

SOCIALNA SESTAVA UPORABNIKOV MESTNEGA AVTOBUSNEGA PROMETA V MARIBORU

Vladimir Drozg

dr., profesor geografije in zgodovine, izredni profesor
Oddelek za geografijo, Filozofska fakulteta
Univerza v Mariboru
Koroška cesta 160, SI - 2000 Maribor, Slovenija
e-mail: vlado.drozg@um.si

UDK: 911.3:314.9

COBISS: 1.01

Izvleček

Socialna sestava uporabnikov mestnega avtobusnega prometa v Mariboru

V prispevku je prikazana socialna sestava potnikov na mestnem avtobusnem prometu v Mariboru. Podatki so zbrani z opazovanjem (27.078 oseb) ter anketiranjem 532 potnikov, pri katerih smo povpraševali po starosti, izobrazbo, materialnem položaju, ekonomskem statusu ter nekaterih potovalnih navadah. Ugotovljeno je, da lahko večino uporabnikov avtobusnega prevoza razvrstimo v tri socialne skupine: upokojene ženske, dijaki in študentje ter zaposlene ženske in moški srednjih let z nižjimi in srednjimi prejemki in srednješolsko izobrazbo (pripadniki srednjega sloja).

Ključne besede

socialna geografija, socialna skupina, mobilnost, javni avtobusni promet, Maribor

Abstract

Social structure of users of the city bus services in Maribor

This contribution shows the social structure of travellers on the city buses in Maribor. Data was obtained by watching the passengers who entered and exited buses at five selected bus stops through a period of five hours during the day. 27,082 passengers were evidenced. In addition to observations, we obtained data on social characteristics and travel habits of 532 persons who regularly use the bus transportation, and 77 persons who daily use a car. The following social groups which regular use the city buses are: retired female women, scholars and students and middle age employed men and women of middle class.

Keywords

Social geography, social group, mobility, city bus service, Maribor

1. Uvod

Pogled na (so)potnike v mestnem avtobusu razkrije vsaj dve posebnosti. Iz vidika načrtovalcev mestnega prometa je opaziti, da prevladujejo potniki, ki jih je glede na socialne lastnosti mogoče razvrstiti v le nekaj kategorij, pa tudi, da se število potnikov tekom dneva spreminja. Iz vidika socialne geografije isti pogled potrjuje, da posamezniki podobnih socialnih lastnosti podobno delujejo v prostoru. Povedano drugače, delovanje človeka in način zadovoljevanja njegovih potreb sta socialno in kulturno pogojena. Obe spoznanji zaslužita podrobnejšo obravnavo: prva zaradi dnevne mobilnosti in s tem povezanega načrtovanja oziroma upravljanja z javnim avtobusnim prometom, saj bi ta naj pritegnil čim širši krog uporabnikov različnega socialnega okolja. Drugo, poleg poznavanja potovalnih navad ljudi je enako pomembno poznavanje njihovih socialnih lastnosti; kdo uporablja avtobusni prevoz in kdo ne. V tem je srž socialne geografije –socialne lastnosti posameznikov ali socialnih skupin povezati z njihovim delovanjem v prostoru. Povezave med socialnimi lastnostmi in načinom delovanja človeka niso nikoli dovolj potrjene in dokazane, saj se vsakič nanašajo samo na konkreten, obravnavan primer. O pravilnosti izhodišča sicer ne dvomimo, konkretnih potrditev pa ni nikoli preveč. Iz socialne sestave uporabnikov mestnega avtobusnega prometa je razvidno, katere socialne lastnosti določajo podoben način dnevne mobilnosti. S tem je povezan pojem socialne skupine, to je ljudi, ki podobno zadovoljujejo svoje potrebe, zaradi česar je njihov »prostorski odtis« podoben.

Namen prispevka je pokazati socialne lastnosti in nekatere potovalne navade potnikov, ki uporabljajo mestni avtobusni prevoz v Mariboru. Čeprav je raziskav o prometu in mobilnosti veliko, se večinoma osredotočajo na prometni sistem, recimo na načrtovanje javnega potniškega prometa (Nared et al. 2012), na oblike mobilnosti (Gabrovec, Bole 2009) ali na potovalne navade prebivalcev (Mesarec et al. 2016, Plevnik 2017). Raziskav o socialnih lastnostih in socialni sestavi uporabnikov javnega prometa pa v pregledanih seznamih literature nismo zasledili.

