pomembnih sprememb, ki kažejo, da na njihove dejanske odločitve vplivajo skriti dejavniki in prikrite ideje ter tacitne zaloge informacij, ki jih navzven, tj. v javnosti, izrecno ne izpostavljajo.

V teh primerih se kaže razlika med izražanjem navidezne, deklarativne podpore in dejansko legitimizacijsko močjo odločitev, ki bi vodile v spreminjanje prometne ureditve. Zakaj ljudje niso pripravljeni sprejemati (legitimizirati) praktičnih ukrepov, ki bi vodili v bolj trajnostne prometne ureditve, kljub deklarativni podpori tem ukrepom na splošni, konceptualni ravni? Za razumevanje te

<sup>2</sup> Gre za znanje, ki ga je mogoče ovrednotiti, je jasno razpoznavno in vključuje poznavanje konteksta ter jasno razvidna mnenja in stališča o posamezni tematiki.

problematike je bistveno, da se pravilno določijo razlike med kategorijama »deklarativnosti« in »legitimnosti« trditev, ki se ju pri analizah javnega mnenja pogosto zamenjuje ali pa celo zmotno povezuje. Kljub temu, da se zdi, da velika deklarativna podpora trajnostnemu razvoju prometa omogoča tudi uresničitev njihovih praktičnih ukrepov, se hitro pokaže, da to ne zadošča za njihovo izvedbo na terenu. Če bi deklarativna argumentacija zadoščala za izvajanje bolj trajnostno usmerjenih prometnih odločitev, potem v prostoru in pri prostorskem načrtovanju ne bi prihajalo do nasprotovanj in zastojev pri njihovem uresničevanju.

Odzivi in nasprotovanja različnih družbenih skupin na posege v prostor kažejo, da mnoge deklarativno sprejete odločitve glede posegov v prostor ne morejo biti izvedene zaradi nizke stopnje legitimnosti in premajhne podpore ter odprte/skrite opozicije pomembnih akterjev (lokalnih, mnenjskih voditeljev, interesnih skupin) na posameznih urbanih območjih.<sup>3</sup> Pri tem je »vsakomur jasno, da nelegitimnost ne ukinja in niti ne zmanjšuje legalnosti projekta« (Kos, 2002: 22–25), temveč le preprečuje sprejetje in izvajanje določenih deklarativno izraženih odločitev. S tega vidika se lahko zgodi, da posamezne deklarativno izražene odločitve o bolj trajnostno usmerjenih prometnih rešitvah v Ljubljani morda niti niso napačne in bi njihova izvedba prispevala k boljšemu razvoju in večji kakovosti življenja na območju, vendar njihovo uresničitev preprečuje neformalni posebni družbeno-kulturni sistem, ki ni pripravljen na spreminjanje ustaljenih, rutiniziranih življenjskih vzorcev, ki temeljijo na dajanju prednosti avtomobilskemu prevozu. V takih družbenih razmerah je lahko vsaka manjša sprememba v smeri razvoja bolj trajnostnih oblik prometa razumljena kot nelegitimen ukrep ali potencialna nevarnost, ki prinaša nepredvidljive posledice za lokalno skupnost.

## 2.1. Pasivni aktivizem kot posledica individualne analize koristi in stroškov udeležencev v (avtomobilskem) prometu

Kakšen odnos zavzamejo ljudje do sprememb, ki naj bi nastale v njihovem življenjskem okolju, je v veliki meri odvisno od informacij, ki jih pridobijo prek različnih informacijskih mrež. Poleg informacij, ki jih dobijo od javnih občil, od strokovnjakov in drugih referenčnih skupin med pomembne informacijske vire nedvomno spadajo tudi posameznikove lastne izkušnje oziroma predznanje za predelavo informacij iz okolja. Pri ocenjevanju najprimernejšega prevoznega sredstva

v posebnem lokalnem okolju posamezniki napravijo lastno lestvico prednostnih nalog, ki jo uveljavljajo med postopkom odločanja. Opirajo se na t. i. analizo koristi in stroškov (*cost-benefit*) in se odločijo bodisi za zaobidenje, sabotažo ali odkrito nasprotovanje spremembam mobilnostnih vzorcev, takrat ko se jim zazdi, da bi jim brezkompromisno sprejemanje novosti prineslo prevelike ali pa nepotrebne stroške.

Analiza koristi in stroškov temelji na izločanju (*tapping*) ali v našem primeru – na izbiri najprimernejše prometne infrastrukture (ponudbe storitev), ki je na voljo za vsakodnevne poti na delo, v šolo, trgovino ipd. Uporabniki pri tem strogo ocenjujejo vse mogoče značilnosti infrastrukture, ki jim lahko prinašajo bodisi koristi ali izgubo. Slika 1 prikazuje, kako prihaja do zmanjševanja koristnosti uporabe infrastrukture (storitve) skladno z naraščanjem stroškov, ki so merjeni bodisi s porabo časa, vlaganjem fizičnega napora, (psihološkimi) čustvenimi razlogi ali porabo denarja. Bolj ko stroški naraščajo, manjša je koristnost in večja je možnost, da bo posameznik izbral drugo, ugodnejšo infrastrukturo za opravljanje vsakodnevnih dejavnosti. Če posameznik prekorači točko ravnotežja med koristnostjo in nekoristnostjo, se njegovi stroški še naprej povečujejo, zato točka ravnotežja predstavlja trenutek streznitve, ko se posameznik zave, da obstajajo drugačne, stroškovno ugodnejše možnosti uporabe prevoznih sredstev. Vsako nadaljnje vlaganje časa, napora ali denarja bi bilo glede na posameznikovo subjektivno analizo koristi in stroškov nesmotrno. Po točki ravnotežja, ko stroški prevladajo nad donosnostjo oziroma koristnostjo, se posameznik znajde v območju t. i. »strukturalne prisile«<sup>4</sup> (Giddens, 1984) in izbere drugačen način delovanja ali se odloči bodisi za zaobidenje, sabotažo ali odkrito nasprotovanje oziroma v našem primeru – zamenjavo prevoznega sredstva za opravljanje svojih vsakdanjih dejavnosti.

