

**Ralf RISSER**  
**Karel SCHMEIDLER**  
**Linda STEG**  
**Sonja FORWARD**  
**Lucia MARTINCIGH**

# Ocena kakovosti življenja v mestih

## Okolijske razmere in mobilnost

**Kakovost življenja**  
**Mobilnost**  
**Okolje**  
**Prostorsko planiranje**  
**Transport**  
**Urbanistično načrtovanje**

**Environment**  
**Mobility**  
**Physical planning**  
**Quality of life**  
**Transport**  
**Urban planning**

*Osnovni cilj prispevka je predstaviti vedenje različnih disciplin o praksah ocenjevanja kakovosti življenja v povezavi z javnimi ukrepi na področjih načrtovanja mest in oblikovanja, transporta in mobilnosti. Z njim želimo izboljšati razumevanje odgovornih politikov in strokovnjakov o ocenjevanju kakovosti življenja prebivalcev. Gre za uvod v raziskavo, kjer bomo analizirali videnja vpletenih in odgovornih posameznikov o posledicah politik o mobilnosti na kakovost življenja. Prednostni rezultati raziskave bodo priporočila za izboljšanje procesov ocenjevanja. Razvita orodja bodo preskušana na pilotnem primeru.*

*The main objective of the paper is to provide knowledge about the practice of life quality assessment by different disciplines in connection with different types of public measures in the area of town planning and design, transportation and mobility. In this way we want to improve the understanding of responsible politicians and experts about assessment of quality of life. It is an introductory paper to a research about analysis of how mobility policies affect quality of life. The main product will be advice for improved assessment processes. The developed instruments will be tested in a pilot study.*

### 1. Uvod

Raziskovalci iz Avstrije, Češke, Italije, Nizozemske in Švedske, s podporo EU sodelujemo v okviru programa Mesta prihodnosti (ASI) na projektu Ocena izvajanja.

Osrednji vprašani raziskave sta kakovost življenja v mestih in načini izvajanja, predvsem v projektih, ki se ukvarjajo s pospeševanjem trajnostnega transporta. Na splošno ta vprašanja raziskovalci spregledajo, saj jih je težko meriti ali kvantificirati. Cilj projekta je prek politik izvajanja, razvitih v mestih, ki so sodelovala v programu Mesta prihodnosti, raziskati, ali in kako nosilci političnega odločanja upoštevajo učinke kakovosti življenja, ko oblikujejo in izvajajo transportne politike. Na tej osnovi bodo razvita orodja za podporo nosilcem odločanja, ko odločajo o vprašanih kakovosti življenja pri projektih mobilnosti, kar jim bo lahko zagotovilo podporo javnosti in spodbudilo spremembe v vzorcih obnašanja.

Projekt sledi holističnemu razumevanju trajnosti, s posebnim poudarkom na trajnostnem transportu. Tako odraža dejstvo, da urbana struktura neposredno pogojuje transportni sistem in ima mobilnost ljudi in dobrin odločilni vpliv na kakovost urbanega okolja. Projekt se torej zavzema za kompaktne, prostorsko učinkovite naselbinske strukture, ki so tesno prepletene z okoljsko prijaznim transportnim sistemom. Znanstvene predpostavke projekta so opredeljene v skladu s cilji politik EU, navdih zanje pa je najti v ekoloških in arhitekturnih gibanjih. Tako s planiranjem idealne fizične strukture v prostorsko omejenem prostoru želimo s projektom ustvariti vizijo trajnostnega mesta.

### 2. Kakovost življenja – zgodovinski pogled

Kakovost življenja je koncept, ki v zadnjih letih sproža obilo zanimanja, vendar ni značilen

le za 20. stoletje. Pravzaprav sega do filozofa Aristotla (384–322 p.n.š.), ki je pisal o »dobrem življenju« in »živeti dobro« pa tudi o tem kako ju lahko javne politike ohranjajo. Mnogo pozneje je Seth (1889) izjavil: »Ne smemo gledati le na količino, temveč tudi kakovost življenja, ki je moralni cilj«. (v: Smith, 2000).

V 30. letih je sledila poplava razprav, ko so raziskovalci začeli kazati zanimanje za tematiko in poskušali opredeliti, raziskati in izmeriti koncept (Massam, 2002). Kakovost življenja se je vpisala na politični dnevni red. Edgar Hoover je na primer je bil pokrovitelj dveh Ogburnovih poročil o tekočih družbenih težnjah, poročil, ki so delno pospešila opredelitev družbenih kazalcev in kazalcev kakovosti življenja (Massam, 2002). Omenjeni znanstvenik se je pretežno ukvarjal z merjenjem materialne blaginje, ki naj bi bila kazalec kakovosti življenja. Toda med veliko krizo je nek novinar v Baltimoru objavil več člankov o ocenah kakovosti življenja v mestih in državah. Njegove ocene so vključevale objektivne dejavnike, kot so dohodek, izobrazba, stopnja kriminala, cene stanovanj in umrljivost otrok, pa tudi subjektivne, kot so občutki posameznika o lastnem sosodstvu in okolju. (Mitra, 2003).

V 50. letih sta ekonomista Ordway (1953) in Osborn (1954) uporabila ta izraz kot argument proti neomejeni gospodarski rasti. Štiri leta pozneje je Galbraith objavil knjigo Družba blaginje (orig. *The Affluent Society*), leta 1967 pa Industrijska država (orig. *The Industrial State*). Razpravljal je o posledicah rasti in kritiziral ekonomsko ideologijo, ki je bila v ozadju razmaha industrije. Zapisal je: »Kar šteje, niso količine dobrin, temveč kakovost življenja« (v: Snoek, 2000). V drugi polovici 20. stoletja so znanstveniki spoznali da kakovost življenja vsebuje mnogo več od materialnega bogastva, tako da so v svoje razprave vključili zdravje, izobrazbo, osebno svobodo, užitek in blaginjo.

Vprašanje, ki je v 70. letih povzročilo ponovni razcvet raziskav na temo kakovosti življenja je bilo »Kako lahko živimo srečno in dobro?« (Leitlinie Dermatologie/Lebensqualität in dermatologischen Studien, 1998). Temu je Massam (2002) dodal napredek računalniške in komunikacijske tehnologije, ki je gibanju dala novega zaleta, kot pomembno referenčno točko pa omenja začetek izhajanja revije

*The Social Indicator Research*. Že v zgodnjih 90. letih so v velikih raziskovalnih središčih začeli raziskovati kakovost življenja prebivalstva. Na Danskem so odprli enega prav z namenom raziskovanja 10.000 prebivalcev. Na drugi strani Atlantskega oceana je kanadsko ministrstvo zdravja financiralo raziskovalno anketo o kakovosti življenja na nacionalni ravni. Prav ob nastopu novega tisočletja je Smith zapisal »kakovost življenja je trenutno vodilna tema mnogih novih družboslovnih raziskav«. (Smith, 2000).

### 3. Kakovost življenja – opredelitev

Čeprav je tema »kakovost življenja« osrednja v številnih raziskavah, soglasje o metodi opredelitvi pojma še ni doseženo. Nekaj avtorjev jih je ponudilo, vendar splošno sprejete še ni. (Ormel, Lindenberg, Steverink in Vonkorff, 1997; Lim, Yuen in Low, 1999; Smith, 2000; Snoek, 2000; Wunsch in Risser, 2002).