2. Metoda dela

Podatkov o socialnih lastnostih uporabnikov mestnega avtobusnega prometa ni mogoče pridobiti drugače kot z opazovanjem, anketo ter razgovorom. V ta namen smo ob pomoči študentov geografije in študentov prometnega inženirstva skušali zbrati dovolj podatkov, ki omogočajo relevantna spoznanja o potovalnih navadah in potnikih v avtobusih mestnega prometa. V novembru 2016 in marcu 2017 smo izvedli evidentiranje potnikov, in sicer na naslednji način: na štirih lokacijah v središču mesta smo na sedmih avtobusnih postajališčih, torej na obeh smereh avtobusnih linij, z opazovanjem pridobili podatke o številu potnikov, spolu in starosti (po velikih starostnih skupinah; do 15 let, 16 do 30 let, 31 do 50 let, nad 51 let). Popis potnikov smo izvedli v 11 delovnih dneh, ob ne deževnem vremenu, v petih eno urnih intervalih, in sicer med 7. in 8. uro, 8. in 9. uro, 11. in 12. uro, 14. in 15. uro ter 17. in 18. uro. Evidentirali smo potnike, ki so vstopili in izstopili na določeni avtobusni postaji, ne glede na avtobusno linijo. Opazovanje smo izvedli na avtobusnih postajah City, Glavni trg, glavna avtobusna postaja in UKC Maribor - Tabor. Na vsakem postajališču smo popisali potnike dva krat (v dneh dnevih), na postajališču City pa tri krat. Te postaje prečka največ avtobusnih linij, zato smo predpostavljali, da je na izbranih avtobusnih postajališčih število potnikov, ki vstopajo in izstopajo, največje. Na ta način smo pridobili podatke o socialnih lastnostih 27.082 potnikov. Ker je med nekaj takih, ki avtobus uporabljajo vsak dan in so bili popisani večkrat, je

relevantnejše povprečno število evidentiranih potnikov enega dne, to pa znaša 2.462 oseb. Dodaten razlog za upoštevanje povprečne vrednosti je ugotavljanje strukture potnikov oziroma deležev potnikov po posameznih kategorijah, pri tem pa absolutne vrednosti niso pomembne. Dodati pa je potrebno, da odstopanja po posameznih dnevih in posameznih avtobusnih postajališčih niso presegala 10% povprečne vrednosti.

Takšna metoda ni brez pomanjkljivosti. Morda največja je ta, da nismo evidentirali vseh potnikov, ki uporabljajo mestni avtobusni promet v določenem obdobju, temveč samo del njih, tiste, ki so vstopili ali izstopili na opazovani postaji. Predvsem v času potovalnih konic je bilo težavno evidentirati in hkrati razvrščati osebe v starostne razrede, zaradi gneče zelo verjetno kak potnik ni bil popisano. Kljub temu menimo, da napaka ni večja od dovoljene statistične napake, upoštevati pa je potrebno, da tovrstnih podatkov drugače kot z opazovanjem in anketiranjem ni mogoče pridobiti. Ker smo želeli ugotoviti socialno sestavo potnikov na mestnih avtobusih v splošnem, števila in socialnih lastnosti potnikov na posamezni liniji avtobusnega prometa nismo evidentirali. Ocenili smo, da ti podatki za spoznavanje socialne sestave potnikov niso relevantni, saj več povedo o socialnem miljeju območja, od koder potniki prihajajo oziroma kamor potujejo. To pa ni predmet tokratnega prikaza.

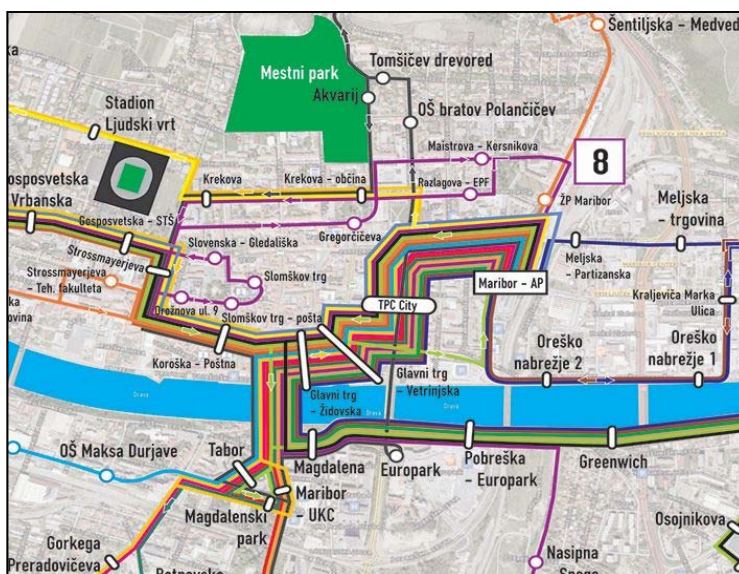
Zgolj dva podatka s socialno vsebino sta seveda premalo za argumentirana spoznanja. Zato smo z anketiranjem 532 naključnih uporabnikov mestnega avtobusnega prometa pridobili še podatke o:

- doseženi izobrazbi (osnovna šola, srednja šola, višja šola, visoka šola in več)
- ekonomskem statusu (zaposlen, brezposeln, dijak, študent, upokojen)
- višini mesečnih prejemkov (minimalni, povprečni in nadpovprečni prihodek)
- pogostosti potovanj z mestnim avtobusom ter
- razlogih za uporabo avtobusnega prevoza.

