

TRAJNOSTNI VZORCI NAVAD PREBIVALCEV SLOVENSКИH SOSESK –
IZBRANI IZSLEDKI ŠTUDIJE NA PRIMERU NASELJA KOMEN

Špela VEROVŠEK

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, SI
e-mail: spela.verovsek@fa.uni-lj.si

Matevž JUVANČIČ

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, SI
e-mail: matevz.juvancic@fa.uni-lj.si

Tadeja ZUPANČIČ

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, SI
e-mail: tadeja.zupancic@fa.uni-lj.si

IZVLEČEK

Prispevek obravnava področje trajnostne učinkovitosti in kakovosti slovenskih sosesk ter trajnostne ozaveščenosti njihovih prebivalcev. Empirična študija v slovenskih soseskah, ki jo deloma obravnavamo v tem članku, je bila izvedena kot empirični del raziskovalnega projekta o podpori odločanju pri urbani prenovi slovenskih naselij. Anketno poizvedovanje (n = 321) se nanaša na tipične vzorce vedenj, prepričanj in navad, ki so povezani z vsakodnevnimi aktivnostmi prebivalstva in zgoščeni okrog pojma bivanja v izbranih soseskah ter njihov vpliv na grajeno, naravno in družbeno okolje. V tem članku se osredotočamo na nekatera spoznanja, ki jih raziskava prinaša, in sicer s poudarkom zanimanja na prebivalstvu Komna. V analizi smo rezultate ob bok postavili rezultatom, pridobljenim v drugih pilotnih prostorskih enotah, kjer smo anketo izvajali, ter nadalje umestili v okvir obstoječega znanja na področju trajnostnega vedenja in njegovih vplivov na širši prostor bivanja.

Ključne besede: soseska, trajnost, skupnost, trajnostno vedenje, trajnostna ozaveščenost

CONDOTTA SOSTENIBILE DEGLI ABITANTI DEI QUARTIERI SLOVENI – RISULTATI
SELEZIONATI DELLO STUDIO PER IL CASO DELL'ABITATO DI KOMEN

SINTESI

Il contributo esamina il settore della qualità dei quartieri sloveni e della consapevolezza sostenibile dei suoi abitanti. Lo studio empirico nei quattro quartieri o località slovene che vengono in parte esaminate nel presente articolo, è stato realizzato come parte pilota di un progetto di ricerca sul sostegno al processo decisionale per il rinnovamento urbano dei centri abitati sloveni. L'indagine sondaggistica (n=321) si riferisce ai modelli tipi di comportamento, convinzioni e abitudini che sono legate alle attività quotidiane della popolazione e concentrate sul concetto di vivere nei quartieri selezionati, nonché il loro impatto sull'ambiente sociale e naturale. Nel presente articolo analizziamo alcune considerazioni che sono frutto dell'indagine soffermandoci con particolare interesse alla popolazione di Komen. Nell'analisi abbiamo affiancato i risultati ottenuti a quelli di altre unità territoriali pilota in cui era stato effettuato il sondaggio e li abbiamo inseriti nell'ambito delle conoscenze esistenti nel campo del comportamento sostenibile e del suo impatto in uno spazio di vita più ampio.

Parole chiave: quartieri, sostenibilità, abitudini della popolazione, comportamento sostenibile, consapevolezza sostenibile

UVOD

Grajeno okolje, njegova fizična podoba ter zajeti odsev družbeno-ekonomske in kulturne dimenzije so močni dejavniki pri določanju načinov njegove uporabe oziroma vedenjskih vzorcev prebivalstva. Obsežna literatura na področju povezanosti grajenega okolja in vedenja uporabnikov v veliki meri dokazuje njuno medsebojno soodvisnost. Značilnosti, ki izhajajo iz grajenega okolja – njegovo oblikovanje, urejenost, opremljenost, vzdrževanost, povezanost, širši geoprostorski kontekst ipd. – v veliki meri prispevajo k načinom uporabe (Corner, 2017) ter spodbujajo določene načine vedenja.

Trajnostni vzorci vedenja oziroma trajnostno vedenje (angl. *sustainable patterns in behaviour; sustainable behaviour*) je koncept, ki se je v raziskovalnem smislu močneje uveljavil po tem, ko je postalo jasno, da je večina izzivov v zvezi s trajnostnim razvojem v osnovi pravzaprav družbenega značaja, ne glede na dimenzijo razvoja, ki ga obravnava. Nanaša se predvsem na raziskovanje množičnega vedenja, prepričanij in navad, ki so povezani z vsakodnevnimi aktivnostmi prebivalstva oziroma gospodinjstev (Lilley, 2009). Gre za tipične vzorce vedenj, zgoščene okrog pojma bivanja ter njihovo spreminjanje, njihov vpliv na grajeno in naravno okolje, ter preučevanje vzrokov (angl. *drivers*) zanje.

Problematika vedenja določene skupnosti je izrazito kompleksna, saj gre za deljeno odgovornost in ravnanja (Niedderer et al., 2017), ki jih lahko preučujemo z vidika posameznika, ožjih skupnosti prebivalstva, lokalnih oblasti ali različnih iniciativ. Vsa vedenja do določene mere vedno odražajo tudi družbenoekonomski, regulativni ter geoprostorski kontekst, kar v enačbo vnaša številne spremenljivke, ki določajo ugodnejše ali manj ugodne zaključne računicke za posameznika oziroma skupnost; slednje v dobršni meri sooblikuje načine in stopnjo trajnostnega vedenja. Kollmuss & Agyeman (2002) sta vplivne dejavnike vedenja razdelila v tri skupine, in sicer demografske, notranje in zunanje. Demografski dejavniki se nanašajo na demografsko strukturo same populacije. Zunanji dejavniki združujejo vplive, povezane z geoprostorskim kontekstom, grajenim prostorom in infrastrukturo, vplivom družbenih norm in pravne regulative. Notranji dejavniki sestojijo iz vrste vplivov, ki se nanašajo na posameznikove potrebe in želje, lastno motivacijo, okoljsko ozaveščenost, stališča in prioritete vrednot. Pri tem številni avtorji (npr. Kollmuss & Agyeman, 2002; Shove, 2014; Svetina et al., 2014; Byers & Gilmer, 2018) opozarjajo na pogosto prisoten razkorak med deklarativnim opredeljevanjem in dejanskim vedenjem posameznika ali skupnosti, kar z drugimi besedami pomeni, da se deklarativna ozaveščenost zaradi različnih razlogov pogosto ne odraža tudi v dejanjih (t. i. angl. »*gap between knowing and doing*«). Rajceki (1982) je opredelil štiri vzroke oziroma pome- ne, ki sooblikujejo te vrzeli, in sicer: normativni vzroki (pomen ustaljenih navad, tradicije in norm družbe); po-

men časovnih okoliščin (vedenja posameznikov so med drugim časovno opredeljena spremenljivka družbe, zato v posameznem časovnem preseku odražajo okoliščine danega časovnega obdobja); vzrok subjektivne presoje (subjektivno, pristransko vrednotenje lastnih dejanj in vedenja); pomen kratkoročnosti oziroma dolgoročnosti posledic dejanj (kratkoročni obrat odnosa dejanje–posledica pogosteje zaznamuje spremembe vedenjskih vzorcev, in obratno, odločitve posameznika, ki zgolj dolgoročno vplivajo na njegovo dobrobit, redkeje vodijo v povezane ustrezne spremembe vedenj).

V domala vseh pogledih so značilnosti grajenega okolja med pomembnejšimi vplivnimi dejavniki oziroma pomembno prispevajo k trajnostnim oziroma netrajnostnim odzivom uporabnikov ali njihovim spremembam (Williams & Dair, 2007; Shove, 2014). Pri tem bolj trajnostno bivalno okolje pomeni tisto okolje, ki spodbuja bolj trajnostne oblike vedenj, kot so načini potovanja, vzorci, povezani z oskrbovanjem in potrošnjo v gospodinjstvih, vzorci, povezani z rabo virov, odnos do naravnega in kulturnega okolja bivanja ter nenazadnje odnos do sosedске skupnosti in vključevanje v širši dos- geg njenih dejavnosti.

Trajnostno bivalno okolje naj bi dolgoročno prinašalo večjo kakovost bivanja za prebivalce in uporabnike. Vendar je znano tudi, da zaznavanje kakovosti bivanja s strani posameznikov ni nujno premo sorazmerno z dolgoročno blaginjo trajnostnih strategij (Corner, 2017). Na primer, za velik del populacije je vožnja z avtomobilom kljub finančnim vložkom privlačnejša od drugih načinov prevoza, saj ponuja največje udobje, fleksibilnost, sorazmerni časovni prihranek, zasebnost in nenazadnje tudi prilagodljivost pri izbiri cilja. Za doseganje bolj trajnostne mobilnosti, spoštovanja omejitev okolja ter bolj družbeno odgovornega ravnanja bi se večina morala odpovedati delu potovanj z avtom, kar pa z vidika kratkoročne logike in ustaljenih navad seveda pomeni žrtvovanje lastnih sredstev (udobja, časa, neodvisnosti ipd.). Podobna razhajanja se pogosto kažejo v primerih, ko se bolj trajnostna odločitev izkaže za kratkoročno dražjo oziroma bolj obremenjujočo za posameznikovo hipno dobrobit. Stopnja, do katere smo pripravljeni sprejemati drugačne navade, je relativna (El Din et al., 2013) in je poleg ozaveščenosti odvisna tudi od pogojev (demografskih, ekonomskih, življenjskih itd.) oziroma razmer, v katerih se posameznik nahaja.