Nekatere opredelitve so zelo splošne, kot tista Dalkeya in Rourke, ki sta zapisala »človekov občutek blaginje, zadovoljstvo ali nezadovoljstvo z življenjem, njegova/njena sreča ali nesreča« (v: Ferrans in Powers, 1985). Martin in sodelavci so jo opisali kot stanje »posameznikovega splošnega zadovoljstva z življenjem in splošno osebno blaginjo«. V teh opredelitvah se pojavljata pojma »blaginja« in »zadovoljstvo«, kar ni v navadi. Kakovost življenja, blaginja, zadovoljstvo, ampak tudi zdravstveno stanje, sreča in samo-spoštovanje se pogosto zamenjuje (Felce in Perry, 1995; Lim, Yuen in Low, 1999; Snoek, 2000; Ranzijn in Luszcz, 2000). Tako se zadeva še dodatno zapleta (Felce in Perry, 1995). Uporabiti izraz zadovoljstvo kot sopomenko za kakovost življenja ni najustreznejše, zlasti če ne upoštevamo danosti življenjskih razmer posameznika: »Izrazi zadovoljstva so itak v vzročni zvezi z temperamentom posameznika in okoliščinami ali izkušnjami prek katerih je zgrajen osebni referenčni okvir«. Glasno se zavzemajo za takšno opredelitev, ki bi upoštevala tako objektivne kot subjektivne okoliščine, npr. po Emersonu (1985) je kakovost življenja »zadovoljstvo v individualnih vrednotah, ciljih in potrebah prek uresničevanja njegovih/njenih sposobnosti ali življenjskega sloga« (v: Felce in Perry, 1995). Potrebo po

vključitvi življenjskih razmer je izpostavil tudi Clark (2000), ki pravi: »na kakovost življenja posameznika bistveno vpliva družbeno okolje v katerem biva« (v: Massam, 2002).

Toda, čeprav ni soglasja o opredelitvi pojma, vseeno lahko razberemo okvir zanj. Na primer, večina raziskovalcev meni, da gre za več-razsežnosten konstrukt (Cummins, 1999; Snoek, 2000; Hagerty, Cummins, Ferriss, Land, Michalos, Peterson, Sharpe, Sirgy in Vogel, 2001) in da odraža osebne vrednote (Snoek, 2000). Torej lahko trdimo, da odraža stopnjo kakovosti zadovoljevanja individualnih potreb na različnih poljih življenja (Wunsch in Risser 2002). Predlagali so tri razsežnosti: fizično, psihološko in družbeno (Finlay, 1997; Snoek, 2000; www.uni-duesseldorf.de). Družbena dimenzija se členi na dve: zasebno in javno. Večina raziskovalcev se strinja, da bi k tem trem razsežnostim dodali še objektivne in subjektivne elemente (Cummin, 1999; Ranzijn in Luszcz, 2000; Hagerty, in dr., 2001).

Opisi teh dimenzij so:

- *Fizične* – zdravstveno stanje;
- *Psibične* – samoobvladovanje, samozavedanje, ljubezen, zadovoljstvo, sreča, morala, samospoštovanje, občutek nadzora nad lastnim življenjem, družbene primerjave, življenjska pričakovanja, verovanja, želje;
- *Družbene (zasebne)* – družabno omrežje, družbena podpora, raven prihodkov, izobrazba, zaposlitev;
- *Družbene (javne)* – skupnost, podnebje, družbena varnost, kakovost bivanja, onesnaženost, estetika življenjskega prostora, promet, transport, stopnja kriminala, enakost, enakopravnost.

Tri dimenzije so medsebojno povezane, če se ena spremeni, ji tudi druge sledijo. Študije so npr. pokazale, da družbena interakcija povzroči izboljšanje samospoštovanja, pa tudi osebne in družbene sposobnosti (Lloyd in Auld, 2002). Še več, visoko samospoštovanje lahko vpliva na človekove želje in poveča njeno/njegovo doživljanje nadzira nad življenjem. Ena sprememba torej lahko pospeši spremembe tudi v drugih poljih. Diener (2000) je poudaril, da se kakovost življenja ocenjuje v razmerju do določenih standardov, ki jih pogojujejo naše želje, včerašnje počutje in videnja drugih.

## 4. Kakovost življenja – kazalci

Kakovost življenja lahko merimo z objektivnimi in subjektivnimi merili. Objektivni so odraz zunanjih življenjskih razmer, kot so npr. gospodarski ali tehnični dejavniki, subjektivni pa obsegajo posameznikova videnja teh razmer. Danes se večinoma strinjamo, da jih je treba kombinirati (Glatzer, 1990; Ormel in dr., 1997; Baaske in Sulzbacher 1997; Felce in Perry, 1995; Cummins, 1999, 2000; Hagerty in dr., 2001; Cozens, 2002; Kim in Cho, 2003). Nekateri bi celo zatrdili, da je tako edino prav in gre za zdravo pamet. (Cummins, 2000) Vendar se vsi s takšnim stališčem ne strinjajo; nekatere študije zavračajo individualno videnje življenja, še več, merili so le objektivne spremenljivke. Razlog je v dejstvu, da so subjektivne spremenljivke »mehka« merila, ki jih je težko ocenjevati ali razlagati. (Lloyd and Auld, 2002). Besleme, Maser in Swain (1999) so poročali o poskusu uvedbe subjektivnih meril, vendar jih je poslovna skupnost zavrnila s trditvijo, da gre za »občutek«, nekaj kar ne bi smelo biti vključeno v razvojne procese. Primer študije z izključno objektivnimi merili je izvedel Giannias (1998), ki je povezal kakovost življenja s konstrukcijskimi značilnostmi hiše: »Izbor hiše je enak izboru vrednosti kakovosti življenja«. Uporabljene spremenljivke v kazalniku so število sob in starost hiše, pa tudi dejavniki, vezani na urbane značilnosti (npr. letno gibanje temperature v mestu, onesnaženost zraka in stopnja kriminalitete). Metodo se pogosto uporablja, v drugih študijah so tudi uporabili vse ali nekatere od naštetih spremenljivk. (npr. Blomquist, 1985; 1988; Roback, 1982; 1988 (V: Giannias, 1998)).

Drugi primer so študije, ki jih v Koreji opravljajo lokalne uprave. Tam čedalje učinkovitejše merijo kakovost življenja z objektivnimi kazalci, in sicer stopnjo kriminala, dohodki in stopnjo zaposlenosti. (v: Kim in Cho, 2003)

V skrajnem primeru lahko objektivna merila označimo kot nepomembna. Andrews in Withey (1976) sta odpravila razlikovanje med objektivnimi in subjektivnimi merili. Zatrdila sta, da je edini način doživljanja sveta prek čutil, kar pomeni, da so t.i. objektivna merila prav tako njihov proizvod:

*»Delitev družbenih kazalcev na objektivne in subjektivne je pogosta praksa. Meniva,*

da je takšna razdelitev nejasna in neuporabna. Tudi življenje in smrt oziroma tisto, kar označuje človeško življenje, sta predmet pravne, medicinske in doktrinarne razprave. Predpostavljava, da se objektivni kazalci o teh zadevah iskažejo kot subjektivne presoje. Nasprotno lahko trdimo, da so subjektivni kazalci (npr. posameznikova ocena lastnega življenja) bistveno bolj neposredna in objektivna merila tistega, kar bomo merili«. (Andrews in Withey, 1976).