Tudi te podatke smo zbrali v 11 delovnih dnevih in na istih postajališčih kot prejšnje.

Da bi pridobili objektivnejši vpogled v socialno sestavo uporabnikov mestnega avtobusnega prometa, smo anketirali še 77 naključno izbranih oseb, ki živijo v mestu ali v obmestju in vsakodnevno uporabljajo osebni avto, avtobus pa zgolj izjemoma ali pa sploh ne. Poleg njihovih socialnih lastnosti (spol, izobrazba, mesečni prihodek) so nas zanimali predvsem razlogi za ne uporabo javnega potniškega prometa. Te osebe smo anketirali na javnih parkiriščih v mestnem središču (Slomškov trg, Rakušev trg in Trg generala Maistra) ter pred dvema parkirnim hišama – Union in City.

V nadaljevanju smo podatke zbrali in obdelali s preprostimi statističnimi metodami, s katerimi smo želeli ugotoviti in pokazati deleže posameznih kategorij v strukturi uporabnikov in ne uporabnikov mestnega avtobusnega prometa. Z navzkrižnimi tabelami pa smo ugotavljali povezave med posameznimi spremenljivkami.



Slika 1: Linije mestnega potniškega prometa – izsek.

Vir: <http://www.marprom.si/fileadmin/dokumenti/Slike/Karta%20WEB%20LR.jpg>

3. Socialne lastnosti uporabnikov mestnega avtobusnega prometa

3.1 Število potnikov

Kot rečeno, je bilo v enem dnevu na opazovanih mestnih avtobusih evidentiranih povprečno 2.462 potnikov. Kot je že bilo omenjeno, dnevna odstopanja od povprečja niso bila visoka, kar kaže, da se avtobusnega prevoza poslužuje dokaj ista skupina ljudi. Razporeditev potnikov po avtobusnih postajah seveda ni enaka. Tako po številu potnikov, ki vstopajo in izstopajo sta preko celega dneva najbolj frekventni postajališči Glavni trg in Trgovski center City, najmanj pa osrednja Avtobusna postaja. Število evidentiranih potnikov se je spreminjalo tudi po opazovanih obdobjih. V jutranjem in dopoldanskem terminu je bilo potnikov več kakor popoldan. Vzrok tem razlikam je morda metodološke narave, saj je bil čas opazovanja dopoldan daljši, kot popoldan. Vendar tudi druga raziskava o številu prepeljanih potnikov navaja na to, da je jutranja prometna konica bolj izrazita kakor popoldanska, ko se raztegne na daljše obdobje (Lep, Mesarec 2012, 13).

Preglednica 1: Povprečno število evidentiranih potnikov na postajališčih v časovnih obdobjih.

postaja	7.00 - 8.00	8.00-9.00	11.00-12.00	14.00-15.00	17.00-18.00	skupaj
AP	21	11	9	13	8	62
TC City (sodišče)	189	121	67	89	54	520
TC City	99	113	92	143	75	522
Gl. trg (Vetrinjska)	79	69	97	136	105	486
Gl. trg (Židovska)	128	189	154	132	65	668
Tabor	10	18	11	23	22	84
UKC Maribor	22	31	23	31	13	120
Skupaj	548	552	453	567	342	2462

Vir: lastni popis in anketa.

V preglednici 1 je najbolj zanimiv podatek o spreminjanju števila potnikov tekom dneva. Izstopata jutranja in popoldanska konica ter zgodaj dopoldan, ko se mnogi odpravljajo po nakupih in opravkih. Pozno popoldan se število potnikov precej zmanjša. Pozno popoldan je bilo več zabeleženih več potnikov na postajališčih v smeri iz središča mesta, kakor v središče. Povprečni delež potnikov in potnic na posameznih avtobusnih postajališčih se tekom opazovanih obdobj ni spreminjal veliko, zato se ta podatek ni pokazal kot relevanten. Tudi v podatkih o starostni sestavi uporabnikov avtobusnega prevoza na posameznih postajališčih v posameznih obdobjih opazovanja ne vidimo posebnosti, ki bi o socialni sestavi potnikov in njihovih potovalnih navadah prinašali novo vedenje. Prikazujemo samo podatke za dve opazovani obdobji.

