

»AVTOMOBILIJA« IN PROSTORSKO-ČASOVNA ORGANIZACIJA BIVANJA

Prva knjiga v trilogiji: Življenjsko okolje v globalni informacijski dobi akademika Zdravka Mlinarja se osredotoči na različne vidike spreminjanja prostorsko-časovne organizacije bivanja v koprski občini. V njej avtor išče preplete med specifičnostjo slovenske situacije oziroma lokalnega konteksta in primeri iz tujine, pri čemer prihaja do zanimivih ugotovitev ter oblikovanja novih teoretsko-konceptualnih nastavkov, ki kažejo potencialne scenarije razvoja slovenskih obalnih mest in zaledja.

Ena izmed pomembnih razsežnosti prostorsko-časovne organizacije življenja v Slovenski Istri je tudi mobilnost ter z njo povezane oblike poselitve in načini bivanja. V poglavju »Javni in osebni promet ter poselitev« avtor prikaže ključne elemente mobilnosti v obalni regiji, ki je v največji meri odvisna od avtomobilskega prometa. Mlinar (2008: 266) navaja, da »odnos med osebnim avtomobilom in javnim prometom znaša 85 : 15, kar obalna območja uvršča med kraje oziroma območja z zelo slabo urejenim prometom, saj pretirana raba osebnih avtomobilov povzroča vrsto problemov«. Pri tem omenja, da v primerjavi z drugimi slovenskimi mesti prebivalci obalnih območij zaradi strnjenih mestnih središč nekoliko več hodijo peš, za slovenske razmere presenetljivo majhna oziroma podpovprečna pa je raba koles. Ko povežemo vse dejavnike mobilnosti na Obali ugotovimo, da največje število potovanj prebivalci obalnih območij opravijo z avtomobilom, kar povzroča veliko odvisnost od avtomobilskega prevoza, posledično pa vodi v izoblikovanje posebnih družbenih vzorcev delovanja in bivanja.

Urry (1999) v spisu »Avtomobilija, avtomobilska kultura in lahkotnost premikanja« ugotavlja, da načrtovalci in drugi strokovnjaki, ki se ukvarjajo s prostorom, pogosto naredijo napako, ko predolgo zanemarjajo pomembnost uporabe avtomobila v vsakdanjem življenju. Avto je prepogosto prepoznan kot »nevtralna tehnologija«, ki nima vpliva na spreminjanje družbenih vzorcev vedenja. V resnici naraščanje števila uporabnikov avtomobilov vnaša pomembne spremembe v družbeno delovanje posameznikov in povzroča nastanek t. i. »avtomobilije« oziroma družbenih vzorcev vedenja, ki temeljijo na avtomobilskem prevozu. Avtomobilija spreminja dožemanje časovno-prostorskih dimenzij in vključuje produkcijo novih družbenih prostorov, ki zgoščujejo tokove ljudi ob določenih poteh oziroma cestah in avtocestah. Urry navaja, da je avtomobilija sposobna popolnoma preoblikovati civilno družbo z vključevanjem novih oblik premikanja, bivanja, socializacije in z novimi prostorsko-časovnimi dimenzijami avtomobilske dostopnosti. Urry

zato zahodne civilne družbe poimenuje za »družbe avtomobilije« in ugotavlja, da večino tistega, kar ljudje poznajo pod pojmom »družbeno življenje«, niti ne bi moglo obstajati brez fleksibilnosti avtomobila in njegove 24-urne dostopnosti. Avtomobilija posameznikom predstavlja hkrati vir svobode in povezanost s širšo skupnostjo. Fleksibilnost avtomobila omogoča vozniku hitro potovanje ob kateremkoli času in v katerokoli smer ali na lokacijo, ki leži na zapletenih sistemih cestnih in avtocestnih povezavah, ki povezujejo večino hiš, delovnih prostorov in zabavnih, prostočasovnih lokacij.