Kljub dobri znanstveno-raziskovalni pokritosti tega problemskega področja – torej iskanja povezav med značilnostmi in kakovostjo ožjega prostora bivanja in vedenjem uporabnikov – pa so empirične študije, ki bi utemeljevale jasno povezanost, vrednotile stopnjo povezanosti ali skušale pojasniti vzroke povezanosti, še vedno razmeroma redke in težko prenosljive v družbeno-prostorski kontekst, drugačen od izhodiščnega. S problemom šibke prenosljivosti obstoječega znanja in rezultatov smo se soočili tudi v tekoči temeljni raziskavi (Verovšek et al., 2016), kjer razvijamo metode za sistem-

ska podporo odločanju pri urbani prenovi slovenskih naselij z vidika uravnoveženja energetske učinkovitosti in upravljanja lokalnih virov. Raziskava razvija sestav kazalcev in meril za vrednotenje trajnostne učinkovitosti na ravni slovenske soseske¹, in sicer v smislu manj pogosto vrednotenih vidikov trajnosti, kot so organizacija grajenega okolja, dostopnost in vzdrževanost urbanih prostorov ter njihov neizključujoči značaj, stopnja angažiranosti prebivalcev, pripadnost k skupnosti ipd. Primerljivost parametrov se pri tem dosega s klasičnimi prijemi relativizacije kazalcev in normiranjem ocen glede na maksimalne vrednosti znotraj določene kategorije.

Raziskava, ki jo obravnavamo v tem prispevku, je bila deloma opravljena z namenom pridobivanja novih znanj za posamezna pilotna geoprostorska območja, deloma pa se nanaša na pretres možnosti pridobivanja ustreznih podatkov s strani prebivalcev v okviru podatkovnega modela omenjene temeljne raziskave.

METODOLOGIJA

Ozadje

Empirično raziskavo preverjanja trajnostne ozaveščenosti in vedenja prebivalcev slovenskih krajev smo pripravili kot anketno poizvedovanje v več slovenskih soseskah. Anketiranje je sledilo razvoju osnovnega modela vrednotenja s hierarhično povezanimi indikatorji in kriteriji, ki smo ga oblikovali v nizu znanstveno-strokovnih panelov. Anketo določajo trije glavni cilji, in sicer: 1) pridobiti nekatere manjkajoče podatke o učinkovitosti in trajnosti pilotnih sosesk oziroma naselij; 2) ugotoviti stopnjo odzivnosti prebivalcev sosesk, težave pri pridobivanju podatkov na tak način in pretres možnosti za sistemsko vključevanje tako pridobljenih podatkov v predhodno osnovani model vrednotenja; 3) pridobiti nekatera nova spoznanja v zvezi s predhodno postavljenimi hipotezami o trajnostni osveščenosti in vedenju prebivalcev sosesk, v odvisnosti od različnih tipov bivalnih okolij, geolokalnega konteksta ter demografskih značilnosti posamezne preučevane populacije.

V tem članku se osredotočamo zgolj na tretji cilj, to je obravnavo nekaterih novih spoznanj, ki jih prinaša anketna raziskava, in sicer s poudarkom zanimanja na prebivalstvu Komna. V analizi smo rezultate ob bok

postavili rezultatom, pridobljenim v drugih pilotnih prostorskih enotah, kjer smo anketo izvajali (Kranj Planina 1, Kamnik 1 in Kamnik 2). V vseh primerih drugih sosesk gre za mestne soseske, ki se po tipologiji gradnje, naseljitveni gostoti, stopnji pozidanosti (faktor zazidanosti, faktor izrabe, faktor odprtih bivalnih površin, faktor zelenih površin) ter splošni stopnji urbaniziranosti razmeroma močno razlikujejo od Komna. Zanimalo nas je, če obstajajo statistično pomembne razlike tudi v trajnostnem vedenju, nazorih in navadah prebivalcev teh sosesk.

Obravnavane soseske

Izbira pilotnih sosesk je temeljila na štirih ključnih dejavnikih², ki zagotavljajo večjo heterogenost obravnavanih oblik in s tem tudi večjo univerzalnost končnega instrumenta za evalvacijo sosesk v slovenskem prostoru (Verovšek et al., 2016). Vse izbrane soseske so bile opredeljene na osnovi meja prostorskih okolišev³ in z njihovim združevanjem. Zaradi omejitev pridobitve verjetnostnega vzorca in naslovov ter obstoječih podatkov s strani Statističnega urada Republike Slovenije (SURS) so vse soseske oblikovane kot skupek prostorskih okolišev, ki zajemajo vsaj 500 stalnih prebivalcev. V primeru Komna to pomeni meje celotnega naselja Komen, zato smo predhodno delitev na soseske naknadno združili v enotno skupino. Naselje Komen se sicer uvršča med manjša slovenska urbana naselja z nekaterimi pomembnimi centralnimi funkcijami; po modificirani klasifikaciji centralnih naselij (Benkovič Krašovec, 2006) se uvršča v kategorijo povprečno opremljenih naselij druge stopnje. V odnosu do močnejših središč v bližini (Sežana, Nova Gorica, Ajdovščina, Tržič, Trst) je trenutno prešibko in zato premalo privlačno središče, tako z vidika oskrbnih in storitvenih dejavnosti kot tudi z vidika zaposlitvenih možnosti (OPN Komen, 2018). Širše področje zaznamuje značilna kraška terasirana pokrajina (Berčič, 2016) z nizko gostoto prebivalcev ter negativnimi trendi v strukturi in številu prebivalcev, zato ga uvrščamo med demografsko ogrožena območja. Starostna struktura v občini je slaba; biološki indeks za leto 2017 znaša 138, slovensko povprečje je 118. Kljub nekoliko povečanemu zanimanju za nepremičnine in investicije v novogradnje in prenove v letih pred ekonomskim zlomom danes Komen ne izkazuje večjih preselitvenih ali odselitvenih to-

1 Na tem mestu jo opredeljujemo kot zaključeno funkcionalno poselitveno enoto osnovnih oskrbnih in storitvenih dejavnosti, ki lahko predstavlja del urbanega, suburbanega ali ruralnega naselja. Primerljivost se dosega s klasičnimi prijemi relativizacije kazalcev.

2 (1) stopnja urbaniziranosti soseske glede na urbano/ruralno poreklo naselja (mestna soseska, primestna soseska, vas kot soseska) – pomemben dejavnik izbire z vidika strukture in zgoščenosti soseske, komunalne opremljenosti in javnih storitev, centralnosti in prometnih tokov (gravitacije), demografske strukture; (2) starost soseske ali stopnja prenove soseske kot celote – starost/prenovljenost pretežnega dela stavbnega fonda in infrastrukture – pomemben dejavnik izbire z vidika obstoječe trajnostne učinkovitosti zaradi različnih normativov v času njihovega načrtovanja, gradnje oziroma prenove; (3) tip stavbnega fonda in zazidave soseske (enodružinske, večstanovanjske stavbe, skupni javni prostor) – pomemben dejavnik izbire z vidika lastniške strukture in upravljanja (skupinsko, individualno) ter z vidika deleža prostora v javnem upravljanju; (4) deklarirana trajnostna ali energetska učinkovitost soseske – relevantno zgolj za soseske, ki imajo kateregakoli od segmentov trajnostne učinkovitosti posebej deklariranega/promoviranega (primeri dobrih praks).

3 Prostorski okoliš je osnovna in najmanjša nedeljena prostorska enota, ki je ne sekajo meje preostalih prostorskih enot in ima opredeljeno pripadnost višjim prostorskim enotam. Z združevanjem prostorskih okolišev dobimo območja osnovnih in nekaterih dodatnih enot (SURS, 2018).

kov, niti ni beležena višja stopnja povpraševanja ali ponudbe na trgu nepremičnin⁴. Skladno s podatki SURS za leto 2015 je za Komen in okolico značilna individualna gradnja. Dobri dve tretjini vseh stalno naseljenih stavb v naselju predstavljajo enostanovanjske samostojno stojеče hiše (ostalo so samostojne kmetije s pripadajočimi gospodarskimi poslopi, vrstne hiše in večstanovanjsko gradnjo).

Ostale stanovanjske soseske, ki jih z referenčno-primerjalnim namenom obravnavamo znotraj tega prispevka, so močnejše urbanizirane in bolj gosto naseljene. Nahajajo se znotraj naselij Kamnika in Kranja. Stanovanjska soseska Planina I v Kranju je del stanovanjskega naselja Planina, ki predstavlja največje blokovsko naselje v celotni gorenjski regiji. V njej živi približno 16.000 stanovalcev (v delu Planina 1 dobrih 5000), kar je več kot četrtina vseh občanov in občanov. Začetek gradnje sega v prvo polovico 70. let prejšnjega stoletja, ko je bila soseska načrtovana kot samozadostna prostorska enota, namenjena predvsem delavskemu razredu okoliških industrijskih obratov (Prenova soseske Planina, 2016). Gre za močno zgoščene bivalne kapacitete (tipologija stanovanjskih blokov s povprečno sedmimi etažami) s pripadajočimi javnimi površinami in storitvenimi dejavnostmi. Izbrani soseski v Kamniku se nahajata v širšem središču mesta. Zajemata območje nižjih stanovanjskih blokov (4–5 etaž), z manjšim delom enostanovanjskih hiš in s pripadajočo infrastrukturo javnega prostora za namen skupnosti.