Preglednica 2: Povprečno število potnikov na avtobusnih postajališčih po starostnih kategorijah med 7. in 8. ter med 14. in 15. uro.

Starostne kategorije	0-15		16-30		31-50		51 in več	
	7-8	14-15	7-8	14-15	7-8	14-15	7-8	14-15
AP	3	1	5	4	7	5	6	3
TC City (sodišče)	5	3	27	36	113	34	44	16
TC City	2	5	12	47	58	57	27	34
Gl. trg (Vetrinjska)	1	0	22	35	36	69	20	32
Gl. trg (Židovska)	9	1	24	38	66	57	29	36
Tabor	1	0	2	5	4	11	3	7
UKC Maribor	0	2	1	8	9	11	12	10

Vir: lastni popis in anketa.

3.2 Spolna in starostna sestava potnikov

Glede spolne sestave potnikov je presenetljiva velika razlika v deležu potnikov in potnic. Skoraj dve tretjini uporabnikov mestnega avtobusnega prometa je ženskega spola. Ženske pogosteje uporabljajo avtobusni prevoz tekom celega dneva. Razlika je največja opoldan, najmanjša pa zjutraj in zvečer. Takšen podatek se ujema rezultati podobne raziskave, kjer bilo ugotovljeno, da ženske opravijo več poti od doma, kakor moški, med drugim grede pogosteje po nakupih in opravkih (Gradivo 2015). Naslednji izstopajoč podatek je velik delež starejšega prebivalstva. 41% je kar 14 odstotnih točk več od druge starostne skupine, ki jo tvorijo večinoma dijaki in študentje. Le dobra četrtnina potnikov je srednjih let, kar se prav tako sklada z življenjskimi navadami te starostne skupine, kakršno prikazujejo v drugih študijah (Hartwig 2001, 67). Gre namreč za populacijo, katere otroci so tako mladi, da potrebujejo varstvo in prevoz skrbnikov, pri čemer je uporaba osebnega vozila racionalnejša od javnega avtobusnega prevoza. O deležu najmlajši potnikov ne moremo podati vrednostne ocene, potrebna bi bila primerjava z vsaj še enim obdobjem (letom). Nizek delež lahko pomeni, da so izobraževalne ustanove primerno oddaljene od kraja bivanja večine mladostnikov, zato prevoz v šolo ni potreben. Po drugi strani pa Plevnik ugotavlja, da vse več osnovnošolcev v šolo pripeljejo starši, le manjši del jih hodi peš ali uporabljajo javni mestni prevoz (Plevnik 2017).

Preglednica 3: Povprečno razmerje med spoloma in povprečen delež starostnih kategorij potnikov mestnega avtobusnega prometa po času potovanja.

čas	M	Ž	0-15	16-30	31-50	51 in več
7.00-8.00	41	59	9	29	35	27
8.00-9.00	38	62	3	29	25	43
11.00-12.00	29	71	4	24	18	54
14.00-15.00	40	63	7	27	23	43
17.00-18.00	39	61	6	31	27	36
Skupaj povprečje	37	63	6	27	26	41

Vir: lastni popis in anketa.

4. Potovalne navade in še druge socialne lastnosti uporabnikov mestnega avtobusnega prometa

V nadaljevanju prikazujemo socialne lastnosti uporabnikov mestnega avtobusnega prometa, ki smo jih pridobili z anketnim vprašalnikom. Pridobili smo 532 odgovorov, na istih avtobusnih postajališčih kot ostale podatke. Le čas zbiranja odgovorov je drugačen; večino anket smo opravili med termini popisovanja potnikov. Podatki zato niso povsem primerljivi med seboj, ocenjujemo pa, da za ugotavljanje socialne sestave potnikov, podatki o času potovanja in avtobusnem postajališču niso relevantni.

Pomenljiva je izobrazbena sestava potnikov. Prevladujejo osebe z osnovno in srednjo šolo, veliko manj je tistih z visoko šolo, le 7%. Visok delež srednješolsko izobraženih je tudi posledica številnih študentov, pa tudi velikega števila upokoencev.

Preglednica 4: Izobrazbena sestava potnikov na mestnih avtobusih (n=532); številka v oklepaju je delež.

Osnovna šola	Srednja šola	Višja šola	Visoka šola
159 (30%)	269 (56%)	67 (13%)	37 (7%)

Vir: lastni popis in anketa.