Zasnova individualne analize koristi in stroškov je pomemben mehanizem, ki pojasnjuje posameznikovo navidez nesmotrno ali nerazumno delovanje.<sup>5</sup> V Ljubljani in ljubljanski regiji avtomobil predstavlja vsakdanje, tj. najpogostejše uporabljeno prevozno sredstvo, kar je z vidika trajnostnega razvoja prometa (npr. vidik onesnaževanja zraka, problematike uporabe površin za parkiranje, gradnje dodatnih cest v mestnem središču, prometnih zastojev itd.) dolgoročno morda nerazumno delovanje, vendar je z vidika kratkoročne subjektivne analize koristi in stroškov za povprečnega udeleženca v prometu popolnoma razumno in upravičeno dejanje, saj zanj uporaba avtomobila prinaša manjše stroške (v času,

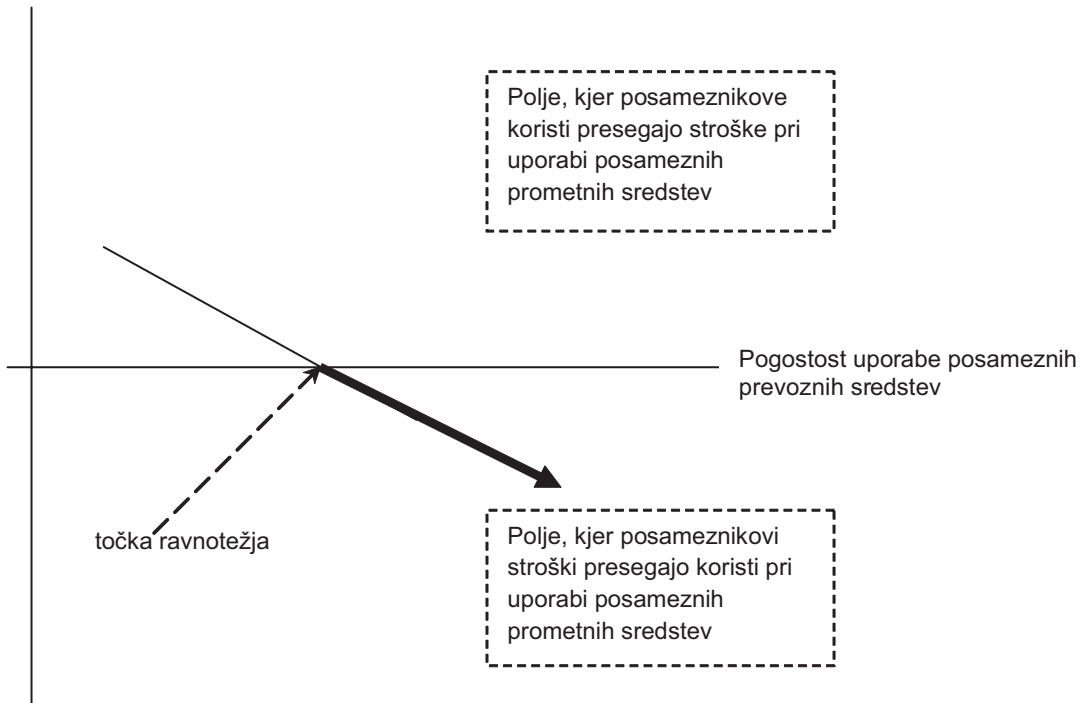
<sup>3</sup> Najpogostejše se razlike med deklarativnim sprejemanjem in legitimnostjo posegov v prostor opažajo pri t. i. sindromu NIMBY, ko umestitev določenih socialnih, ekonomskih, kulturnih dejavnosti na nekem območju sproža močna nasprotovanja lokalne skupnosti (npr. umestitev odlagališča odpadkov, centra za odvisnike, lokacija mošeje itd.). V teh primerih civilna sfera preprečuje izvedbo uradnih sistemskih prostorskih odločitev, ki imajo podporo zgolj na deklarativni ravni, ne pa tudi potrebne legitimnosti za dejansko uresničitev v prostoru (za več glej Kos, 2002).

<sup>4</sup> Strukturalna prisila je mehka oblika prisile, pri čemer posamezniki niso izrecno (zakonsko) sankcionirani ob nadaljnjem neupoštevanju lastne stroškovne sheme. Posameznik deluje v okolju, ki mu ponuja različne možnosti za zadovoljitev nekaterih potreb, vendar vedno izbere ali je mehko prisiljen v izbiro tistih možnosti, za katere meni, da mu prinašajo največ individualnih koristi.

<sup>5</sup> Za ustrežnejšo in podrobnejšo ponazoritev sistema delovanja neformalnega družbenega delovanja v prostoru glej Racionalnost neformalnih prostorov (Kos, 1993).

**Slika 1: Usklajevanje individualnih koristi in stroškov (analiza cost-benefit), ki izhajajo iz uporabe posameznih prometnih sredstev**

(+) »koristnost« uporabe posameznih prometnih sredstev



(-) nekoristnost uporabe posameznih prometnih sredstev

denarju in naporu) glede na druga prevozna sredstva in zanj predstavlja najugodnejše prevozno sredstvo. Individualna analiza koristi in stroškov deluje v dveh smereh in prinaša širši skupnosti bodisi pozitivne bodisi negativne posledice. Po eni strani lahko posameznik ugotovi, da mu določeno delovanje stroškovno prinaša izgubo, vendar bo širša skupnost kot celota z njegovim delovanjem nekaj pridobila in prepoznala »altruistični presežek« (Faulkner, Tideswell, 1997), ki ga on žrtvuje za dobrobit skupnosti. Po drugi strani pa obstajajo situacije, kjer individualne motivacije ljudi usmerjajo k delovanju, ki škoduje širši skupnosti; na primer pri poskusih uresničevanja dolgoročnejših ciljev prometnih politik, kjer takojšnjih učinkov altruističnega presežka posameznikov širša skupnost sprva ne prepozna. V tem primeru lahko pride do t. i. »ljudske tragedije«, ki jo Hardin (1968) opisuje kot samouničevalni scenarij.

