

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Nuša Bejek

**Motivi za uporabo sistema sopotništva v Sloveniji:
analiza uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org«**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2017

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Nuša Bejek

Mentor:izr. prof. dr. Gregor Petrič

**Motivi za uporabo sistema sopotništva v Sloveniji:
analiza uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org«**

Magistrsko delo

Ljubljana, 2017

Zahvala

*Za strokovno pomoč se zahvaljujem izr. prof. dr. Gregorju Petriču
in vsem, ki ste mi v tem času stali ob strani ter me močno podpirali.*

Motivi za uporabo sistema sopotništva v Sloveniji: analiza uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org«

Z razvojem informacijsko-komunikacijske tehnologije se je spremenilo tudi časovno-prostorsko dožemanje družbe in uresničevanje mobilnosti. Sopotništvo je eden izmed sistemov mobilnosti, ki se je s pomočjo podpore spletnih sistemov razvil zaradi vse večjih potreb posameznikov po mobilnosti in zaradi visoke stopnje lastništva osebnih avtomobilov prebivalcev povsod po svetu. Preko sopotništvu namenjenih spletnih mest tako posameznik ponuja lasten prevoz drugim naključnim sopotnikom, ki potrebujejo prevoz na isto relacijo ob istem času. Spletno mesto »prevoz.org« je v Sloveniji najbolj razširjeno spletno mesto, namenjeno sistemu sopotništva. V magistrskem delu sem zato želela ugotoviti, kateri so glavni motivi uporabnikov sistema sopotništva preko spletnega mesta »prevoz.org« in kakšne so razlike oziroma podobnosti med motivi uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org« glede na njihove socio-demografske lastnosti, saj imamo na tem področju še zelo malo podatkov. S spletno raziskavo sem ugotovila, da glavni motivi temeljijo na optimizaciji stroškov vseh vpletenih v sistem in družbeni odgovornosti udeležencev sopotništva do okolja in ostalih soudeležencev. Prav tako sem pridobila socio-demografski profil uporabnikov glede na spol, starost, izobrazbo, zaposlitveni status in tip naselja od koder prihajajo uporabniki.

Ključne besede: sopotništvo, mobilnost, potovalne navade, spletno mesto »prevoz.org«.

Motives for using the Carpooling travel system in Slovenia: an analysis of the users of "prevoz.org"

With the development of information-communication technology, society's time-spatial perception and the realization of mobility has changed also. Carpooling is one of the mobility systems developed with the support of online systems, due to the increasing needs of individuals for mobility and the high level of ownership of personal cars of the population throughout the world. Through these specialized web sites, individuals offer their own transport to other random passengers who need transport to the same destination at the same time. The website "prevoz.org" is the most widely-used carpooling website in Slovenia. In my master thesis, I wanted to find out what are "prevoz.org" website's users main motives for carpooling and what are the differences or similarities between their motives according to their socio-demographic characteristics, because so far there has been very little information on this topic. With an online survey I have found that the main motives are based on the optimization of the costs of all involved in the carpooling system and the social responsibility of the carpool participants vis-à-vis the environment and other participants. I have also gained a socio-demographic profile of users by gender, age, education, employment status and type of settlement from which the users come from.

Keywords: Carpooling, mobility, travel habits, web site "prevoz.org".