Glede ekonomskega statusa uporabnikov avtobusnega prevoza močno prevladujejo upokoenci, ki predstavljajo skoraj polovico potnikov. Sledijo jim dijaki in študentje, le 19% je zaposlenih oseb. V kontekstu z drugimi socialnimi lastnostmi je to kar razumljivo.

Preglednica 5: Ekonomski status uporabnikov mestnega avtobusnega prevoza (n=532); v oklepaju je delež.

Učenec in dijak	študent	brezposeln	zaposlen	upokojen
92 (17%)	78 (15%)	45 (8%)	102 (19%)	215 (40%)

Vir: lastni popis in anketa.

Glede na materialni položaj uporabnikov mestnega avtobusnega prometa prevladujejo osebe, katerih prihodki so pod državnim povprečjem; kar 40% je visok delež, čeprav so v tej kategoriji poleg številnih upokoencev še študentje in dijaki, katerih prihodki so v obliki štipendij in žepnine. A ne glede na to, potnikov iz gornjega dela socialne lestvice je zgolj 16%. Slednje se približno ujema z izobrazbeno sestavo potnikov, kjer je tistih z višjo in visoko šolo 20%.

Preglednica 6: Prihodki uporabnikov mestnega avtobusnega prevoza (n=532); številka v oklepaju je delež.

pod 600 €	601-800 €	801-1000 €	nad 1000 €
211 (40%)	112 (21%)	122 (23%)	87 (16%)

Vir: lastni popis in anketa.

Zanimala nas je še pogostost uporabe avtobusnega prevoza. Več kot polovica vprašanih, 51%, se z avtobusom vozi vsak dan, 5% pa občasno. Vsakodnevno uporabljajo avtobus zaposlene osebe, ki se vozijo na delo, tudi upokoenci in študentje so redni potniki, čeprav se z avtobusom ne prevažajo vsak dan.

Preglednica 7: Pogostost uporabe mestnega avtobusnega prevoza (n=532); številka v oklepaju je delež.

dnevno	3 in več krat v tednu	do 2 krat v tednu	občasno
273 (51%)	188 (35%)	43 (8%)	28 (5%)

Vir: lastni popis in anketa.

Potnike smo povprašali tudi po razlogih za uporabo mestnega avtobusnega prometa. Ponudili smo več odgovorov, anketiranci so lahko izbrali tri. Največ jih uporablja avtobusni prevoz zaradi cene prevoza, ki je nižja, kot če bi uporabljali osebni avto. Tak razlog je navedla dobra polovica upokoјencev in 645 zaposlenih. Mimogrede, iz odgovorov je bilo mogoče razbrati, da ima dobra polovica vprašanih mesečno vozovnico, zaradi česar je cena prevoza še ugodnejša. Za 18% potnikov je avtobus edino prevozno sredstvo, poleg študentov in dijakov pri tem močno izstopajo starostniki. Pomemben razlog je pomanjkanje parkirnih mest na cilju potovanja, večinoma v mestnem središču. Ta razlog je bil posebej pogost med zaposlenimi. Prav ti se za prevoz z avtobusom odločajo tudi zaradi enostavnosti potovanja; oddaljenost avtobusne postaje od kraja bivanja in od kraja dela je majhna, ni skrbi z iskanjem parkirnega mesta. Ekološki razlog, v mislih smo imeli manjše onesnaževanje ozračja, pa ne prepriča veliko uporabnikov, zgolj 7% odgovorov je potrjevalo našo domnevo.

Preglednica 8: Najpogostejši razlogi za uporabo mestnega avtobusnega prometa ter število odgovorov (n=1442).

Razlog	Število odgovorov (delež)
Cenenost	368 (26%)
Težave s parkiranjem na cilju	321 (22%)
Edino prevozno sredstvo	258 (18%)
Enostavnost potovanja	204 (14%)
Brezskrbnost potovanja	190 (13%)
Ekološki razlog	101 (7%)

Vir: lastni popis in anketa.

Namen potovanja je posredno povezan s socialnimi lastnostmi potnikov, ki pogosto uporabljajo mestni avtobusni prevoz. Odgovore lahko združimo v štiri skupine. Največ potnikov potuje z avtobusom zaradi nakupov in opravkov, ki jih morajo opraviti v središču mesta. Tak odgovor je navedlo skoraj 70% žensk starejših od 51 let. Sledita vožnja na delo in v šolo. Takim podatkom je verjetno botroval tudi čas izvajanja ankete. Zaradi socialnih stikov potuje le 14% potnikov, čeprav je mogoče sklepati, da jih veliko povezuje druženje z nakupi in opravki ali drugimi razlogi. Socialni stiki so tako pogost razlog potovanja predvsem pri starejši populaciji.

