



## SOCIJALNI ASPEKTI PLANIRANJA GRADSKOGA PROMETA: STAVOVI JAVNOSTI O RAZVOJNIM POSLJEDICAMA GRADNJE TUNELA I METROA U ZAGREBU

Anka MIŠETIĆ, Geran-Marko MILETIĆ  
Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Zagreb

UDK: 316.334.56(497.5 Zagreb):656.1

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 12. 3. 2007.

U radu se analiziraju socijalni aspekti planiranja gradskoga prometa na primjeru odnosa javnosti spram dva predložena zagrebačka projekta: gradnji podzemno-nadzemne lake gradske željeznice (metroa) i gradnji tunela kroz Medvednicu. Posebno su istaknuti planiranje prometnoga sustava kao kontinuirani proces usklađivanja prometne infrastrukture i grada te uloga javnosti kao aktera u suvremenim procesima planiranja, koji se temelje na komunikacijskim modelima i interaktivnom pristupu. U radu se naglašava očekivanje da će se i kriteriji prihvatljivosti ili neprihvatljivosti pojedinih gradskih projekata u očima javnosti oblikovati na temelju procjenjivanja projekata i kao infrastrukturnih poboljšanja i kao simboličnih projekata kroz koje se potvrđuje metropolski identitet grada. Na temelju rezultata dvaju anketnih istraživanja, pokazalo se da se stavovi javnosti o prijedlozima novih projekata oblikuju između zahtjeva za ekonomskim dobitima i zahtjeva za čuvanjem okoliša, pri čemu, u oba slučaja, prevladavaju kriteriji koristi za zajednicu u cjelini i velegradska legitimacija grada. Dobivene su faktorske strukture koje upućuju na to da su očekivanja javnosti od infrastrukturnih projekata općenito povezana s razvojnim dobitima, ali i sa strahom od rizika koje ti projekti unose u gradski okoliš.

Ključne riječi: planiranje, gradski promet, gradska javnost, Zagreb



Anka Mišetić, Institut društvenih znanosti Ivo Pilar,  
Marulićev trg 19/1, p. p. 277, 10 001 Zagreb, Hrvatska.  
E-mail: Anka.Miseti@pilar.hr

## **UVOD: PROMET I GRAD**

O tome da se transformacija socijalne zbilje koja je obilježila prijelaz iz 20. u 21. stoljeće znatno razlikuje od one koja se je odvijala samo stotinjak godina prije toga nema mnogo dvojbe. Dok su onu s prijelaza iz 19. u 20. stoljeće karakterizirali procesi urbanizacije, birokratizacije i industrijalizacije, današnja transformacija socijalne zbilje zbiva se dobrim dijelom pod utjecajem globalizacije i široke uporabe informacijske tehnologije, pojačavanja transnacionalne i translokalne dinamike te veće prisutnosti sociokulturne raznolikosti (Sassen, 2000.). Usprkos tim bitnim razlikama, jedno se nije promijenilo. Dinamika suvremenih društvenih promjena i dalje je određena urbanim kontekstom. Grad je ostao svojevrsni katalizator modernizacijske prakse, odnosno grad i dalje funkcionira kao "društvena infrastruktura nužna za akceleraciju društvenog vremena do one razine gdje formalno ista zbilja, zahvaljujući rekonstruiranim ritmovima, praktično funkcionira kao nadmoćna razvojna zbilja" (Rogić, 2000., 472).

Djelujući na taj način, dakako ako je u tome uspješan, grad oslobađa veliku privlačnu snagu koja se da iščitati kroz umnožavanje gospodarskih, kulturnih, političkih i drugih aktivnosti. No porast broja stanovnika i s njim svezana urbana transformacija ima i svoje drugo lice, koje se očituje u povezanosti bujanja grad(ov)a i nekih, za grad i društvo štetnih, pojava. Primjerice, problem je kvaliteta života, koja u gradovima sve češće ne zadovoljava, stambene potrebe dobrog dijela stanovnika ne mogu se kvalitetno ostvariti, narušen je osjećaj sigurnosti stanovnika (ponajprije zbog kriminala i terorizma), znatna su socijalna raslojavanja. Spomenimo još i onečišćenje okoliša, množenje rizičnih situacija koje negativno utječu na zdravlje pojedinaca te sve prisutniju nesposobnost da urbani servisi i infrastruktura primjereno odgovore na zahtjeve sve većega broja gradskih stanovnika i njihovih potreba.

Utjecaj prometne infrastrukture i organizacije na gradski prostor višestruk je i ima brojne aspekte, bilo da je riječ o interesu posebnih društvenih skupina, utjecaju na okoliš ili pak utjecaju na estetiku grada. Pa premda mnogi promet smatraju panacejom za velik broj urbanih poteškoća, čini se da on istodobno uzrokuje i mnoge druge gradske probleme (Black, 1995.). Ovi problemi velikim su dijelom proizvod bujanja masovnoga individualnog prometa, u prvom redu automobilskoga. Automobil je kao naprava postao nezaobilazni dio opreme suvremenoga kućanstva; u 20. stoljeću ukupno ih je proizvedeno više od milijarde, 500 milijuna vozila bilo je u prometu 2000. godine, dok se za 2015. predviđa udvostručanje toga broja. Ti veliki brojevi posljedica su "demokratizacije" i kapilarnoga širenja mogućnosti da čovjek postane vlasnik automobila, što pak osjetno utječe i na obrasce socijalno-

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠEĆ, A.,  
MILEĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

ga ponašanja (Sheller i Urry, 2000.). Utjecaj je do te mjere narastao da se govori o automobilitetu (*automobility*) kao jednoj od temeljnih sociotehničkih institucija kroz koju se uspostavlja moderna. Riječ je zapravo o zbroju institucija i praksi kroz koje se teži organizirati, ubrzati i oblikovati prostorno kretanje, a posredno i širiti utjecaj automobila (Böhm i sur., 2006.). Slika koja se pritom stvara u javnosti jest izjednačavanje posjedovanja automobila s idealima kao što su sloboda, privatnost, kretanje, napredak i autonomija. A takva je slika ujedno i legitimacija tehničkih artefakata, cesta i vozila – drugim riječima, gradskoga prometnog sustava. Na tragu takva razmišljanja jesu i Sheller i Urry (2000.), kada kažu da su suvremeni gradovi uvelike određeni automobilitetom, odnosno da se gradski način života (ponajprije obitavanje, putovanje i socijaliziranje) oblikuje u skladu s "automobiliziranim vremenom-prostorom" (738.). Takav obrazac neminovno proizvodi fragmentiranje socijalne prakse, koja se pak petrificira kroz urbano planiranje, primjerice razdvajanjem stambene zone od radne zone ili pak odmicanjem trgovačkih zona na periferiju. Ako tome pridodamo da je vrlo često i pristup rekreacijskim mjestima određen autonomnom mogućnošću organiziranja prijevoza, može se ustvrditi da "nemati automobil" najčešće znači biti znatno unesrećen u svakodnevnom životu.

No automobili nisu povezani samo s poboljšanjem kvalitete života. Spomenimo samo prometne čepove i onečišćenja okoliša, kao dvije najčešće nuspojave neobuzdana rasta prometa koje su s vremenom postale sastavni dio urbanog inventara. A to je zato što je upotreba "privatiziranog začahurenog pokretnog okruženja" (Sheller i Urry, 2000., 744) povezana s trošenjem prevelike količine fizičkih resursa. Zakonitost je to koja vodi u paradoks: širenjem dostupnosti tehničkih pomagala koja unaprjeđuju mobilnost zapravo se ta ista mobilnost sputava. Paradoks je to koji tjera društvo da vodi stalnu borbu s problemima koji su došli na krilima povećane mobilnosti i rješenje kojih se nastoji pronaći u sustavu urbanoga planiranja.