Kazalo

1	Uvod.....	7
1.1	Struktura naloge	9
2	Sodobna družba in mobilnost.....	11
2.1	Informatizacija družbe	11
2.2	Mobilnost	14
2.2.1	Uporaba osebnega vozila	16
2.2.2	Uporaba osebnega vozila in prostorske vrednote Slovencev	17
2.3	Potovalne navade	20
3	Sopotništvo	24
3.1	Kaj je sopotništvo in njegov razvoj.....	24
3.2	Različni vidiki obravnave pojma sopotništva	26
3.3	Primeri z IKT podprtih sistemov sopotništva po svetu.....	29
3.4	Varnostni vidik sistemov sopotništva	32
3.5	Sopotništvo v Sloveniji.....	33
4	Empirični del: »Prevoz.org« – sopotništvo v Sloveniji.....	36
4.1	Zbiranje podatkov in struktura vzorca	36
4.2	Merjenje motivov	40
4.3	Analiza razlik v prisotnosti motivov glede na socio-demografske spremenljivke	43
4.3.1	Motivi uporabe sistema sopotništva pri uporabnikih, ki nudijo prevoz	44
4.3.1	Motivi uporabe sistema sopotništva pri uporabnikih, ki iščejo prevoz	51
4.3.2	Povezanost motivov uporabe sistema sopotništva pri uporabnikih glede na starost.....	59
4.4	Ugotovitve.....	61
5	Zaključek	67
6	Literatura	69

Kazalo tabel

Tabela 4.1: Socio-demografske značilnosti uporabnikov sistema sopotništva na spletnem mestu »prevoz.org«	37
Tabela 4.2: Neodvisna spremenljivka »namen uporabe spletne strani prevoz.org«	38
Tabela 4.3: Namen uporabe spletne strani »prevoz.org« glede na socio-demografske spremenljivke	39
Tabela 4.4: Izpeljava motivov za uporabo sistema sopotništva glede na dejavnike, ki vplivajo na potovalne navade posameznikov	40
Tabela 4.5: Faktorska analiza trditev za merjenje motivov in oblikovanje treh faktorjev: »neposredovanje avtomobila«, »prihranek« in »neustrezen javni prevoz«	42
Tabela 4.6: Opisne statistike motivov uporabe sistema sopotništva pri ponudnikih prevoza ..	42
Tabela 4.7 : Opisne statistike motivov uporabe sistema sopotništva pri iskalcih prevoza.....	43
Tabela 4.8: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s spolom pri ponudnikih prevoza	44
Tabela 4.9: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk z izobrazbo pri ponudnikih prevoza	46
Tabela 4.10: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s tipom naselja pri ponudnikih prevoza	47
Tabela 4.11: Povprečne vrednosti motivov glede na zaposlitveni status in statistična značilnost F-testa pri ponudnikih prevoza.....	49
Tabela 4.12: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s spolom pri iskalcih prevoza	52
Tabela 4.13: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk z izobrazbo pri iskalcih prevoza	53
Tabela 4.14: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s tipom naselja pri iskalcih prevoza	55
Tabela 4.15: Povprečne vrednosti motivov glede na zaposlitveni status in statistična značilnost F-testa pri iskalcih prevoza	56
Tabela 4.16: Povezanost odvisnih spremenljivk s starostjo pri ponudnikih prevoza	59
Tabela 4.17: Povezanost odvisnih spremenljivk s starostjo pri iskalcih prevoza.....	60

1 Uvod

V zadnjih nekaj letih se v svetu uveljavljata ekonomija delitve¹ in sodelovalna potrošnja², ki temeljita na načelu, da vseh dobrin, ki jih potrebujemo, ni treba tudi posedovati (Kralj 2011). Gre torej za pristop, ko več posameznikov uporablja eno dobrino, njegova posebnost pa je, da občutno spreminja ekonomijo in odnos do potrošnje, saj dostopnost dobrin postaja pomembnejša kot njihovo lastništvo (ZRC SAZU 2017). Magistrska naloga se navezuje predvsem na vidik mobilnosti: tudi na tem področju se tovrstni odnos do dobrin uveljavlja v vedno večji meri. Z razvojem novih tehnologij se je spremenilo časovno-prostorsko dožemanje družbe in uresničevanje mobilnosti je postalo ena od temeljnih značilnosti sodobne družbe. Potrebe po mobilnosti se širijo zaradi širjenja omrežij delovanja in povezovanja posameznikov, s tem pa se povečujejo tudi razdalje, ki jih posamezniki prepotujejo za dosego cilja. Tako kot na drugih področjih delovanja sodobne družbe je tudi pri obravnavi pojma mobilnosti in transporta informacijsko-komunikacijska tehnologija (v nadaljevanju IKT) popolnoma vpeta v načine delovanja in organizacije transportnih sistemov. To omogoča in ustvarja večjo učinkovitost delovanja, hkrati pa pomeni, da se področje mobilnosti transformira in nerazdružljivo prepleta z IKT (Castells 2004, 7). Obravnavanje družbeno-prostorske realnosti je, med drugim, ena izmed najbolj široko obravnavanih interdisciplinarnih problematik današnjega časa (Hočevar in Zorman 2012, 39).