Preglednica 9: Najpogostejši namen potovanja ter število (delež) odgovorov (n=532).

Namen	Število odgovorov (delež)
Nakupi in opravki	167 (31%)
Delo	144 (27%)
Izobraževanje	105 (20%)
Socialni stiki	73 (14%)
Drugo	43 (8%)

Vir: lastni popis in anketa.

5. Socialne lastnosti in potovalne navade dnevnih migrantov, ki ne uporabljajo mestnega avtobusnega prevoza

Da bi dobili boljšo predstavo o potovalnih navadah prebivalcev mesta smo skušali definirati socialno skupino tistih, ki avtobusa ne uporabljajo. Anketirali smo 77 oseb in evidentirali njihove socialne lastnosti ter razloge za uporabo osebnega vozila. Anketiranih je bilo 30 žensk in 47 moških, 21 oseb v starostni skupini 16 do 30 let, 36 oseb v skupini 31 do 50 let, starejših od 51 let pa je bilo 20. Podatki so zelo zgovorni: največ dnevnih migrantov ima visoko in višjo šolo (skupaj več kot dve tretjini!), najmanj pa osnovno šolo.

Preglednica 10: Izobrazbena sestava dnevnih migrantov, ki uporabljajo osebni avto (n=77); številka v oklepaju je delež.

Osnovna šola	Srednja šola	Višja šola	Visoka šola
7 (9%)	12 (16%)	31 (13%)	44 (7%)

Vir: lastni popis in anketa.

Kar se ekonomskega statusa dnevnih migrantov tiče, močno prevladujejo zaposleni, drugi najpogostejši vozniki so upokojenci, tretji pa študentje.

Preglednica 11: Ekonomski status uporabnikov mestnega avtobusnega prevoza (n=77); številka v oklepaju je delež.

Učenec in dijak	študent	brezposeln	zaposlen	upokojen
0	7 (9%)	3 (4%)	38 (49%)	29 (38%)

Vir: lastni popis in anketa.

Povedni so tudi podatki o prihodkih dnevnih migrantov. Za razliko od uporabnikov mestnega avtobusnega prevoza, pri dnevnih migrantih prevladujejo tisti z višjimi prihodki. Zaradi primerjave s preglednico 5 smo uporabili iste razrede prihodkov, čeprav je socialna heterogenost zato slabše izražena.

Preglednica 12: Prihodki uporabnikov mestnega avtobusnega prometa (n=77); številka v oklepaju je delež.

pod 600 €	601-800 €	801-1000 €	nad 1000 €
0	1 (1%)	9 (12%)	67 (87%)

Vir: lastni popis in anketa.

Na vprašanje o pomanjkljivosti prevoza z mestnimi avtobusi smo dobili naslednje odgovore: najpogostejši razlog je, da poti na delo ali domov ne opravijo sami, temveč v dvoje ali v troje, kadar je sopotnik otrok ali partner/ka. Tak odgovor je navedlo slabih 80% anketiranih v starostni skupini 31 do 50 let. Starejše osebe se za uporabo osebnega vozila odločajo predvsem zaradi premajhne frekvence voženj in razdalje med krajem bivanja in avtobusno postajo. Pogost je bil tudi odgovor o udobnosti prevoza, 73% teh odgovorov so podali anketiranci starejši od 50 let. Posebej izpostavljamo kraj bivanja kot razlog za uporabo osebnega avtomobila: šest vprašanih, ki živijo v obmestju, je izpostavilo slabe avtobusne povezave z mestnim središčem, zaradi česar so primorani uporabljati osebni avto.

Preglednica 13: Pomanjkljivosti prevoza z mestnimi avtobusi (n=141).

Razlog	Število odgovorov (delež)
Z avtom opravi več poti	47 (33%)
Predolg čas potovanja	35 (25%)
Premajhna frekvenca voženj	26 (19%)
Gneča ob konicah	14 (10%)
Neudoben prevoz	12 (8%)
Drugo	7 (5%)

Vir: lastni popis in anketa.

