

KULTURA UDOBJA IN RAZVOJ TRAJNOSTNE PROMETNE INFRASTRUKTURE

Izvirni znanstveni članek | 1.01
Datum prejema: 30. 8. 2017

Izveček: Kot večina mest se Ljubljana sooča s prometnimi težavami. Zaradi naraščanja prometa je infrastruktura preobremenjena, okolje in zdravje ljudi pa sta vse bolj ogrožena. Prispevek prinaša kratko raziskavo o pojmovanju udobnosti v luči sprememb parkirne infrastrukture in parkirne cenovne politike. V središču zanimanja sta uvedba sistema P+R (Park and Ride oziroma Parkiraj in prestopi) ter vpliv teh parkirišč na mobilne prakse voznikov.

Ključne besede: vozila, parkiranje, multimodalnost, mobilne prakse, Ljubljana, P+R

Abstract: As is the case with most cities, Ljubljana is faced with numerous traffic-related problems that overwhelm the city's infrastructure and represent a threat to the environment as well as people's health. The paper presents a short study on conceptions of comfort in light of the changes made to parking infrastructure and parking rates, focusing on the introduction of the P+R (Park and Ride) system and its influence on drivers' mobile practices.

Key Words: automobiles, parking, multimodality, mobile practices, Ljubljana, P+R

Uvod: avtomobilnost in udobnost

Kot večina mest se Ljubljana sooča s težavami, povezanimi s prometom: je hkrati urbano središče in državna prestolnica s številnim in rastočim prebivalstvom, ki za gibanje po mestu vsak dan uporablja različna prevozna sredstva. Poleg tega pa ima veliko število dnevnih obiskovalcev, ki pridejo v službo, tu študirajo ali jo obiskujejo zaradi rekreacije. Večina prebivalcev in obiskovalcev Ljubljane kot glavno prevozno sredstvo za svoje vsakodnevno in rekreacijsko mobilnost še vedno uporablja osebni avto, kar obremenjuje obstoječo prometno infrastrukturo ter hkrati ogroža okolje in zdravje ljudi. Zato mestni in občinski upravni akterji že desetletja izvajajo različne ukrepe, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in uporabo alternativnih prevoznih sredstev. Učinkovitost teh ukrepov sloni na tem, kako uspešni so pri spodbujanju spremembe ustaljenih potovalnih navad. Kako ljudi prepričati, da začnejo drugače razmišljati o lastni mobilnosti in se drugače obnašati?

To je bilo glavno vprašanje interdisciplinarnega aplikativnega raziskovalnega projekta *DriveGreen*, v katerem smo izvajali etnografske raziskave o urbani mobilnosti v štirih evropskih mestih: Ljubljani, Beogradu, Budimpešti in Newcastleu.¹ Raziskovalno vprašanje smo obravnavali z različnih zornih kotov, v tem besedilu pa predstavljam kratko raziskavo o pojmovanju udobnosti v luči sprememb

parkirne infrastrukture in parkirne cenovne politike v Ljubljani, ki naj bi spodbujale trajnostne mobilne prakse. Da bi v luči uvedbe novih elementov prometne infrastrukture primerjala pojmovanja udobnosti prebivalcev ruralnih in urbanih okolij ter ugotovila, kako pojem udobnosti vpliva na njihove prometne navade, sem v sklopu projekta izvedla dve krajši raziskavi. Tako sem v Bohinju raziskovala poletni promet in uvedbo novega parkirnega sistema, v Ljubljani pa sem se osredinila na uvedbo in razvoj sistema P+R (Park and Ride oziroma Parkiraj in prestopi)² na njenem obrobju, ki naj bi spodbujal razvoj multimodalnosti, in na vpliv teh parkirišč na mobilne prakse dnevnih migrantov v Ljubljano. Izvedla sem deset polstrukturiranih intervjujev s predstavniki tistih institucij, organizacij in podjetij, ki sodelujejo pri oblikovanju občinske politike trajnostne mobilnosti ali pri delovanju sistema P+R. Poleg tega sem izvedla številne neformalne pogovore z uporabniki parkirišča P+R Dolgi most v Ljubljani, ki velja za primer dobre prakse med obstoječimi parkirišči P+R.

Zakaj udobnost? Kot razlaga sociologinja Elizabeth Shove, preučevanje obstoječih pojmovanj udobnosti pripomore k boljšemu razumevanju večkrat neizrečenih pričakovanj, ki sooblikujejo tisto, kar ljudje razumejo kot običajne in vsakodnevne življenjske prakse (Shove 2003). Gre za tiste kriterije ali norme, na podlagi katerih ljudje iz dneva v dan sprejemajo odločitve – tudi v zvezi z izbiro prevo-

1 Prispevek je rezultat projekta *DriveGreen: Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljično družbo*. Projekt (L7-6858) je sofinancirala Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije. V njem so sodelovali podjetje CVS Mobile, ZRC SAZU – Inštitut za slovensko narodopisje in Fakulteta za elektrotehniko Univerze v Ljubljani. Spletna stran projekta: www.drivegreen.si.

2 V slovenščini obstajajo različni prevodi za izraz »Park and Ride«. Med njimi sta najbolj uveljavljena »Parkiraj in prestopi«, ki ga uporablja Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, ter »Parkiraj in se pelji z avtobusom«, ki ga uporablja Javno podjetje Ljubljanski potniški promet (v nadaljevanju LPP). Prvi izraz poudarja multimodalnost, drugi pa določa način javnega prevoza. V besedilu uporabljam splošnejši izraz – »Parkiraj in prestopi«.

* Tatiana Bajuk Senčar, dr. antropologije, znanstvena sodelavka, ZRC SAZU, Inštitut za slovensko narodopisje, Novi trg 2, 1000 Ljubljana; tatiana.bajuk@zrc-sazu.si.