Raziskovalci kakovosti življenja bi se nedvomno strinjali o naboru objektivnih merilnih, ki vplivajo na posameznikova stališča do lastne kakovosti življenja, npr. dohodek, stopnja kriminalitete ipd. Torej, vprašanje je, ali lahko z objektivnimi merili uspešno dopolnimo posameznikovo videnje kakovosti življenja.

V študijah o razmerju med objektivnimi in subjektivnimi merili so poročali o korelacijskem koeficientu, ki je med 0.04 in 0.57, kar pomeni, da so merili precej raznovrstne vidike kakovosti življenja. (Fakhoury in Priebe, 2002). Na primer, povezava med objektivnim zdravstvenim statusom in subjektivno kakovostjo življenja je zelo šibka. (Snoek, 2000; Salyer, Flattery, Joyner in Elswick, 2003). Bolnik z rakom ne poročajo o nižji ravni zadovoljstva kot kontrolna skupina zdravih ljudi. Podobno velja za skupine različno funkcionalno oviranih ljudi, ki niso bili nezadovoljni s svojim zdravjem, nekateri so celo zatrjevali, da so povsem zadovoljni. (Snoek, 2000) Razmerje med stopnjo kriminalitete in subjektivno varnostjo je podobno zelo šibko. (Wolfgang and Sulzbacher, 1997). Pri izražanju zadovoljstva o mnogih objektivnih značilnostih v različnih bivalnih okoljih (npr. bolnišnicah ali socialnih stanovanjih) prav tako ni bistvenih razlik med tam živečimi posamezniki (Holland, 1990. V: Felce in Perry, 1995). Baier (1992) in Frankenhaeuser sta potrdila (1976) šibko povezavo med življenjskimi razmerami in subjektivnim zadovoljstvom. V dveh študijah, kjer so primerjali ekonomsko degradirana območja s premožnejšimi, so podobno ugotovili, da ni bistvenih razlik v dojemanju zadovoljstva. (Wilkening in McGranahan, 1978; Amos, in dr., 1982). Smith (2000) je ponudil možni razlagi: prva je, da gre za učinek družbenega primerjanja – posamezniki ene skupnosti lastno življenje niso dojemali drugačno od tistega drugih, druga pa, da so se sprijaznili s svojimi razmerami.

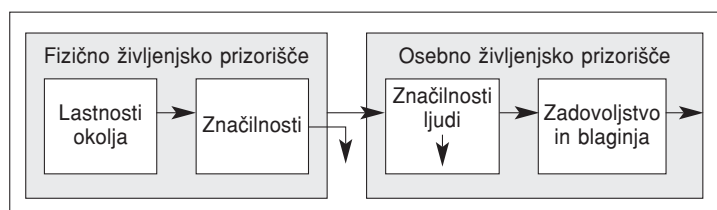
Edgerton (1990) je zagovarjal trditev, da lahko pomembne spremembe v posameznikovi življenjskih razmerah lahko vplivajo na kakovost življenja, vendar le z kratkotrajnimi učinki. Kmalu potem bi se raven vrnila na prejšnjo raven. Predlagal je tezo, da se posamezniki prilagodijo življenjskim spremembam s spremembami lastnih pričakovanj in ciljev. (Diener, 2000). Na primer ljudje z zdravstvenimi težavami se prilagodijo spremenjenim okoliščinam, tako da izkoristijo življenje kolikor še lahko. (Snoek, 2000).

Druge študije so tudi pokazale, da je povezava med subjektivnimi in objektivnimi merili nelinearna. Durning (1993) je poudaril, da: »... ljudje, ki živijo v 90. letih so v povprečju štiri in pol krat bogatejši od svojih starih staršev ob prelomu stoletja, vendar niso štiri in pol krat šrečnejši«. Še več, povečanje bogatstva nad določeno raven, bo imelo malo ali nič učinka na kakovost življenja. (Cummins, 2000).

Staro verovanje o vplivu povečane materialne blaginje na kakovost življenja je tako treba zavreči. Še več, študije so pokazale, da ko si ljudje zagotovijo osnovne potrebe, začnejo razvijati nove, npr. »zabteve po večjem vplivu in participaciji, zabtevajp prepoznavnost lastne vloge v skupnosti, občutek smisla, priložnosti za smiselno delo in udeležanje lastne nadarjenosti ali sposobnosti«. (Frankenhaeuser, 1976).

Zato ne preseneča, da je razmerje med objektivnimi in subjektivnimi kazalci tako šibko, vendar to hkrati ne pomeni, da so eni pomembnejši od drugih. Lehman (1988) je na primer uporabil šibko razmerje kot kazalec potrebe po obravnavi obeh, tj. le tako bi lahko ustvarili popolno podobo kakovosti življenja. (V: Fakhoury in Priebe, 2002).

Po Limu in dr. (1999) je največja prednost uporabe objektivnih kazalcev moč kvantifikacije, v njegovih besedah »objektivna merila so stvarni, objektivno dokazljivi vidiki življenja«. Toda, ob izrečenem bi vseeno in



Schema: Konceptualno videnje kakovosti življenja

hkrati zagovarjal trditev, da bi rezultat bil neuporaben brez vzporednih subjektivnih kazalcev, saj ne bi zajeli človeških življenjskih izkušenj. Sklenili so, da morajo kazalci kakovosti življenja vsebovati vsaj nekaj ocen posameznikov o lastnem življenju, kot npr.: zdravje, stanovanje, izobrazba, prosti čas, umetnost in kultura, družina in skupnost. Diener in Suth (1997) sta dodala, da subjektivni in objektivni kazalci dajejo drugačne poglede na družbeno kakovost in bi zato bili bolj natančno merilo istega. (V. Lloyd in Auld, 2002).

Skratka osebna izkušnja življenja in okolja v katerem se življenje odvija, prispevata k posameznikovi kakovosti življenja. Rogerson (1999) je prizorišči strnil v fizično in osebno (glej shemo)

## 5. Okolijska kakovost življenja

Iz sheme je razvidno, da kakovost življenja vsebuje dva elementa: prepoznavanje preferenc in njihovo oceno. Model prepozna nedoločnost človeških okusov, želja in vrednostnih sistemov. Različne črke v shemi ponazarjajo različna vrednotenja. Črka A označuje fizično življenjsko prizorišče, črka B individualni značaj posameznikov, črka C pa kognitivne in afektivne odzive na življenje samo.

Vključitev objektivnih kazalcev omogoča primerjanje in razlikovanje kakovosti življenja kolektivnih skupin in njihovo umestitev v prostorski okvir (npr. države, regije, mesta in sosedstva). Felce in Perry (1995) sta zatrdila, da agregiranje podatki lahko pomaga pri ugotavljanju, ali je kakovost življenja enakomerno ali ozko razpodeljena. Povedano drugače, postavlja standard za obravnavo. Povedala sta tako: »*Opredelitev kakovosti življenja, ki ne upošteva objektivne ocene življenjskih razmer, lahko povzroči pomanjkanje ustreznega varovanja za ranljive in deprivilegirane ljudi. Izrečeno zadovoljstvo lahko preprosto odraža nerazumevanje razmer, kar je lastno doživljanju ljudi s skromnim znanjem, avtonomijo ali šibkimi povezavami s pretežnim delom družbe ali ekonomije*«. (Felce in Perry, 1995).