6. Zaključna spoznanja

Iz podatkov o socialnih lastnostih potnikov mestnega avtobusnega prometa ter njihovih potovalnih navadah lahko razberemo naslednje:

- med uporabniki mestnega avtobusnega prometa prevladujejo ženske. Več potnic kakor potnikov je bilo zabeleženih na vseh avtobusnih postajališčih in v vseh opazovanih obdobjih. Aktivne ženske se z avtobusom vozijo večinoma na delo, starejše, upokojenke pa po nakupih in opravkih ter zaradi socialnih stikov. V podobni raziskavi o preživljanju vsakdana je bilo ugotovljeno, da se ženske odpravijo od doma pogosteje kakor moški (Gradivo 2015), kar se sklada z rezultati tega zapisa.
- Med uporabniki mestnega avtobusnega prometa prevladujejo osebe starejše od 51 let. V nekaterih opazovanih obdobjih je bil delež mlajših oseb sicer večji (med 7. in 8. uro ter med 17. in 18. uro), a v seštevku je delež starejših najvišji. Iz tega izhaja, da veliko potnikov z avtobusom ne potuje le na delo in v šolo, temveč do drugih krajev, kjer opravljajo dejavnosti zunaj doma. Kot najpogostejši razlog poti je bil naveden »nakup in opravki«, vožnja na delo pa je na drugem mestu.
- Razmeroma majhen delež potnikov je v starostni kategoriji 31 do 50 let. Ljudje srednjih let pogosteje uporabljajo osebni avto, ker se na delo peljejo v dvoje ali poskrbijo za prevoz otroka - šolarja. Med anketiranimi dnevnimi migranti, ki se na delo vozijo z osebnim avtomobilom, je bilo največ prav oseb iz te starostne skupine. Pa tudi Plevnik ugotavlja, da vse več otrok v šolo pripeljejo starši, namesto da bi prišli peš ali z javnim prevozom (Plevnik 2017).
- Upošteva materialni položaj uporabnikov mestnega avtobusnega prometa prevladujejo tisti s povprečnimi in podpovprečnimi prejemki. Potnikov z nadpovprečnimi prejemki je bilo zgolj 16%, pri čemer je meja med povprečnimi in nadpovprečnimi prejemki postavljena dokaj nizko (1000 €). K temu je potrebno dodati, da je za 18% prebivalcev avtobus edino prevozno sredstvo, pri čemer je dobra polovica teh starostnikov.
- Večina potnikov na mestnih avtobusih ima dokončano srednjo šolo, petina potnikov ima višjo in visoko šolsko izobrazbo, potnikov z visoko šolo je le 7%, med njimi prevladujejo ženske. Ta podatek dopolnjuje prejšnjo navedbo o visokem deležu potnikov s povprečnimi prejemki.
- Uporabniki avtobusnega prevoza so dokaj stalni. Kar 44% vprašanih se z avtobusom vozi vsak dan, 38% pa tri ali večkrat na teden, kar pomeni vsak drugi dan. 82% potnikov torej zelo redno uporablja avtobus kot prevozno sredstvo za prevoz po mestu. Samo 6% vprašanih avtobusni prevoz uporablja občasno. Med njimi je več moških kakor žensk, 67% jih ima višjo ali visoko izobrazbo, nekoliko prevladuje starostna kategorija 31 do 50 let. Med razlogi za redno uporabo avtobusa so anketiranci največkrat navedli cenenost prevoza, kar četrtnina odgovorov je takih, težave s parkiranjem vozila na cilju potovanja (22%), pa tudi brezskrbnost potovanja je z 18% odgovorov pomemben razlog za uporabo avtobusa. Ekološki razlog v smislu varovanja okolja je zaenkrat

prepričal samo 7% potnikov. Dokaj veliko število potnikov uporablja avtobusni prevoz kot edino prevozno sredstvo, med njimi je največ starostnikov ter dijakov in študentov.

- Namen potovanja, katerega uporabniki navajajo najpogosteje je prevoz zaradi nakupov in opravkov (31%), sledi prevoz na delo (27%) ter prevoz zaradi socialnih stikov (14%). Verjetno je zato število potnikov v jutranjih in dopoldanskih urah večje, kakor popoldan in zvečer.
- Med tistimi, ki ne uporabljajo mestnega avtobusnega prevoza temveč osebni avto, prevladujejo moški z nadpovprečno izobrazbo in nadpovprečnimi dohodki. Kot najpomembnejši razlog za uporabo osebnega avtomobila namesto javnega prevoza navajajo večjo mobilnost, saj z avtomobilom pridejo hitreje od začetka poti do cilja, majhno frekvenco voženj ter neudoben prevoz z avtobusi.
- Socialne skupine, ki najpogosteje uporabljajo mestni avtobusni prevoz so: upokojene ženske, dijaki in študentje ter zaposlene ženske in moški srednjih let z nižjimi in srednjimi prejemki in srednješolsko izobrazbo (pripadniki srednjega sloja). Socialna skupina z majhnim deležem potnikov pa so predvsem ženske in moški srednjih let z višjo izobrazbo in višjimi prejemki. Morda je v tem segmentu prebivalcev mesta največ potencialnih uporabnikov mestnega avtobusnega prometa.
- Več znakov kaže, da je v Mariboru vožnja z mestnim avtobusom element socialnega razlikovanja. Razmerje med potniki iz zgornjega in spodnjega dela socialne lestvice je toliko nesorazmerno, da opravičuje takšno trditev. V socialni geografiji velja, da je oblika (dnevne) mobilnost socialno in kulturno pogojena. Zbrani podatki o socialni sestavi uporabnikov mestnega avtobusnega prometa v Mariboru to splošno spoznanje v veliki meri potrjujejo.