Opis populacije, vzorčenja in izvedbe anketiranja

Ciljna populacija anketiranja so bili posamezniki, starejši od 15 let, s stalnim prebivališčem v izbranih soseskah oziroma naseljih. V primeru Komna torej vzorčni okvir predstavljajo vsi prebivalci tega naselja, starejši od 15 let. Vzorčenje so na podlagi registra prebivalstva opravili na SURS. Vlogo za pridobitev verjetnostnega stratificiranega vzorca in naslovov ciljne populacije je odobrila Komisija za varstvo podatkov. Pripravljeni vzorec je zajel 40 % naključnih enot ciljne populacije vsake soseske.⁵

Končni realizirani vzorec je zajel 321 veljavnih enot prebivalstva, starejšega od 15 let, s povprečno starostjo 48 let (v Komnu je bila povprečna starost anketiranca 43 let). V času sodelovanja je imelo 48 % respondentov pridobljeno srednješolsko izobrazbo, 15 % višješolsko, 22 % sodelujočih pa univerzitetno izobrazbo ali več. V zajeti populaciji Komna je bil delež prebivalstva s pridobljeno srednješolsko izobrazbo nekoliko nižji (43 %) na račun nekoliko večjega deleža populacije z univerzitetno izobrazbo ali več (25 %). Z vidika zaposlitvene strukture je prevladujoči delež sodelujočih v delovnem

razmerju (47 %), sledijo upokojeni (37 %) in šolajoči (10 %). V primeru Komna je na anketo odgovarjalo nekoliko več šolajoče populacije (16 %) in manj upokojenih (31 %). Anketiranci so bili po spolu medsebojno uravnoveženi, tako v celotni skupini kot v skupini Komna.

Demografsko-socialne značilnosti zajetega (realiziranega) vzorca kažejo razmeroma dobro uravnoveženost v primerjavi z vrednostmi ciljne populacije (podatki SURS, 2017). Med populacijo in realiziranim vzorcem glede zastopanosti spola, povprečne starosti anketiranca, tipa gospodinjstev in povprečne velikosti gospodinjstev ni statistično značilnih razlik pri običajni stopnji tveganja oziroma meji statistične značilnosti $p < 0,05$ ($\chi^2 = 4.8$, $p = .19$; $\chi^2 = 1.28$, $p = .59$; $\chi^2 = -1.06$, $p = .11$). Večje odstopanje, tako v celotni skupini kot v skupini Komna, zasledimo pri starostni strukturi po skupinah (*Slika 1*) in izobrazbeni strukturi (*Slika 2*). V končni skupini anketirancev Komna smo zajeli nesorazmerno visok delež starejšega prebivalstva (skupine 54–65 let) in najmlajših prebivalcev (skupine do 20 let). V končni skupini sosesk Kranja in Kamnika smo zajeli nesorazmerno visok delež najstarejše skupine prebivalstva (upokojeno prebivalstvo). Gre za situacijo, ki pri splošno-populacijskem anketiranju kljub verjetnostnemu vzorčenju ni redka in nastane zaradi večje odzivnosti in pripravljenosti nekaterih starostnih skupin za sodelovanje pri anketiranju. Pogosto se razlaga z večjo razpoložljivostjo časa posameznih skupin dela populacije (Groves et al., 2000), pa tudi bolj angažiranim odnosom in odgovornostjo do prostovoljnega sodelovanja v raziskovalnih ali javnomnenjskih anketah pri nekaterih starostnih skupinah. Gre za sistemsko napako, ki je ni enostavno obiti, potrebno pa jo je upoštevati pri interpretaciji rezultatov. Slabšo reprezentativnost dosegamo tudi pri izobrazbeni strukturi; tako v primeru Komna kot drugih obravnavanih sosesk je izobrazbena struktura sodelujočih višja od strukture ciljne populacije. Olajševalna okoliščina v primeru naše obravnave je, da je enako nesorazmerje opaziti v vseh primerih obravnavanih sosesk, kar z vidika primerjalne analize med njimi ne prinaša razlik s tega naslova.

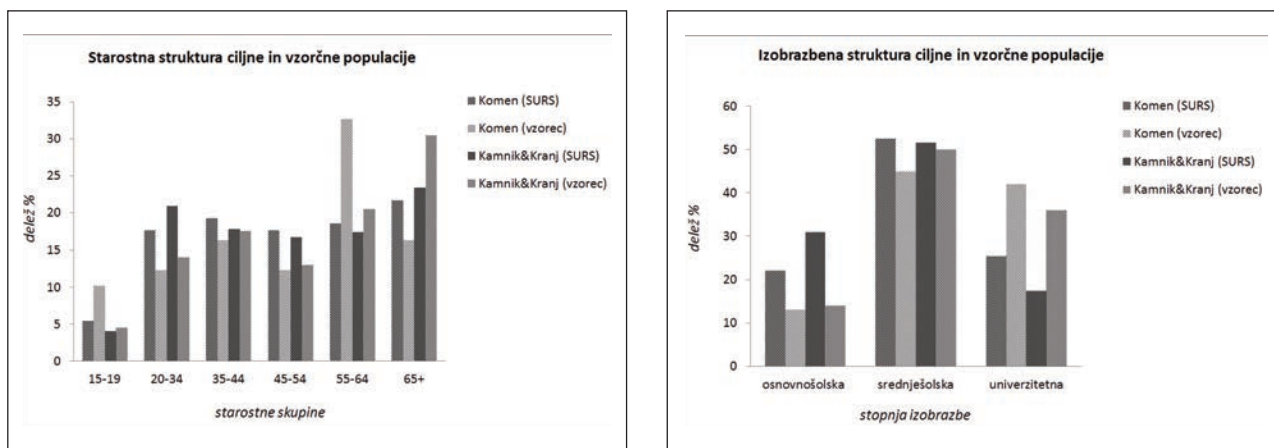
Anketno raziskavo smo izvedli na dva načina, tj. poštno (tiskani izvod)⁶ in spletno (aplifikacija Enka), pri čemer ohranjamo jasno ločnico, ki jo predstavlja faza kontaktiranja vzorčne populacije in faza zbiranja podatkov (Lyberg et al., 1997). Vzorčenje je bilo opravljeno zgolj na podlagi baze naslovnikov posamezne geografske enote (izbranih sosesk); na ta način smo pridobili kakovosten verjetnostni vzorec. Vsak poslani fizični izvod ankete je vseboval tudi povabilo k spletni oddaji odgovorov,⁷ če so sodelujoči želeli anketo izpolniti na ta način.

4 Dnevnik, 14. 1. 2016: Na Krasu ni posebnega zanimanja za nepremičnine.

5 V Komnu (vse soseske) je vzorec zajel 241 enot, v kranjskih soseskah 1500 enot, v dveh kamniških soseskah skupaj 489 enot.

6 Respondenti so izpolnjene tiskane ankete lahko vrnili s priloženo kuverto (plačana poštnina in vpisan naslovník).

7 Vsaka po pošti poslana anketa je vsebovala tudi QR-kodo in spletno povezavo do ankete.



Slika 1 in 2: Primerjava ciljne in vzorčne populacije po starostni in izobrazbeni strukturi za soseske Komna in soseske Kamnika in Kranja (vir podatkov ciljne populacije: Statistični urad RS, 2017).

Vprašalnik in spremenljivke

Anketni vprašalnik je tematsko interdisciplinarne narave, oblikovali smo ga člani skupine projekta v skladu z dognanji niza panelnih srečanj. V vprašalniku, ki vsebuje 50 vprašanj v petih sklopih, obravnavamo doseganje ciljev trajnostne agende na različnih ravneh. Vprašanja smo ciljno zelo omejili, saj je preučevanje večjega števila spremenljivk v eni anketni študiji oteženo zaradi izvedbenih omejitev, kot so dolžina ankete, čas reševanja, vpliv reševanja predhodnih nalog, tehnične omejitve ipd. Glavni tematski sklopi, s katerimi smo ugotavljali kakovost in trajnost sosesk, zajemajo (i) javne odprte površine, (ii) mobilnost in prometno infrastrukturo, (iii) ekološki/okoljski vidik, (iv) skupnost soseske in pripadnost ter (v) uporabo naprednih tehnologij. Vprašanja posameznega sklopa so se ciljno nanašala na posredno ali neposredno doseganje posameznega cilja trajnostnega razvoja. Večina vprašanj v anketi je zaprtega tipa, z ordinalno lestvico ocen, ki omogoča kvantitativno statistično analizo. Manjši del so zajemala vprašanja odprtega tipa, bodisi samostojno bodisi kot dodatek k ordinalnim spremenljivkam oziroma vprašanjem.

V tem prispevku smo preučevanje navad, nazorov in osveščenosti prebivalstva izbranih sosesk selektivno omejili zgolj na izbrane vidike mobilnosti, pomen javnega prostora in odnos posameznika do skupnosti. Obravnavane parametre smo statistično analizirali. Za potrjevanje signifikantnosti razlik med skupinami smo uporabili nekatere ustrezne neparametrične teste, najpogosteje statistični preizkus homogenosti variance (test Levenov) in dvostranski t-test odvisnih vzorcev (pri stopnji značilnosti $\alpha = 0,05$).

REZULTATI IN DISKUSIJA

Mobilnost in vzorci potovanj

V sklopu mobilnosti smo preučevali nekatere vidike trajnostnih vzorcev prebivalstva in njihovo mnenje oziroma zadovoljstvo s storitvami ter stanjem v domačem okolju. Trajnostna mobilnost predvideva nekatere dobro poznane cilje, kot so zmanjševanje individualnih motoriziranih oblik prevoza, uravnotežena struktura potovalnih načinov, zmanjševanje rabe fosilnih goriv, kombiniranje različnih prevoznih sredstev, uporaba sodobne tehnologije za upravljanje mobilnosti (Marshall, 2007; Holden, 2016), in sicer z namenom večje pretočnosti ter dostopnosti blaga, ljudi in storitev, zmanjševanja negativnih vplivov prometa na okolje, energetske učinkovitejših in časovno racionalnejših poti, povečevanja varnosti udeležencev in dvigovanja splošne kakovosti bivanja.