## **KAKO PLANIRATI PROMET?**

Još od postavljanja prve bijele trake na londonske ulice 1924. godine traže se rješenja koja bi smanjila prometne probleme u gradu, a ugrubo bi se mogla izdvojiti dva pristupa rješavanju sveprisutnih prometnih problema (Lyons, 2004.). Tradicionalni pristup najbolje opisuje krilatica "promet je tu da služi". Promet je shvaćen sektorski autonomno, bez zamjetnih veza s drugim gradskim sustavima, pa su i rješenja uglavnom nudili inženjeri, matematičari, informatičari, ekonomisti. Samo planiranje prometa nije se bavilo pitanjem "zašto?", nego samo "koliko?", gdje je cijela prometna politika bila sve-

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠEVIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

dena na načelo "predvidi i omogući" (*predict and provide*) (Goodwin, 2004.). Stoga nije čudo što su se i u samom srcu gradova izgrađivale infrastrukture za prihvat sve većega opsega prometa. Takve intervencije utjecale su na urbano tkivo do te mjere da je i sam "gradski život rafinirano, ali bitno promijenjen, žrtvovan apstraktnom prostoru gdje automobili kruže kao mnoštvo atomskih čestica" (Lefebvre, 1991., prema Sheller i Urry, 2000.).

Drugi je pristup novijega datuma, a potaknut je neuspjehom u rješavanju nagomilanih problema izazvanih gradskim prometom. Pristup je to koji se u iznalaženju rješenja za probleme koje je promet proizveo u gradu pokušava držati načela održivoga razvoja, gdje podizanje životnoga standarda ne smije biti u sukobu s perspektivom budućih generacija. U tome smislu prometna politika zahtijeva prilagodbu, a glavni je uvjet da promet podjednako pogoduje ekonomskoj aktivnosti, pravednom društvu te da se pritom vodi računa i o očuvanju okoliša. Tek takav okvir oduzeo je legitimitet rješenjima koja se uglavnom temelje na izgradnji cestovne infrastrukture koja bi mogla prihvatiti budući rast prometa, a u planiranje prometa uvedene su nove, socijalne varijable i širi, interdisciplinarni pristup.

## **JAVNOST KAO AKTER U PROCESU PLANIRANJA**

Spomenuta promjena paradigme, osim što je promijenila pravila ponašanja, otvorila je i prostor za javnost kao, barem nominalno, ravnopravnog aktera u planiranju prometa. U skladu s tim mijenjaju se i tehnike planiranja. Planiranje prometnoga sustava kontinuirani je proces usklađivanja prometa i grada i sastavni dio urbanoga planiranja koji traži primjenu komunikacijskih modela i interakcijskoga pristupa.

Sve važnije teorije planiranja u posljednjih tridesetak godina ističu važnost uključivanja širokoga spektra socijalnih aktera u procese oblikovanja prostora (Purcell, 2002.; Harvey, 2003.; Albrechts i sur., 2003.; Healey, 2004.; Vigar i sur., 2005.). Slijedom takvih razmišljanja, u literaturi s ovoga područja pojavljuju se i novi termini/koncepti kojima se uloga društvenih aktera nastoji i istaknuti i objasniti. Primjerice, u engleskom jeziku, u kojem se na međunarodnoj sceni vode plodne rasprave o budućnosti planerske teorije i prakse, u igri je nekoliko "srodnih" termina koji opisuju smjer rasprave: "communicative planning", "argumentative planning", "planning through debate", "inclusionary discourse", "collaborative planning" (Allmendinger, Tewdwr-Jones, 2002.). Zajedničko im je promicanje "komunikativnog obrata u teorijama planiranja" kao promjene smjera prema interaktivnom razumijevanju planerskih aktivnosti. Takva orijentacija najvećim dijelom proizlazi iz činjenice što je planiranje interaktivna disciplina u koju su i teorijski i praktični doprinosi ugradile mnoge discipline, po-

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠETIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

put sociologije, socijalne teorije, ekonomije, filozofije te mnogih prirodnih i tehničkih znanosti. Osjetljivost na "lokalno", koja se promovira od 1980-ih godina, odnosi se i na fizičku, ali i na socijalnu dimenziju mjesta. Na istom mjestu istaknuto je nekoliko pitanja oko kojih će se oblikovati i novi pristupi planiranju, a koja mogu biti izrazito važna za sociologijski doprinos planiranju. To su pitanja društvene moći, koja se u procesima planiranja pojavljuju u raznim interesima/interesnim skupinama: pitanja oblika racionalnosti, koji se afirmiraju kroz planiranje, pitanja etike i profesionalizma povezana s društvenom ulogom planera i slična. Na drugoj strani, ni gradska javnost nije homogena skupina, nego je riječ o brojnim socijalnim grupama, interesima i aspiracijama, koje su, ponekad partnerske, ponekad suprotstavljene, a često jednostavno različite. Stoga je, osobito pred sociolozima, teška zadaća moderiranja spomenutoga, nužnog dijaloga i komunikacije na javnoj sceni, ali i, nimalo jednostavnija, zadaća interpretacije, vrednovanja i konačno zastupanja "javnog interesa". Tako se teorijski zahtjevi za komunikaciju, debatu, interakciju i suradnju u procesu planiranja u praktičnoj provedbi često suočavaju s brojnim ograničavajućim čimbenicima: razlikama u motivaciji i kompetenciji sugovornika, društvenim obvezama spram nekih posebnih skupina, (zlo)uporabama društvene moći i drugim čimbenicima na temelju kojih nužno dolazi do hijerarhizacije sudionika u procesu formiranja "javnog interesa".

Upravo primjer planiranja gradske prometne infrastrukture primjenom systemske analize pokazuje nužnost interakcije prometnoga sustava sa širim gradskim sustavom. Razrađujući model primjene systemske analize na planiranje prometa u gradskom prostoru, Stopher i Meyburg na razini vrijednosne dimenzije ističu sljedeća očekivanja od tehničkoga, sustava kakav je promet: pravednost, dostupnost, sigurnost, udobnost, ekonomičnost, privatnost, prilagodljivost (u: Ross, 1988.). No "alati" kojima se društvo služi da bi riješilo prometne poteškoće uglavnom nisu novi. To su: gradnja novih cestovnih kapaciteta, razvitak javnoga prijevoza te ograničavanje prometa (Goodwin, 2004.). Njihovo vrednovanje i način na koji se primjenjuju u razvojnim gradskim strategijama nerijetko im daje i dodatnu dimenziju: osim što predstavljaju investiranje u tehničku, prometnu, infrastrukturu grada, takvi projekti afirmiraju se i kao svojevrsni nositelji simbolične rekonstrukcije gradskoga prostora.

## **PRIČA IZ ZAGREBA**

835

Prometni problemi sve su češća tema rasprava stručne i šire javnosti u Zagrebu, gradu koji još traži svojevrsnu velegradsku legitimaciju. O čemu je zapravo riječ? U Zagrebu se planira izvođenje nekoliko opsežnih zahvata u gradsku prometnu

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠEVIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