V samouničevalnem scenariju posamezniki izkoriščajo prostorske vire, ki so »last« celotne skupnosti, pri čemer se zavedajo, da bo dolgoročni trend tega delovanja škodljiv za skupno dobro, vendar delovanja ne prekinajo, ker bi to pomenilo le zmanjšanje njihovih neposrednih koristi, tekmeči pa bi hkrati imeli možnost nadaljnega črpanja virov in pridobivanja koristi (Deadman, 1999, Russell, 1996: 269). Takšen primer je poskus zmanjševanja uporabe avtomobilskega prevoza (zmanjševanje emisij

toplogrednih plinov), kjer sprememba delovanja, tj. prenehanje uporabe avtomobilskega in prehod na uporabo alternativnega prevoza (kolo, avtobus, železnica) le enega posameznika širši skupnosti ne prinaša neposrednih koristi, hkrati pa se posamezniku, ki se odloči za altruistično delovanje, le zvišujejo stroški, merjeni v času, naporu in denarju. Posledica tega je odpoved scenariju altruističnega presežka in samouničevalni scenarij, ki vodi v izčrpanje skupnih virov in postopno dolgoročno zmanjševanje kakovosti življenja za širšo skupnost in posameznike.

Analiza koristi in stroškov razlaga, zakaj anketiranci včasih podajajo močna deklarativna mnenja, s katerimi se na načelni ravni morda strinjajo in za katera se jim zdi, da se skladajo z njihovimi življenjskimi nazori in samopodobo. Šele njihova individualna analiza koristi in stroškov, s katero se soočijo na praktični ravni kot udeleženci v prometu, kjer se skuša izvajati nove prometne usmeritve, pa razkrije njihovo dejansko pripravljenost na spremembe mobilnosti v vsakdanjem življenju. Pri tem se pogosto izkaže, da gre le za pasivni aktivizem, kjer deklarirana mnenja nimajo prave teže in zadostne legitimnosti, ki bi omogočali dejansko izvajanje sprememb v realnem okolju. Interna analiza kratkoročnih koristi in stroškov, ki naj bi jih prinesle predvidene spremembe vsakdanjih življenjskih navad,

Tabela 1: Prosimo, označite v kolikšni meri se strinjate ali ne strinjate z naslednjimi trditvami.

	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	niti se ne strinjam niti strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
1 – Pri urejanju prometa ima učinkovitost prednost pred varstvom okolja.	24,6	37,9	19,2	13,0	5,3
2 – Kolo in javni potniški promet morata imeti prednost pred drugimi prevoznimi sredstvi.	1,4	6,6	13,9	40,1	38,0
3 – Prehod z avtomobilskega na javni potniški promet bi zmanjšal prometne obremenitve v mestnem središču.	0,9	2,2	8,2	47,4	41,4
4 – Gradnja novih prog javnega potniškega prometa je predraga, denar raje namenimo za nova parkirišča.	21,5	32,4	28,4	13,4	4,3
5 – Delodajalci naj spodbujajo zaposlene k uporabi javnega potniškega prometa s finančno spodbudo.	2,3	6,9	14,8	42,1	33,9

Vir: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji, UL – FDV, MOL, 2009.\*

\* Raziskava je bila izvedena na vzorcu 1069 oseb (N=1069) na območju Ljubljane in ljubljanske regije.

Tabela 2: Katere ukrepe bi podprli ali katerih ne bi podprli v Ljubljani?

	v nobenem primeru ne podpiram	ne podpiram	niti ne podpiram niti podpiram	podpiram	zelo podpiram
1 – gradnja dodatnih parkirišč P&R (t. i. <i>Park &amp; Ride</i> – parkiraj in se pelji z avtobusom!)	0,8	2,9	13,0	<b>40,9</b>	<b>42,3</b>
2 – uvedba organizirane izposoje in souporabe avtomobilov za krajši čas (t. i. <i>Car Sharing</i> )	4,7	17,7	36,4	<b>29,2</b>	<b>11,9</b>
3 – uvedba posredovalnice za skupinsko uporabo avtomobila, npr. za prevoz na delo (t. i. <i>Car Pooling</i> )	4,2	15,9	34,9	<b>30,8</b>	<b>14,2</b>
4 – uvedba vinjet za dostop v mestno središče	<b>21,6</b>	<b>29,4</b>	18,3	19,4	11,3
5 – uvedba plačila za enkratni vstop z osebnim avtomobilom v središče mesta	<b>22,8</b>	<b>31,2</b>	18,9	17,2	9,9
6 – uvedba enotne vozovnice za vlak in avtobus	2,4	5,6	14,8	<b>41,0</b>	<b>36,2</b>
7 – dodatna omejitev hitrosti prometa v določenih conah (npr. na 30 km na uro)	7,3	17,3	25,6	<b>33,3</b>	<b>16,5</b>
8 – uvedba sistema enosmernih cest v mestnem središču	5,6	18,8	29,9	<b>32,3</b>	<b>13,5</b>
9 – uvajanje naprav za umirjanje prometa (t. i. ležeči policaji)	11,7	22,6	25,9	<b>29,5</b>	<b>10,3</b>
10 – uvedba posebnega pasu, rezerviranega izključno za javni prevoz (t. i. rumeni pas)	1,0	4,9	11,7	<b>41,6</b>	<b>40,8</b>
11 – razširitev delovanja javnega potniškega prometa na 24 ur ( <i>non-stop</i> ).	0,9	5,0	20,0	<b>38,8</b>	<b>35,3</b>
12 – elektronski informacijski zasloni o prihodu avtobusov na postajališča	1,1	3,8	14,8	<b>41,4</b>	<b>38,9</b>
13 – ekološko manj obremenjujoči avtobusi (hibridna vozila, vozila na električni pogon)	0,5	1,3	7,0	<b>31,1</b>	<b>60,1</b>

Vir: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji, UL – FDV, MOL, 2009.

uporabnikom avtomobilskega prevoza<sup>6</sup> preprečuje takojšnjo sprejetje ukrepov, povezanih z razvojem bolj trajnostno usmerjene prometne ureditve. V nadaljevanju je na podlagi podatkov iz raziskav javnega mnenja, ki so bile opravljene za potrebe projekta CIVITAS Elan, prikazano, kako se pasivni aktivizem odraža v primerih, povezanih z razvojem bolj trajnostne prometne ureditve v Sloveniji, še posebej pa v Ljubljani in ljubljanski regiji.