Tako bi bili bolj previdni pri sprejemanju sporočene ravni zadovoljstva posameznika o

lastnih življenjskih razmerah, hkrati pa ohranili sorazmerno neodvisno mnenje o teh okoliščinah. Lahko sklepamo, da je razmerje med objektivnimi in subjektivnimi kazalci zelo šibko in so slednji ustrežnejši za označevanje kakovosti življenja. Toda, napačno bi bilo objektivna merila zavreči kot nepotrebna. Zato je pomembno razlikovati med subjektivnimi in objektivnimi merili, saj gre za nekaj »*kar leži v jedru integralnega, celovitega razumevanja konstrukta*«, kot je zapisal Cummings (2000).

Anketa o kakovosti življenja ljudi v 215 držav sveta, kjer so raziskovali razvoj 39 meril kakovosti življenja, je pokazala, da v švicarskih mestih živijo najboljše. Zürich se je uvrstil najvišje, Ženeva je druga, Bern, kot glavno mesto, pa šesti. Domnevamo, da tam živijo najzadovoljnejši ljudje na planetu. So zdravi, bogati in, zaradi odličnega sistema izobraževanja, modri. Živijo življenje o katerem marsikdo lahko le sanja. London se ni pokazal v najboljši luči, uvrstil se je na 35. mesto, za mesti Dublin, Oslo in Nürnberg. Ugotovitev, da je kakovost življenja v Bagdadu najslabša, ne preseneča, saj se spopadajo s problemi varnosti in razsuto infrastrukturo (Mercer Human Resource Consulting). Mesta v Evropi, Novi Zelandiji in Avstraliji vztrajajo med najboljšimi. V vzhodni Evropi se najboljše živi v Pragi; sledijo Ljubljana in Budimpešta.

### 5.1 Trajnostni transport v mestih

Ne preseneča, da se je trajnostni razvoj tudi osredičil na prometne sisteme in jih poskušal spraviti pod skupno streho. Evropski svet ministrov za promet je temo zagrabil in zagovarjal opredelitev, ki obsega:

- omogočanje in reševanje osnovne dostopnosti in razvojnih potreb posameznikom, podjetjem in družbi, tako da bo usklajena s človeškim in ekosistemskim zdravjem ter spodbujala enakopravnost v in med sledečimi si generacijami;
- cenovno sprejemljivost, pravično in učinkovito delovanje, ponujanje več različnih prometnih možnosti in podpiranje tekmovalnega gospodarstva, kakor tudi uravnoteženega regionalnega razvoja;
- omejevanje emisij in onesnaževanja, skladno z absorpcijsko sposobnostjo planeta, uporabo obnovljivih virov v mejah ali pod mejo njihove regeneracije, uporabo

neobnovljivih virov v mejah ali pod mejo stopnje razvoja obnovljivih nadomestkov, ob kar največjem zmanjševanju učinkov na rabo zemljišč ali ustvarjanje hrupa. (V: TDM, 2003).

Sposobnost doseganja različnih destinacij je pomemben dejavnik kakovosti življenja v vsaki skupnosti. (Roseland, 1997) Na kartko se jo označuje kot mobilnost, ki je ključna urbana vrednota. Včasih jo povezujejo s samozadostnostjo ali neodvisnostjo (Marcellini, Pavan, Ulisse, 1989; Tacken, Marcellini, Mollenkopf, Ruoppila, 1999; Kulikowsky, Likaszewicz, Wloskovicz, Radecki, Kazebuski in Buczkowski, 2001), dejavnostjo (Mollenkopf, 1997) ali sposobnostjo uživati v dobrem življenju (Hwang, Nayak in Newport, 1999). Večina današnjih prevozov se opravi z osebnim avtomobilom, kar je na dolgi rok najmanj trajnostno. Eimsbüttel (1999) trdi, da automobile ni treba prepovedati, vendar jim ne smemo dati prednosti: »kakovost življenja bi morali zagotavljati z drugimi prometnimi sredstvi«. Vamboterdal (1997) pravi, da se danes srečujemo z zelo pomembnim izzivom, ki je zagotavljanje učinkovitih in hitrih prometnih sredstev vsem ljudem, ki ustrezajo njihovim potrebam.

Prometni raziskovalni odbor (TRB, 2001) je naštel štiri razloge, zakaj bi posamezniki in skupnosti cenile izbor različnih oblik prometa:

- Da bi dosegli cilje enakopravnosti. Pomanjkanje izbire glede prevozov omejuje osebne in ekonomske priložnosti ljudi, ki so fizično, ekonomsko ali družbeno ogroženi. Pogosto takšni posamezniki nimajo dostopa (ali je nezanesljiv) do avtomobilov in so v družbah odvisnih od avtomobilskih prevozov glede mobilnosti prikrajšani. V takšnih družbah na primer imajo nevozniki težave pri dostopu do šol ali delovnih mest.
- Da bi služile kot rezervna možnost za tiste, ki lahko vozijo. Ljudje, ki navadno ne uporabljajo drugih prometnih oblik, bi lahko cenili njihovo razpoložljivost v prihodnosti ali v urgentnih primerih. Večina lahko ljudje pričakujejo takšna obdobja, ko se bo morali zanesti na alternativne oblike prevozov, npr. zaradi starosti, fizične oviranosti, finančnih zadreg, okvar lastnega vozila ali naravnih nesreč, ki lahko omejijo uporabo avtomobilov.
- Da bi povečali učinkovitost transportnih sistemov. Uporaba alternativnih modelov

lahko omogoči doseganje ciljev upravljanja transportnih potreb, ki vključujejo zmanjšanje prometnih gneč, zmanjševanje stroškov upravljanja in okoljske kakovosti.

- Da bi povečali živahnost. Mnogo ljudi uživa v alternativnih oblikah prometa, kot so hoja, kolesarjenje ali vožnja z avtobusom. Prav tako cenijo življenje ali obiske v skupnosti, kjer te dejavnosti lahko opravljajo varno, udobno in vedno.

V tem seznamu je doseganje enakopravnosti povezano z dostopnostjo, še enim konceptom tesno povezanim s kakovostjo življenja. Toda tega ne smemo mešati z mobilnostjo. Prometni raziskovalni odbor (2001) opredeljuje dostopnost in mobilnost tako: »Dostopnost je vezana na preprosto doseganja specifičnih lokacij ali dejavnosti, mobilnost pa na posameznikovo sposobnost gibanja«.

Na dostopnost vplivajo razpon transportnih možnosti, ampak tudi čas potovanja, varnost in cena. V lokalnem okviru opisuje lahkoto doseganja različnih destinacij z nemotornimi prevoznimi sredstvi. Burden (2001) je dodal, da bi moral biti najdaljši čas doseganja večine ciljev, vezanih na delovanja gospodinjstva, pet minut in deset za vsa ostala. Fremantle (mesto v Avstraliji) je primer mesta, ki je dostopno in zgrajeno za ljudi in ne za avtomobile. V nedavni anketi o mestu je večina vprašanih ljudi (68 odstotkov) izjavila, da je »zelo zaželeno«. Yiftachel and Hedgcock. (1993) sta razložila, da se mestno središče ni preveč razširilo in so na majhni razdalji na razpolago različne prostočasovne dejavnosti, npr.: ulični kafeji, trgovine z živili, druge trgovine, umetniške galerije, restavracije in stanovanja.