infrastrukturu. U javnosti su najekspoziraniji izgradnja sjeverne obilaznice, projekt lake gradske željeznice te tunel kroz Medvednicu. Riječ je o velikim javnim projektima, kakvi nisu nepoznati u europskim okvirima. Kao primjer spomenimo Bilbao, gdje su od 1995. do 2003. ostvarena znatna ulaganja u javni promet izgradnjom mreže podzemne željeznice. Cijeli je pothvat, osim smanjenja automobilskeg prometa, bio zamišljen i kao katalizator urbane obnove i gentrifikacije. Sam Metro predstavljan je i kao simboličan odmak od industrijske prošlosti i reputacije onečišćenoga grada prema modernosti i urbanoj vitalnosti (Siemiatycki, 2005.). Da takve ambicije nisu nerealne te da nije riječ samo o popisu želja koji je opravdanje ulaska u skupe akvizicije, pokazuje i Gospodini (2005.) u analizi utjecaja ulaganja u prometnu infrastrukturu na primjeru 12 europskih gradova. Studija je pokazala da je realiziranje prometnih infrastrukturnih projekata značilo znatno više od puke promjene u urbanom krajobrazu te da su posljedice mnogo dalekosežnije od poboljšanja pokretljivosti. Na tom tragu može se pročitati i niz razmišljanja o novim urbanim strategijama Zagreba, iznesenim na urbanističkom seminaru "Okviri metropole", na temelju kojeg je objavljen istoimeni zbornik radova (Mattioni, 1996.) Primjerice, svojedobno premještanje Velesajma "na drugu stranu Save, na 'prazno' područje grada također je simbolična gesta, strogo sukladna simboličnim gestama koje stoje u temelju prve zagrebačke modernizacije" (Rogić, 1996., 30). Tim činom, nastavlja Rogić, Zagreb "zadržava simbolične obveze svojstvene središtima", što nam omogućuje "misli o njemu kao o posebnom proizvođaču razvojnih mijena čija sposobnost i kompetencija prethodi općenitim prilikama i odnosima u društvu" (Rogić, 1996., 32). Pojavljivanje Zagreba u novoj ulozi (glavni grad Republike Hrvatske), osobito u europskom kontekstu, zahtijeva od njega potvrđivanje kao "proizvođača" novih prostora urbane atrakcije. Takva praksa, naravno, neodvojiva je od kontinuiranog ulaganja u javne projekte koji bi dali prostorni odgovor na nove komunikacijske zahtjeve (Doklešić, 1996., 54). Autor pri tome naglašava važnost rekonstrukcije prometne infrastrukture i investiranja u poboljšanje gradskog prometa. No ostaje otvoreno pitanje kako u osjetljivom gradskom okolišu, u pojedinačnom kontekstu grada, u ovom slučaju Zagreba, provoditi velike gradske transformacije i rekonstrukcije. Jedan od odgovora usmjerava planiranje prema strategiji igara, osobito kad je riječ o planiranju u gradovima Istočne Europe gdje su se dogodile promjene društvenoga sustava, a još više u društvu čiju je "tranziciju" otežavao rat. "One (strategije igara, op. a.) sastoje se od novih institucijskih struktura koje uključuju potpuno drugačije partnere, posrednike i ak-

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠEĆIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

tere. Ove strukture sadrže privremeni razvoj ugrađenoga pregovaračkog planiranja, što omogućuje 'ravnanje' onih scenarija planiranja koji su sposobni reagirati na promjene interesa i situacija. To je bitan zahtjev u okviru Istočne Europe, gdje su društva u nepredvidivom kretanju i sve fiksne strategije odmah zastarijevaju" (Bunschoten, 1996., 186). Svakako je jedan od presudnih pregovaračkih aktera upravo gradska javnost. Može se očekivati da će se i kriteriji prihvatljivosti ili neprihvatljivosti pojedinih gradskih projekata u očima zagrebačke javnosti formirati također u skladu s percepcijom tih projekata i kao infrastrukturnih poboljšanja, ali i kao simboličkih iskaza metropolskog identiteta grada koji je već potvrđen kroz stavove Zagrepčana o svom gradu (Rogić i sur., 2002.; Mišetić, Miletić, 2004.). Imajući sve to na umu, ovim radom želi se dobiti uvid u neke dimenzije načina na koji javnost sagledava navedene kapitalne zahvate u prometnoj infrastrukturi Zagreba. Raspravljajući o metodološkim implikacijama analize stavova javnosti, Rogić nas upućuje na dvije skupine "mjerila kakvoće i prihvatljivosti pojedinih razvojnih ciljeva i odluka". Prva se skupina oblikuje sukladno "građanskoj predodžbi o kakvoći uvjeta života, institucionalnih akcija i ekologijskih odnosa", dok se druga skupina mjerila može povezati sa "svijesti o neegalitarnom poretku u urbanom okolišu", koji se diferencira uz pomoć posebnih vrijednosti: ekologijskih, simboličnih, kulturnih, mjesnih itd. (Rogić, 1995., 24). U tome smislu zanima nas širi kontekst, odnosno ocjena mogućih utjecaja na socijalne, gospodarske, prostorne, ali posebno i na identitetske aspekte života u Zagrebu, a koje na sebe vežu ideje izgradnje tunela kroz Medvednicu te lake gradske željeznice (metroa). No zanima nas, ništa manje, i "korijen" te ocjene. Drugim riječima, crpi li ona argumente i motivaciju iz "sadašnjih gradskih prilika" ili dolazi "iz budućnosti", respektirajući činjenicu da svako planiranje, pa tako i urbanističko, "gotovo uvijek uključuje stvaranje novih realnosti" (Mimica, 1996., 75).

## METODA

<sup>1</sup> U tehničkom smislu, riječ je o dva različita gradska transportna sustava. U Zagrebu se planira graditi laka gradska željeznica koja bi velikim dijelom bila podzemna željeznica, a kako se u javnosti uvriježio pojam *metro*, u tekstu se ravnopravno rabe oba pojma.

Empirijski podatci upotrijebljeni u ovom radu prikupljeni su u okviru dvaju anketnih istraživanja koja je proveo Institut društvenih znanosti "Ivo Pilar". Riječ je o istraživanjima stavova javnosti o dva nova infrastrukturna prometna projekta u Zagrebu: izgradnji tunela kroz Medvednicu (2005.) i izgradnji podzemno-nadzemne lake gradske željeznice (metroa)<sup>1</sup> (2006.). Provedene su dvije ankete: u prvoj su ispitanici ocjenjivali moguće posljedice izgradnje tunela (N=1324), a u drugoj se pokušalo sagledati zagrebačke prometne probleme u cjelini, s posebnim naglaskom na posljedice izgradnje pod-

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠEVIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

zemno-nadzemne željeznice (N=1018). U oba slučaja, na razini grada, konstruirani su poduzorci po teritorijalnom (kvar-tovskom) principu, a u svakoj od cjelina primijenjen je više-etapni probabilistički uzorak. Za potrebe ovoga rada iz spomenuta dva istraživanja izdvojili smo instrument koji propituje očekivanja i predviđanja javnosti oko posljedica izgradnje dvaju kapitalnih objekata u prometnoj infrastrukturi Zagreba. Riječ je o spomenutom tunelu kroz Medvednicu te o lakoj gradskoj željeznici. Instrument je koncipiran tako da su ponuđene razne tvrdnje koje su se odnosile na moguće promjene, a koje bi spomenuti pothvati donijeli u život Zagreba. Od ispitanika se tražilo da odrede stupanj slaganja s ponuđenim tvrdnjama na skali od 1 – uopće se ne slažem do 5 – potpuno se slažem. Dobiveni podatci statistički su obrađeni na dvije razine. Na prvoj su prikazane distribucije u postotcima, a na drugoj je primijenjena faktorska analiza te korelacija. Faktorska analiza rađena je metodom glavnih komponenti uz *varimax* rotaciju te primjenom GK (Guttman-Kaiser) kriterija ekstrakcije. Pri interpretaciji faktora u razmatranje su uključene varijable s projekcijama na faktore većim od 0,5.

Konačno, valja naglasiti, ovdje nije riječ o ocjeni postojeće infrastrukture, nego se stavovi javnosti odnose na buduće projekte. Štoviše, ispitanici čije ćemo odgovore analizirati nisu imali pred sobom gotove projekte, konkretne prijedloge ni makete – što bi im olakšalo formiranje stavova. Ocjenjivali su projekte na razini ideje, pa se i rezultati mogu čitati kao načelni zahtjevi/očekivanja od velikih infrastrukturnih gradskih projekata.

### **Primjer 1: Podzemno-nadzemna laka gradska željeznica (metro)**

Na temelju rezultata dobivenih provedbom anketnog istraživanja može se reći da je odnos građana prema uvođenju podzemno-nadzemne lake gradske željeznice – dvojak. Istodobno su izražene vrlo povoljne ocjene i prihvaćanje ideje ovoga projekta na općenitoj razini (Slika 1), a na drugoj strani stanovita doza nepovjerenja u prikladnost takva oblika javnoga prijevoza u vlastitu kvartu te nemogućnost da se do kraja projiciraju vlastite, svakodnevne koristi od uvođenja takva prometnoga sustava (Slike 2 i 3).