<sup>6</sup> Podatki iz raziskave CIVITAS Elan (2009) kažejo, da več kakor 70 odstotkov anketiranih za vsakodnevno pot na delo ali v šolo uporablja avtomobilski prevoz, medtem ko so avtobus, kolo in druga prevozna sredstva uporabljena v bistveno manjši meri.

### 3. Javno mnenje in možnosti izvajanja ukrepov trajnostne prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji

Anketiranci v raziskavah o prometu, ki so nastale v okviru projekta CIVITAS Elan (2008, 2009, 2011), navidezno močno zagovarjajo ekološke in trajnostne vzorce mobilnosti (tabela 1), ki naj bi zmanjševali prevoz z avtomobilom. Pri tem izredno pozitivno vrednotijo in podpirajo večino ukrepov trajnostne prometne ureditve, ki naj bi bili izvedeni v okviru projekta CIVITAS Elan (tabela 2), in za katere menijo, da izboljšujejo prometno

Tabela 3: Prosimo, označite v kolikšni meri se strinjate ali ne strinjate z naslednjimi trditvami.

	sploh se ne strinjam	se ne strinjam	niti ne strinjam niti strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam
1 – Raje plačujem dostop z avtom v mestno središče, kakor da bi se odpovedal vožnji v mestnem središču.	33,1	30,9	21,4	11,6	2,9
2 – Gneča in hrup sta nujni posledici življenja v mestnih središčih.	13,9	26,6	20,7	31,4	7,6
3 – Obstoječe štiripasovne mestne vpadnice je treba razširiti v šestpasovnice.	11,6	19,7	28,3	24,9	15,5
4 – Zaradi obstoječih prometnih razmer v Ljubljani razmišljam o preselitvi.	37,9	30,9	18,9	8,4	3,9

Vir: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji, UL – FDV, MOL, 2009.

ureditev v Ljubljani. V zvezi s tem omenjeni podatki kažejo, da se anketiranci zavedajo prometnih težav v Ljubljani in skladno s tem zagovarjajo spremembe, ki naj bi omilile trenutno stanje.

Pri zagovarjanju sprememb v prometni ureditvi Ljubljane so anketiranci dokaj neselektivni in na splošno podpirajo večino ukrepov projekta CIVITAS Elan. Neselektivno oziroma splošno podpiranje ukrepov, povezanih s trajnostno prometno mobilnostjo, kaže na željo prebivalcev po drugačni prometni ureditvi, hkrati pa se iz njihovih odgovorih zrcali tudi nerazdelanost predstav glede možnosti uresničevanja teh želja v praksi. Hkrati je treba omeniti, da se neselektivna oziroma deklarirana podpora ukrepom, povezanih s trajnostno prometno ureditvijo, izraziteje kaže predvsem pri mehkih ukrepih, ki vključujejo izboljšave javnega prometa, gradnjo P&R parkirišč (parkiraj in se odpelji) ter uvedbo t. i. sistemov *car-sharing* in *car-pooling*.<sup>7</sup> Precej manjša podpora ali celo nasprotovanje se kaže pri konkretnih oziroma trdih, restriktivnih ukrepih, kakor so zgoščevalna taksa, ki pomeni vpeljavo različnih oblik plačila (vinjet, vstopnic, cestnine) za dostop v mestno središče z avtomobilom.<sup>8</sup>

Pomanjkanje jasnih stališč, idej in usmeritev, na podlagi katerih bi anketiranci lahko bolje razločevali med vplivi, vlogo, pomenom, časovno izvedljivostjo in primernostjo vpeljave posameznih trajnostnih prometnih ukrepov v Ljubljani kaže, da so spremembe sicer zaželeno, večje vprašanje pa se odpira glede dejanske pripravljenosti anketirancev na sprejemanje teh ukrepov. Kako veliki sta legitimnost in podpora ukrepom, povezanim s trajnostno

prometno ureditvijo, kažejo t. i. kontrolna vprašanja, ki se nanašajo na prenos ukrepov trajnostne prometne ureditve v prakso in kjer se izkaže, da anketiranci ne le niso pripravljeni utrpeti dodatnih finančnih obremenitev (npr. vprašanja 4 in 5 v tabeli 2), temveč so pripravljeni tudi na stranske učinke prekomerne rabe avtomobilskega prevoza (tabela 3).

Pri kontrolnih vprašanjih, kjer so bili anketiranci vprašani o konkretnih ukrepih, s katerimi naj bi zmanjševali odvisnost od avtomobilskega prevoza, se ti večinoma odločajo za spremembe, ki so povezane s čim manjšimi ekonomskimi stroški in povečevanjem pretočnosti avtomobilskega prometa. Anketiranci zlasti zavračajo ukrepe, ki so povezani s povečevanjem denarnih sredstev za avtomobilski prevoz po mestnem središču Ljubljane, čeprav bi to dolgoročno morda prineslo nekatere pozitivne učinke na kakovost življenja (izboljšanje zraka, zmanjšanje hrupa ipd.). Pri tem je treba poudariti, da anketiranci načeloma podpirajo druge ukrepe za zmanjšanje pretočnosti avtomobilskega prevoza v mestu (npr. uvajanje omejitev hitrosti prometa na 30 km/h), vendar kategorično zavračajo vse ukrepe, ki bi jih dodatno finančno obremenili. Kategorično zavračanje ukrepov, ki so povezani s povečevanjem ekonomskih stroškov, je sicer izredno močno tudi v drugih raziskavah javnega mnenja (glej npr. Hočevar, 2004), kar kaže na izrazito materialistično vrednotno usmerjenost<sup>9</sup> anketirancev ne le na območju Ljubljane in ljubljanske regije, temveč celotne Slovenije.