znega sredstva. Ravno koncept udobja je močno povezan z uporabo avtomobilov. Delo raziskovalcev, ki v zadnjih desetletjih preučujejo mobilne prakse, temelji na predpostavki, da mobilnost ni nekaj samoumevnega ali nevtralnega; tovrstne študije so prispevale k osvetlitvi t. i. črne skrinje mobilnosti (Sheller in Urry 2006). Tisti, ki so se ukvarjali s prevladujočo vlogo avtomobila, so raziskovali sistem, ki spodbuja, omogoča in vzdržuje vožnjo z avtomobilom (avtomobilnost), ter ugotavljali, kako se ta sistem vrti v sodobne kulture in krajine, urbane in ruralne (Bohm idr. 2006; Featherstone idr. 2004; Lutz 2014; Lutz in Fernandez 2010; Miller 2001; Thrift 2004; Urry 2004). Nepogrešljiv element tega sistema je tudi diskurz o avtomobilnosti, v katerem ima udobnost kot vrednota osrednjo vlogo med pojmi, s katerimi lahko opisujemo razmerje med človekom in avtomobilom – da je človek z osebnim avtomobilom in se lahko pelje kadarkoli kamorkoli. Pričujoča študija pojmovanja udobja in trajnostne mobilnosti v Ljubljani sloni na etnografskih analizah. Te kritično obravnavajo tista razumevanja udobnosti, ki so ali povezana z lastnostmi avtomobila kot prevoznega sredstva (pojem udobnosti, kot ga oglašujejo tudi proizvajalci avtomobilov) ali z občutkom udobnosti, ki se nanaša na lagodnost in priročnost uporabe avtomobila (pomembni elementi diskurza avtomobilnosti). Tovrstne študije so preučevale razmerje med koncepti udobnosti iz diskurza o avtomobilnosti ter vsakdanjimi izkušnjami in praksami konkretnih ljudi (Cuzzocrea in Mandich 2015; Hagman 2006; Kent 2015; Podjed in Babič 2015). S pomočjo številnih etnografskih metod je mogoče opredeliti tista pojmovanja udobnosti in avtomobilnosti, ki izhajajo iz izkušenj ljudi na terenu, na podlagi katerih ti sprejemajo odločitve o vsakodnevni uporabi avtomobila, in to v različnih kontekstih in v sklopu konkretnih poti ali opravkov.

Etnografske in teoretske osnove analize prometne infrastrukture

Infrastruktura uteleša eno od največjih razlik med ruralnimi in urbani konteksti, v katerih sem opravljala svoje raziskave. Moji sogovorniki v Bohinju so npr. izpostavili pomanjkanje pravih alternativ avtomobilu.³ Večkrat so se sklicevali na slabo razvit javni prevoz v ruralnih okoljih, ki po njihovem mnenju sili ljudi v odvisnost od avtomobila (Bajuk Senčar 2015). Tu gre ne samo za obseg infrastrukture, ampak za usklajenost različnih oblik javnega prevoza in njihovo delovanje kot sistema bodisi na lokalni ali na regionalni ravni. Po drugi strani naj bi ime-

³ V Bohinju sem izvedla 25 polstrukturiranih intervjujev z različnimi družbenimi akterji: domačini iz različnih naselij, s predstavniki občinskih oblasti, turističnimi akterji, predstavniki gospodarstva, prevoznikov, turističnih društev in organizacij ter s predstavniki narodnega parka in drugih ustanov, povezanih z upravljanjem narave in naravnih virov.

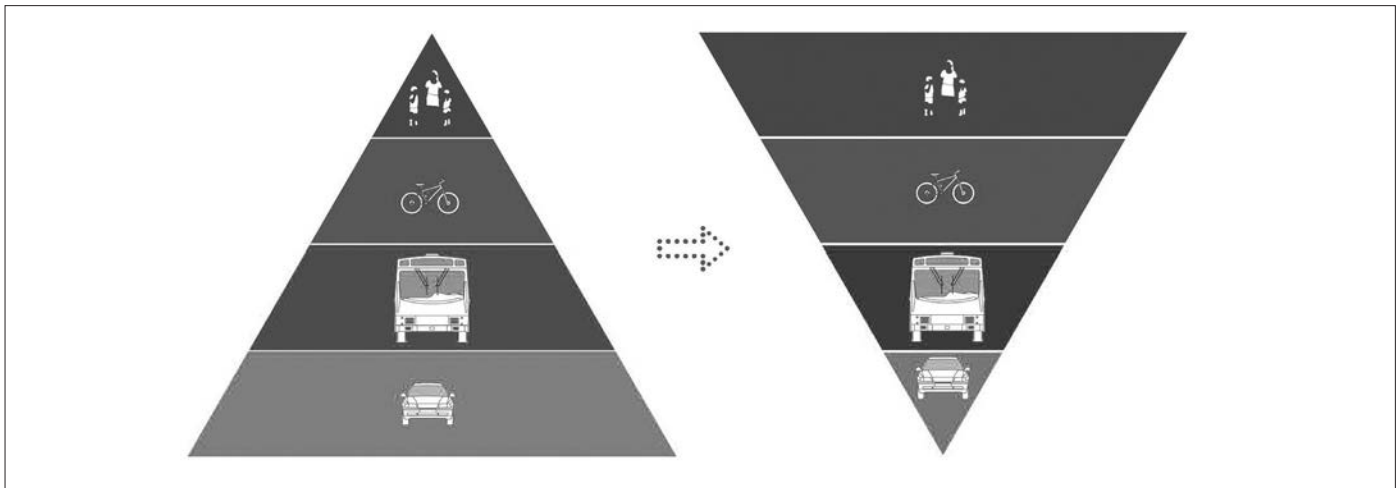
li prebivalci urbanih okolij večjo možnost izbire, tako da ima infrastruktura v njihovih vsakodnevnih odločitvah in praksah drugačno vlogo. V svoji analizi o uvedbi in širitvi parkirišč P+R sem želela preveriti to domnevo in ugotoviti pomen razvoja prometne infrastrukture za uspešnost občinske politike trajnostne mobilnosti v Ljubljani.

Kljub materialni stvarnosti infrastrukture, ki lahko v človeku vzbuja občutek stalnosti in celo samoumevnosti, raziskovalci poudarjajo, da se infrastruktura v samem bistvu navezuje na odnose (Anand 2012; Star 1999). Ta vidik v svoji definiciji o infrastrukturi poudarja antropolog Brian Larkin (2013). Razume jo kot zgrajena omrežja, ki omogočajo tokove blaga, ljudi ali idej po prostoru – od vode in elektrike do letal. Etnografije o prometni infrastrukturi so se do zdaj osredinjale predvsem na poti in ceste (med njimi Argounova-Low 2012; Dalakoglou 2010; Harvey 2010; Merriman 2011; Roseman 1996), redkeje pa na druge dele prometne infrastrukture, kot so mostovi (Löfgren 2004) ali letališča (Augé 1995).

Čeprav številni analitiki preučujejo različne elemente infrastrukture, na katerih temelji uporaba avtomobila, parkirišča kot del prometne infrastrukture do zdaj niso bila podrobneje obravnavana. Kot poudarjata Liviu Chelcea in Ioana Iancu v njuni etnografiji o čuvajih parkirišč (*parking attendants*) v Bukarešti (2015), se raziskovalci, ki se ukvarjajo z avtomobilskim prometom in infrastrukturo, osredinjajo predvsem na tokove in mobilnost. Donald Shoup, eden od najbolj znanih strokovnjakov za parkirne infrastrukture in parkirne prakse, poudarja njihov pomen, ko pokaže, da je povprečen avto parkiran 95 odstotkov časa (Spletni vir 1). Zanj sta shranjevanje in parkiranje ne samo ključna elementa avtomobilnosti, ampak potencial za spodbujanje trajnostne mobilnosti. V svoji znani knjigi *The High Cost of Free Parking* (Shoup 2011) izpostavlja negativne posledice brezplačnega parkiranja za mesta, okolja in trajnostni razvoj ter zagovarja ukrepe v zvezi s parkiranjem kot morebitno učinkovito orodje, s katerim se lahko vpliva na mobilne prakse ljudi.