Stav građana prema izgradnji metroa, vidjelo se odmah, nije jednoznačan, a dijelom ga mogu rasvijetliti i odgovori na pitanje kojim se od ispitanika tražilo da ocijene konkretne posljedice/učinke izgradnje lake gradske željeznice. Ispitanicima je ponuđeno petnaest tvrdnji o mogućim posljedicama, a oni su izrazili stupanj slaganja, odnosno neslaganja, sa svakom od njih. Većina ispitanika složila se (uglavnom ili potpuno) s osam tvrdnji:

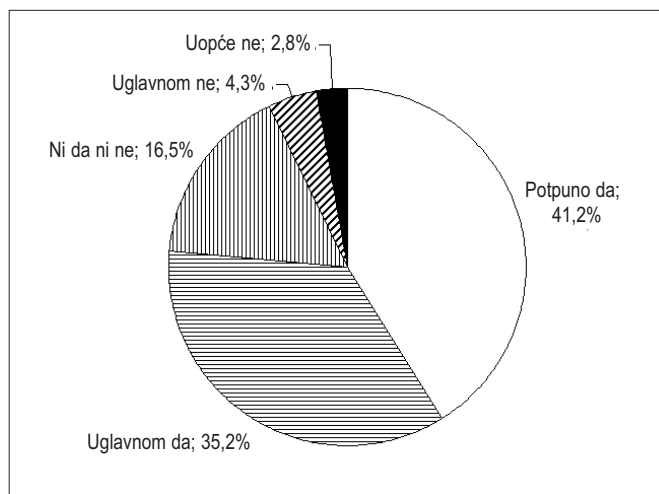


DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

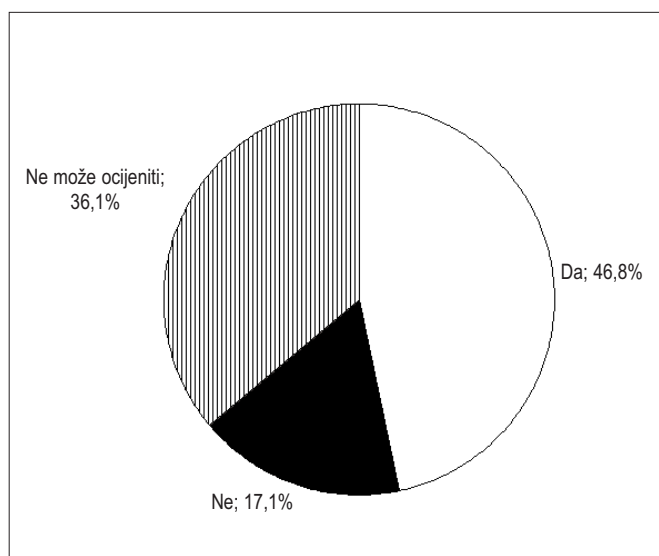
MIŠETIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

- (1) Otvorit će se nova radna mjesta (72,6%)
- (2) Olakšat će se kretanje gradom (69,3%)
- (3) Laka željeznica smanjit će prometne poteškoće u Zagrebu (65,8%)
- (4) Radovi će trajati duže od predviđenih rokova zbog raznih izvedbenih poteškoća (62,9%)
- (5) Smanjit će se razina onečišćenosti zraka (59,5%)
- (6) Ljudi će se manje služiti osobnim automobilima u gradskom prometu (55,9%)
- (7) Općenito će se poboljšati uvjeti života u Zagrebu (51,9%)
- (8) Porast će privlačnost Zagreba za međunarodne investitore (50,5%).

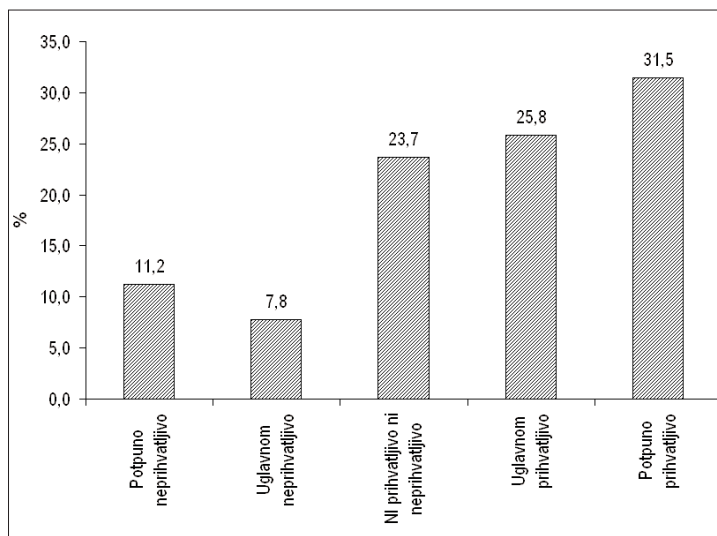
➔ SLIKA 1  
Slažu li se ispitanici s gradnjom lake gradske željeznice u Zagrebu?



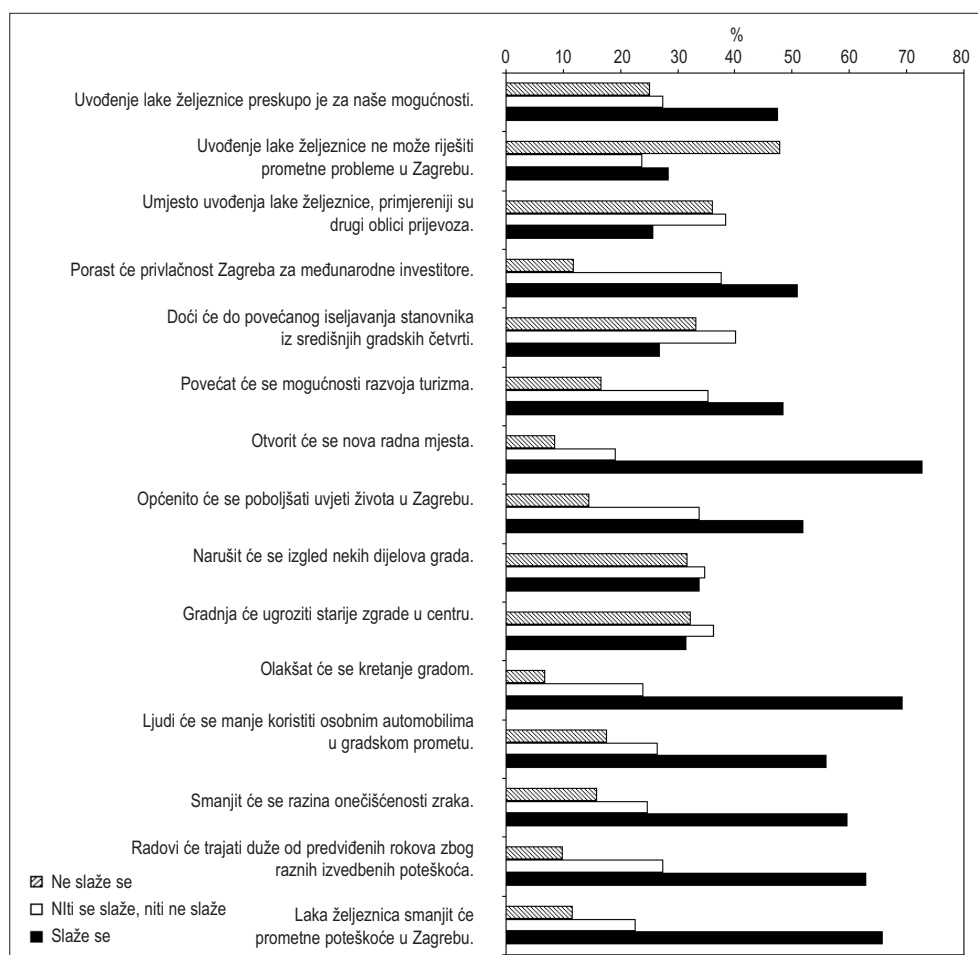
➔ SLIKA 2  
Hoće li osobno, u svakodnevnom životu, imati koristi od uvođenja lake gradske željeznice?



➔ SLIKA 3  
Koliko je podzemno-nadzemna željeznica prihvatljiva kao sredstvo prijevoza u dijelu grada u kojem živite?