»Carpooling«³ oziroma sopotništvo se je razvilo zaradi sodobnih potreb po mobilnosti posameznikov na eni strani in tehnologij, ki nam to omogočajo, na drugi strani. Sistem sopotništva je iz ekonomskih in okoljevarstvenih vidikov dobra alternativa javnemu potniškemu prometu, pojavil pa se je predvsem zaradi povečanja lastništva osebnih avtomobilov na eni strani ter vse večje razpršenosti omrežij posameznikov in uveljavljanja sodelovalne potrošnje na drugi strani. Sopotništvo je relativno nov pojem, o katerem sicer pišejo že številni avtorji, vendar je kljub temu še vedno predvsem alternativen sistem

¹ Ekonomija delitve je trenutni prevod angleškega izraza »sharing economy«, ta prevod potrjuje tudi Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša, na spletnem mestu terminologišče.

² Sodelovalna potrošnja je trenutni prevod angleškega izraza »collaborative consumption«, ta prevod potrjuje tudi Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša, na spletnem mestu terminologišče..

³ Angleški termin »carpooling« ali »car-pooling« v nalogi prevajamo kot sopotništvo. To je sistem oziroma oblika prevoza, ki temelji na prostovoljnem dogovoru med skupino posameznikov, ki si delijo prevoz na določeno lokacijo z uporabo osebnega avtomobila, ki pripada vozniku, in pri čemer sopotniki iščejo prevoz z ujemajočim se časovnim okvirom in relacijo poti (Minett in Pearce 2011, 128). Sopotništvo je podrobneje predstavljeno v poglavju 3.

prostovoljnega organiziranja prevoza. Pri sistemu sopotništva gre za preprost, odziven, stroškovno ugoden in časovno učinkovit sistem, ki izhaja iz sinergije potreb med ponudniki in uporabniki prevoza. V Sloveniji je spletno mesto »prevoz.org«, najbolj razširjena spletna platforma za uporabo sistema sopotništva, ki se uporablja v vseh regijah in v različnih starostnih skupinah posameznikov, zato predstavlja relevanten pojav tudi v slovenskem okolju.

Da bi razumeli, kako nastane sopotništvo in na kakšen način se oblikuje, moramo med drugim poznati socio-demografske lastnosti uporabnikov, njihove motive uporabe, značilnosti geografskega področja in gospodarsko situacijo okolja, v katerem se posameznik giblje. Vsekakor sopotništvo predstavlja pomembno alternativno obliko prevoza, ki je povzročila spremembo navad mobilnosti prebivalcev v urbanem in suburbanem okolju ter tako igra pomembno vlogo pri ohranjanju gospodarske storilnosti, obenem pa omogoča usklajevanje z dnevnimi aktivnostmi (Buliung in drugi 2010, 4). Za razumevanje sistema sopotništva se je treba osredotočiti na posameznikove razloge in načine uporabe določene oblike prevoza, ki ga bo uporabil. Te odločitve poimenujemo s pojmom potovalne navade, določajo pa jih zunanji dejavniki, ki se nanašajo na zunanje pogoje za uporabo različnih oblik mobilnosti, in notranji dejavniki, ki predstavljajo vprašanje individualnih preferenc ter zaznavo različnih načinov prevoza (Kresnik in Toplak 2008, 158).