Odgovori anketirancev opozarjajo na močno vkoreninjenost avtomobilske kulture<sup>10</sup> in na vrednotni

<sup>7</sup> Koncept *Car sharing* temelji na organizirani izposoji in souporabi avtomobila za zelo kratka časovna obdobja (običajno za eno uro), medtem ko koncept *Car-pooling* temelji na organizaciji posredovanja pri skupinski souporabi avtomobila za določena opravila, kakor so prevoz na delo, nakupovanje ipd. Namen različnih praks, ki na svetu obstajajo pod temi imeni, je racionalnejša raba avtomobilov. Gre za sodelovanje dveh ali več ljudi, ki skupaj uporabljajo ali si lastijo manjše število avtomobilov, kakor je sicer v navadi. Posledično se zmanjšajo tako finančni stroški za posameznika kakor tudi okoljski, infrastrukturni in drugi stroški, ki nastajajo zaradi gneče na cestah in zaradi izpušnih plinov.

<sup>8</sup> Nekatera evropska mesta (npr. London, Stockholm) že poznajo različne načine zaračunavanja vožnje z avtomobilom v mestu (vinjete, plačevanje vsakokratne uporabe cest) in pri tem gre za preusmerjanje uporabnikov avtomobilskega prevoza k uporabi alternativnih načinov prevoza v mestu.

<sup>9</sup> Inglehart (1997) v analizah vrednot v evropskih državah navaja, da je v nekaterih vzhodnoevropskih državah zaznati premik k »postmaterialističnim« vrednotam (zanje je značilen večji poudarek na izražanju stališč, kakovosti življenja in družbeni pripadnosti), vendar so materialistične vrednotne usmeritve (temeljijo na značilnostih, kakor so vrednost dobrin, preživetje in individualnost) še vedno prevladujoče.

<sup>10</sup> Urry (1999: 1) zahodne civilne družbe zaradi odvisnosti od avtomobilskega prevoza poimenuje za družbe avtomobilije, saj je naraščanje stopnje avtomobilizacije tesno povezano z nastankom družbenih vzorcev vedenja, ki temeljijo na avtomobilskem prevozu. Avtomobilija spreminja doživetje časovno-prostorskih razsežnosti in omogoča nastajanje novih družbenih prostorov, ki zgoščujejo tokove ljudi ob določenih poteh ali cestah in avtocestah.

sistem in življenjski slog, ki sta močno vezana na uporabo avtomobilskega prevoza. Poleg strahu pred denarnim sankcioniranjem je prav izredno močna navezanost na uporabo avtomobila kot ključnega prevoznega sredstva eden izmed ključnih razlogov za pasivni aktivizem in nizko stopnjo pripravljenosti na uvajanje bolj trajnostne prometne ureditve v Ljubljani. Na primer pri vprašanju: »Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani?« večinoma navajajo probleme, povezane z zagotavljanjem nemotenega avtomobilskega prevoza (zastoji, gneča na cesti in pomanjkanje parkirišč) (glej tabelo 4). Opaziti je tudi, da anketiranci svoje vsakodnevne dejavnosti in prostorsko-časovne ritme ter dnevne navade v določenih primerih prilagajajo avtomobilskemu prevozu ali pa se v primeru omejene rabe avtomobila celo odpovejo gibanju po mestu (tabela 5).

**Tabela 4: Kaj vas najbolj moti pri prometu v Ljubljani?**

RANG	MOTNJE V PROMETU	%
1	zastoji, gneča na cesti	<b>63,6</b>
2	pomanjkanje parkirišč	<b>45,9</b>
3	nevarna vožnja udeležencev v prometu	28,0
4	slabo urejene kolesarske steze	26,1
5	neučinkovit javni potniški promet	22,3
6	onesnaževanje zraka	21,3
7	previsoke cene parkiranja	20,4
8	preredke vožnje mestnih avtobusov	17,5
9	previsoke cene javnega potniškega prometa	16,4
10	hrup	9,8
11	slabo povezane proge mestnih avtobusov	9,6
12	slabo prilagojen javni potniški promet za hendikepirane	8,7
13	način kaznovanja nepravilnega parkiranja	7,8
14	previsoke kazni za voznike	5,6
15	neurejen promet za pešce	4,9
16	prenizke kazni za voznike	3,1

Vir: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji, UL – FDV, MOL, 2009.

**Tabela 5: Ali se kdaj odpoveste vožnji po mestu samo zaradi zastojev?**

%	Odgovori anketirancev
40,6	pogosto
29,2	občasno
9,5	le izjemoma
5,8	nikoli
14,8	ne vozim se z avtomobilom

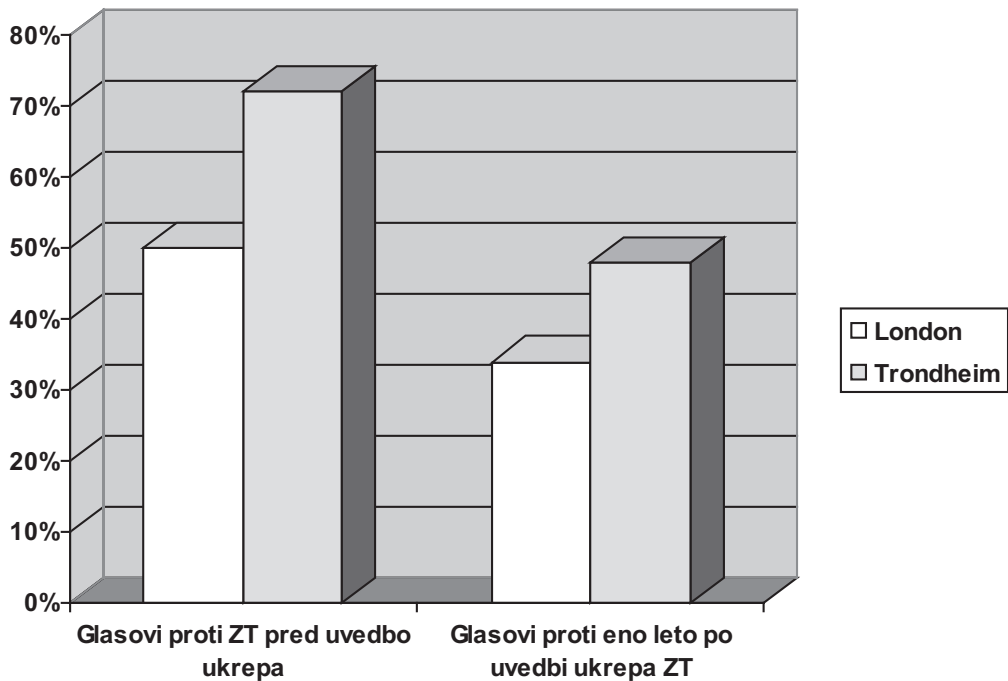
Vir: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji, UL – FDV, MOL, 2009.