⓪ SLIKA 4  
Ocjena mogućih posljedica izgradnje lake gradske željeznice u Zagrebu (ocjene su radi preglednosti prikazane samo u tri kategorije)



Iz popisa tvrdnji (Slika 4), oko kojih je postignuta natpolovična suglasnost, vidi se da ispitanici predviđaju većinom pozitivne posljedice izgradnje lake gradske željeznice, no među njima je prisutna i jedna negativnog predznaka, a odnosi se na bojazan da će radovi trajati duže od predviđenih zbog raznih poteškoća.

Faktorskom analizom procjena mogućih posljedica izgradnje podzemno-nadzemne lake gradske željeznice identificirana je latentna struktura koju čine tri faktora ili međusobno neovisne interpretacije posljedica, a koje zajedno tumače 57,5% varijance (Tablice 1 i 2).

➔ **TABLICA 1**

Latentna struktura stavova o posljedicama izgradnje podzemno-nadzemne lake gradske željeznice – karakteristični korijeni i protumačena varijanca

Faktor	Karakteristični korijen	% protumačene varijance
1	4,762	31,7
2	2,598	17,3
3	1,269	8,5
Ukupni postotak protumačene varijance		57,5

	Faktori		
	1	2	3
1. Uvođenje lake željeznice preskupo je za naše mogućnosti.	-,193	,638	,040
2. Uvođenje lake željeznice ne može riješiti prometne probleme u Zagrebu.	-,299	,605	,124
3. Umjesto uvođenja lake željeznice, primjereniji su drugi oblici prijevoza.	-,344	,673	,041
4. Porast će privlačnost Zagreba za međunarodne investitore.	,237	-,066	,673
5. Doći će do povećanog iseljavanja stanovnika iz središnjih gradskih četvrti.	-,030	,177	,616
6. Povećat će se mogućnost razvoja turizma.	,266	-,039	,746
7. Otvorit će se nova radna mjesta.	,295	-,046	,657
8. Općenito će se poboljšati uvjeti života u Zagrebu.	,556	-,170	,537
9. Narušit će se izgled nekih dijelova grada.	,045	,780	-,025
10. Gradnja će ugroziti starije zgrade u centru.	,022	,728	-,119
11. Olakšat će se kretanje gradom.	,802	-,115	,214
12. Ljudi će se manje koristiti osobnim automobilima u gradskom prometu.	,754	-,118	,272
13. Smanjit će se razina onečišćenosti zraka.	,777	-,057	,259
14. Radovi će trajati duže od predviđenih rokova zbog raznih izvedbenih poteškoća.	,443	,569	-,080
15. Laka željeznica smanjit će prometne poteškoće u Zagrebu.	,807	-,127	,236

ⓘ **TABLICA 2**

Latentna struktura stavova o posljedicama izgradnje podzemno-nadzemne lake gradske željeznice

*Faktor 1. Dobrobiti za gradski promet.* Ovaj faktor obuhvaća varijable koje se odnose na predviđanja pozitivnih učinaka izgradnje podzemno-nadzemne željeznice na prometnu situaciju u gradu. To su tvrdnje: olakšat će se kretanje gradom; ljudi će se manje koristiti osobnim automobilima u gradskom prometu, smanjit će se prometne poteškoće u Zagrebu i smanjit će se razina onečišćenosti zraka. Ova potonja tvrdnja, premda je u prvom redu ekološke naravi, izravno je povezana upravo s promjenama u prometnom sektoru, pa logično

čini s njima cjelinu. Uz navedene tvrdnje faktorom je obuhvaćena i tvrdnja: općenito će se poboljšati uvjeti života u Zagrebu.

*Faktor 2. Neadekvatnost uvođenja podzemno-nadzemne željeznice.* Ovim se faktorom oblikovao interpretacijski okvir koji upućuje na neprimjerenost uvođenja lake gradske željeznice i isticanje negativnosti. On je okupio sve varijable negativnoga predznaka: uvođenje lake gradske željeznice je preskupo; uvođenje lake željeznice ne može riješiti prometne probleme u Zagrebu; umjesto uvođenja lake željeznice, primjereniji su drugi oblici prijevoza; narušit će se izgled nekih dijelova grada; gradnja će ugroziti starije zgrade u centru; radovi će trajati duže od predviđenih rokova zbog raznih izvedbenih poteškoća. Kao što se vidi iz navedenog, prigovori podzemno-nadzemnoj željeznici imaju različite korijene i uporišta. No bez obzira na to je li riječ o procjeni da projekt ne može riješiti zagrebačke prometne (ne)prilike, da je ekonomski neisplativ ili da je tehnički prezahtjevan, zajednički nazivnik ovim prigovorima jest negativan odnos prema ideji uvođenja lake gradske željeznice u zagrebački prometni sustav. Valja pretpostaviti da bi navedeni stavovi mogli biti i teme oko kojih će se stvoriti prijevori u budućoj javnoj raspravi o ovoj temi.

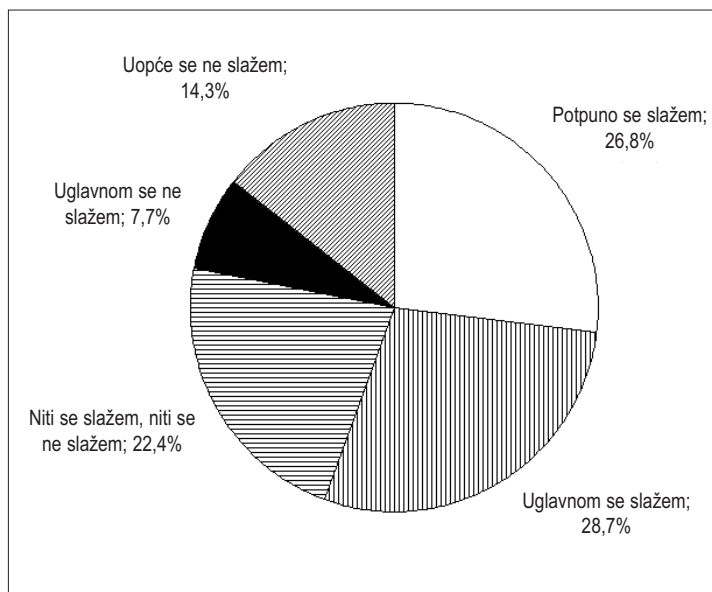
*Faktor 3. Općenite razvojne dobiti.* Treći faktor ponovno okuplja varijable kojima se sugeriraju dobiti za zajednicu, no one nisu povezane usko s prometnim sektorom, nego predviđaju pozitivan utjecaj uvođenja podzemno-nadzemne željeznice na razvojnu perspektivu grada u cjelini. To su: porast će privlačnost Zagreba za međunarodne investitore; doći će do povećanog iseljavanja stanovnika iz središnjih gradskih četvrti; povećat će se mogućnost razvoja turizma; otvorit će se nova radna mjesta i već spomenuta tvrdnja koju dijele prvi i treći faktor, a koja ih po svom sadržaju podrazumijeva: općenito će se poboljšati uvjeti života u Zagrebu.

Analiza povezanosti opisanih faktora s općim stavom spram gradnje lake gradske željeznice/metroa pokazala se je statistički značajnom ( $p < ,01$ ), i to na sva tri faktora, pri čemu su ispitanici koji podržavaju gradnju skloniji viđenju posljedica opisanih kroz faktor 1 (0,491) te faktor 3 (0,195), dok ispitanici koji se protive gradnji češće predviđaju razvoj situacije opisan faktorom 3 (-0,362).