Raziskovalno vprašanje te naloge je: *»Kakšne so navade uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org«?«*. Nadalje je razdeljeno na dve podvprašanji, in sicer: *»Kateri so glavni motivi uporabnikov sistema sopotništva preko spletnega mesta »prevoz.org«?«* in *»Kakšne so razlike oziroma podobnosti med motivi uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org« glede na njihove socio-demografske lastnosti?«*.

Glavni namen naloge je raziskati prakso sopotništva v Sloveniji in motive uporabnikov portala »prevoz.org« za uporabo tega sistema mobilnosti ter s tem prispevati k novim spoznanjem o pojavu sopotništva v Sloveniji.

Na odločitev za uporabo sopotništva vplivajo potovalne navade, sestavljene iz zunanjih dejavnikov, kot so prostorska razpršenost, transportna infrastruktura in podobni dejavniki, ki se nanašajo na ustrezne pogoje za uporabo različnih oblik mobilnosti, in notranjih dejavnikov,

ki pa predstavljajo vprašanje individualnih preferenc in se nanašajo na socialne stike, okoljsko osveščenost, vrednote in podobno (Kresnik in Toplak 2008, 158). Zanima me tudi, ali je uporaba sistema sopotništva pogostejša med delovno aktivnim prebivalstvom, ki naj ne bi bilo naklonjeno uporabi javnega mestnega prevoza (Hočevar in Zorman 2012, 48–52). Poleg vpliva razpršenosti poselitve prebivalstva na sistem sopotništva me zanima tudi, kateri so glavni vzroki za uporabo sistema sopotništva. Ti lahko izhajajo iz slabo pokritih in časovno neučinkovitih povezav javnega potniškega prometa in vzgibov, ki se nanašajo na okoljsko osveščenost posameznikov. Čeprav ima raba osebnega vozila svoje pomanjkljivosti, ki se nanašajo na visoke stroške uporabe, veliko zasedenost parkirišč, zastoje ob koničnih urah in podobno, se prav v sistemu sopotništva združujejo prednosti rabe osebnih vozil in lastnosti uporabe drugih oblik prevoza zaradi stroškovne ugodnosti in okoljskih vrednot posameznikov. S sopotništvom se zmanjšajo stroški goriva, zniža se tudi nivo stresa zaradi vožnje (Thorat 2014, 333). Sopotništvo je tako dobra alternativa vse večjim zastojem v prometu in okoljski onesnaženosti, saj se z njim poveča zasedenost avtomobilov in zmanjša njihovo število v prometu (Galland in drugi 2013, 1).

V nalogi bom zato raziskovala motive za uporabo sistema sopotništva ter potovalne navade in socio-demografske profile uporabnikov tega sistema. Spoznali bomo, kateri dejavniki, ki vplivajo na potovalne navade, so pri tej praksi najbolj izraziti. V dnevni in rutinskih migracijah namreč, poleg objektivnih dejavnikov, kot so urniki, hitrost, frekvenca in dostopnost, na posameznikovo odločitev po prevozu vplivajo tudi posameznikove želje po druženju in različnih socialnih interakcijah (Hočevar in Zorman 2012, 57).

1.1 Struktura naloge

V drugem poglavju je najprej predstavljen širši pojav prostorskih sprememb v sodobni družbi. To poglavje opisuje vidik informatizacije sodobne družbe, pojav ekonomije delitve in raznolikost pojma mobilnosti, kot ga poznamo danes in se nanaša tako na fizično kot socialno mobilnost posameznikov. Podrobneje je izpostavljen pojav rabe osebnega avtomobila in posledično s tem povezanimi spremembami širše družbe. V povezavi z mobilnostjo bo predstavljeno tudi oblikovanje potovalnih navad, ki se navezujejo predvsem na motive posameznikov in na vprašanja, kako, zakaj in pod vplivom katerih dejavnikov posamezniki v sodobni družbi potujejo.