Literatura

- Gabrovec, M., Bole, D. 2009: Dnevna mobilnost v Sloveniji. Georitem 11. Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU. Ljubljana.
- Gradivo o potovalnih navadah prebivalcev. 2015. Izsledki seminarja iz Socialne geografije. Neobjavljeno, dostopno pri avtorju.
- Hartwig, H., Mautz, R., Rosenbaum, W. 2001: Mobilität im Alltag: Warum wir nicht vom Auto lassen. Campus. Frankfurt.
- Lep, M., Mesarec, B. (Ur.) 2012: TRAMOB – Izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici. Končno poročilo. Mestna občina Maribor. <http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=21254>
- Lep, M., Mesarec, B., Gabrovec, M. 2017: Potovalne navade Mariborčanov – kaj je drugače kot v Ljubljani? V: Geografije Podravja. Zbirka Prostori. Univerzitetna založba Univerze v Mariboru. Maribor.
- Nared, J., Bole, D., Gabrovec, M., Geršič, M., Goluža, M., Razpotnik Viskovič, N., Rus, P. 2012: Celostno načrtovanje javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji. Georitem 20. Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU. Ljubljana.
- Plevnik, A. 2017: Z avtom v šolo, ker je najbolj varno. Pa je res najbolj varno za vse? Delo, Sobotna priloga, 1. 9. 2017.

SOCIAL STRUCTURE OF USERS OF THE CITY BUS SERVICES IN MARIBOR

Summary

This contribution shows the social structure of travellers on the city buses in Maribor. Data was obtained by watching the passengers who entered and exited buses at five selected bus stops through a period of five hours during the day. 27,082 passengers were evidenced. In addition to observations, we obtained data on social characteristics and travel habits of 532 persons who regularly use the bus transportation, and 77 persons who daily use a car. The following was established from data on social characteristics of passengers of the city bus transport and their travel habits:

- Female passengers prevail among the users of the city bus transport. We observed more female passengers in all observed periods. Active women mostly use bus transportation to get to work, while the older women, the ones in retirement, use the bus to go shopping and do other chores, or because of social contacts.
- Among users of the city bus transport, prevalence of persons, older than 51 years of age was noted. In certain observation periods there was a higher share of younger persons (between 7 and 8 in the morning, and 17 and 18 o'clock), but in summary, the share of older people was higher. This shows that a lot of people don't only use the buses to go to work and to school, but for other purposes and activities that are done outside the home. The most common reason they mentioned was "for shopping and doing other chores" (31%). Driving to work placed second (27%), while social contacts placed third (14%).
- There was a relatively small share of passengers in the age group 31 to 50 years. Middle aged people more often use their personal car, because they either drive to work in pairs, or transport their children to school.
- Considering the material standing of users of the city bus services, those with average or under-average income prevail. There are only 16% of passengers with above-average income, using the bus services, where the boundary between average and above-average is set relatively low (1000 €).
- The majority of passengers on the city bus has a finished middle school, about a third has tertiary education. Only 7% have university degrees, predominance of women was noted in this group.
- Users of the city transportation are relatively regular. 44% of interviewees use the bus daily, 38% of them three or more times a week, which means every other day. 82% of passengers therefore regularly use the bus as their mode of transport. Only 6% of the interviewees use the bus occasionally. Among those are more men than women, 67% have tertiary education. Reasons for using the bus regularly are the (cheap) price, problems with parking at their destination (22%) and peace of mind (18%). The ecological reason in the sense of protecting the environment only convinced 7% of passengers.
- Among those who do not use the city bus transportation but rather take a car are mostly men with above-average education and above-average income. They listed higher mobility, unsuitable frequency of buses and uncomfortable transportation as reason for using their car instead of public buses. One fifth also explained that by using the car, they can cover several chores at the same time.
- The following social groups which regular use the city buses are: retired female women, scholars and students and middle age employed men and women of middle class.
- There are several signs that point out that in Maribor, usage of city buses can also be seen as an element of social differentiation.