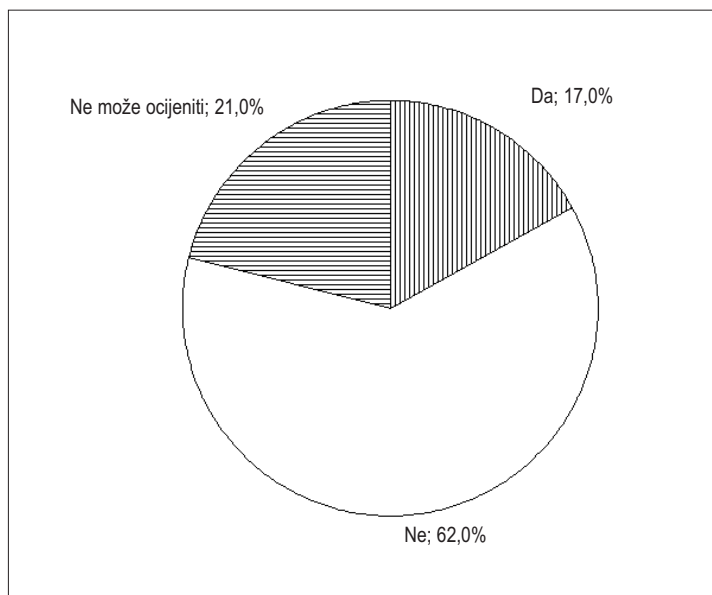
## Primjer 2: Tunel kroz Medvednicu

Većina anketiranih Zagrepčana podržava ideju izgradnje tunela kroz Medvednicu (Slika 5). Ipak, čak 64,4% ispitanika drži da osobno neće imati koristi od probijanja tunela kroz Medvednicu (Slika 6). Može se reći da su pozitivne učinke tunela ispitanici ocjenjivali pretežito iz perspektive "koristi za zajednicu", ne dovodeći ih još u izravnu vezu s koristima u njihovu svakodnevnom životu.

➔ SLIKA 5  
Slažu li se ispitanici s  
gradnjom tunela kroz  
Medvednicu?



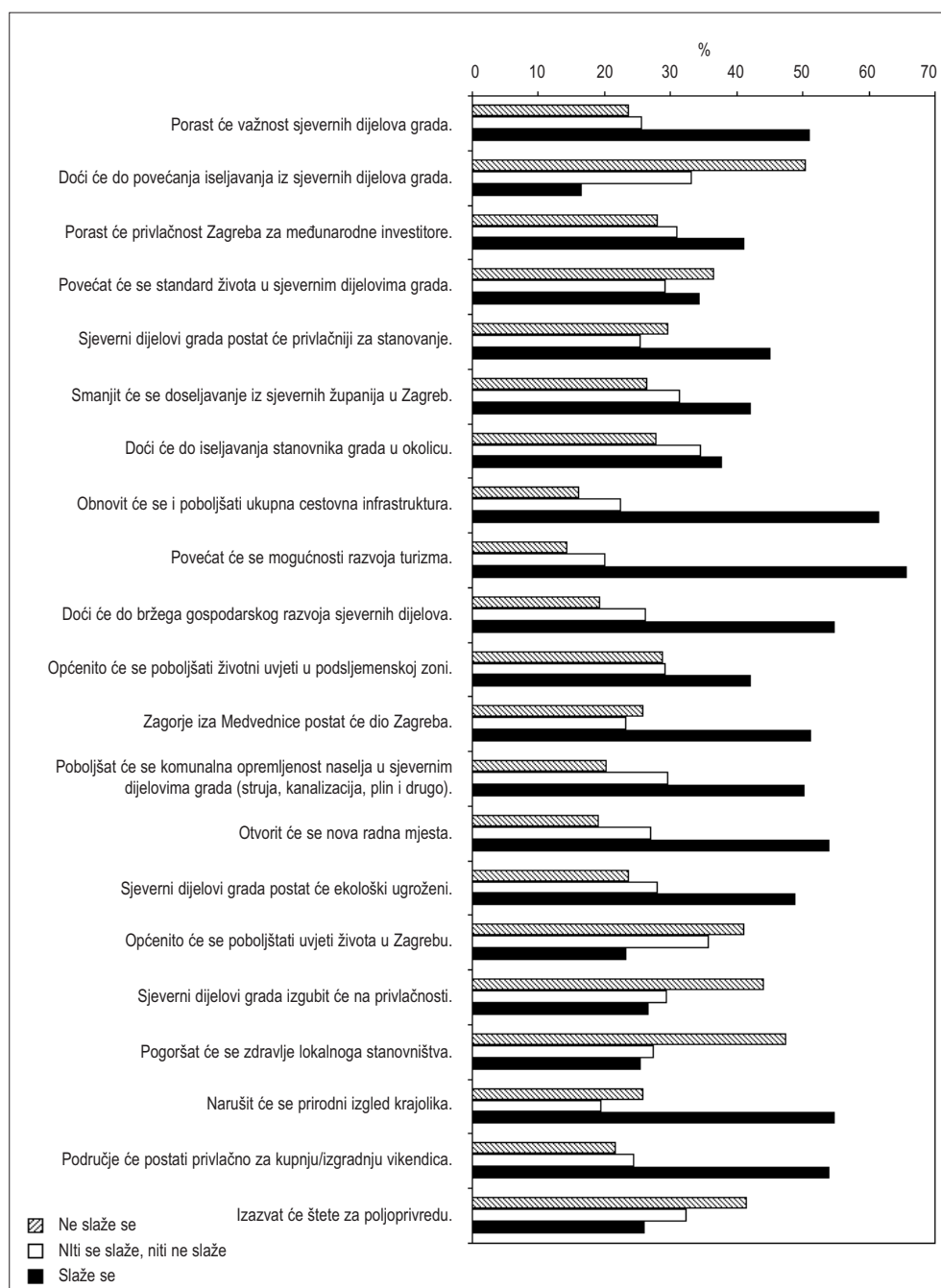
➔ SLIKA 6  
Hoćete li vi osobno, u  
svakodnevnom životu,  
imati koristiti od  
probijanja tunela kroz  
Medvednicu?



Kako se vidi na Slici 7, istraživanje je pokazalo da građani predviđaju raznovrsne učinke – i pozitivne i negativne. Više od polovice ispitanika drži da će tunel rezultirati boljim mogućnostima za razvitak gospodarstva, osobito turizma, otvaranjem novih radnih mjesta te obnovom i poboljšanjem ukupne cestovne infrastrukture. S druge strane, kao negativni aspekti potvrđuju se, u natpolovičnoj većini odgovora, visok stupanj osjetljivosti javnosti na ekološke prijetnje sjevernim dijelovima grada i narušavanje prirodnog izgleda krajolika.

**SLIKA 7**  
 Ocjena mogućih posljedica izgradnje tunela kroz Medvednicu (ocjene su zbog preglednosti prikazane samo u tri kategorije)

Premda ispitanici od izgradnje tunela percipiraju više koristi nego šteta, važno je obratiti pozornost na negativne posljedice jer govore o nedoumicama i mogućim izvorima konfliktnih situacija u zajednici.



➤ **TABLICA 3**  
Latentna struktura stavova o posljedicama izgradnje tunela za Grad Zagreb – karakteristični korijeni i protumačena varijanca

Analizom latentne strukture procjena mogućih posljedica izgradnje tunela kroz Medvednicu za Grad Zagreb dobivena su četiri faktora, tj. četiri neovisne interpretacije posljedica (Tablica 3). Ova četiri faktora ekstrahirana su sa svojstvenim vrijednostima većim od 1, a objašnjavaju 58,7% ukupne varijance.