V tretjem poglavju preide naloga na pojav sopotništva. Najprej opišem in predstavim zgodovinski pregled nastanka sistema sopotništva ter ponudim pregled različnih vidikov obravnave sistema sopotništva po svetu. V zadnjem delu tega poglavja pojasnim še, kakšen sistem sopotništva prevladuje v Sloveniji, in podrobneje predstavim delovanje spletnega mesta »prevoz.org«.

Četrto poglavje je namenjeno empirični raziskavi, ki temelji na primeru spletnega mesta »prevoz.org« kot najbolj razširjenem spletnem mestu za uporabo sistema sopotništva v Sloveniji. Preko tega spletnega mesta je bila tudi izvedena spletna anketa, s katero sem dobila vpogled v socio-demografske profile uporabnikov, njihove motive in načine uporabe sistema sopotništva preko spletnega mesta »prevoz.org«.

V zaključku naloge so povzete ugotovitve in priporočila za razvoj sistema sopotništva v Sloveniji ter možnosti za nadaljnje raziskave tega sistema preko spletnega mesta »prevoz.org«.

2 Sodobna družba in mobilnost

V zadnjem desetletju lahko govorimo o občutnem spreminjanju družbe, kar nam omogočajo IKT in nova socialno-ekonomska omrežja. S tega vidika postaja tudi prostorska mobilnost zaradi tehnološkega razvoja vse bolj kompleksna in se uvršča med eno od prednostnih področij obravnave v sodobni družbi (Hočevar in Zorman 2012, 33). Internet je v zadnjih 20 letih postal nepogrešljivi del vsakdana, osrednje vprašanje informacijske družbe pa je prav to, kakšen vpliv ima dostopnost IKT na lastnosti in kakovost življenja ljudi v geografskih skupnostih in kakšne so posledice dostopa do teh tehnologij (Wellman in Haythornthwaite 2002, 326).

2.1 Informatizacija družbe

V nadaljevanju so na kratko predstavljeni ključni pojmi, ki so se v sodobni družbi pojavili z informatizacijo družbe.

IKT je danes nerazdružljivo vpeta v našo družbo, ker omogoča, da družbi ob znanju in informacijah daje moč, bogastvo in pomen. Posebnost današnje družbe je torej v tem, da se naša življenja prepletajo z interaktivnimi omrežji, računalniško podprtimi informacijskimi sistemi in komunikacijsko tehnologijo. Te tehnologije so vse bolj razpršene skozi celotno področje človekovega delovanja. Tehnologija je običajno opredeljena kot uporaba znanstvenih spoznanj, ki določajo postopke za delovanje na ponovljiv način. Tehnologija se razvija v interakciji z drugimi dimenzijami družbe s svojo lastno dinamiko, kar posledično privede do znanstvenih odkritij, tehnoloških inovacij in širjenja na celotno družbo. Tehnološki sistemi se razvijajo postopoma, z večjimi diskontinuitetami, ki so v zgodovini zaznamovane kot tehnološke revolucije. Razvoj IKT nedvomno predstavlja tehnološko paradigmo, kar pomeni, da se vrsto tehnoloških odkritij organizira okoli sistema odnosov, s čimer nove tehnologije omogočajo in ustvarjajo večjo učinkovitost delovanja (Castells 2004, 7–9).

Komunikacijska omrežja se na nek način pretvarjajo v »žive organizme«, na čemer danes temelji informacijska družba (prav tam). Primerjava omrežij z živimi organizmi izhaja iz tega, da je omrežje več kot vsota njenih vezi, saj sestava in struktura omrežja vplivata na vire, do

katerih imajo člani omrežja dostop, in na načine, na katere delujejo socialni odnosi. Bolj kot je socialno omrežje gosto prepleteno, heterogeno, bolj čustveno in instrumentalno prepleta njene člane ter jim zato nudi večjo podporo v družbi in interakcijah znotraj družbe (Wellman 1999, XVI).