Zelo povečan promet v čeških in drugih srednjeevropskih mestih pomeni povečano mobilnost prebivalcev in večjo intenziteto stanovanjskih dejavnosti. Hkrati so se pojavile konfliktne razmere v vsakdanjem življenju ljudi, saj je njihovo življenjsko okolje postalo moteno, tako tudi mesta kot entitete in njihove opravilne sposobnosti.

Izkušnje iz nadzora prometa in načrtovanja razvoja mest jasno kažejo, da je zagotavljanje skladnosti med prometom in mestnim razvojem eno najresnejših problemov sodobne občinske politike. Problema se je treba lotiti na dveh ravneh. Na družbeni ravni gre za

vprašanja socialnih, ekonomskih in kulturnih problemov procesa prostorskega planiranja, tj. možnosti nadzora procesa in pripadajočega vpliva na rast mesta. Nadalje gre za vprašanja vrednostnih orientacij v razumevanju družbenega in ekonomskega razvoja, varovanja in ustvarjanja življenjskega okolja in razvoja prometa. Na ravni nadzora delovanja in razvoja mesta to pomeni izbor optimalnega transportnega sistema, zagotavljanja prometne varnosti in odstranjevanja negativnih učinkov prometa na urbano okolje. Posebej pomembno je zagotavljanje skladnosti med mestno strukturo in prometno mrežo, dobre organiziranosti izvajanja prometa in ohranjanja sprejemljive ravni urbanega okolja na omejenem prostoru.

## 5.2 Izboljšanje kakovosti življenja prebivalstva

V nekaterih mestih imajo svobodo pri uporabi avtomobila in možnost proste izbire samo fizično najbolj sposobni, drugi se spopadajo z nedostopnim transportnim sistemom. Morton (1995) je pokazal različne težave s katerimi se soočajo starejši pešci. Za njih je sprehod velik izziv, saj sta že sama količina vozil in njihova hitrost lahko zastašujoča. V drugi študiji so prepoznali večje število kazalcev o varnosti in dostopnosti, med ostalim: hitrost vozil, število prometnih nesreč z udeleženi pešci, količina servisov dosegljivih peš, razmestitev prostorov za funkcionalno ovirane idr. (PROMPT, 2003). Lahko zatrdimo, da je mnoge cilje, vezane na kakovost življenja in enakopravnost šele treba doseči.

Mnogo projektov je v izvajanju, tudi s finančno podporo Evropske skupnosti, ki se ukvarjajo z možnostmi izboljšanja mobilnosti ljudi s posebnimi potrebami. Na primer, skoraj po vsej Evropi izvajajo projekte umirjanja prometa, da bi zagotovili boljše razmere za kolesarje in pešce. Ponekod so predlagali razširitev pločnikov (Mollaroli, 1997; Pillieri, 1999), izboljšano razsvetljavo (Vegega in Levy, 2000), medsebojno povezane poti za pešce (Mollaroli, 1997) in počivališča (Corazza in Martincigh, 2001). Hoja je lahko zelo nevarna za ljudi z okvaro vida zato so razvili različne naprave, da bi jim olajšali gibanje. Primer je sistem radijskih signalov, ki opozorijo človeka ko se približa križišču, vstopu v trgovino, postaji podzemne železnice ipd. (Kulikowsky in dr., 2001).

Raziskovalci so opozorili na nujne izboljšave javnega prevoza za funkcionalno ovirane ljudi. Težave imajo pri vstopanju ali izstopanju iz vozil zato so razvili nizko-podna vozila. (Balschbach, 1997; Caiaffa in Tyler, 2001) Starejši potrebujejo več časa, da bi sprejeli informacije, zato je Hekstra (1999) predlagal uvedbo dinamičnega informacijskega sistema (V. Tacken, in dr., 1999). Tudi drugi so se ukvarjali z izboljšanjem informiranosti funkcionalno oviranih. (Waara in St}hl, 2001; Tacken, in dr., 1999). Približevanje avtobusnih postajališč ljudem ali najavljanje (klicanje) prevozov so tudi predlagane rešitve (St}hl, 1997; Divieti, 1997; Busi in Ventura, 1997).

Veliko študij se ukvarja z različnimi potrebami ljudi, reševanje katerih bi jim izboljšalo življenjske razmere. Te so podobne tistim že prej opredeljenim, kot pomembnim za kakovost življenja, vendar v mnogih primerih to dejstvo ni v ospredju. Nasprotno, vplivi na kakovost življenja so le posredni. Nekateri študije vseeno v projektni nalogi vsebujejo podoben okvir delovanja, katerega cilj je izboljšanje razmer. Na primer, v tem pregledu smo obravnavali štiri študije, ki neposredno povezujejo samostojnost z mobilnostjo in kakovostjo življenja. (Caon, 1999; Tacken in dr., 1999; Mollenkopf, 1999; Kulikowsky in dr., 2001) Kulikowsky in dr. so obravnavali slabovidne (2001), Caon (1999) otroke, Tacken in dr. (1999) in Mollenkopf (1999) pa starejše. Tema Pillierisove študije (1999) je bila prilagajanje površin v komercialnih območjih potrebam pešcev, pri čemer so predlagali izboljšave varnosti in udobja. Opravili so oceno tokov pešcev, da bi ocenili kakovost infrastrukture. Predlagali so širše pločnike in ulično opremo. Sklenili so da »nekaj izboljšav urbanega okolja lahko povzroči opazne spremembe v obnašanju najšibkejših uporabnikov cest, kar ima za posledico izboljšanje kakovosti življenja«.

Nardi (1997) je uporabil število prometnih nesreč kot kazalec kakovosti življenja. Lentini in Occhiuto sta kakovost življenja razumela kot spodbudo za novo kulturo, ki spoštuje okolje, in potrebo po zagotavljanju humanem prostoru ter možnosti za življenje. Pomemben dejavnik, omenjen v poročilu, je preprečevanje nesreč in kriminala. Med ostalim bi mesto moralo postati bolj dostopno. Poudarili so nujno oceno odnosa med mobilnostjo in kakovostjo življenja. V študiji so možnosti za življenje opredelili kot obstoj

servisov, ki vključujejo parkirišča, prehode za pešce in avtobusna postajališča. Končno je bristolski lokalni prometni plan poskušal izboljšati kakovost življenja, tako da je upošteval potrebe ljudi in jih vključil v proces odločanja. (Albrechts and Verachtert, 2002).

### 5.3 Sodelovanje z javnostmi v skupnosti

Načela trajnostnega razvoja in planiranja vsebujejo celovite analize gospodarskih, socialnih in okolijskih vplivov. Informacije, ki so potrebne za doseganje takšnega cilja, morajo biti osnovane na poglobljenem razumevanju medsebojnega delovanja različnih dejavnikov in vedenju o želenem cilju ter njegovih dolgoročnih učinkih. Kakor je bilo poudarjeno že prej, eden od ciljev je zadovoljevanje potreb zdajšnjih in prihodnjih generacij. Torej je v razumevanju problema treba upoštevati tudi potrebe in interese prebivalcev. Eden kritičnih elementov v doseganju takšnega cilja je participacija, ali povzeto po poročilu OECD »Participacija je lahko ključ do sprejemljivosti skupnosti in prilaganja spremembe, kar je življenjsko pomemben proces za doseganje trajnostnega razvoja v mestih«. (OECD, 1996) Burden (2001) prav tako poudarja pričakovanja skupnosti o vključitvi v procese oblikovanja načrtov in projektov. Poznamo pa tudi druge razloge za participacijo (cf. Risser in Lehner, 1997):

- participacija odraža osnovno demokratično načelo – zamisel demokracije inherentno vsebuje participacijo; dosega se s transparentnostjo in odprto možnostjo razprave; namena sta informiranje drugih in pridobivanje povratnih informacij;
- pomaga pri preprečevanju sporov: stalen pretok informacij in pripravljenost spreminjati prednosti zaradi spremenjenih okoliščin, lahko prepričajo ljudi v verodostojnost sistema, ki v zameno pomaga pri preprečevanju sporov;
- participacija lahko razumemo kot vzemljeni vir praktične pomoči: prepogosto se pozablja, da lahko javnost ponudi zelo dragocene informacije, ki dopolnijo vedenja izvajalcev ali strokovnjakov.