Kako močno je uporaba avtomobilskega prevoza zakoreninjena med anketiranci, kaže tudi križanje podatkov in odgovorov na vprašanja o uvedbi vinjet in drugih denarnih nadomestil za vstop v mestno središče z odgovori po različnih skupinah anketirancev, ki vključujejo tako uporabnike avtomobilskega prevoza kakor tudi javnega prevoza. Analiza vprašanj, povezanih z uvajanjem vinjet ali plačila za dostop/vstop v mestno središče, je pokazala, da ni velikih razlik glede na skupino anketirancev, ki uporabljajo ali ne uporabljajo avtomobilskega prevoza za prevoz na delo (v šolo). Anketiranci, ki uporabljajo avtomobil, sicer v nekoliko večji meri zavračajo plačilo kakršnega koli nadomestila za dostop/vstop v mestno središče, vendar tudi znotraj skupine neavtomobilistov zaznavamo visoko stopnjo zavračanja navedenih ukrepov. Visoke deleže zavračanja denarnih stroškov, povezanih z uporabo avtomobila v mestnem središču pri neavtomobilistih, lahko pojasnjujemo bodisi s slabo stopnjo informiranja, pomanjkanjem informacij glede možnih dolgoročnih učinkov avtomobilskega prevoza na življenjsko okolje ali pa z občasno uporabo avtomobila tudi pri teh skupinah anketirancev. Čeprav ta skupina anketirancev ne uporablja avtomobila za prevoz na delo (v šolo), pa velik delež teh anketirancev avtomobil uporablja občasno ali za opravljanje posameznih dejavnosti in pri tem noče biti denarno sankcionirana.

Rezultati raziskav javnega mnenja iz projekta CIVITAS Elan kažejo, kako zaradi vkoreninjenosti avtomobilskega prevoza prihaja do oblikovanja pasivnega aktivizma, ki zavira hitrejšo uveljavljanje bolj trajnostno usmerjene prometne ureditve v Ljubljani in ljubljanski regiji. Pri tem se odpira vprašanje, na kakšne načine bi bilo morda mogoče preseči pasivni aktivizem in omogočiti uvajanje ukrepov za trajnostno prometno ureditev. Tuji primeri uvajanja nadomestila za vstop v mestno središče (zgoščevalna taksa) kažejo, da je v nekaterih okoljih, kjer obstaja načelna, deklarativna podpora ukrepom trajnostne prometne ureditve kljub odklonilnim mnenjem večine glede prenosa teh načel v prakso mogoče uvajati, torej praktično izvajati tovrstne ukrepe. Kljub precejšnji nepriljubljenosti ali odkritemu nasprotovanju uvajanju praktičnih ukrepov, ki bi privedli do zmanjšanja obremenjenosti mestnega središča z avtomobili, podatki kažejo, da se je nepriljubljenost teh ukrepov v dokaj kratkem času po uvedbi zmanjšala (slika 2). Izvajanje ukrepov je namreč povzročilo, da je določen delež prebivalstva kljub začetnemu odklonilnemu stališču, ki je bil posledica povečanja denarnih obremenitev v individualni analizi koristi in stroškov, prepoznal dolgoročne pozitivne vidike in pridobitve novih ukrepov za trajnostno prometno ureditev.

V Londonu je zgoščevalno takso kljub začetnemu odporu večine anketirancev uvedel župan mesta, ki je uvedbo zgoščevalne take uvrstil v svoj zmagoviti predvolilni program. Podobno so v Stockholmu zgoščevalno takso uvedli po poskusnem obdobju, po katerem so

Slika 2: Primerjava podpore javnega mnenja pred in po uvedbi zgoščevalne takse v Londonu in Trondheimu



Vir: Trondheim Toll Scheme. Dostopno na: <http://www.trondheim.com/engelsk/> (10. 12. 2011)

Transport for London, Congestion Charging. Dostopno na: <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/> (10. 12. 2011)

izvedli referendum o upravičenosti tovrstnega ukrepa. Trondheim je zgoščevalno takso uvedel zaradi pridobitve sredstev za izgradnjo nujno potrebnih obvoznic za tranzitni promet, ki naj bi potekale skozi mestno središče. Kljub močnemu začetnemu odporu je imel program leto dni po uvedbi ukrepa velik krog privrženec, ki so prepoznali prednosti manjše avtomobilske obremenitve mesta, delež anketirancev, ki odklanjajo uvedbo ukrepa, pa je padel pod 50 odstotkov.