Faktor	Svojevstvena vrijednost	% protumačene varijance
1	7,387	35,2
2	2,566	12,2
3	1,302	6,2
4	1,071	5,1
Ukupni postotak protumačene varijance		58,7

	Faktori			
	1	2	3	4
1. Porast će važnost sjevernih dijelova grada.	,343	-,150	,632	,188
2. Doći će do povećanja iseljavanja iz sjevernih dijelova grada.	-,134	,191	,176	,732
3. Porast će privlačnost Zagreba za međunarodne investitore.	,400	-,058	,558	,250
4. Povećat će se životni standard u sjevernim dijelovima grada.	,440	-,143	,620	,182
5. Sjeverni dijelovi grada postat će privlačniji za stanovanje.	,362	-,155	,690	,133
6. Smanjit će doseljavanje iz sjevernih županija u Zagreb.	,360	-,102	,054	,601
7. Doći će do iseljavanja stanovnika grada u okolici.	,260	-,072	,059	,693
8. Obnovit će se i poboljšati ukupna cestovna infrastruktura.	,703	-,122	,251	,068
9. Povećat će se mogućnosti razvoja turizma.	,554	-,120	,407	,009
10. Doći će do bržega gospodarskog razvoja sjevernih dijelova.	,672	-,117	,428	,111
11. Općenito će se poboljšati životni uvjeti u podsljemenskoj zoni.	,625	,223	,458	,103
12. Zagorje iza Medvednice postat će dio Zagreba.	,670	-,077	,004	,180
13. Poboljšat će se komunalna opremljenost naselja u sjevernim dijelovima grada (struja, kanalizacija, plin i dr.).	,724	-,115	,276	,042
14. Otvorit će se nova radna mjesta.	,675	-,116	,147	,059
15. Sjeverni dijelovi grada postat će ekološki ugroženi.	-,073	,809	-,120	,043
16. Općenito će se poboljšati životni uvjeti u Zagrebu.	,635	-,129	,295	,173
17. Sjeverni dijelovi grada izgubit će na privlačnosti.	-,037	,697	-,355	,162
18. Pogoršat će se zdravlje lokalnoga stanovništva.	-,083	,797	-,146	,097
19. Narušit će se prirodni izgled krajolika.	-,217	,794	-,050	-,110
20. Područje će postati privlačno za kupnju/izgradnju vikendica.	,101	,003	,663	-,050
21. Izazvat će štete za poljoprivredu.	-,202	,729	,147	-,077

Ⓢ **TABLICA 4**  
Latentna struktura stavova o posljedicama izgradnje tunela za Grad Zagreb (varimax rotacija)

*Faktor 1: Pozitivni razvojni (prometno-gospodarski) učinci tunela za Grad Zagreb i okolici* prva je od četiri interpretacije mogućih posljedica, a odnosi se na varijable: obnovit će se i poboljšati ukupna cestovna infrastruktura; povećat će se mogućnosti razvoja turizma; doći će do bržega gospodarskog razvoja sjevernih dijelova; općenito će se poboljšati životni uvjeti u podsljemenskoj zoni; Zagorje iza Medvednice postat će dio Zagreba; poboljšat će se komunalna opremljenost na-

selja u sjevernim dijelovima grada; otvorit će se nova radna mjesta; općenito će se poboljšati životni uvjeti u Zagrebu. Njime je protumačeno 35,2% varijance.

*Faktor 2: Ekološke prijetnje na lokalnoj razini.* Ovaj faktor sadržava varijable kao što su: sjeverni dijelovi grada postat će ekološki ugroženi; sjeverni dijelovi grada izgubit će na privlačnosti; pogoršat će se zdravlje lokalnoga stanovništva; narušit će se prirodni izgled krajolika; izazvat će štete za poljoprivredu. Drugi faktor tumači 12,2% varijance.

*Faktor 3: Razvojne dobiti na lokalnoj razini.* Trećim se faktorom, općenito, opisuju dobiti koje se mogu očekivati za područja u neposrednoj blizini tunela, kao što su: porast će važnost sjevernih dijelova grada; porast će privlačnost Zagreba za međunarodne investitore; povećat će se životni standard u sjevernim dijelovima grada; sjeverni dijelovi grada postat će privlačniji za stanovanje. Faktorom je protumačeno 6,2% varijance.

*Faktor 4: Migracijski učinci.* Na koncu, četvrtim se faktorom opisuju očekivane posljedice na mehaničko kretanje stanovništva, a uključuje varijable: doći će do povećavanja iseljavanja iz sjevernih dijelova grada; smanjit će se doseljavanje iz sjevernih županija u Zagreb; doći će do iseljavanja stanovnika grada u okolicu. Postotak varijance protumačene ovim faktorom jest 5,1%.

Analizirajući povezanost spomenutih faktora sa stupnjem podrške gradnji tunela kroz Medvednicu, ponovila se situacija da su ispitanici koji ne podržavaju gradnju statistički značajno ( $p < ,01$ ) skloniji viđenju razvojnih posljedica opisanih faktorom 2 (-0,361), dok su oni koji podržavaju gradnju toga tunela skloniji predviđati posljedice opisane faktorom 1 (0,441) te faktorom 3 (0,290) i faktorom 4 (0,960).

Usporedba ove faktorske strukture s faktorskom strukturom dobivenom u prethodnoj analizi (metro) otkriva, osim specifičnih faktora, i dvije skupine faktora koji funkcioniraju u oba slučaja. Stoga možemo reći da se u oba slučaja pokazala ista faktorska struktura: (1) generalizirani faktori koji se odnose na razvoj; (2) generalizirani faktori koji se odnose na rizike i (3) posebni, situacijski faktori koji opisuju specifičnost pojedinoga projekta.

## ZAKLJUČAK

---

Stavovi o učincima izgradnje lake gradske željeznice (metroa) grupirali su se oko tri faktora. Dva su, vidjeli smo, koji predviđaju koristi od izgradnje, i to na dvije razine. Prva razina odnosi se na neposredne koristi za sustav gradskoga prometa, a druga na posredne koristi za razvitak grada u cjelini. Nasuprot njima, okupljeni su stavovi kojima se izražavaju raznovrsna nepovjerenja u ovaj projekt. Među potonjima treba istaknuti stav da će radovi trajati duže od predviđenih rokova zbog raznih izvedbenih poteškoća – s čime se složilo 62,9%



DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠEVIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

ispitanika. Takva sumnja upućuje na zaključak da se projekt uvođenja podzemno-nadzemne željeznice u javnosti doživljava kao neadekvatno pripremljen i općenito kao projekt čija je tehnička izvedba otežana zbog smanjenih mogućnosti predviđanja i nadzora.

Iz prikaza latentne strukture procjena posljedica izgradnje tunela kroz Medvednicu, vidjeli smo, oblikovao se i okvir za interpretaciju učinaka budućega tunela. On pokazuje da prilikom interpretacije stavova o tunelu valja računati s oprečnim vrednovanjima. S jedne strane, imamo pozitivne učinke, pri čemu se mogu očekivati razvojne dobiti za grad, ali isto tako i poboljšanja životnih uvjeta na lokalnoj razini. S druge strane, valja računati i s negativnim očekivanjima, osobito kada je riječ o ekološkim posljedicama. Četvrti faktor pokazuje da među posljedicama izgradnje tunela posebno mjesto zauzimaju i one koje upućuju na promjene demografske prirode.

Može se reći da je istraživanje potvrdilo kako se stavovi javnosti spram novih gradskih projekata oblikuju između spomenutih zahtjeva za ekonomskom koristi i očuvanjem okoliša, bilo da je riječ o prirodnom okolišu u slučaju tunela kroz Medvednicu ili pak o izgrađenom okolišu, na kojem se temelji urbani identitet grada – kada je riječ o gradnji metroa kroz gradsko središte. Rezultati su pokazali da su dominantni kriteriji po kojima su građani odmjeravali poželjnost obaju projekata bili "koristi za gradsku zajednicu u cjelini" i "velegradska legitimacija" grada, koji se očituju u procjeni da će izgradnja spomenutih objekata pozitivno utjecati na socijalne, gospodarske i prostorne aspekte života u Zagrebu. Vidjeli smo da mogući "negativni" aspekti izgradnje nisu sadržajem dominantnih faktora, no prisutni su u ocjeni obaju projekata. I u jednom i u drugom slučaju faktori koji su okupili argumente "protiv" izgradnje upućuju na skup varijabli čije je uporište u ekološkim i simboličnim vrijednostima te u osobitom odnosu prema mjestu, koju možemo jednostavno nazvati "osjetljivost na lokalno". Zajednički im je nazivnik traženje obzirnosti u gradskom okolišu. Time se na zagrebačkom primjeru potvrdilo da će, u procesu planiranja gradskog prostora, posebice prilikom ocjenjivanja velikih infrastrukturnih zahvata, javnost dati legitimitet rješenjima koja su kadra udovoljiti i zahtjevima za razvojnim dobitima i za minimaliziranjem rizika u okolišu.

## LITERATURA

Albrechts, L., Healey, P., Kunzmann, K. R. (2003.), *Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe*, *APA Journal*, 69 (2): 113-129.