Politiki in nosilci odločanja so začeli spoznavati, da je udeležba javnosti zelo pomemben dejavnik uspeha, vendar se pogosto začne prepozno. Formalne odločitve o prostoru navadno sprejemajo na občinskih ali regijskih svetih. Na teh ravneh navadno ne upo-

štrevajo mnenja stanovalcev ali zelo redko. Pri naslednjem koraku, ko gre za konkretno umestitev stavbe ipd. v prostor, pa je glas ljudstva že lahko slišen. Če ni, lahko nastanejo težave, napake pa je težko odpraviti. Različne študije so pokazale, da je odprtost do dejavnega sodelovanja s skupnostjo koristna pri prepoznavanju problemov in sprejemanju povratnih informacij, tako pri oblikovanju, kakor tudi izvedbi projektov.

V nekem projektu, katerega cilj je bil izboljšanje varnosti zunaj šol, so vključili starše, učitelje in otroke. Otroki so risali načrte nevarnih prostorov (Passigato, 1997). V drugem je cilj bil izboljšanje družbenega življenja in življenjskih razmer starejših. V sodelovanju s člani te skupnosti so opredelili seznam težav, ki je postal izhodiščni dokument za preoblikovanje prostora. (AA.VV, 2000) Vamboterdal (1997) je še ostrejši, ko trdi, da je participacija ključna v planskem procesu. Podobno so načrtovalci v Donostii-San Sebastianu v participaciji prepoznali zagotovilo uspeha (Busi in Pezzagno, 1999). Pri nekaterih projektih je javnost sodelovala že v uvodnih fazah oblikovanja pobude, pa tudi pozneje v izvedbenih fazah. V projektu ROM-PROJECT GHENT CANAL ZONE so prebivalce vključili v treh različnih fazah: (Albrechts in Verachtert, 2002)

- Posvetovanje v zvezi s problemi identifikacije: vprašalnike so razdelili naključnim prebivalcem različnih sosedstev.
- Posvetovanje o idejnih predlogih planov/programov: v vsakem stanovanjskem sosedstvu predmetnega območja so organizirali sosedsko posvetovanje in razpravo o predlogih. O dogodku so obveščali z letaki in spletnimi novicami.
- Posvetovanje in soodločanje v fazi izvajanja in prihodnjih planskih procesih.

Lahko trdimo, da so možnosti uspeha večje, če je javnost vključena, toda še pomembnejše je, vsaj kar zadeva kakovost življenja, da se tako razvijajo močnejše vezi med posamezniki in s skupnostjo. (Transportation Research Board, 1998). Cochrun (1994) je takšne razmere opredelil kot »občutek skupnosti« kjer »ljudje, ki imajo močan občutek za skupnost, čutijo pripadnost sosedstvu, hkrati pa čutijo, da bodo čutili vplive dogodkov v njej in verjamejo, da bodo zadostili svojim potrebam le prek kolektivnih sposobnosti sosedstva«. (Transportation Research Board, 1998)



Zgornji navedek izraža številne potrebe, ki smo jih prej prepoznali kot koristne za povečanje kakovosti življenja, npr.: sposobnost izvajanja nadzora, občutek koristnosti in interakcija z drugimi. Participacija javnosti torej izpolnjuje mnoge namene, ki pomagajo krepiti kakovost življenja.

## 6. Sklep

Kakovost življenja je koncept, ki že od nekdaj sproža veliko zanimanje – celo Aristotel in Platon sta se ukvarjala s to tematiko. Medtem so se seveda spremenile metode preučevanja koncepta.

Na začetku so kakovost življenja merili le z objektivnimi kazalci, kot so dohodek, podnebje, smrtnost in stopnja kriminala. Postopoma so znanstveniki z nezadovoljstvom ugotovili, da objektivni kazalci ne morejo zaobjeti vse kompleksnosti človeškega življenja. Takrat so vključili subjektivne spremenljivke za merjenje posameznikove stopnje zadovoljstva. Samo zamisel so opredeljevali različno, vendar se večinoma strinjajo, da je več-razsežnostna in izraža zadovoljevanje potreb. Način merjenja kakovosti življenja je predmet burnih razprav, standardnih meril še ni. Vsemu navkljub lahko v zadnjih dvajset let zaznamo napredek in tudi nekakšne dogovore. Postavljena vprašanja seveda morajo biti pomembna za ciljno skupino, kar pomeni, da je za doseganje tega cilja pomembnejše metodo zasnovati od spodaj navzgor kakor obratno. Vprašanja morajo biti občutljiva na spremembe in sposobna meriti pozitivne in negativne učinke. Mnogi raziskovalci se strinjajo, da je treba različna vprašanja kominirati v diskretne domene. Tako bi lahko tudi opredelili različna polja življenja. V zvezi z neposrednim okoljem posameznika pogosto vključujejo naslednje domene: družina in prijatelji, zdravje, varnost, svoboda, poklic in življenjski standard. Če je namen študije raziskovanje skupnosti, potem lahko dodajo še: varnost, izbira prevozov, dostopnost, krajina, okolijske kakovosti, enakopravnost in participacija javnosti.

Vrstni red prednosti je pogosta tema v razpravah. Nekateri so predlagali družino in prijatelje kot najpomembnejše dejavnike, drugi zagovarjajo zdravje. Sklepamo lahko, da nikoli ne bomo imeli enovitega in splošno sprejetega vrstnega reda. V prispevku

smo pokazali, da so prednosti različne za starejše ali mlajše ljudi, moške in ženske, poročene in samske, ljudi z visokimi ali nizkimi dohodki, ljudi z višjo ali nižjo izobrazbo itn. Zato mora katero koli merjenje kakovosti življenja upoštevati posamezne specifičnosti in družbene ter gospodarske okoliščine. Napačno bi bilo sklepati, da so našete skupine povsem prepoznavne, saj so tudi znotraj njih razlike.