Izkušnje z uvajanjem ukrepov, kakršen je zgoščevalna taksa, v evropskih mestih kažejo, da je eden pomembnih pogojev, da prebivalci prepoznajo pozitivne učinke sprva nepriljubljenih ukrepov, prav prikaz celovitega pristopa pri obravnavanju prometne problematike<sup>11</sup>, ki nima vpliva le na posamezne lokalne skupnosti, temveč na kakovost življenja v celotni urbani regiji. Šele ko negativne učinke avtomobilske odvisnosti prepozna večina prebivalstva, pride tudi do večje podpore sprva nepriljubljenim ukrepom, ki v začetni fazi sicer povečajo obremenitve v individualni analizi koristi in stroškov, vendar dolgoročno prispevajo k boljši kakovosti življenja vseh skupin prebivalcev. Najbolj nazoren, a hkrati okoljsko škodljiv prikaz prepoznanja negativnih učinkov

avtomobilske obremenjenosti mest je prekomerna stopnja onesnaženosti, ki v tem primeru lahko doseže vse skupine prebivalcev. Na primer v Milanu je bil sistem ECOPASS (omejitev vstopa avtomobilov v mesto) uveden po tem, ko je raven onesnaženosti zraka v mestu v zimskem obdobju v daljšem obdobju presegala kritične meje onesnaženosti in je bilo v mestu uvedeno izredno stanje z nekajdnevno ustavitvijo vsega motornega prometa (pozimi 2005). Pri tem velja opozoriti, da lahko preventivni prikaz pozitivnih učinkov uvajanja ukrepov trajnostne prometne ureditve, kakor se je to zgodilo v Trondheimu, deluje enako učinkovito kakor prikaz negativnih vplivov in prisilni učinki, ki z ogrožanjem zdravja sprožajo izvajanje ustreznih trajnostnih prometnih ukrepov.

#### 4. Zaključek – družbena konstrukcija prostora in urejanje prometa

Mehanizem posameznikovega računanja individualnih koristi in stroškov kaže, kako celovit je sistem družbene konstrukcije prostora in kakšne dejavnike je potrebno upoštevati, če hočemo doseči večjo sprejemljivost ukrepov trajnostne prometne ureditve med prebivalstvom, ki je v veliki meri odvisno od avtomobilskega prevoza. Analiza družbene konstrukcije prostora predstavlja poskus napovedovanja posledic izvajanja sprva nepriljubljenih ukrepov trajnostne

<sup>11</sup> Gre za hkratno zagotavljanje večje stopnje vključenosti in participacije prebivalcev in uporabnikov prometa v načrtovanje nove trajnostne prometne ureditve in nazoren prikaz učinkov in posledic sprememb, ki jih na različnih ravneh vsakdanjega življenja prinese nova prometna ureditev.



prometne ureditve, kjer se skuša ugotoviti, kako se bodo na posege v prostor odzvale različne skupine ljudi. Pri tem je treba v procesu prostorskega načrtovanja poskrbeti, da bodo interesi različnih (socialnih, ekonomskih, političnih) skupin približno enakomerni zastopani, saj bi nepravilna razporeditev stroškov le med pripadnike ene skupine lahko privedlo do nesoglasij in odkritega nasprotovanja uvajanju bolj trajnostno naravnane prometne ureditve. Koristi in stroški morajo torej biti v procesu prometnega načrtovanja približno enakomerno porazdeljeni. Še več, v analizo družbene konstrukcije prostora je treba zajeti tudi dolgoročno načrtovanje in časovno »opredeliti eksternalije« (Tietenberg, 1994: 36) ter skušati ugotoviti, kje lahko po določenem času najverjetneje nastanejo težave in ovire.

Uvedba zgoščevalne takse v Londonu in Trondheimu kaže, kako pomemben je v prostorskem načrtovanju čas in kako pomembna je izbira pravilne dolgoročne strategije prometnega razvoja. Kos (2002: 30) s tem v zvezi pojasnjuje, da je s tega vidika zmotno, da: »prostorski planerji predstavljajo sami sebe predvsem kot strokovnjake za prostor, čeprav naj bi bili skladno z gornjo opredelitvijo načrtovanja prostora strokovnjaki za prostor IN čas«. Fizičnost prostora je prepogosto v ospredju, medtem ko so nefizične kategorije, vezane na čas, in družbeno delovanje prevečkrat potisnjeni v ozadje in se njihova pomembnost pokaže šele ob nepričakovanih dogodkih, ki omajajo prvotno zastavljeni načrt posegov v prostor.

Če je za moderne pristope pri urejanju prometa veljalo, da so temeljili na samoumevni podpori ukrepom, ki temeljijo na večji pretočnosti prometa, se skuša v postmodernih sistemih zajeti čimveč možnih pogledov, povezanih z zagotavljanjem visoke stopnje mobilnosti ob hkratni visoki kakovosti življenja v mestu. Postmoderni pristopi temeljijo na domnevi, da so vsi urbani prostori simbolični odraz vrednot, družbenega vedenja in individualnih dejanj ljudi, ki so zaznamovali posebno lokacijo v nekem času. Urejanje prostora in s tem tudi prometa je torej dojeno kot »produkt dialektične interakcije med družbo in prostorom« (Soja, 1995). Interakcija med družbo in prostorom je dinamičen proces, ki je odvisen od množice dejavnikov, ki ga nenehno spreminjajo in ki določajo raven komunikacije med kategorijama. Jasno je namreč, da obstaja več različnih političnih in ekonomskih sistemov, ki prek svojih formalnih, institucionaliziranih sistemov na različne načine vključujejo in določajo raven interakcije med družbo in prostorom. Pri tem lahko v večji ali manjši meri upoštevajo posameznike in lokalne skupnosti pri posegih v prostor ter se posledično srečujejo z različnimi vrstami problemov. Ne glede na različne vrste pristopov k interakciji med družbo in prostorom pa na splošno velja, da je za zahodnoevropske, gospodarsko visoko razvite države značilen poziv k odmiku od modernističnih načinov planiranja in vse večje upoštevanje postmodernističnih konceptov prostorskega načrtovanja, ki skušajo zagotoviti čim

višjo stopnjo aktivne participacije uporabnikov pri načrtovanju prostora.

Zagotavljanje večje stopnje participacije prebivalstva in uporabnikov je nedvomno pomanjkljivost trenutnega sistema načrtovanja prometne ureditve v Ljubljani, ljubljanski regiji in Sloveniji. Neselektivna deklarativna podpora in hkratno zavračanje izvajanja ukrepov trajnostne prometne ureditve v Ljubljani opozarjata na nezaupanje, predvsem pa na pomanjkanje informacij in slabo komunikacijo med prebivalci, prometnimi udeleženci (uporabniki) in institucijami, ki se ukvarjajo z načrtovanjem prometne ureditve. Nasprotujoči odgovori anketirancev kažejo, da je načrtovanje prometnih tokov in urejanje prometa v Sloveniji zaradi precejšnje nedozorelosti še posebej občutljivo na spremembe v družbenem delovanju, kar se kaže v pogostih manjših (mikro) nasprotjih pri poskusih spreminjanja navad uporabnikov avtomobilskega prevoza. Največja težava, ki izhaja iz psevdoplaniranja prometa v Sloveniji, je ozka naravnost posegov v prostor, ki upošteva le fizično in začasno urejanje posameznih prometnih situacij in ne išče povezav s širšo okolico in družbo.