Ciljne strategije⁸ obsegajo neposredne in kratkoročne ukrepe za uravnavanje mobilnosti (preko izgradnje infrastrukture, novih prometnih storitev, uravnavanje cen prevozov itd.) kot tudi ukrepe, ki so posredni in dolgoročno naravnani (prostorsko načrtovanje storitev in dejavnosti, spreminjanje navad prebivalstva, subencioniranje javnega prometa itd.). Tem ciljem sledijo tudi kazalci oziroma kriteriji za spremljanje razvoja napredka teh strategij.

V anketi smo zato preučevali nekatere vidike trajnostnih mobilnostnih vzorcev prebivalcev in njihovo mnenje oziroma zadovoljstvo s storitvami ter stanjem v domačem okolju. To so: število avtomobilov v gospodinjstvu respondenta; izbira potovalnega načina na delo/študij; izbira potovalnega načina za namen opravkov in prostega časa; splošno zadovoljstvo s prometni-

⁸ Na primer: The Sustainable Urban Mobility Plan, European Commission, 2017; Strategy for low-emission mobility, European Commission, 2016.

mi razmerami na poti v službo/šolo; najbolj moteči element potovanja v službo/šolo ter poraba časa za prihod v službo/šolo. Ob tem smo referenčno preverjali tudi dejansko razdaljo med krajem bivanja respondenta in njegovim delovnim mestom/šolo.

Predpostavke: Predpostavili smo, da v manjših, manj urbaniziranih naseljih zunaj večjih aglomeracij obstajajo slabši pogoji javnoprometne infrastrukture in storitev, zato so tam tudi trajnostni vzorci prebivalcev (z vidika mobilnosti) manj ugodni. Druga predpostavka vključuje pomen geografske lege Komna oziroma pomen večjih centralnih naselij v bližini, na katere so vezani prebivalci. Domnevali smo, da so prebivalci od gravitacijskih mest v okolici bolj odvisni (kot v primeru Kranja in Kamnika) in zato tudi bolj vezani na večje število voženj z osebnim avtomobilom, obenem pa z manjšimi možnostmi za pešačenje in kolesarjenje (privzeli smo povprečni, za večino populacije še udobni doseg – največ do 1 km za pešca in do 5 km za kolesarja). Tretja predpostavka je združevala zadovoljstvo prebivalcev s prometno infrastrukturo, vključno z mirujočim prometom in občutkom prometne varnosti. Predvidevali smo, da imajo soseske v bolj urbaniziranih okoljih zaradi večje kritične mase uporabnikov boljše predispozicije za urejenost kolesarskih poti, pešpoti, parkirišč (in cest na splošno) (Huétink et al., 2010), ter je zato tudi občutek varnosti bolj zadovoljliv. Po drugi strani pa imajo manjša in manj urbanizirana naselja s pretežno enodružinskimi hišami (kot je Komen) manj prometno obremenjene ceste in manj težav s parkirišči oziroma zasičenostjo prostora z mirujočo pločevino.

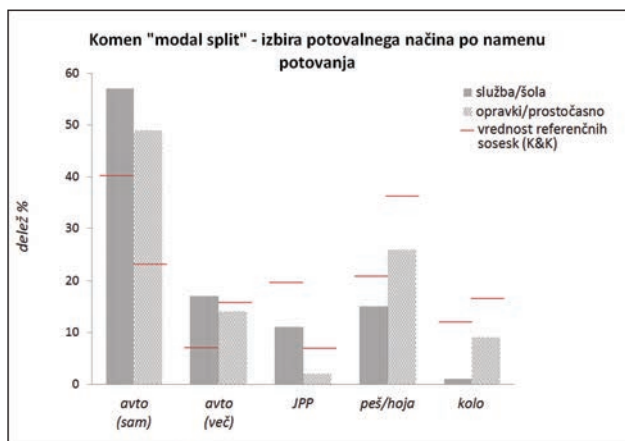
Rezultati so pokazali delno ujemanje naših predpostavk. Izkazalo se je, da so prebivalci Komna dejansko bolj odvisni od lastnega prevoznega sredstva. Po podatkih Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Komen (2018) je število linij javnega prometa, ki naselje povezujejo z okoliškimi središči, skromno, povezave pa so manj pogoste. Pridobljeni podatki naše študije beležijo pri tem tudi izrazito zaposlitveno in izobraževalno navezanost na bolj oddaljene kraje – četrtna prebivalstva se dnevno vozi v službo ali v šolo v kraj, oddaljen več kot 30 km (v primeru sosesk Kranja in Kamnika zgolj 8 %), nadaljnji dve četrtini prebivalcev pa vsaj 15 km (v primeru sosesk Kranja in Kamnika zgolj ena petina). Temu sledi tudi visoka stopnja lastništva registriranih osebnih vozil: v povprečju imajo komenska gospodinjstva vsaj dva osebna avtomobila, kar 37 % gospodinjstev ima tri osebne avtomobile (takih gospodinjstev je v Kranju in Kamniku zgolj 2 %), samo 2 % vprašanih v gospodinjstvu nima avtomobila (gospodinjstva sosesk Kranja in Kamnika 10 %). V vseh primerih omenjenih spremenljivk je mogoče potrditi statistično pomembnost razlik med skupinama. Ob tem ni presenetljivo, da kar tri četrtine (dobrih 74 %) vprašanih v Komnu na delo ali v šolo dnevno prihaja z lastnim avtom (Slika 3); kar tri četrtine od teh pa se v avtu vozijo kot edini potnik. Za primerjavo se v soseskah Kranja in Kamnika, kot smo

to predhodno predpostavili, dobršen delež vozačev na delo vozi tudi z avtobusom in vlakom, saj zato obstaja razmeroma dobra infrastruktura in oskrba/servis; vendarle tudi tu prevladuje osebni avtomobil – z avtom se na delo in v šolo dnevno vozi 47 % vprašanih, tudi tu se večji del v avtu vozi kot edini potnik (85 % od vseh vozačev v avtu), kar je z vidika obremenjevanja okolja in cestne infrastrukture značilno netrajnostni vzorec.

V segmentu izbire prometnega sredstva je zanimiva še primerjava poti na delo in poti, opravljenih z namenom oskrbe/prostega časa/oprakov (prostočasne poti). V primeru poti prebivalcev Komna se izbira prometnega sredstva za prostočasne poti v primerjavi s potmi na delo ali v šolo ne razlikuje izrazito. V obeh primerih se na pot prebivalci najpogosteje podajo z avtom (64 % v primeru potovanja, ki niso povezana z delom/šolanjem), od tega so v skoraj 80 % primerih v avtu edini potnik. Pri prebivalcih kamniških in kranjskih sosesk je razlika v izbiri prometnega načina med delovnimi in prostočasnimi potmi večja, bolj izrazita pa je tudi večja zasedenost avtomobila v primeru prostočasnih poti. Na poti, ki niso povezane s šolanjem ali delom, se tako v Kamniku in Kranju z avtom odpravi le še 39 % vprašanih, od tega skoraj polovica v družbi vsaj še enega potnika, kar v splošnem znatno zmanjšuje obremenjenost cest in okolja. S tega vidika je Komen manj trajnostno naravnano, prebivalci pa so tudi v prostem času in pri oskrbovanju močno odvisni od osebnega prevoznega sredstva. K večjemu številu voženj z avtomobilom v primerjavi z drugim potovalnim načinom – tudi v primerih, ko za to ni racionalnih razlogov – pa zagotovo pripomorejo še navade ljudi; te se značilno spreminjajo počasneje kot zunanji dejavniki (Neal et al., 2012).

Ker je Komen vsaj za imetnike osebnega avtomobila hitro in dobro povezan z mesti v okolici (OPN Komen, 2018), je zadovoljstvo s cestnimi prometnimi razmerami visoko, medtem ko je glavna srž težav potovanja na delo – po navedbah vprašanih – slaba povezanost med različnimi javnimi prevoznimi sredstvi oziroma nizka raven intermodalnosti. V soseskah Kranja in Kamnika so kot vzrok nezadovoljstva pri potovanjih na prvem mestu prometni zastoji na cestah, kar dobro pojasnjuje tudi primerjava prepotovane razdalje in porabljenega časa zanjo (Slika 4). Prebivalci Komna se dnevno vozijo na delo ali šolanje v kraje, ki so oddaljeni v povprečju 31 km, za kar povprečno porabijo 34 minut. Prebivalci sosesk Kamnika in Kranja so od kraja dela oziroma šolanja oddaljeni v povprečju 16 km, za to razdaljo pa porabijo v povprečju zgolj nekaj minut manj kot Komenčani. Proporcionalno gledano, torej potujejo skoraj za polovico počasneje.

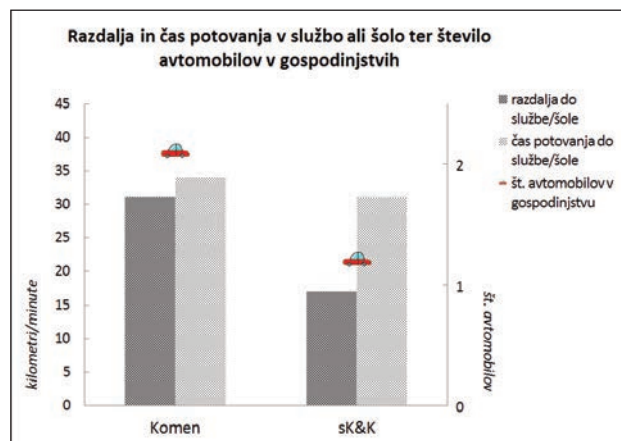
Splošno zadovoljstvo z dnevnim potovanjem na delo ali v šolo je kljub manjši izbiri pri potovalnih sredstvih v Komnu večje, kot je to v prometu sosesk Kranja in Kamnika, kar je najverjetneje tudi posledica dejstva, da nudi Komen, vsaj za imetnike osebnega avtomobila, hitre in dobre povezave z mesti v okolici, tudi z Ljubljano.