Kakovost življenja včasih povezujejo z drugim konceptom, trajnostjo namreč. Pri opredelitvi slednje so osebne potrebe v ospredju, vendar z dodatkom, da je treba upoštevati tudi dolgoročni vidik oziroma potrebe zdajšnjih in prihodnjih generacij. Na tem področju je bilo opravljeno veliko dela, tako na teoretski kot tudi praktični ravni. Večina se strinja, da je mobilnost pomembna, vendar ne z osebnimi avtomobili. Izbor prevoznega sredstva je resna tema, tako v smislu načina prevoza, kot tudi nudenja storitve ljudem z drugačnimi potrebami. Raziskovalci so spoznali, da lahko skupnost zadosti javnim potrebam le, če je javnost vključena v procese odločanja. Veliko je študij, kjer so prikazani zelo zanimivi rezultati procesov, kjer je javnost bila vključena v vsem procesu. Nekateri, toda ne vsi, nosilci odločanja so začeli razumevati, da je uspeh projekta odvisen od javne podpore, pri čemer javnost ne pomaga le pri prepoznavanju problemov, temveč tudi pri oblikovanju rešitev. Še več, lahko zatrdimo, da participacija javnosti lahko okrepi kakovost življenja, saj se je treba odzvati na mnoge pomembne potrebe, kot so npr.: imeti možnost izvajanja nadzora, dobiti občutek potrebnosti in omogočanje interakcije.

Za ta pregled literature ni bilo težko najti ustreznih raziskovalnih študij o izboljšanju kakovosti življenja ljudi. V nekaterih raziskovalnih poročilih so sicer uporabili izraz kakovost življenja, vendar ga niso niti opredelili niti izmerili. V drugih izrazu izrecno ne uporabljajo, vendar je pozornost neposredno povezana z različnimi potrebami in načini ustreznega odzivanja nanj. Med ostalim so omogočanje preproste dostopnosti za funkcionalno ovirane in neovirane osebe, zmanjševanje emisij in hrupa ter povečanje varnosti, teme teh raziskav. V obeh primerih implicitno predpostavljajo, da bo predlagano izvajanje izboljšalo kakovost življenja. Sklepamo lahko, da gre za polje, ki ga je treba

pobljše spoznati. Šele potem bo možno nadzirati, napovedovati in izboljševati kakovost življenja.

---

Prof. dr. Ralf Risser, Factum OHG, Avstrija  
E-pošta: ralf.risser@factum.at  
Prof. dr. Karel Schmeidler, CDV-Transportno raziskovalno središče, Brno Republika češka  
E-pošta: Schmeidler@cdv.cz  
Dr. Linda Steg, Univerza v Groningenu (Oddelek za psihologijo), Nizozemska  
E-pošta: l.steg@ppsw.rug.nl  
Sonja Forward, Nacionalni raziskovalni inštitut za ceste in transport, Švedska  
E-pošta: sonja.forward@vti.se  
Prof. Lucia Martincigh, Di.P.S.A. – UNIROMATRE, Fakulteta za arhitekturo, Rim, Italija  
E-pošta: martinci@uniroma3.it

### Viri in literatura

- AA.VV. (2000) L«AUSER di Torino per la riqualificazione del quartiere Q.19 Lucento–Vallette. in: *AeA informa*, n 6, novembre dicembre 2000, str. 7–13.
- Albrechts, L. in Verachtert, K. (2002) *TRANSPLUS – Deliverable No. 5.2 – New methodologies of information, communication and participation*, June 2002.
- Andrews, F. M. in Withey, S. B. (1976) *Social indicators of well-being: Americans« perceptions of life quality*. New York: Plenum Press.
- Baaske, W. in Sulzbacher, R. (1997) *Individuelle Determinanten der Lebensqualität in Österreich (Individual determinates of life quality in Austria)*. SWS Heft 4/1997 Jg. 37, S 389–411.
- Baier S. (1992) *Keinem wird es schlechter gehen. Die Lebensqualität der Deutschen zwischen Luxus und Zukunftsangst*. *Psychologie Heute* Nr. 12.
- Balschbach K–H. (1997) *Technological support in the field of transport and communication in regard to the mobility of older people*. V: Mollenkopf H. in Marcellini F. (ur.), *The outdoor mobility of older people – Technological support and future possibilities*. COST A5 Ageing and technology, Office for Official Publications of the European Communities, Office for official publications of the European Communities, Brussels – Luxembourg
- Beckie T. M. in Hayduk L. A. 1997, *Measuring quality of life*. *Social Indicators Research*, L. 42, str. 21.
- Besleme K., Maser E. in Swain D. 1999, *Community indicator projects: Practical tools for addressing quality of life in communities*. In: Lim L. Y., Yuen B. in Low C. (ur.), *Urban quality of life: Critical issues and options*. School of building and real estate, National University of Singapore.
- Burden D. 2001, *Other Transportation and Quality of Life Issues, or »Back to the Future«, CRP 445/545*.
- Busi, R. in Pezzagno, M. (ur.) (1999) *Vivere e camminare in città / Living and walking in cities – mobilità e sicurezza degli anziani/elderly people«s mobility and safety*. Proceedings of the V International Conference, Dipartimento di Ingegneria Civile dell«Università degli Studi di Brescia – Comune di Cremona – COST–UCE, EC Office for Official Publications, Luxembourg–Bruxelles.
- Busi, R. in Ventura, V. (ur.) (1997) *Vivere e camminare in città / Living and walking in cities – andare a scuola/going to school*. Proceedings of the III International Conference, Dipartimento di Ingegneria Civile dell«Università degli Studi di Brescia – Comune di Cremona – COST–UCE, EC Office for Official Publications, Luxembourg–Bruxelles.
- Caiaffa, M. in Tyler, N. (2001) *Evaluation of changes to bus stop design to benefit elderly and disabled people*. In: AA.VV. *Transed 2001 – towards safety, independence and security*. Abstracts and Proceedings of the 9th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People, State Found for Rehabilitation of the Disable, Warsaw.
- Caon, L. (1999) *The study commission to eliminate the architectural barriers: an example of direct collaboration between citizens and public administration*. V: Busi, R. in Pezzagno, M. (ur.) (1999) *Vivere e camminare in città/Living and walking in cities – mobilità e sicurezza degli anziani/elderly people«s mobility and safety*. Proceedings of the V International Conference, Dipartimento di Ingegneria Civile dell«Università degli Studi di Brescia – Comune di Cremona – COST–UCE, EC Office for Official Publications, Luxembourg–Bruxelles.
- Corazza, M. V. in Martincigh, L. (2001) *How can urban rehabilitation design meet the elderly pedestrian requirements? A comparison between research and practice*. ICTCT, Caserta.
- Cozens, P. M. (2002) *Viewpoint., Sustainable Urban Development and Crime Prevention Through Environmental Design for the British City. Towards and Effective Urban Environmentalism for the 21 st Century*. *Cities*, Vol.19, No. 2, str. 129–137.
- Cummins, R. A. (1999) *A psychometric evaluation of the comprehensive quality of life scale – Fifth edition*. In: Lim L. Y., Yuen B. in Low C. (ur.), *Urban quality of life: Critical issues and options*. School of building and real estate, National University of Singapore
- Cummins R. A. (2000) *Objective and subjective quality of life: An interactive model*. *Social Indicators Research*, v 52, str. 55.
- Cure, C. (1990) *Statement made at the Conference on improving traffic and quality of life in metropolitan areas*, Göteborg, 12–14 June.
- Divieti, L. (1997) *Technology initiative for disabled and elderly people – dial–a–ride*. In: Mollenkopf, H. in Marcellini, F. (ur.), *The outdoor mobility of older people – Technological support and future possibilities*. COST A5 Ageing and technology, Office for Official Publications of the European Communities, Office for official publications of the European Communities, Brussels – Luxembourg
- Fakhoury, W. K. H. in Priebe, S. (2002) *Subjective quality of life: Its association with other constructs*. *International Review of Psychiatry*. V 14 (3), str. 219–224.
- Felce, D. in Perry, J. (1995) *Quality of Life: Its Definition and Measurement*. *Research in Developmental Disabilities*, Vol.16.No.1, str. 51–74.
- Ferrans, C. E. in Powers, M. J. (1985) *Quality of life index: development and psychometric properties*.
- Finlay, A. Y. (1997) *Quality of life measurement in dermatology: a practical guide*. *British Journal of Dermatology* 1997, 136, str. 305–314.
- Frankenhaeuser, M. (1976) *Quality of life. Criteria for behavioural adjustment*. University of Stockholm. Department of Psychology, Report 475.
- Giannias, D. A. (1998) *A quality of life based ranking of Canadian cities*. *Urban Studies*, 35, 12, 2241(1).