Trajnostni razvoj prometne infrastrukture v Ljubljani

Če kot primer vzamemo prometno infrastrukturo v Ljubljani, opazimo, da so pomembne spremembe v zadnjih desetletjih občutno vplivale na dostopnost Ljubljane z avtom. Pri tem so imeli veliko vlogo spreminjajoči se režimi parkiranja. Ko sem se sredi 90. let 20. stoletja preselila v Ljubljano, je bilo ljubljansko mestno jedro avtomobilom precej dostopno. Lahko si se vozil po Wolfovi ulici čez Tromostovje in naprej mimo tržnice, po Slovenski cesti, po ulicah med Slovensko cesto in Ljubljano ter po velikem delu stare Ljubljane. Lahko si parkiral skoraj kjerkoli, in to brezplačno, bodisi ob cesti ali po številnih brezplačnih javnih parkiriščih v središču mesta. Vendar so se stvari postopoma spremenile – najpomembnejši mejnik je bil začetek



Nova prometna piramida prometne politike, objavljena v dokumentu *Prometna politika Mestne občine Ljubljana*.
Vir: PPMOL 2012 (Spletni vir 4).

zapiranja ožjega mestnega jedra v letu 2006. Območje zaprtega mestnega jedra se je znatno razširilo v letu 2007, ko so tam prepovedali ves motorni promet, tudi mestne avtobuse, ki so vozili čez Tromostovje (Spletni vir 2). To zapiranje se je do leta 2011 počasi širilo na druge dele mestnega jedra. Zadnja pomembna sprememba je bilo zaprtje osrednjega dela Slovenske ceste leta 2013 (Spletni vir 3).

Zapiranje mestnega jedra za avtomobilski promet so spremljale tudi spodbude alternativnih oblik urbane mobilnosti. Strateški dokument z naslovom *Prometna politika Mestne občine Ljubljana* (Spletni vir 4) predstavlja vizijo občinskih akterjev in tudi njihovo željo, da bi temeljito spremenili potovalne navade prebivalcev in obiskovalcev Ljubljane. V dokumentu stanje in vizijo ponazarjajo z dvema prometnima piramidama: prva – »realna« – prikazuje, da se velika večina ljudi po mestu giblje z avtomobilom in bistveno manj uporablja druge možnosti prevoza. Druga piramida pa ponazarja cilj prometne politike, tj. »idealno« razmerje med različnimi oblikami prevoza: tretjina poti naj bi se opravila z osebnim avtomobilom, tretjina z javnim prevozom in tretjina peš ali s kolesom (Poljak Istenič 2015).

V ta namen Mestna občina Ljubljana (v nadaljevanju MOL) ureja promet na več ravneh: gradi več območij za pešce (t. i. peš con), širi omrežje avtobusnega prometa in na glavne prometnice uvaja avtobusne pasove, spodbuja kolesarjenje in je soudeležena pri sistemu izposoje koles BICIKELJ, gradi polnilnice za električna vozila in vzpostavlja sistem parkirišč P+R, ki spodbuja multimodalnost – avto in javni prevoz (Spletni vir 4).

Pomemben element te nove prometne politike so parkirišča in parkirne prakse. Spreminjanje parkirnega režima obsega več ukrepov – od zapiranja parkirišč na prostem do uvedbe parkirnine za ulično parkiranje in gradnje novih oblik parkirišč. Zaprtje mestnega jedra je prekinilo dostopnost tega dela mesta za parkiranje javnosti – razen v tistih delih mestnega jedra, do katerih imajo stanovanjci

dostop z lastnim avtom. Poleg tega je mesto v letu 2006 po središču Ljubljane začelo postavljati parkomate, kar je pomenilo začetek konca brezplačnega parkiranja v mestu.⁴ Izgon prometa iz mestnega jedra je povzročil tudi ukinitve obstoječih brezplačnih javnih parkirišč; v mestnem jedru sta bila med njimi Kongresni in Novi trg. Oba trga sta bila temeljito prenovljena in na novo vzpostavljena kot velika javna prostora – Kongresni trg v letu 2011, Novi trg pa v letu 2013 (Spletni vir 5; Spletni vir 6). Pod Kongresnim trgom pa je bila za zagotovitev novih parkirnih mest v mestnem jedru zgrajena garažna hiša.

Dnevni migranti in uvedba sistema parkirišč P+R

Vse to je povzročilo, da parkiranje v Ljubljani od leta 2006 ni bilo več nekaj samoumevnega. Dostopno parkirno mesto je postalo problem za tiste, ki živijo v »zaprtem« mestnem jedru, čeprav imajo tamkajšnji stanovanjci dostop z dovolilnico (Spletni vir 7), in strošek za tiste, ki želijo parkirati v središču mesta. Poleg tega so v zadnjih letih parkomate v določenih delih mesta uredili tako, da lahko ljudje parkirajo za največ dve uri, kar naj bi prav tako spodbujalo spremembo parkirnih praks ljudi, ki so v središče mesta prihajali s svojim avtomobilom.

Tovrstni ukrepi za parkiranje so bili namenjeni tudi dnevnim migrantom, ki za svoje poti težko najdejo alternativno prevozno sredstvo. Ljubljana je glavni cilj dnevnih migracijskih tokov v Sloveniji, saj se tja vsak dan vozi več kot 120.000 ljudi – v službo ali v šolo. Večina prihaja iz Ljubljanske urbane regije, ki zajema 26 občin. Glavni razlog za uporabo avtomobila je pomanjkanje alternativne oblike prevoza, s katerim bi lahko oseba v primernem oziroma primerljivem času prišla od doma do cilja (Gojčič 2014). S sistemom P+R so občinski akterji želeli uvesti multimo-

⁴ Podatek sogovornika iz Javnega podjetja Ljubljanska parkirišča in tržnice (v nadaljevanju LPT).

dalnost: oseba naj bi uporabila dve vrsti prevoznih sredstev (v tem primeru avto in javni prevoz/avtobus), da bi prišla do cilja, in si tako skrajšala vožnjo z avtomobilom. Koncept P+R (Park and Ride, Parkiraj in Prestopi) je sistem velikih nizkocenovnih parkirišč na obrobju mesta, ob končnih postajah avtobusnih tras, kjer vozniki lahko pustijo svoje avtomobile in se z avtobusom odpeljejo naprej v mesto. V Ljubljani sistem P+R obstaja od leta 1992, ko so na končni postaji mestnega avtobusa ob Dolgem mostu uredili nekaj parkirišč, vendar ideja v tistem obdobju ni zaživela (Brate 2005). Ob svoji stoletnici, leta 2001, je Javno podjetje Ljubljanski potniški promet (v nadaljevanju LPP) znova skušalo spodbuditi uporabo parkirišča; vsak, ki je plačal parkirnino, je prejel dva žetona za avtobus (Brate 2005). Tak koncept je imel več uspeha, a glede na pogovore s predstavniki Javnega podjetja Ljubljanska parkirišča in tržnice (v nadaljevanju LPT), ki je upravljavec parkirišč P+R, in podjetja LPP se je uporaba parkirišča na Dolgem mostu znatno povečala šele po letu 2006, ko so v Ljubljani uvedli plačljivo ulično parkiranje.