Slika 3: Izbira potovalnega načina prebivalcev sosesk Komna po namenu potovanja z dodanimi referenčnimi vrednostmi prebivalcev sosesk Kamnika in Kranja (sK&K).⁹

Dojemanje varnosti v prometu v domači soseski/kraju smo preverjali z udeležbo respondentov kot kolesarjev in pešcev. Dobro počutje in občutek varnosti pri hoji in kolesarjenju znatno vpliva na pogostejše odločanje za te bolj trajnostne potovalne načine na ustreznih manjših razdaljah (Kerr et al., 2015) in se pogosto povezuje z boljšim stanjem infrastrukturne opremljenosti (večje število urejenih kolesarskih poti, pogostejša opremljenost cest s pločnikom, večje število ulic z umirjanjem prometa itd.). Vprašani so občutek varnosti ugodno ocenili – zgolj 16 % se pri pešačenju v naselju ne počuti dovolj varno (izražena zgolj prometna varnost) nekoliko večji delež nezadovoljstva z varnostjo se pojavi v primeru kolesarjenja (22 % vprašanih nezadovoljnih). V primerjavi s povprečji, pridobljenimi v soseskah Kamnika in Kranja, je občutek varnosti nemotoriziranih udeležencev v prometu povsem primerljiv, zato te predpostavke ne moremo potrditi (ni statistično pomembnih razlik med skupinama, $t(204) = .26, p > .05$). Čeprav je znotraj naselja Komen v primerjavi s soseskami Kranja in Kamnika kolesarska in peš infrastruktura precej slabše urejena (OPN, 2018), to bistveno ne vpliva na občutek varnosti udeležencev. Razloge lahko deloma iščemo v razmeroma majhnem deležu kolesarjev in pešcev v Komnu, po drugi strani pa tudi v manjši splošni obremenjenosti cest z motoriziranim prometom, in sicer na račun manjšega števila vseh uporabnikov teh cest; po podatkih Direkcije RS za infrastrukturo (2018) so vrednosti povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) cest posamezne kategorije v Komnu vsaj 2-krat nižje v primerjavi s primerljivimi kategorijami cest v Kamniku in Kranju.

Z omenjenimi postavkami lahko povežemo tudi zadovoljstvo vprašanih z mirujočim prometom v soseski. Parkiranje v soseskah Komna po mnenju vprašanih ni problematično, ne z vidika tistih, ki parkirajo, niti z vidi-



Slika 4: Primerjava povprečne razdalje in časa potovanja za prihod v službo ali šolo ter povprečno število avtomobilov v posameznem gospodinjstvu – podatki za prebivalce sosesk Komna in prebivalce referenčnih sosesk Kamnika in Kranja (sK&K).

ka tistih, ki jih parkiranje ovira. V primerjavi z bolj gosto poseljenimi soseskami Kranja in Kamnika so stanovalci Komna bolj zadovoljni z možnostmi za parkiranje, tako v bližini doma ($t(267) = 10.42, p < .05$), kot tudi v bližini storitvenih dejavnosti (vrtec, šola, trgovina itd.) v soseski ($t(267) = -.607, p < .05$). Z urejenostjo parkiranja za stanovalce ni zadovoljnih 22 % vprašanih (v soseskah Kamnika in Kranja kar 57 %), z urejenostjo parkiranja ob storitvenih dejavnostih v soseski in bližini (vrtec, šola, trgovina itd.) je nezadovoljnih 13 % vprašanih (v Kamniku in Kranju 37 %). Takšni rezultati so, vsaj v primeru parkiranja ob lastnem domu, razumljivi: večina Komenčanov živi v enodružinskih hišah, ki zagotavljajo lastne parkirne prostore. Dobri dve tretjini (67 %) vprašanih prebivalcev Komna avto doma največkrat parkira na svojem dvorišču ali v lastni garaži, 23 % na urejenem parkirišču v bližini doma. Blokavska in bolj kompaktna zazidavava v Kamniku in Kranju to omogoča v precej manjši meri, zato je bolj pogosto tudi stihijsko parkiranje (po zelenicah, ob cesti, na pločnikih) in zasedanje prostih javnih površin v takšnih soseskah. Posledično se to odraža v manjši kakovosti bivanja ter zasedanju/razvrednotenju prostih javnih površin, če za ta problem ni ustrezno poskrbljeno na ravni soseske ali kraja. Ne glede torej, da so prebivalci Komna po številu osebnih avtomobilov manj trajnostno naravnani, pa se to le malo odraža v potencialni zasičenosti odprtih javnih prostorov s parkiranimi vozili.

Odnos do javnih prostorov

Odpri javni prostori (ulica, trg, igrišče, park ipd.), njihovo oblikovanje, opremljenost in prostorsko-druž-

⁹ JPP – javni potniški promet.

beni značaj igrajo pomembno vlogo pri vzpostavljanju odnosa posameznika do teh prostorov (Harvey & Aultman-Hall, 2016) in so pomemben dejavnik pri doživljanju domačega okolja, ki se kaže tudi v trajnostnih vedenjskih vzorcih prebivalstva (El Din et al., 2013). Pri tem največkrat govorimo o kakovostni grajeni strukturi, ki stremi k pragmatični vrednosti za udejanjanje odzivne, uporabniku prijazne strukture in oblike prostora ter storitev, ki jih ponuja. To v dolgoročnem smislu nosi tudi trajnostno noto razvoja, saj pomeni dobro izkoriščen prostorski potencial (racionalno rabo, neizključujoče družbeno okolje, krepitev identitete skozi ohranjanje kulturne dediščine itd.), ki prinaša osnovo za ekonomsko vzdržno okolje oziroma zadostno kritično maso uporabnikov za obstoj storitev. Tak izbor zornega kota za interpretacijo prostorskih kvalitete sloni na temeljnih potrebah in pričakovanih povprečnega uporabnika v prostoru (Ewing & Handy, 2009), ob tem pa vključuje omejitve določenih pričakovanj, ki bi onemogočala doseganje dolgoročnih ciljev trajnosti.

V anketi smo preučevali odnos prebivalcev do skupnih (javnih) prostorov skozi štiri vidike. To so: splošno zadovoljstvo z urejenostjo¹⁰ javnih površin; pogostost rabe in načini rabe s strani anketirancev; stopnja splošne varnosti, kot jo dojemajo respondenti; ter prepoznavanje slabosti oziroma pomanjkljivosti na javnih površinah.

Predpostavke: predpostavili smo, da je v naseljih s pretežno enodružinsko gradnjo, z več zunanjimi pripadajočimi površinami, manjše povpraševanje po skupnih javnih prostorih kot v gosto naseljenih blokovskih naselij mest, zato je tudi odnos prebivalcev do teh površin bolj neopredeljen in manj pereč, po drugi strani pa tudi manj angažiran in manj zavezujoč. S tem povezana je druga predpostavka, ki opredeljuje dožemanje varnosti uporabnikov na javnih površinah – ta se največkrat povezuje s prisotnostjo večjega števila prisotnih soperabnikov, fizično in vizualno (Jacobs, 1961), tudi z večjim oblikovalskim odtisom ter vzdrževanostjo prostorov. Glede na to smo predvideli, da je v bolj urbaniziranih soseskah občutek varnosti večji.

Rezultati so deloma potrdili naše hipoteze. Prebivalci Komna dejansko malo uporabljajo skupne javne površine (Slika 5); 20 % jih ne uporablja nikoli, 37 % redko in 31 % zgolj občasno, obenem kar 73 % vprašanih meni, da tovrstnih površin ne uporablja nihče ali zelo malo ljudi. Za primerjavo: v drugih obravnavanih slovenskih soseskah tako mnenje deli zgolj 26 % vprašanih; največ ljudi (65 %) namreč meni, da skupne javne površine uporablja veliko ljudi, in sicer raznolike¹¹ skupine prebivalcev (družbenoekonomsko, demografsko), še največ so po mnenju vprašanih to družine z otroki. Splošna stopnja pogostosti uporabe (uporabljena Likertova naraščajoča 5-stopenjska lestvica) teh prostorov znaša v Komnu

2,3, medtem ko je v obravnavanih soseskah Kamnika in Kranja znatno večja in znaša 3.1 ($t(298) = .58$; $p = .012$; $p < .05$). Kot smo predvideli, večina vprašanih v Komnu nima posebej izrazitega mnenja o urejenosti teh površin – v povprečju so jih na lestvici zadovoljstva ocenili s 2,9 (Kamnik in Kranj 3.8; $t(298) = 8.28$; $p = .024$; $p < .05$). Nekoliko večje nezadovoljstvo so prebivalci komenskih sosesk pokazali do opremljenosti z igrali in rekreacijsko opremo, ki je, sodeč po odgovorih, nezadostna, neobstoječa ali premalo vzdrževana (Slika 6). Prebivalce smo tudi povprašali o posebnem oziroma edinstvenem značaju njihove soseske (v pozitivnem smislu) v primerjavi z drugimi poznanimi soseskami v okolici. Velika večina prebivalcev Komna (83 %) je menila, da je njihova soseska, tako po urejenosti kot edinstvenosti, povsem primerljiva z drugimi soseskami v okolici oziroma je ne odlikuje nič posebnega (72 %). Tovrstni neizraziti odnos in dožemanje, ne glede na dejansko stanje, se pogosto povezuje z manjšim poistovetenjem z lokalnim okoljem ter posledično z manjšim občutkom pripadnosti in dolžnosti do tega prostora (Chapin & Knapp, 2015). V Kamniku in Kranju imajo prebivalci do lastne soseske nekoliko bolj »patriotski« odnos, večji delež vprašanih namreč lastni soseski prisojajo večjo urejenost in edinstvenost kot drugim soseskam v bližini. Razlika je, po naših izkušnjah (Verovšek et al, 2016), lahko tudi posledica tega, da ima javni prostor v soseskah z enodružinskimi lastniškimi hišami precej manjši pomen za posameznika, saj to mesto v določeni meri zaseda ožji individualni prostor na ravni lastne hiše, vrta, travnika, ki opravlja vlogo družabnega prostora (igranje, rekreacija, druženje itd.). V primeru gosteje naseljenih sosesk, posebej blokovskih, so možnosti za takšne aktivnosti znotraj zasebnega odprtega prostora precej manjše.