Omrežja niso značilna samo za 21. stoletje, saj predstavljajo temeljni vzorec za vse oblike življenj. Zgodovinsko gledano se je družba razvijala iz vertikalne organizacije, v kateri so tokovi potekali enosmerno. Vertikalna družbena organiziranost je po mnenju Castellsa (2004) prevladovala predvsem zaradi omejitev omrežij, v katera je lahko prestopila šele z razvojem novih tehnologij. V komunikacijskih omrežjih tokovi potekajo dvosmerno – to so tokovi sprejemanja, obdelovanja in oddajanja sporočil, ki potekajo preko različnih komunikatorjev skozi čas in prostor. Omrežje kot družbeno strukturo sestavljajo vozlišča, sestavljena iz manj in bolj pomembnih vozlov glede na njihovo sposobnost sprejemanja informacij ter na drugi strani učinkovitega obdelovanja in posredovanja teh informacij. Družbena struktura je torej organizacija življenj ljudi, izražena s smiselno komunikacijo znotraj določene kulture. S tehnološkimi spremembami so se tako ustvarile družbene strukture, relativno neodvisne od centraliziranih centrov moči. Omrežja so postala najučinkovitejša organizacijska oblika predvsem zaradi treh glavnih značilnosti omrežij, ki jih omogoča razvoj tehnologije. Te značilnosti so prilagodljivost spreminjajočemu se okolju, širjenje in krčenje informacij brez večjih motenj ter obstojnost omrežij, saj mreža ne deluje iz enega centra, ampak je moč razporejena po vozliščih (prav tam, 3–6).

Ker sta komunikacija in informacija temeljni razsežnosti človekovega delovanja in organiziranja, razvoj IKT v vseh oblikah njihovega delovanja vpliva na celotno sfero človekovega delovanja. Castells (2004, 9) kot tri glavne značilnosti, zaradi katerih so IKT revolucionarne, izpostavlja:

1. komunikacijsko zmogljivost procesiranja in obdelovanja podatkov glede na obseg, kompleksnost in hitrost;
2. sposobnost konstantnega razvoja zaradi neskončnega spreminjanja na podlagi digitalizacije in ponavljajoče se komunikacije ter s tem konstantnim posodabljanjem zaradi povratnih informacij;
3. distribucijsko prilagodljivost preko interaktivnih in digitaliziranih omrežij.

Bolj specifično lahko trdimo, da je internet največja in najbolj vplivna sprememba v komunikacijskih tehnologijah današnje družbe v zadnjih dvajsetih letih. Pravzaprav je internet danes že stara tehnologija, ki je ekspandirala v devetdesetih letih in se takrat razširila na vsa področja delovanja posameznika in družbe (prav tam, 24).

Eden od ključnih prispevkov interneta je zmogljivost povezovanja različnih digitalnih vsebin od koderkoli in njihovega posredovanja naprej v izbranem in realnem času. Povezovanje vsebin je ključnega pomena za inovativnost, ki je gonilo gospodarskega razvoja, kulturne raznolikosti in političnega odločanja. Ker pridobivanje znanja vedno zahteva teorijo povezovanja informacij, internet z omogočanjem združevanja informacij v realnem času bistveno povečuje območje pridobivanja znanja. Značilnosti IKT so tudi prilagodljivost, ki omogoča posredovanje informacij v najrazličnejših kontekstih, brezžična dostopnost skoraj povsod po svetu in predvsem možnost, da so te informacije integrirane na vseh področjih človekovega okolja. Informacijska paradigma je v tem, da komunikacijska omrežja omogočajo prilagajanje omrežja človekovim potrebam, željam in projektom (prav tam, 9–12).