Trenutno na obrobju Ljubljane obstaja devet tovrstnih parkirišč. V bližnji prihodnosti jih načrtujejo vsaj še enkrat več (Drevenšek 2014). A kljub režimu plačljivega parkiranja v središču mesta vsa obstoječa parkirišča na obrobju niso zasedena – nekaj jih je skoraj praznih. Nekateri trdijo, da je to stvar časa in da se morajo ljudje še navaditi na nove ideje, kritiki pa menijo, da lokacije nekaterih manj uspešnih parkirišč niso najbolj posrečene. V svoji raziskavi sem se vprašala, kaj je ključ uspeha določenih parkirišč – zakaj so nekatera učinkovita in druga ne? Zakaj se ljudje odločajo za spremembo parkirnih navad in kako o tem spregovorijo?

»Infrastrukturni pristop« k preučevanju parkirišča P+R Dolgi most

V ta namen sem se lotila analize delovanja parkirišča P+R Dolgi most kot uspešnega dodatka ljubljanskemu prometnemu infrastrukturnemu sistemu. Ocenjevanje učinkovitosti tovrstnega parkirišča pomeni analizirati ga kot mobilno prakso in ugotoviti, kako je bilo zasnovano in kako se ga vzdržuje. Poleg tega je treba tudi etnografsko preučiti, kako je parkirišče pridobilo uporabnike oziroma zakaj so se vozniki odločili, da ga bodo uporabili, pa tudi, kako ga uporabljajo – do katere mere so ti ljudje postali multimodalni. Pri tem sem si pomagala z delom antropologa Nikhila Ananda (2012). V svoji analizi o delovanju vodovodnega sistema v Mumbaju uporablja širše pojmovanje infrastrukture, ki zajame medsebojno povezane prakse, tehnologije, omrežja in akterje ter deluje kot analitični okvir za preučevanje vprašanja, kako se ljudje v Mumbaju priključijo na vodovodni sistem. Anand se je pri preučevanju tega sistema spraševal, kako si ljudje pridobijo dostop do vodovodnega omrežja oziroma hidravlično državljanstvo (*hydraulic citizenship*). Da bi odgovoril na to vprašanje, je materialno stvarnost

infrastrukture in omrežje vodovodnega sistema umestil v kontekst vseh akterjev, organov in institucij, ki morebitnim uporabnikom vodovodnega sistema omogočajo, potrdijo ali zavrnejo dostop do sistema: od mestnih organov (političnih akterjev) do pristojnih inženirjev/nadzornikov (tehno-kratskih akterjev) in upravljavcev.

Anandov pristop k preučevanju infrastrukture temelji na povezavi zgrajenega omrežja s praksami vseh akterjev, institucij in družbenih omrežij, ki prispevajo k njegovemu vsakodnevnemu delovanju. Tovrstni koncept služi kot etnografski zemljevid za preučevanje vprašanj v zvezi z infrastrukturo, ki jo razumemo kot družbeni sistem, tudi v primeru ljubljanskega parkirnega režima. Kako zastaviti raziskavo, ki bi preučevala spremembe parkirnih praks uporabnikov parkirnega sistema P+R? Kako bi ugotovili premike v mobilnih praksah oziroma tvorjenje neke vrste trajnostno mobilnega/multimodalnega državljanstva (*sustainably mobile/multimodal citizenship*) na sistemski ravni? Tak dinamični sistemski pristop temelji na povezovanju zgrajene dimenzije infrastrukturnega sistema P+R z vsemi akterji, ki sodelujejo pri njegovem snovanju, delovanju in vzdrževanju – vključno z uporabniki oziroma vozniki.

Mapiranje terena parkirišča P+R Dolgi most

Da bi analizirala sistem ljubljanske prometne infrastrukture in opredelila ključne akterje in institucije, ki snujejo, vzdržujejo, izvajajo in pospešujejo trajnostno mobilnost v Ljubljani, sem od aprila do avgusta 2016 opravljala terensko delo. Analizirala sem temeljne dokumente, na katerih sloni delovanje institucij, podjetij in agencij, ki se ukvarjajo s spodbujanjem trajnostne mobilnosti, in spremljala objave o izvedenih ukrepih v medijih. Izvedla sem deset polstrukturiranih intervjujev s predstavniki institucij in podjetij, ki so na različne načine povezani z razvojem trajnostne prometne infrastrukture in z delovanjem sistema P+R v Ljubljani. Ob tem pa sem opazovala dogajanje na parkirišču P+R Dolgi most in se pogovarjala z njegovimi uporabniki.

Parkirišče pri Dolgem mostu je bilo eno prvih tovrstnih parkirišč v Ljubljani. Zgrajeno je bilo leta 2001 in je daleč najbolj zasedeno med vsemi takimi parkirišči. Pred kratkim so ga povečali, tako da zdaj zagotavlja 371 parkirnih mest, vključno s parkirnimi mesti in polnilnimi postajami za električne avtomobile, avtobuse in avtodome. Med najbolj pomembnimi lastnostmi tega parkirišča sta njegova lokacija in dostopnost. Leži blizu Tržaške ceste, v neposredni bližini izvoza s »primorske« avtoceste in mestne obvoznice. Na njem je končna postaja mestnega avtobusa številka 6, ki od tam odpelje po Tržaški cesti v središče mesta. Iz zemljevida je razvidno, da je parkirišče na idealni lokaciji za tiste, ki se v Ljubljano vozijo po avtocesti z zahoda Slovenije in iz predmestja. Poleg tega je zelo pomembna spodbuda tudi parkirnina, ki stane 1,2 evra za ves dan; ob plačilu parkirnine voznik dobi dve vozovnici za



Parkirišče P+R Dolgi most.

Foto: Tatiana Bajuk Senčar, 28. junij 2016.

javni prevoz. Na ta način so vozniki tako rekoč plačani, da bi svojo pot v mesto nadaljevali z javnim prevozom.