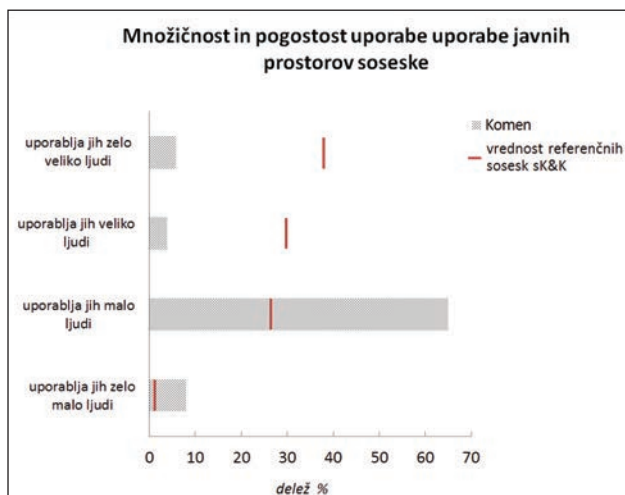
Kljub vsemu pa se zanimivo, v nasprotju z našo hipotezo, dožemanje splošne varnosti v Komnu na račun redke uporabe javnih prostorov s strani prebivalcev ni zmanjšalo. Stopnja varnosti na javnih površinah, kot so jo z vidika lastnega občutenja opredelili vprašani, v povprečju znaša 3.8 (Likertova naraščajoča 5-stopenjska lestvica) in je primerljiva bolj urbaniziranim soseskam (soseske Kamnika in Kranja 3.7; $t(259) = -2.363$; $p = .419$; statistično pomembna razlika ne obstaja). Pri tem je zgolj 6 % vprašanih v Komnu svojo sosesko ocenilo kot nevarno ali zelo nevarno, to je v enakem deležu kot v primeru sosesk Kranja in Kamnika.

Pripadnost in aktivnost v lokalni skupnosti

Pomen lokalne skupnosti za posameznika in njegovo sodelovanje v družbenem okolju domačega kraja je pomemben pokazatelj pripadnosti in istovetenja z lokalnim okoljem ter posledično vpliva na trajnostne vedenjske vzorce in dožemanje kakovosti bivanja (Harvey &

¹⁰ Čistost, vzdrževanost poti, urejenost zelenja, zadostnost in dobro stanje urbane opreme, kot so klopi, smetnjaki, luči idr.

¹¹ Ta dodatni podatek je pomemben za obravnavo, saj prinaša spoznanje o heterogenosti strukture uporabnikov, neizključevalnega značaja teh prostorov oziroma o morebitnih znakih segregacije.

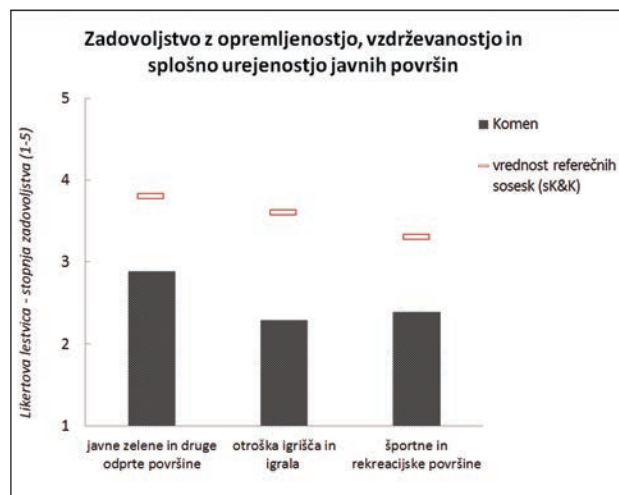


Slika 5: Pogostost in množičnost uporabe javnih površin (po mnenju anketirancev) v soseskah Komna z referenčnimi vrednostmi v soseskah Kamnika in Kranja (sK&K).

Aultman-Hall, 2016). V anketi smo vključenost posameznika v lokalno skupnost preverjali na osnovi več različnih vidikov udeležbe, to je skozi način uporabe skupnih javnih prostorov, sodelovanje v lokalnih društvih in iniciativah, sodelovanje pri delovnih akcijah kraja, organizaciji in udeležbi na krajevnih dogodkih, pri soodločanju (pasivnem ali aktivnem) v četrtnih/krajevnih skupnostih ali soodločanju v okviru večstanovanjskih stavb. Spremenljivke se do določene mere navezujejo na zgoraj obravnavane vidike (prostor kot posrednik za oblikovanje skupnosti), vendar v tem primeru brez prednostne vloge fizičnega prostora pri obravnavanih spremenljivkah.

Glede na zelo raznolike in pogosto nasprotujoče si izsledke obstoječih raziskav na tem področju (Oliver & Pearl, 2018) smo predpostavili primerljive rezultate s strani prebivalcev Komna in prebivalcev gosteje naseljenih sosesk Kranja in Kamnika.

Rezultati so pokazali, da javni prostor v primeru sosesk Kamnika in Kranja kljub boljši opremljenosti in obiskanosti izrazito ne prispeva h krepitvi skupnosti ali njeni pripadnosti. Ne glede na to, da prebivalci kamniških in kranjskih sosesk bolj pogosto in redno uporabljajo javne površine v soseski kot prebivalci komenskih sosesk (obravnavana v prejšnji točki/podpoglavju), se namreč pokaže precejšnja razlika v načinu uporabe. Prebivalci komenskih sosesk so v času zadrževanja na javnih površinah veliko bolj družbeno aktivni – razmeroma velik delež vprašanih se v tem času aktivno družijo s sosedi (16 %), medtem ko je v Komnu in Kamniku na tak način aktivnih zgolj 8 % vprašanih. Slednji so bolj naklonjeni individualnim dejavnostim, kot so športno udejstvovanje in sprehajanje (tudi sprehajanje psa) po okolju (50 %) ter družbenim aktivnostim v okviru družine (spremljanje otrok pri igri in ukvarjanje z njimi) –

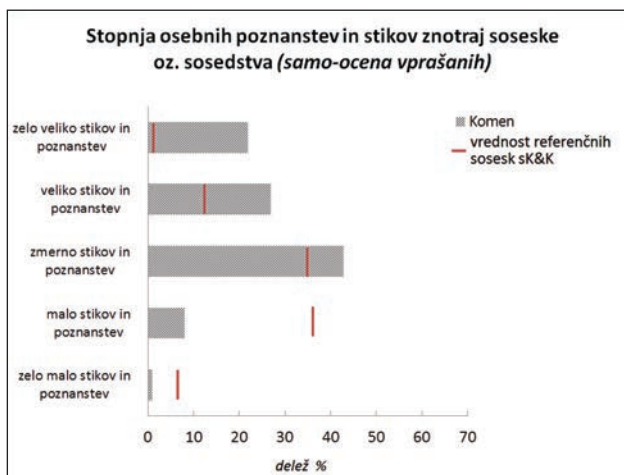


Slika 6: povprečna stopnja zadovoljstva z opremljenostjo, vzdrževanostjo in splošno urejenostjo odprtih javnih površin sosesk v Komnu z referenčnimi vrednostmi zadovoljstva v soseskah Kamnika in Kranja (sK&K).

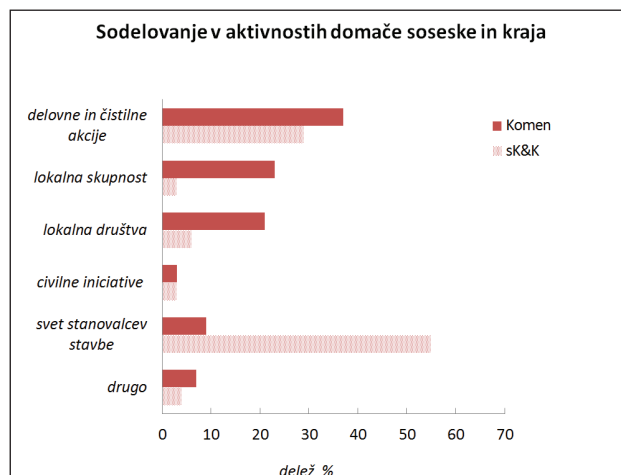
16 % odgovorov. Pri tem seveda lahko privzamemo, da je vsako od omenjenih aktivnosti mogoče opravljati tudi v družbi, vendar gre v osnovi za individualno aktivnost, kar smo pri vprašanju predhodno tudi poudarili.

Te izsledke do določene mere potrjuje in dopolnjuje vprašanje o poznanstvih in stikih, ki so jih vprašani vzpostavili znotraj soseske oziroma domačih sosesk (Slika 7). V Komnu je domala polovica (49 %) vprašanih ocenila, da dobro ali zelo dobro poznajo ljudi znotraj lastne soseske oziroma imajo z njimi veliko ali zelo veliko stikov. V soseskah Kamnika in Kranja je delež takih zgolj 21 %, medtem ko veliko več respondentov teh sosesk svoje stike in poznanstva znotraj soseske ocenjuje kot zelo šibke ali šibke (40 %). Na to spremenljivko lahko vpliva tudi več zunanjih dejavnikov, pomembnejši med njimi se nanašajo na velikost oziroma gostoto prebivalcev, čas oziroma dolžino obdobja bivanja v isti soseski ter tudi starost populacije, saj daljše bivanje v večini primerov pomeni tudi večje poznavanje in več stikov z okolico. V primeru obravnavanih sosesk obstajajo pomembne razlike v številčnosti sosesk oziroma gostoti poselitve, vendar pa ni večjih razlik v povprečju let bivanja v soseskah med vprašanimi ($t(206) = -1.26$; $p > 0.05$), čeprav bi slednje morda glede na mestni oziroma nemestni značaj sosesk pričakovali.