Velika odvisnost prebivalcev od avtomobilskega prevoza vzpostavlja družbene vzorce vedenja, ki spodbujajo oziroma so eden izmed pomembnih dejavnikov procesov suburbanizacije prebivalstva in ekonomskih dejavnosti v zaledjih večjih urbanih središč na Obali. Pri tem se velja še posebej osredotočiti na razmerja med urbanostjo, prometom in spreminjanjem ponudbe prostorov potrošnje. Urbanost v tem kontekstu pojmujejo predvsem kot pestro ulično življenje, kjer ne prihaja samo do združevanja večjega števila ljudi, temveč tudi do raznolike ponudbe storitev, prireditev ter različnih spontanih, načrtovanih dogodkov. Šele preplet množice vseh teh dejavnikov zagotavlja določeno raven urbanosti na nekem območju. V kolikor nekateri izmed teh družbeno pomembnih dejavnikov niso vključeni v strukturo prostora, potem ne moremo govoriti o obstoju urbanosti, temveč kvečjemu o obstoju posameznih funkcij prostora, ki ljudi občasno zadržujejo na tem območju, sam kraj pa ne živi »polnokrvne« urbanosti v vseh časovnih razdobjih.

S tega vidika se lahko upravičeno sprašujemo o obstoju urbanosti v mestnih središčih nekaterih obalnih mest. Domneve o slabitvi urbanosti oz. zmanjševanju življenjskega utripa na ulicah mestnih središč obalnih mest je treba povezati s selitvijo nekaterih prostorov potrošnje na obrobje mesta, ki je uspela predvsem zaradi povečane avtomobilske dostopnosti teh območij. Skladno s povečevanjem trgovskih prostorov na mestnem obrobju so se tja preselile tudi druge prostočasne dejavnosti, ki so bile včasih sinonim za mestna središča obalnih mest. Poleg nakupovanja, ki predstavlja eno izmed nujnih vsakdanjih življenjskih opravil, postajajo nakupovalna središča na Obali v zadnjem času vse bolj tudi centralna žarišča oz. prizorišča raznovrstnih družbeno-kulturnih dogodkov, srečevanj, izmenjave stikov in drugih zabavnih, prostočasovnih dejavnosti. S privabljanjem ali preusmerjanjem množice ljudi iz mestnega središča prostori potrošnje posredno vplivajo na kakovost življenja v preostalih mestnih predelih. Ker so novi prostori potrošnje locirani blizu pomembnih cestnih povezav, ne vplivajo le na ostale mestne predele, temveč privabljajo tudi tokove ljudi iz mestnih zaledij in spreminjajo načine vsakdanjega obnašanja ter delovanja na ravni širše regije.

Množica zaprtih trgovin in drugih prostorov potrošnje v mestnih središčih obalnih mest daje slutiti, da so bile dosedanje strategije revitalizacije

obalnih mestnih središč prej neučinkovite kot učinkovite. Strategije revitalizacije so v primeru Kopra, delno pa tudi Izole in Pirana, kljub opozorilom strok, povezanih s prostorskim načrtovanjem, temeljile pretežno na inkrementalistični strategiji turistifikacije mesta, premalo pozornosti pa so posvečale holistični obravnavi delovanja urbanih struktur. Pri tem se je v majhnih spontanah korakih in nepovezanih akcijah večinoma preurejalo fizični videz mesta ter ga prilagajalo potrebam turističnega razvoja, zapostavljalo pa se je vidike mobilnosti, ki ne temeljilo na avtomobilskem prevozu. Prav mobilnost in zagotavljanje večje dostopnosti urbanih prostorov potrošnje v mestnem središču bosta v prihodnosti nedvomno predstavljala enega izmed ključnih izzivov prihodnjemu razvoju in revitalizaciji obalnih mest.

Na koncu velja omeniti, da imajo morda obalna mesta v primerjavi z nekaterimi drugimi slovenskimi mesti, kjer prav tako avtomobilski prevoz močno prevladuje nad ostalimi oblikami potovanja, celo rahlo prednost. Kljub visokemu odstotku opravljenih potovanj z avtomobilom nadpovprečno visok delež peš opravljenih potovanj daje slutiti, da prehod iz obstoječih avtomobilskih vzorcev vedenja v bolj trajnostno naravnane oblike mobilnosti ne bo tako oster kot drugje, saj so prebivalci obalnih mest – v večji meri kot drugje v Sloveniji – v svojo analizo koristi in stroškov mobilnosti delno že vključili alternativne možnosti gibanja. Prav večja sprejemljivost alternativnih načinov gibanja, v katere so, zaradi specifičnih kontekstualnih okoliščin (strnjena mestna središča, visoka stopnja obremenjenosti cestnih infrastruktur v turistični sezoni), porinjeni prebivalci obalnih mest, bi lahko predstavljala odskočno desko za zaustavitev procesov funkcijskega in prebivalstvenega praznjenja obalnih mestnih središč ter ponujalo ključno oporno točko prihodnjih revitalizacijskih strategij.