Za delovanje parkirišča na Dolgem mostu so zaslužni predvsem MOL, LPT in LPP, s sodelavci katerih sem izvedla kvalitativne intervjuje. Občinska prometna politika je v glavnem pristojnost Odseka za promet, ki ima ključno vlogo v snovanju in izvedbi občinske politike trajnostne mobilnosti. Predstavnik MOL, s katerim sem bila v stiku, mi je predstavil občinsko vizijo trajnostne mobilnosti in poudaril številne ukrepe (med katerimi je tudi sistem parkirišč P+R), ki urejajo mestno prometno infrastrukturo: zapiranje mestnega jedra za motorni promet, nakup avtobusov na metan, uvedba sistema BICIKELJ za izposajo koles, uvedba sistema delitve avtomobilov (*car-sharing*) z električnimi vozili, postavitve polnilnice za električna vozila in uvedba prevozov na klic. Vse te novosti naj bi bile namenjene vzpostavljanju prometne infrastrukture za vse, ne zgolj za posamezno skupino prebivalstva, čeprav so na občinski ravni identificirali določene skupine ljudi, ki so jih želeli posebej nagovoriti, med drugim dnevne migrante. A kot so mi povedali, so raziskave pokazale, da so kljub zastavljenim ciljem določeni ukrepi imeli (še) druge učinke; ljudje so nekatere novosti uporabili na povsem nepričakovane (tudi pozitivne) načine. Kot primer je sogovornik navedel, da se sistem BICIKELJ daleč najpogosteje uporablja za službene prevoze na sestanke, čeprav zaposleni v mestu niso bili nikoli prepoznani kot pomembna skupina morebitnih uporabnikov. »*Skušamo ugoditi vsem, izboljšati zadeve za vse, vendar vedno v smer pešcev, kolesarjev in javnega prevoza in proti vozilom.*«⁵

Medtem ko je MOL pristojen za krovno občinsko politiko trajnostne mobilnosti, je LPT zadolžen za vsakodnevno

upravljanje parkirišč in plačljivih parkirnih mest v Ljubljani. Kot upravljavec ima svojevrsten pogled na razvoj občinske parkirne politike in na parkiranje kot sistem, ki se nenehno razvija.⁶ Predvsem pa imajo njegovi predstavniki pregled nad tem, kako se »ureja« parkiranje v Ljubljani z vključevanjem v sistem plačljivega parkiranja – bodisi ob cestah bodisi na starih ali novih parkiriščih. Trenutno upravljajo skoraj 30 parkirišč po Ljubljani. Moj sogovornik iz LPT mi je opisal zgodovino in delovanje sistema P+R v Ljubljani in mi razložil, da je bilo parkirišče na Dolgem mostu prvih pet let, od leta 2001 do leta 2006, skoraj prazno. Ko sem ga vprašala, zakaj se je to spremenilo ravno leta 2006, mi je pripomnil, da so takrat uvedli plačljivo parkiranje na ljubljanskih ulicah in ga omejili na največ dve uri, kar je predstavljalo problem za tiste, ki so se vozili v središče Ljubljane in potrebovali parkirišče več ur. Trdil je, da »*dokler imajo ljudje možnost, da se lahko elegantno pripeljejo do svojega cilja, ne iščejo drugih alternativ*« – kar po njegovem mnenju zadeva tudi vprašanje parkiranja. Uporabniki sistema P+R so po njegovem mnenju tisti, ki so ugotovili, da je to nujna alternativa prejšnjemu vzorcu mobilnosti (in parkiranja).

LPP je javno podjetje, ki izvaja javni avtobusni promet na celotnem območju MOL in v 16 primestnih občinah.⁷ Kot eden glavnih akterjev javnega prometa sodeluje pri številnih akcijah, programih in evropskih projektih, ki spodbujajo trajnostno mobilnost, tudi večjo uporabo javnega prometa. Predstavnik LPP, s katerim sem se pogovarjala, je poudaril nakup avtobusov na metan, ki naj bi v bližnji prihodnosti predstavljali že polovico vseh mestnih avtobusov. Drugi pomembni ukrep pa je bila po njegovem mnenju uvedba rumenega pasu na glavnih vpadnicah v mesto, kot sta Celovška in Dunajska cesta. Ta avtobusom omogoča, da povečajo svojo povprečno potovalno hitrost, in pripomore k zavedanju, da je avtobus lahko prava konkurenca avtomobilu. »*Ponavadi v vrsti stojijo osebna vozila, avtobus pa na desnem pasu mimo pelje, to je krasno za potnike, in to je poanta.*«

LPP ima kot podjetje, ki izvaja mestni avtobusni promet, svojevrsten pogled na vsakodnevno delovanje sistema P+R. Predstavnik LPP mi je povedal, da niti pri LPP niso čisto prepričani, zakaj se določena parkirišča P+R dobro obnesejo, druga pa ne. V primeru večjih parkiriščih, kot je Dolgi most, zasedenost parkirišča znatno vpliva na število potnikov, ki uporabljajo določeno avtobusno progo, pri manjših parkiriščih, kot je tisto na Škofljici, ki ima le nekaj več kot 20 parkirnih mest, pa o posebnem povečanju števila potnikov v javnem prevozu ne morejo govoriti. Po nje-

⁶ LPT je javno podjetje, ki je v 100-odstotni lasti MOL.

⁷ Lastnik in ustanovitelj podjetja LPP je Javni holding Ljubljana, ki je v lasti MOL in osmih primestnih občin: Medvod, Brezovice, Dobrovo - Polhovega Gradca, Iga, Škofljice, Velikih Lašč, Dola pri Ljubljani in Horjula.

⁵ Vsi sogovorniki, s katerimi izvedla intervjuje ali neformalne pogovore v sklopu raziskave, so anonimni. Seznam citiranih ustnih virov je v bibliografiji.



Voznik avtobusa čaka na potnike na avtobusni postaji na parkirišču P+R Dolgi most.

Foto: Tatiana Bajuk Senčar, 29. junij 2016.



Pogled s kavarne na parkirišče P+R Dolgi most.