Allmendinger, P., Tewdwr-Jones, M. (ur.) (2002.), *Planning Futures: New Directions for Planning Theory*, London, New York: Routledge.

Black, (1995.), *Urban mass transportation planning*, New York, London: McGraw-Hill College.

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠEĆIĆ, A.,  
MILEĆIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

Böhm, S., Jones, C., Land, C., Paterson, M. (2006.), Introduction: Impossibilities of automobility, *The Sociological Review*, 54 (1): 3-16.

Bunschoten, R. (1996.), Proto-urbana stanja i urbane promjene. U: V. Mattioni (ur.), *Okviri metropole* (str. 174-190), Zagreb: Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša.

Doklestić, B. (1996.), Mogući scenariji. U: V. Mattioni (ur.), *Okviri metropole* (str. 54-58), Zagreb: Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša.

Goodwin, P. B. (2004.), Solving congestion (when we must not build roads, increase spending, lose votes, damage the economy or harm the environment, and will never find equilibrium). U: F. Terry (ur.), *Turning the corner? A reader in contemporary transport policy* (str. 7-19), Blackwell Publishing, Oxford.

Gospodini, A. (2005.), Urban development, redevelopment and regeneration encouraged by transport infrastructure projects: The case study of 12 European cities, *European Planning Studies*, 13 (7): 1083-1111.

Harvey, D. (2003.), The right to the city, *International Journal of Urban and Regional Research*, 27 (4): 939-941.

Healey, P. (2004.), The Treatment of Space and Place in the New Strategic Spatial Planning in Europe, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (1): 45-67.

Lefebvre, L. (1991.), *The production of space*, Oxford: Basil Blackwell.

Lyons, G. (2004.), Transport and society, *Transport Reviews*, 24 (4): 485-509.

Mattioni, V. (ur.) (1996.), *Okviri metropole*, Zagreb: Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša.

Mimica, V. (1996.), Okviri metropole. U: V. Mattioni (ur.), *Okviri metropole* (str. 77-86), Zagreb: Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša.

Mišetić, A., Milećić, G. M. (2004.), Privrženost Zagrebu: "domaći" i "došljaci". U: A. Mišetić, M. Stambuk, I. Rogić (ur.), *Živjeti u Zagrebu: prinosi sociološkoj analizi* (str. 123-140), Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Zagreb.

Purcell, M. (2002.), Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant, *GeoJournal*, 58 (2-3): 99-108.

Rogić, I. (1995.), Metropolski identitet Zagreba. U: Skupina autora, *Zagreb/Govor o gradu* (str. 10-26), Zagreb: Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša.

Rogić, I. (1996.), Što se dogodilo u Zagrebu? U: V. Mattioni (ur.), *Okviri metropole* (str. 20-44), Zagreb: Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša.

Rogić, I. (2000.), *Tehnika i samostalnost: okvir za sliku treće hrvatske modernizacije*. Zagreb: Hrvatska sveučilišna naklada.

Rogić, I., Mišetić, A., Milećić, G. M. (2002.), Napredak bez aplauza: O granicama povjerenja u model razvitka u tri hrvatska grada, *Društvena istraživanja*, 11 (6): 845-858.

Ross, C. L. (1988.), Urban Transportation Planning. U: A. J. Catanese, C. Snyder (ur.), *Urban Planning* (str. 306-326), McGraw-Hill.

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠETIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

Sassen, S. (2000.), New frontiers facing urban sociology at the Millennium, *British Journal of Sociology*, (1): 143-159.

Sheller, M., Urry, J. (2000.), The city and the car, *International Journal of Urban and Regional Research*, 24 (4): 737-757.

Siemiatycki, M. (2005.), Beyond moving people: excavating the motivations for investing in urban public transit infrastructure in Bilbao Spain, *European Planning Studies*, 13 (1): 23-44.

Vigar, G., Graham, S., Healey, P. (2005.), In Search of the City in Spatial Strategies: Past Legacies, Future Imaginings, *Urban Studies*, 42 (8): 1391-1410.

## Social Aspects of Planning City Transport: Public Opinion on the Developmental Consequences of Building the Tunnel and Metro in Zagreb

Anka MIŠETIĆ, Geran-Marko MILETIĆ  
Institute of Social Sciences Ivo Pilar, Zagreb

The paper analyses the social aspects of planning city transport on the example of public opinion regarding these two proposed Zagreb projects: the building of the under-and-above ground light railway (metro) and building of the tunnel through Medvednica. Specially emphasised are the planning of the transport system as a continuing process of adjusting the transport infrastructure with the city, as well as the role of the public as an important factor in contemporary planning processes based on communication models and the interactive approach. The paper underlines the expectation that the criterion of acceptance or non-acceptance of certain city projects in the eyes of the public is formed based on assessing the projects both as infrastructural improvements and symbolic projects which confirm the metropolitan identity of the city. Based on results of two surveys in which the examinees assessed the supposed developmental consequences of the given projects, it was indicated that the public's attitudes towards these new project proposals are formed between the demands for economic profit and demands for preserving the environment, while in both cases the dominant criteria were the advantages for the community in general and the metropolitan image of the city. Factor structures were obtained indicating that the public's expectations from the infrastructural projects were generally connected with developmental advantages, but also with fear from the risks these projects introduce into the city's environment.

DRUŠ. ISTRAŽ. ZAGREB  
GOD. 16 (2007),  
BR. 4-5 (90-91),  
STR. 831-850

MIŠETIĆ, A.,  
MILETIĆ, G. M.:  
SOCIJALNI ASPEKTI...

## Soziale Aspekte der städtischen Verkehrsplanung: Die Meinung der Zagreber Öffentlichkeit zu den Entwicklungskonsequenzen im Falle einer Untertunnelung des Stadtbergs und des Baus einer Metro

Anka MIŠETIĆ, Geran-Marko MILETIĆ  
Ivo-Pilar-Institut für Gesellschaftswissenschaften, Zagreb

Der Artikel analysiert die sozialen Aspekte der städtischen Verkehrsplanung am Beispiel zweier baulicher Großprojekte in Zagreb und der diesbezüglichen Einstellung der Öffentlichkeit. Es geht um den geplanten Bau einer teils oberirdisch, teils unterirdisch verkehrenden Stadtbahn (Metro) und die Untertunnelung des nördlich von Zagreb gelegenen Stadtbergs Medvednica [zum besseren Anschluss des nordwestlichen Landesteils – Anm. d. Üb.]. Im Fokus dieser Arbeit stehen die Verkehrsplanung als kontinuierlicher Prozess der Verkehrsplanung und die Rolle der Öffentlichkeit als eines Akteurs in zeitgenössischen Planungsvorgängen, die auf gängigen Kommunikationsmodellen und einem interaktiven Ansatz gegründet sind. Der Verfasser formuliert die nachdrückliche Annahme bzw. Erwartung, dass sich das Kriterium der Akzeptanz oder Nichtakzeptanz eines städtischen Bauvorhabens in den Augen der Öffentlichkeit davon abhängen wird, ob ein bestimmtes Projekt als Verbesserung der städtischen Infrastruktur und als symbolträchtiges Unternehmen eingeschätzt wird, das dazu beiträgt, die Identität der Stadt als Metropole zu prägen. Im Rahmen zweier Umfragen sollten die Befragten die Entwicklungskonsequenzen der angeführten Bauvorhaben einschätzen, und es zeigte sich, dass die öffentliche Meinung zwischen Forderungen nach größerer Wirtschaftlichkeit einerseits und Umweltbewusstsein andererseits schwankt; in beiden Fällen waren der Nutzen für das gesamtstädtische Gemeinwesen und der Großstadtcharakter Zagrebs die dominanten Einschätzungskriterien. Die ermittelten Faktorenstrukturen verweisen darauf, dass die Erwartungen der Öffentlichkeit hinsichtlich des Nutzens von Infrastrukturprojekten allgemein mit der Hoffnung auf wirtschaftlichen Profit verbunden sind, dass jedoch auch Angst vor Risiken besteht, die solche Projekte für die Umwelt bringen.

Schlüsselwörter: Stadtplanung, Stadtverkehr, städtische Öffentlichkeit, Zagreb