Prebivalce smo nadalje spraševali po njihovem vključevanju v aktivnosti, ki konstituirajo skupnost (aktivnost v društvih, krajevni skupnosti, lokalnih civilnih iniciativah, v delovnih akcijah in sestankih hišnih skupnosti ipd.); (Slika 8). Vprašani so lahko lahko navedli sodelovanje v več različnih oblikah aktivnosti oziroma so se lahko opredelili negativno (»ne sodelujem nikjer«). V Komnu se zgolj 5 % vprašanih ne udeležuje nikakršnih skupnih aktivnosti, delež teh je v soseskah



Slika 7: Stopnja osebnih poznanstev in stikov v lokalnem okolju prebivalcev sosesk Komna z referenčnimi vrednostmi prebivalcev sosesk Kamnika in Kranja (SK&K).



Slika 8: Stopnja sodelovanja prebivalcev Komna v lokalnih aktivnostih z referenčnimi vrednostmi prebivalcev sosesk Kamnika in Kranja (SK&K).

Kamnika in Kranja znatno večji (25 %). Nadalje so rezultati pokazali, da se v povprečju Komenčani pogosteje udeležujejo aktivnosti omenjenega značaja; v povprečju se vsakdo udeležuje oziroma sodeluje vsaj v dveh tovrstnih aktivnostih oziroma, statistično natančneje, v 2,3 aktivnostih/vprašanega prebivalca. Vprašani stanovalci Kamnika in Kranja v povprečju sodelujejo zgolj z eno aktivnostjo oziroma, statistično natančneje, v 1,1 aktivnostih na prebivalca. Opisni odgovori so potrdili, da gre v primerih Kamnika in Kranja največkrat za sodelovanje pri sestankih stanovalcev domačega bloka, ki so obvezni del protokola upravnikovega vodenja. Pri komenskem prebivalstvu, sodeč po opisnih odgovorih, prevladuje sodelovanje v lokalnih društvih (športno-kulturnih) in sodelovanje pri čistilnih in delovnih akcijah v kraju.

Eden od vidikov, pomembnih za bolj trajnostno držo v odnosu do širšega okolja bivanja, predvideva pripravljenost prebivalcev za soodločanje pri skupnih zadevah in prostorskem razvoju ter pripravljenosti lastnega vložka k temu (Niedderer et al., 2017). Respondente smo zato na hipotetični ravni vprašali o želji in preferencah pri morebitnih vlaganjih v izboljšanje soseske. Tako v primeru Komna kot drugih obravnavanih sosesk je največji delež vprašanih želel svojo udeležbo izkazati s svojim (podarjenim) časom in lastnimi veščinami, ki bi k izboljšanju lahko pripomogle; Komenčani so temu naklonjeni kar v 88 %, prebivalci kamniških in kranjskih sosesk manj (66 % vprašanih). Majhen delež vprašanih (Komen 1 %, Kamnik in Kranj 7 %) bi svoj angažma najraje izkazal neposredno s finančnimi sredstvi. V skladu z nekaterimi avtorji, naj bi preference po zgolj finančni udeležbi kazale na siceršnjo materialno-deklarativno podporo skupnosti, vendar obenem nakazujejo odtujenost od skupnosti in zapiranje v ožje/individualne družbene kroge (Neal et al, 2012). Sle-

dnje je bolj značilno za bolj urbanizirana okolja, vendar je glede finančnega vložka hipoteza vprašljiva, saj ne upošteva dejanske zmožnosti prebivalstva po takšni udeležbi.

Morda bolj ali celo najbolj zgovoren je negativni/odklonilni del odgovorov – v Komnu je 11 % vprašanih odgovorilo, da se sploh ne želi vključevati v izboljševanje soseske, medtem ko je v Kamniku in Kranju ta delež skoraj še enkrat večji (21 %). Razmeroma visok delež tovrstnih odklonilnih odgovorov kaže na očitno manjši angažma tega dela prebivalstva pri skrbi za skupno dobro, ki velja za eno temeljnih vrednot trajnosti. S tega vidika je komensko prebivalstvo bolj trajnostno naravnano oziroma izkazuje večjo dojemljivost za skupinski pristop k izboljševanju soseske.

Povzamemo lahko, da obravnavane spremenljivke tega sklopa kažejo na bolj trajnostno vedenje komenskega prebivalstva v primerjavi s prebivalci sosesk Kamnika in Kranja, saj izkazujejo večjo pripadnost in povezanost z domačim družbenim okoljem ter večji angažma oziroma željo po vključevanju v aktivnosti kraja in soodločanje o njem. Pri tem verjetno ključno vlogo igrajo značaj naselja ter številčnost in stalnost prebivalcev. Čeprav tega statistično ne moremo potrditi, je zelo verjetno, da bolj vaški značaj sosesk lahko povežemo z bolj pristnimi stiki ljudi, sosedov in znancev, in sicer predvsem na račun manjše in bolj ustaljene/stabilne/stalne lokalne skupnosti. V bolj urbaniziranih blokovskih naseljih je število selitev in fluktuacija prebivalcev večja (Holden, 2016), obenem je tudi delež najemnikov večji, gostota prebivalcev pa znatno večja, kar lahko vpliva na manj trdne stike med ljudmi ter manjšo navezanost na dani družbeni prostor in kontekst. Raznolikost prebivalstvene strukture in raznovrstnost interesov družbene sfere nekega okolja sicer navadno povečujeta kakovost bivanja (Williams & Dair, 2007),



Slika 9: Hoja in kolesarjenje sta na Krasu razvita predvsem v okviru turističnih aktivnosti in rekreacije, precej manj pa kot način potovanja na delo ali po opravkih (Foto: S. Verovšek & R. Hočevnar).

po drugi strani pa zaradi manjšega števila skupnih interesov vendarle zmanjšujeta pripadnost. S tega vidika se je Komen, kljub opaznim trendom delovnih dnevni migracij, izkazal kot naselje, kjer preseljevanje ni doseglo kritične točke spalnega naselja, za katerega je značilno, da skupni prostor in skupnost izgubljata svoj

pomen. Delež domačega oziroma lokalnega prebivalstva z daljšim stažem bivanja v tem kraju ostaja velik, povprečna doba bivanja prebivalcev v tem kraju je 29 let, kar kaže na ustaljeno demografsko gibanje brez večjega priseljevanja/odselsevanja (SURS, 2017), s tem pa se povečuje pomen obstoječih vezi med prebivalci.

ZAKLJUČEK

Vzorci vedenj, navade in pogledi prebivalstva na različne problematike, ki se zgoščajo ob pojmu bivanja, so pomemben del vhodnih podatkov za diagnosticiranje stanja, ki ga predvideva model vrednotenja trajnosti, razvit v okviru tekoče temeljne raziskave (*Sistemska podpora odločanju pri urbani prenovi slovenskih naselij z vidika uravnoveženja energijske učinkovitosti in upravljanja lokalnih virov v soseskah*). Pilotna študija, ki smo jo izvedli in ki jo deloma obravnavamo v tem prispevku, je bila namenjena predvsem prepoznavanju možnosti za pridobivanje manjkajočih podatkov na ravni sosesk in morebitnih ovir, ki se pri tem pojavljajo. S tega vidika smo študijo opravili na populaciji prostorsko in družbeno raznolikih sosesk, kar nam nadalje daje osnovo za potrebne spremembe strukture kazalcev modela vrednotenja oziroma njihovo umerjanje in normiranje za boljšo prenosljivost instrumenta.

»Stranski proizvod« omenjenih nalog so tudi dejansko pridobljeni podatki o stanju pilotnih sosesk, tudi v okviru anketne poizvedbe, ki smo jo opravili. V tem prispevku smo predstavili del takšnih, vsebinskih rezultatov anketne študije, in sicer s poudarkom na komentnem prebivalstvu v odnosu do referenčnih povprečnih vrednosti ostalih obravnavanih sosesk v območju Kamnika in Kranja. Vsebinski rezultati so tako doprinos k poznavanju trendov trajnostne učinkovitosti v okviru prebivalcev kraške in primorske regije in v odnosu do nekaterih bolj urbaniziranih sosesk osrednje Slovenije; osvetljujejo nekatere vsebinske sklope, ki smo jih obravnavali znotraj raziskovalnega projekta. Z vidika obstoječih razpoložljivih podatkov na ravni sosesk oziroma podobnih prostorskih meril rezultati, četudi tematsko selektivni, predstavljajo dobrodošel prispevek, ne le za vrednotenje trajnostne učinkovitosti, pač pa tudi z vidika kakovosti bivanja prebivalcev teh sosesk, njihovih stališč in odnosa do nekaterih perečih tematik danega lokalnega in časovnega konteksta.

Študija je pilotna, kar prinaša omejitve v smislu posploševanja končnih izsledkov oziroma (nekritičnega) sklepanja o vplivih značilnosti sosesk na vedenje njenih prebivalcev. Navzlic verjetnostnemu značaju vzorca in zadostni velikosti vzorčne populacije rezultati ne dovoljujejo večjih posploševanj oziroma pri tem velja zadržek, ki se nanaša predvsem na majhno število obravnavanih sosesk in regionalno pokritost znotraj slovenskega prostora. Posamezne regije v Sloveniji izkazujejo specifične značilnosti, ki bi, ne glede na morebitno primerljivo starost, urbaniziranost in poselitveno gostoto sosesk, lahko vplivale na rezultate vedenjskih vzorcev njihovih prebivalcev.