Foto: Tatiana Bajuk Senčar, 29. junij 2016.

govni razlagi so tovrstni programi bolj dolgoročni: »Poanta je, da se miselnost spreminja. Enkrat, ko bodo ta parkirišča zasedena, bo treba nova graditi, in takrat bo res rast število potnikov za nas.« Sistem P+R naj bi kot element vedno bolj integriranega sistema javnega prevoza pripomogel k znižanju števila avtomobilov, ki pridejo v Ljubljano: »Približna ocena je, da na dan pride 110.000 do 120.000 vozil v Ljubljano od zunaj. Če prepolovimo to število vozil, preden pridejo v Ljubljano, smo veliko naredili.«

Tudi drugi moji sogovorniki iz omenjenih institucij in podjetij ne vedo, zakaj so določena parkirišča P+R tako uspešna, druga pa ne. Da bi ugotovila, zakaj se uporabniki tovrstnih parkirišč odločajo za tovrstni režim parkiranja in mobilnosti, sem izvedla opazovanje z udeležbo na parkirišču Dolgi most in se pogovarjala z vozniki, ki so tam parkirali. Za to parkirišče sem se odločila, ker v sistemu P+R velja za primer dobre prakse; tam sem lahko stopila v stik z največ sogovorniki oziroma uporabniki parkirišč. Terensko delo (opazovanje z udeležbo in kratki pogovori) sem opravljala konec junija in v mesecu juliju 2016. Čeprav so me opozorili, da parkirišče zaradi začetka poletnih dopustov takrat verjetno ne bo tako polno kot v drugih mesecih, sta bili še vedno zasedeni skoraj dve tretjini parkirnih prostorov. Tako sem imela dovolj priložnosti opazovati, kako ljudje uporabljajo parkirišče.

Na terenu: P+R Dolgi most

Zelo kmalu sem ugotovila, da je terensko delo na parkirišču svojevrsten izziv. Parkirišče P+R je kraj nenehne mobilnosti družbenih akterjev (čeprav so avtomobili pri miru), ki v jutranjih urah hitijo v službo, celoten sistem pa deluje tako, da ljudem ni treba veliko čakati. V tistih tednih sem se prepričala, da je sistem učinkovit. Avtobusi številka 6 in 1D imajo končno postajo na parkirišču. Tam čakajo nekaj minut in se potem odpeljejo nazaj na Tržaško

proti središču mesta. Na postaji je skoraj vedno stal avtobus; ko je prispel naslednji, je prejšnji odpeljal – zlasti ob prometnih konicah. To je oviralo moje terensko delo, saj so ljudje na parkirišču ostali največ deset minut, preden so se odpeljali naprej. Čas, ki so ga prebili na parkirišču, je bil del njihove poti v službo, zato se jim je mudilo – hiteli so iz avta do parkomata, nato nazaj do avta, kjer so pustili parkirni listek, in nazadnje na postajo oziroma takoj na avtobus. Na parkirišču nisi srečal ljudi, ki bi tam ostajali več časa; tudi na postaji so ostali le do prvega avtobusa. Oseba, ki se sprehaja po parkirišču, bi hitro lahko postala sumljiva. Edini, ki med mojim opazovanjem niso hiteli na avtobus, so bili tisti, ki so parkirišče uporabljali kot točko srečanja, a so se navadno zbirali drugje, ne na avtobusni postaji. Tam so se ustavljala vozila (*shuttle*), ki so prevažala potnike med kraji, in avtobusi, ki so tam pobirali ali odlagali potnike – dostop do parkirišča je namreč brezplačen, vozniki pa plačajo samo, če tam tudi parkirajo. Nazadnje sem na postaji morala počakati na poznejšo uro, ko avtobusi vozijo redkeje, da sem lahko koga zapletla v pogovor.

Na srečo so tam teden pred začetkom mojega terenskega dela postavili majhno kavarno/trafiko, iz katere sem lahko opazovala aktivnosti na parkirišču. Kavarna je postala tudi kraj srečevanja z morebitnimi sogovorniki. Poleg tega je prodajalka postala moj strokovni informator v tradicionalnem etnografskem smislu besede: bila je oseba z izkušnjami, ki je lahko odgovorila na moja vprašanja, me predstavila potencialnemu sogovorniku in celo kaj predlagala.

Hitenje ljudi, ki sem ga kmalu opazila, je razočaralo tudi prodajalko v trafiki, ki je izpostavila, da si ljudje na poti do avtobusa ne vzamejo časa za kavo ali prigrizek. Posamezniki, ki se jim ni tako mudilo, so parkirišče uporabljali kot zbirno mesto za avtobusne izlete in *shuttle*. Drugi, ki so si vzeli nekaj minut časa za kratek klepet, so bili vozniki avtobusov, ki so na hitro spili kavo, preden so nadaljevali pot

nazaj v mesto. Eden od voznikov, s katerim sem govorila, za LPP dela že 21 let in po trasi številka 6 vozi vsaj enkrat na teden. Ko sem ga vprašala, kaj meni o sistemu P+R, mi je rekel, da se mu zdi izvrsten in da veliko ljudi izkorišča to možnost. Največ ljudi pobere med 7. in 8. uro zjutraj, zelo malo pa med 5. in 6. uro. Menil je, da parkiranje v središču mesta ni mogoče, saj so povsod količki, poleg tega pa je v večini primerov potrebno plačati parkirnino. Nasprotno pa je na parkirišču P+R treba plačati le 1,2 evra za avtobus in v 15 minutah si že v središču mesta.

Čas in denar, ki ju porabijo za parkiranje, sta ključna dejavnika, ki so ju omenjali ljudje ob pojasnjevanju vzroka za uporabo sistema P+R. Prodajalka, ki je tudi študentka in je izkoristila mir za priprave na izpite, mi je pripovedovala, da je vse svoje življenje živela na obrobju Ljubljane in da se med tednom v mestno središče le redko vozi z avtom. Prej je živela v Medvodah in se je v Ljubljano vozila z vlakom, zdaj pa stanuje na Brezovici in trdi, da je to najugodnejši način prevoza v mesto. Po njenem mnenju potrebuješ čas in denar, da parkiraš v središču Ljubljane. Če imaš čas, lahko najdeš kakšno cenovno ugodno parkirno mesto na ulici, če pa se moraš držati določenega urnika – imaš predavanja, delo, otroke – pa te možnosti nimaš. Podobnega mnenja je bila tudi starejša gospa, ki živi na Vrhniki in ima službo v središču Ljubljane. Povedala mi je, da je to parkirišče začela uporabljati, takoj ko so ga odprli, in da ga uporablja večkrat na teden med prevozom v službo. Po njenih besedah je sistem zelo udoben, in to tako v cenovnem kot časovnem smislu. Sama meni, da je parkiranje v Ljubljani problem in da je zelo drago. Zanj je to parkirišče idealna izbira, seveda pa je to odvisno tudi od tega, s katerega konca prideš. Večina tam parkiranih avtomobilov je imela avtomobilske tablice iz Ljubljane, ni pa to najbolj zanesljivo merilo. Glede na opravljene pogovore je največ voznikov prihajalo iz krajev v zahodnem delu Ljubljanske urbane regije ali tik izven njenih meja: iz Borovnice, Brezovice in Vrhnike. Vsi so sistem P+R uporabljali med tednom, za prevoz v službo, na njihovo odločitev pa je vplivalo razumevanje udobnosti, ki je slonelo na dveh kriterijih – času in denarju – v luči upadanja (za njih) ugodnih parkirnih možnosti.