- Hagerty, M. R., in dr. (2001) Quality of life indexes for national policy: A review and agenda for research. *Social Indicators Research*, 55, str. 1–96.
- Kulikowsky, J. L., Likaszewicz, K., Wloskowitz, D., Radecki, K. W., Kazebuski, W. in Buczkowski, T. (2001) Esot – A radio beacon system for improving safety of walking blind persons. In: AA.VV. *Transed 2001 – towards safety, independence and security. Abstracts and Proceedings of the 9th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People*, State Found for Rehabilitation of the Disabled, Warsaw.
- Lamedica, I. in Stofa, P. (1996) Percorsi pedonali sicuri nelle aree interessate dall'iniziativa: A scuola ci andiamo da soli – progetto preliminare, Fano.
- Leitlinie Dermatologie/Lebensqualität in dermatologischen Studien (1998) *Psychologie Heute* Nr. 1, str. 51–55
- Lim, L. Y., Yuen, B. in Low, C. (1999) Quality of life in cities – definition, approaches and research. V: Lim L. Y., Yuen B. in Low C. (ur.) (1999) *Urban quality of life: Critical issues and options. School of building and real estate*, National University of Singapore.
- Lloyd, K. M. in Auld, C. J. (2002) The role of leisure in determining quality of life: Issues of content and measurement. *Social Indicators Research*, 57, str. 43–71.
- Marcellini, F., Pavan, N. in Ulisse, N. (1989) The elderly condition: a methodology of survey. Ildeson, Napoli.
- Massam, B. H. (2002) Quality of life: public planning and private living. *Progress in Planning*, V 58, str. 141.
- Mitra, A. (2003) Painting the town green. The use of urban sustainability indicators in the United States of America.
- Mollaroli, A. (1997) Going to school on your own. In: Busi R. in Ventura V. (Eds.), *Vivere e camminare in città/Living and walking in cities – andare a scuola/going to school. Proceedings of the III International Conference*, Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Brescia – Comune di Cremona – COST–UCE, EC Office for Official Publications, Luxembourg–Bruxelles.
- Mollenkopf, H. in Marcellini, F. (ur.) (1997) The outdoor mobility of older people – Technological support and future possibilities. COST A5 Ageing and technology, Office for Official Publications of the European Communities, Office for official publications of the European Communities, Brussels – Luxembourg.
- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I. in Tacken, M. (1999) A comparative investigation into the mobility of elderly people: the project »keeping the elderly mobile – technology to meet their outdoor mobility needs. V: Tacken M., Marcellini F., Mollenkopf H. in Ruoppila I. (ur.) (1999) *Keeping the Elderly Mobile – Outdoor mobility of the elderly: problems and solutions. TRAIL*, Delft.
- Nardi, A. (1997) Road accidents and urban life quality. V: Cori, B. (ur.) (1997) *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*. Patron Editore, Bologna.
- OECD (2001) Policies to enhance sustainable development. Meeting of the OECD council at ministerial level.
- Ormel, J., Lindenberg, S., Steverink, N. in Vonkorff, M. (1997) Quality of life and social production functions: A framework for understanding health effects. *Social Science Medicine*, 45, 1051–1063.
- Passigato, M. (1997) Research for a program on pedestrian safety near schools in the Verona Municipality. V: Busi, R. in Ventura, V. (ur.) (1997) *Vivere e camminare in città/Living and walking in cities – andare a scuola/going to school. Proceedings of the III International Conference*, Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Brescia – Comune di Cremona – COST–UCE, EC Office for Official Publications, Luxembourg–Bruxelles.
- Pillieri, P. (1999) Pedestrian environment with high commercial valence: evaluation of quality and usability for elderly people. V: Busi R. in Pezzagno M. (ur.), *Vivere e camminare in città/Living and walking in cities – mobilità e sicurezza degli anziani/elderly people's mobility and safety. Proceedings of the V International Conference*, Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Brescia – Comune di Cremona – COST–UCE, EC Office for Official Publications, Luxembourg–Bruxelles
- Ranzijn, R. in Luszcz, M. (2000) Measurement of subjective quality of life of elders. *International journal of aging and human development*, v 50 – special issue: Ageing and quality of life – The continuing search for Quality of life indicators
- Risser, R. in Lehner, U. (1997) Public Acceptance, WP 7 of the EU–Project TEN–ASSESS, FACTUM OHG, Vienna.
- Rogerson, R. J. (1999) Quality of life, place and the global city. V: Lim, L. Y., Yuen, B. in Low, C. (ur.) (1999) *Urban quality of life: Critical issues and options. School of building and real estate*, National University of Singapore.
- Roseland, M. (1997) Dimensions of the eco–city, *Cities*, Vol.14. No.4., str. 197–202.
- Salyer, R., Flattery, M. P., Joyner, P. L. in Elswick, R. K. (2003) Lifestyle and quality of life in long–term cardiac transplant recipients. *Journal of Heart and Lung Transplantation*, V 22, str. 309–321.
- Smith, A. E. (2000) Quality of life: a review. *Education and Ageing. Triangle Journals*. V 15, str. 419–435.
- Snoek, F. J. (2000) Quality of life: A closer look at measuring patients' well–being. *Diabetes Spectrum*, 13, 1, str. 24.
- Ståhl, A. (1997) The provision of a community responsive public transportation in urban areas. V: Mollenkopf, H. in Marcellini, F. (ur.) (1997) *The outdoor mobility of older people – Technological support and future possibilities. COST A5 Ageing and technology*, Office for Official Publications of the European Communities, Office for official publications of the European Communities, Brussels – Luxembourg, 1997.
- Tacken M., Marcellini F., Mollenkopf H. in Ruoppila I. (1999) *Keeping the Elderly Mobile – Outdoor mobility of the elderly: problems and solutions. TRAIL*, Delft.
- TDM (2003) Sustainable transportation and TDM. TDM Encyclopedia. Victoria Transport Policy Institute. <http://www.vtpi.org/tdm/tdm67.htm>. Updated March 4.
- Transportation Research Board (1998) *The Costs of Sprawl–Revisited. TCRP Report 39*. National Research Council. Chapter 6. Quality of Life, Washington DC.
- Transportation Research Board (2001) *Guidebook for Assessing the Social and Economic Effects of Transportation Projects*. National Research Council, Washington DC.
- Vegega, M. E. in Levy, M. (2000) Successful approach for reducing motor vehicle–related crashes among children and elderly pedestrians. In: A.V., *Injury prevention and control – sharing experiences blending perspectives. Abstracts of the World Health Organisation V. Conference*, IIT DELHI, WHO, MACMILLAN, New Delhi, India.