Kljub omenjenim zadržkom nam rezultati študije dajejo dobro popotnico za oblikovanje prilagojenih oblik kazalcev trajnostne in kakovostne evalvacije, predvsem pa tudi dober okvir za pretres njihove relevantnosti. Nekateri vidiki trajnosti so bolj relevantni v določenih tipih sosesk, medtem ko so za druge tipe morda povsem nebitveni in v strukturi vrednotenja nepotrebni. Zavedamo se namreč, da sta tako racionalizacija kot standardizacija instrumentov za vrednotenje sosesk bistveni za njihovo operabilnost in dejansko izvedljivost. Problem shem vrednotenja zvečine ni v izključevanju posameznih vidikov trajnosti, pač pa v nezmožnosti za dejansko oblikovanje kazalcev in pridobivanje ustreznih vhodnih podatkov, ki bi ta del trajnosti pojasnjevali. S to pilotno študijo smo bliže metodam vrednotenja, ki bodo te težave lahko vsaj deloma premostile.

AFILIACIJA

Raziskava je del projekta *Sistemska podpora odločanju pri urbani prenovi slovenskih naselij z vidika uravnoveženja energijske učinkovitosti in upravljanja z lokalnimi viri v soseskah* (J5-7295, 2016–2018), ki ga sofinancira Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije iz državnega proračuna.

SUSTAINABLE PATTERNS IN BEHAVIOUR OF SLOVENIAN COMMUNITIES – SELECTED FINDINGS OF THE STUDY ON THE CASE OF KOMEN

Špela VEROVŠEK

University of Ljubljana, Faculty of Architecture, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, Slovenia
e-mail: spela.verovsek@fa.uni-lj.si

Matevž JUVANČIČ

University of Ljubljana, Faculty of Architecture, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, Slovenia
e-mail: matevz.juvancic@fa.uni-lj.si

Tadeja ZUPANČIČ

University of Ljubljana, Faculty of Architecture, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, Slovenia
e-mail: tadeja.zupancic@fa.uni-lj.si

SUMMARY

This contribution discusses the sustainable efficiency and quality of Slovenian neighbourhoods with the focus to the sustainability awareness and habits of their residents. The empirical study in selected Slovenian neighbourhoods which is partly discussed in this article was carried out as a pilot of the research project developing data-based system to support decision-making process in modular urban renewal of Slovene settlements at the level of neighbourhoods. The survey (n = 321) refers to the typical patterns of behaviour, convictions and habits in relation to everyday activities condensed around the notion of dwelling and their impact on the social and natural environment. This article focuses on certain, thematically-referenced results brought about by the survey, with highlighted attention to the residents of Komen. In the analysis we compare the results gained by the Komen populations with the results obtained in other pilot neighbourhoods within the more urbanized areas of central Slovenia.

The results of the survey contribute to the repository of knowledge, enlightening current trends and tendencies regarding sustainable behaviour of the residents of Karst and coastal region; comparably also in relation to some of the more urbanized neighbourhoods of central Slovenia. From the perspective of the existing available data at the level of neighbourhoods (or similar spatial scales), the results, although thematically selective, represent a welcome contribution, not only for the evaluation of sustainable efficiency, but also in terms of the perceived quality of living by the residents of these neighbourhood, their attitudes and opinions towards some of the contemporary issues in the local and temporal context.

The study represents a pilot extent, which brings limitations in terms of generalization of the final findings or in terms of major deductive reasoning related to the impacts of the neighbourhoods' characteristics on the behaviour of their inhabitants. In spite of the random sampling used and the suitable size of the sample population, the results do not allow for uncritical generalizations nor provide for major transferability within other Slovenian neighbourhoods. The concern refers to the relatively squat number of neighbourhoods involved and disproportionate regional coverage within the Slovenian territory. Namely, the individual regions in Slovenia show specific characteristics in such extent that, irrespective of comparable level of urbanization, population density or oldness of the neighbourhoods might influence the results of behavioural patterns of their inhabitants.

Keywords: neighbourhoods, sustainability, sustainable patterns, sustainable behaviour, sustainability awareness

VIRI IN LITERATURA

- Benkovič Krašovec, M. (2006):** Vloga centralnih naselij prve in druge stopnje pri razvoju slovenskega podeželja. Doktorska disertacija. Ljubljana, Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani.
- Bercic, T. (2016):** Discovering Terraced Areas in Slovenia: Reliable Detection with Lidar. *Annales, Series historia et sociologia*, 26, 3, 449–468.
- Byers, V. & A. Gilmer (2018):** Developing a Unified Approach to Sustainable Consumption Behaviour: Opportunities for a New Environmental Paradigm. *European Journal of Sustainable Development*, 1–10.
- Chapin, F. S. & C. N. Knapp (2015):** Sense of Place: A Process for Identifying and Negotiating Potentially Contested Visions of Sustainability. *Environmental Science & Policy*, 53, 38–46.
- Corner, A. (2017):** Promoting Sustainable Behaviour: A practical guide to what works. Routledge.
- Direkcija RS za infrastrukturo.** Podatki o prometu. Prometne obremenitve. URL: http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/ (zadnji dostop: 21. 3. 2018).
- Dnevnik.** Ljubljana, Dnevnik, 1991–. URL: <https://www.dnevnik.si/1042728333> (zadnji dostop: 15. 3. 2018).
- El Din, H. S., Shalaby, A., Farouh, H. E. & S. A. Elariane (2013):** Principles of Urban Quality of Life for a Neighborhood. *Hbrc Journal*, 9, 1, 86–92.
- Ewing, R. & S. Handy (2009):** Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design* 14, 1, 65–84.
- Groves, R. M., Singer, E. & A. Corning (2000):** Leverage-saliency Theory of Survey Participation: Description and an Illustration. *The Public Opinion Quarterly*, 64, 3, 299–308.
- Harvey, C. & L. Aultman-Hall (2016):** Measuring Urban Streetscapes for Livability: A Review of Approaches. *The Professional Geographer*, 68, 1, 149–158.
- Holden, E. (2016):** Achieving Sustainable Mobility: Everyday and Leisure-time Travel in the EU. London, Routledge.
- Huétink, F. J., van der Vooren, A. & F. Alkemade (2010):** Initial Infrastructure Development Strategies for the Transition to Sustainable Mobility. Technological forecasting and social change, 77, 8, 1270–1281.
- Jacobs, J. (1961):** The Death and Life of Great American Cities. New York, Random House.
- Kerr, J., Emond, J. A., Badland, H., Reis, R., Sarmiento, O., Carlson, J., Sallis, J. F., Cerin, E., Cain, K., Conway, T. & G. Schofield (2015):** Perceived Neighbourhood Environmental Attributes Associated With walking and Cycling for Transport among Adult Residents of 17 Cities in 12 Countries. *Environmental Health Perspectives*, 124, 3, 290–298.
- Kollmuss, A. & J. Agyeman (2002):** Mind the Gap: Why do people act environmentally and what are the Barriers to Pro-environmental Behavior? *Environmental Education Research*, 8, 3, 239–260.
- Lilley, D. (2009):** Design for Sustainable Behaviour: Strategies and Perceptions. *Design Studies*, 30, 6, 704–720.
- Lyberg, L., Biemer, P., Collins, M de Leeuw, E., Dippo, C., Schwarz, N. & D. Trewin (1997):** Survey Measurement and Process Quality. Wiley Series in Probability and Statistics. New Jersey, John Wiley & Sons, Inc.
- Marshall, S. & D. Banister (2007):** Land Use and Transport. Elsevier, Amsterdam.
- Neal, D. T., Wood, W., Labrecque, J. S. & P. Lally (2012):** How do Habits guide Behavior? Perceived and Actual Triggers of Habits in Daily Life. *Journal of Experimental Social Psychology*, 48, 2, 492–498.
- Niedderer, K., Clune, S. & G. Ludden (ur.) (2017):** Design for Behaviour Change: Theories and practices of designing for change. London, Routledge.
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Občine (OPN) Komen (2018):** Uradni list RS, št. 26/18.
- Oliver, A. & D. S. Pearl (2018):** Rethinking Sustainability Frameworks in Neighbourhood Projects: a Process-based Approach. *Building Research & Information*, 46, 5, 513–527.
- Prenova soseke Planina.** Strategija celostne prenove (2016). <http://www.preplanina.si/> (zadnji dostop: 15. 8. 2018).
- Rajecki, D. W. (1982):** Attitudes: Themes and Advances. Sunderland, Sinauer Associates, Inc.
- Shove, E. (2014):** Putting Practice into Policy: Reconfiguring Questions of Consumption and Climate Change. *Contemporary Social Science*, 9, 4, 415–429.
- SURS (2015):** Statistični urad Republike Slovenije. Podatki o stanovanjih, 2015.
- SURS (2017):** Statistični urad Republike Slovenije. Demografski podatki, 2017.
- SURS.** Statistični urad Republike Slovenije. Klasifikacije, vprašalniki in metode. <https://www.stat.si/StatWeb/Methods/ClassificationsQuestionnairesMethods> (zadnji dostop: 19. 2. 2018).
- Svetina, M., Istenič-Starčič, A., Juvančič, M., Novljan, T., Šubic-Kovač, M., Verovšek, Š. & T. Zupančič (2014):** Beliefs about the Environment: Moving from the Egocentric towards the Ecocentric Perspective. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 21, 6, 540–545.
- Verovšek, Š., Juvančič, M. & T. Zupančič (2016):** Recognizing and Fostering Local Spatial Identities using a Sustainability Assessment Framework. *Annales, series historia et sociologia*, 26, 3, 573–584.
- Williams, K. & C. Dair (2007):** A Framework of Sustainable Behaviours that can be Enabled through the Design of Neighbourhood-scale Developments. *Sustainable Development*, 15, 3, 160–173.