Sklep

V prispevku sem preučevala, zakaj so se različni akterji, ki uporabljajo parkirišče P+R Dolgi most, odločili, da spremenijo svoje potovalne navade, in kako ti akterji pojmujejo udobnost v zvezi s svojo dnevno mobilnostjo. Parkirišče P+R Dolgi most velja za primer dobre prakse in uspešne širitve ljubljanske prometne infrastrukture v luči dolgoročne trajnostne prometne politike širše urbane regije. Vzpostavitev sistema P+R je samo eden od mnogih infrastrukturnih ukrepov trajnostne politike MOL, ki spodbuja multimodalnost, in do zdaj se je uspešnost tega infrastrukturnega elementa ocenjevalo predvsem po stopnji

zasedenosti parkirišč. Ob tem velja pripomniti, da pristojni še niso ugotovili, zakaj so določena parkirišča zelo dobro obiskana, druga pa sploh ne.

V svoji analizi sem raziskovala vlogo akterjev, agencij, podjetij in ustanov, na katerih sloni delovanje parkirišča P+R Dolgi most. Med njimi najdemo predstavnike občinske oblasti in uprave ter predstavnike javnih podjetij, ki na različne načine prispevajo k delovanju tistih elementov prometne infrastrukture, s katerimi je parkirišče P+R Dolgi most neposredno povezano. Terensko delo na parkirišču in pogovori z uporabniki parkirišča so nepogrešljiv del analize infrastrukture, saj omogočajo uvid v delovanje infrastrukture kot družbene prakse z vidika tistih, ki pripomorejo k uspešnosti parkirišča kot ukrepa občinske trajnostne politike. K temu pripomorejo s spremembo svojih mobilnih praks, ko se odločajo za multimodalnost, tj. za uporabo več različnih (predvsem alternativnih) oblik prevoza, kar pomeni tudi spremembo parkirnih praks.

Preučevanje obnašanja teh uporabnikov in njihovih pripovedi nam omogoča vpogled v njihovo rabo parkirišča ter razmislek o parkiranju v Ljubljani. Večina je prihajala iz predmestja Ljubljane oziroma iz krajev ob primorski avtocesti v primestnih občinah. Največ jih je sistem P+R uporabljalo kot del prevoza v službo: na parkirišču so parkirali avto in so svojo pot v službo nadaljevali z avtobusom. Parkiranje v središču Ljubljane opisujejo kot problem tako zaradi visokih cen kot zaradi časa, ki bi ga potrebovali, da bi našli cenovno ugodno parkirno rešitev. V svojih pripovedih uporabo parkirišča oziroma sistema P+R opisujejo kot rešitev problema parkiranja ob poudarjanju dveh kriterijev, ki opredeljujeta udobnost vsakdanjih poti v službo: da se tja pripeljejo čim hitreje in čim ceneje. Trenutni parkirni režim v središču mesta ovira njihovo službeno mobilnost, ki morda prej niti ni bila problematična in ji niso posvečali kaj dosti pozornosti. Zanje je zato vprašanje udobja v zvezi z uporabo avtomobila za službeno mobilnost postalo vprašanje parkiranja in ni več toliko povezano s tradicionalnimi kriteriji udobja, kot sta fizično udobje in avtomobilnost. Opazovanje njihove rabe parkirišča, kjer so hitro in enostavno prestopili iz osebne rabe vozila na avtobus, s katerim so se odpeljali naprej, je še potrdilo njihove izjave. S pristopom, ki povezuje infrastrukturo z družbenimi akterji, postane materija infrastrukturnega sistema več kot nekaj danega, nespremenljivega, kar določa okvir delovanja posameznikov – postane dinamični proces. Pregled razvoja prometne infrastrukture Ljubljane v zadnjih desetletjih nam dokazuje prav to dinamičnost, ki je plod dela številnih akterjev, organizacij in institucij, ki sodelujejo pri uresničevanju občinske in regijske trajnostne strategije. Etnografska analiza tovrstnega procesa – ki temelji ne samo na povezovanju materialne stvarnosti infrastrukture z družbenimi akterji, pač pa zajema tudi terensko delo z njimi – nam lahko omogoči, da izkušnje in prakse družbenih akterjev, zlasti uporabnikov, prepoznamo kot pomemben

element infrastrukture, ki jo razumemo kot sistem in kot proces. Preučevanje rabe in izkušenj uporabnikov infrastrukture v širšem kontekstu delovanja drugih akterjev in v sklopu drugega sistema pa lahko pomembno doprinese k razumevanju infrastrukture v vsakdanjem življenju. Tovrstne analize so lahko pomemben prispevek k razpravam o uporabi oziroma uvedbi novih infrastrukturnih elementov kot dela nadaljnje politike trajnostne mobilnosti.