Pri oblikovanju strategij vključevanja uporabnikov v načrtovanje prometne ureditve vedno nastane osnovna dilema, ko se institucionalne strukture sprašujejo, do katere mere je smiselno vključevati uporabnike in javnost v postopke načrtovanja, da ti ne bodo ogrozili ciljev načrtovanja prometne ureditve. Koliko moči naj se torej prenese na državljane, da bodo zadovoljni s svojim vplivom na načrtovanje prometne ureditve, hkrati pa se ohranja učinkovit formalni (birokratski) sistem, ki je nujen sestavni del izvajanja urbanih politik? Bistveno vprašanje je torej, kako uskladiti podsisteme, da bo čim manj napetosti med producenti, načrtovalci, oblastnimi strukturami in uporabniki prometnih sistemov. Pri tem ne gre za poskus neposrednega vključevanja posameznikovih nepričakovanih in za zdaj še neznanih potreb v načrtovanje prometne ureditve, temveč izpopolnjevanje mehanizmov, s katerimi bi zmanjšali razkorak v komunikaciji med načrtovalci in uporabniki, ko do njega pride.

Na tej točki je jasno, da neposredno fizično urejanje prometa ni dovolj in da ne more odpraviti nezaželenih družbenih vplivov, ki včasih nastanejo kot odgovor na novo prometno ureditev. Pravzaprav je določena mera nasprotovanja pri načrtovanju prometa neizbežna in jo je treba obravnavati kot pomembno silo spreminjanja in prilagajanja prometne ureditve družbenim trendom. V zvezi s tem sta občutljivost in potencialna konfliktnost uporabnikov avtomobilskih prevoznih sredstev v Sloveniji rezultat individualne prilagoditve trenutnim razmeram, nuja komunikacije z njimi pa neizpodbitno dejstvo, ki se mu bo moralo načrtovanje prometa ne glede na vztrajanje pri višjih ciljih prometnih politik prilagoditi, če načrtovalci nočejo tvegati prekomernih stroškov med spreminjanjem prometne ureditve.

## Literatura in viri

CIVITAS Elan Ljubljana (2011). Dostopno na: [www.civitasljubljanasi.si](http://www.civitasljubljanasi.si) (15. 3. 2011).

Deadmann, P.J. (1999). Modelling individual behaviour and group performance in intelligent agent-based simulation of the tragedy of the commons. *Journal of Environmental Management*, št. 56, str. 159–172.

Ecopass-Milano (2011). Dostopno na: <http://www.ecopassmilano.com/ecopassarea.asp> (10. 12. 2011).

Faulkner, B. in Tideswell, C. (1997). A framework for monitoring community impacts of tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, št. 5, let. 1, str. 3–28.

Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society - Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge, Polity Press.

Gladwell, M. (2010). Small Change - Why the revolution will not be tweeted. *The New Yorker*, 4 October. Dostopno na: [http://www.newyorker.com/reporting/2010/10/04/101004fa\\_fact\\_gladwell](http://www.newyorker.com/reporting/2010/10/04/101004fa_fact_gladwell) (12. 3. 2011).

Gladwell, M. (2011). Does Egypt need Twitter? *The New Yorker*. Dostopno na: <http://www.newyorker.com/online/blogs/newsdesk/2011/02/does-egypt-need-twitter.html> (12. 10. 2011).

Hardin, G. (1968). The tragedy of the commons. *Science*, št. 162, str. 1243–1248.

Hočevar, M., D. Kos, et al. (2004). Vrednote prostora in okolja (3-fazno in končno poročilo). Ljubljana, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.

Inglehart, R. (1997). *Modernization and postmodernization: cultural, economic, and political change in 43 societies*. Princeton, N. J., Princeton University Press.

Kos, D. (1993). Racionalnost neformalnih prostorov. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede.

Kos, D. (2002). Praktična sociologija za načrtovalce in urejevalce prostora. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede.

Kos, D., Zavratnik, S., Uršič, M., Trček, F., Hočevar, M. (2010). Potovalne navade udeležencev v ljubljanski urbani regiji: poročilo o anketni raziskavi. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.

Polanyi, M. (1967, 1983). *The Tacit Dimension*. New York, Anchor Books.

Russel, R.V. (1996). *Pastimes: the context of contemporary leisure*. London, Brown and Benchmark.

Soja, E. W. (1995). *Postmodern Urbanization: The Six Restructurings of Los Angeles*. V: *Postmodern Cities*. S. Watson in Gibson, K. (ur.). Oxford, Blackwell, str. 125–137.

Tietenberg, T. (1994). *Environmental economics and policy*. New York, Harper Collins.

Transport for London (2011). *Congestion Charging*. Dostopno na: <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/> (10. 12. 2011).

Trondheim Toll Scheme (2011). Dostopno na: <http://www.trondheim.com/engelsk/> (10. 12. 2011).

Urry, J. (1999). "Automobility, Car Culture and Weightless Travel" Dostopno na: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc008ju.html> (10.11.2003).

Uršič, M., Zavratnik, S., Kos, D., Hočevar, M., Trček, F., Zorman, A. (2011). Javnomnenjska raziskava o možnostih izboljšanja prometne ureditve v Ljubljani – analiza percepcije zgoščevalne takse. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Center za prostorsko sociologijo.

Uršič, M., Zavratnik, S., Trček, F., Kos, D., Hočevar, M., Zorman, A. (2009). Končno poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji. Ljubljana, Univerza v Ljubljani. Fakulteta za družbene vede.