Literatura

- ANAND, Nikhil: Municipal Disconnect: On Abject Water and Its Urban Infrastructures. *Ethnography* 13 (4), 2012, 487–509.
- ARGOUNOVA-LOW, Tatiana: Narrating the Road. *Landscape Research* 37 (2), 2012, 191–206.
- AUGÉ, Marc: *Non-Places*. London: Verso, 1995.
- BABIČ, Saša in Dan Podjed: Vozila in stereotipi: Primerjava Ljubljane in Beograda. *Glasnik SED* 56 (1–2), 2016, 74–84.
- BAJUK SENČAR, Tatiana: The International Flower Festival and the Implementation of Sustainable Mobility as Touristic Practice. *Traditiones* 44 (1), 2015, 87–116.
- BOHM, Steffen, Campbell Jones, Chris Land in Matthew Paterson (ur.): *Against Automobility*. Malden and Oxford: Wiley Press, 2006.
- BRATE, Tadej: *Zgodovina mestnega prometa v Ljubljani*. Ljubljana: LPP, 2005.
- CHELCEA, Liviu in Ioana Iancu: An Anthropology of Parking: Infrastructures of Automobility, Work and Circulation. *Anthropology of Work Review* 36 (2), 2015, 62–73.
- CUZZOCREA, Valentina in Giuliana Mandich: Fragments of “Cultures of Mobility”: Everyday Movement of Parents with Children in Cagliari, Southern Italy. *City & Society* 27 (1), 2015, 51–69.
- DALAKOGLU, Dimitrios: The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross-Border Motorway. *American Ethnologist* 37 (1), 2010, 132–149.
- DREVENŠEK, Mojca (ur.): *Parkiraj in prestopi: Za trajnostno mobilnost v ljubljanski urbani regiji*. Ljubljana: Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), 2014.
- FEATHERSTONE, Michael, Nigel Thrift in John Urry (ur.): Cultures of Automobility. *Theory, Culture and Society* 21 (4–5), 2004.
- GOJČIČ, Matej: O mobilnosti v LUR: Danes in jutri. V: Mojca Drevenšek (ur.), *Parkiraj in prestopi: Za trajnostno mobilnost v ljubljanski urbani regiji*. Ljubljana: Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), 2014, 19–29.
- HAGMAN, Olle. Driving Pleasure: A Key Concept in Swedish Car Culture. *Mobilities* 5 (1), 2006, 25–39.
- HARVEY, Penelope: Cementing Relations: The Materiality of Roads and Public Spaces in Provincial Peru. *Social Analysis* 54 (2), 2010, 28–46.
- KENT, Jennifer L.: Still Feeling the Car – The Role of Comfort in Sustaining Private Car Use. *Mobilities* 10 (5), 2015, 726–747.
- LARKIN, Brian: The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology* 42, 2013, 327–343.
- LÖFGREN, Orvar: Concrete Transnationalism? Bridge Building in the New Economy. *Focaal* 43, 2004, 59–76.
- LUTZ, Catherine: The U.S. Car Colossus and the Production of Inequality. *American Ethnologist* 41 (2), 2014, 232–245.
- LUTZ, Catherine in Anne Lutz Fernandez: *Carjacked: The Culture of Automobile and Its Effect on Our Lives*. London: Palgrave Macmillan, 2010.
- MERRIMAN, Peter: *Driving Spaces: A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*. Malden, MA in Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.
- MILLER, Daniel (ur.): *Car Cultures*. Oxford: Berg, 2001.
- PODJED, Dan in Saša Babič: Crossroads of Anger: Tensions and Conflicts in Traffic. *Ethnologica Europaea* 45 (2), 2015, 17–33.
- POLJAK ISTENIČ, Saša: Kolo kot akter ustvarjalne urbane regeneracije. *Glasnik SED* 55 (3–4), 2015, 23–37.
- ROSEMAN, Sharon R.: How we Built the Road: The Politics of Memory in Rural Galicia. *American Ethnologist* 23 (3), 1996, 836–860.
- SHOUP, Donald: *The High Cost of Free Parking*. Chicago IL: Planners Press, 2011.
- SHELLER, Mimi, and John Urry: The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 38 (2), 2006, 207–226.
- SHOVE, Elizabeth: *Comfort, Cleanliness and Convenience: The Social Organization of Normality*. Oxford: Berg Publishers, 2003.
- STARR, Susan Leigh: The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist* 43 (3), 1999, 377–391.
- THRIFT, Nigel: Driving in the City. *Theory, Culture and Society* 21 (4–5), 2004, 41–59.
- URRY, John: The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture and Society* 21 (4–5), 2004, 25–39.

Spletni viri

- Spletni vir 1: KNACK, Ruth Eckdish: Pay As You Park: UCLA Professor Donald Shoup Inspires a Passion for Parking. *Planning Magazine*, maj 2005. <http://shoup.bol.ucla.edu/PayAsYouPark.htm>, 5. 7. 2017.
- Spletni vir 2: Janković zaprl center Ljubljane za ves promet. *Finance*, 2. 9. 2007. <https://www.finance.si/189840?cctest&>, 29. 6. 2017.
- Spletni vir 3: Del Slovenske ceste od danes zaprt: Janković pričakuje veliko nejevolje. *Dnevnik*, 22. 9. 2013. <https://www.dnevnik.si/1042606830>, 6. 7. 2017.
- Spletni vir 4: MESTNA OBČINA LJUBLJANA: Prometna politika MOL (1. in 2. del), 2012. <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/prometna-politika-mol/>, 6. 7. 2017.
- Spletni vir 5: Foto: Zgodbe, ki so se dogajale na Kongresnem trgu. MMC RTV SLO, 23. 6. 2011. <https://www.rtvlo.si/kultura/drugo/foto-zgodbe-ki-so-se-dogajale-na-kongresnem-trgu/260463>, 23. 6. 2017.
- Spletni vir 6: ROKAVEC, Živa: Dela bodo končana še ta teden. *Dnevnik*, 5. 9. 2013. <https://www.dnevnik.si/1042604736/lokalno/ljubljana/dela-bodo-koncana-se-ta-teden>, 6. 7. 2017.

Spletni vir 7: Protest zaradi zapore mestnega jedra: Ljubljanci iz centra ne morejo z avtomobili do svojega doma. MMC RTV SLO, 3. 12. 2007. http://www.rtv slo.si/index/php?c_mod=news&op=, 5. 7. 2017.

Predstavniki Javnega podjetja Ljubljanska parkirišča in tržnice (LPT), Sektor parkirišč, intervju, Ljubljana, 23. 6. 2016.

Predstavniki Javnega podjetja Ljubljanski potniški promet (LPP), Sektor promet, intervju, Ljubljana, 7. 7. 2016.

Citirani ustni viri (anonimni)

Predstavniki Mestne občine Ljubljane (MOL), Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, intervju, Ljubljana, 20. 6. 2016.

The Culture of Comfort and the Development of Sustainable Mobility Infrastructure

As is the case with most cities, Ljubljana is faced with numerous traffic-related problems that overwhelm the city's infrastructure and represent a threat to the environment as well as people's health. Most of Ljubljana's inhabitants and visitors use automobiles as their primary mode of transportation, and numerous institutions at the municipal and regional levels are implementing strategies to encourage greater use of alternative modes of transportation. In addition, certain measures have been set in place to encourage multimodality, which involves combining conventional car driving with other modes of transportation. On yet another level, select measures have been implemented to address the otherwise neglected aspects of transportation infrastructure – including parking, which in turn has received relatively little attention in mobility studies.

The paper presents a short study on conceptions of comfort and convenience in light of the changes made to parking infrastructure and parking rates, focusing on the introduction of the P+R (Park and Ride) system and its influence on drivers' mobile practices. P+R is a system that facilitates multimodality and comprises a network of large, low-fare parking lots at the edges of urban areas and at the end of bus (or train or underground) lines towards urban centres, thus helping diminish the number of daily migrants coming to urban centres with their cars.

The ethnographic analysis presented in the paper builds upon existing work in the anthropology of infrastructure that broadens the concept of infrastructure beyond the material to encompass the range of social actors, institutions and organisations that participate in its construction, maintenance, regulation and operation. In addition to mapping out the network of social and institutional actors that form an integral part of mobility infrastructure as social process, the author conducted participant observation at one of the P+R parking lots in Ljubljana (P+R Dolgi most). Research among the drivers who employed the P+R system provided insights into how they use the parking lot and how their understandings of comfort and convenience shift in the face of Ljubljana's continually evolving mobility infrastructure.