William Mitchell (v Castells 2004, 6) opredeljuje logiko IKT skozi zgodovino kot proces širjenja in bogatenja človeškega obstoja; opisuje ga kot proces, ki se je pojavil v začetku 21. stoletja z eksplozijo prenosnih naprav, ki omogočajo vseprisotno brezžično komunikacijo in računalniške zmogljivosti. To omogoča družbenim enotam (posameznikov ali organizacij), da so kjerkoli in kadarkoli v interakciji preko infrastrukture, ki je podprta preko informacijskega omrežja. S prihodom nanotehnologije ter z zblíževanjem mikroelektronike, bioloških procesov in materialov se meje med človekovim življenjem in tehnološkim življenjem megljijo tako, da segajo omrežja in njihove interakcije od naših osebnih interesov na celotno področje človekovega delovanja ter presegajo ovire časa in prostora. Ti scenariji so bistvenega pomena zaradi analiz, ki poudarjajo vlogo tehnologije v procesu družbenih sprememb, zlasti če upoštevamo osrednjo tehnologijo današnjega časa, kar so komunikacijske tehnologije, ki se nanašajo na bistveno specifičnost človeške vrste: sposobnost zavesti in smiselne komunikacije (prav tam).

Po industrijski revoluciji so se začela pojavljati opozorila, da bodo v razvitih družbah socialne skupnosti z razvojem tehnologije in z družbenimi spremembami izginile. Vendar pa skupnost ni nikdar začela izginjati, spremenil se je le pogled na skupnosti, ki ne izvira več iz lokalnega

okolja, ampak je socialna skupnost postala prostorski fenomen, v katerem nam uporaba avtomobilov, letal, telefonov in interneta omogoča ohranjanje stikov s prijatelji in sorodniki po vsem svetu. Avtorji, ki se ukvarjajo s preučevanjem skupnosti, ugotavljajo, da različne okoliščine vplivajo na nastanek različnih socialnih skupnosti, in preučujejo njihov vpliv na življenje ljudi. Glavni dejavnik ohranjanja skupnosti v moderni družbi predstavlja, kar člani skupnosti lahko naredijo drug za drugega, in ne več, kje živijo. Skupnost zato novodobni avtorji definirajo kot posameznikove vezi, ki jih ima ta s prijatelji, sorodniki in sodelavci (Wellman 1999, XVI). Vsaka družbena struktura ima svojo genezo, ki je vpeta v družbeno-časovni kontekst. V poznem 20. stoletju so se tako transportne in komunikacijske zmogljivosti, predvsem v zahodnem svetu, razvile v smer, da večina odnosov ne temelji več na lokalnih skupnostih (Castells 2004, 14).

2.2 Mobilnost

Sodobna družba temelji na mobilnosti v vseh razsežnostih. Potreba po mobilnosti oziroma transportu dobrin in ljudi, s tem pa posledično tudi informacij, sicer obstaja že od nekdaj. To je v današnji družbi toliko bolj izrazito in razširjeno na različne nivoje. Predvsem z razvojem IKT bolje razumemo, da se ljudje, dobrine, ideje, informacije in koncepti povezujemo in premikamo v času in prostoru, bodisi preko mobilne in internetne povezave bodisi fizično s transportnimi sredstvi (Canzler, Kaufmann in Kesselring 2008, 1–9).

Pri upravljanju mobilnosti skušajo številni inženirji, sociologi in drugi strokovnjaki na strateški, taktični in operativni ravni sprejemati odločitve na področju spreminjajočih se sistemov mobilnosti moderne družbe. Na strateški ravni je namreč treba usklajevati politike mobilnosti z dolgoročnejsimi trendi družbe, ki se ne navezujejo le na mobilnost. Eden izmed glavnih izzivov je nedvomno ujeti ravnotežje med pričakovanji uporabnikov ter regulativnimi in dejanskimi možnostmi. Na taktični ravni je treba posameznikom na različne načine približati strateške cilje, da bodo sovpadali tako s posameznikovimi kot s širšimi družbenimi interesi. Na operativni ravni govorimo o upravljanju mobilnosti v ožjem in širšem smislu z neprestanim prilagajanjem, spremljanjem in odkrivanjem nastajajočih novih vzorcev mobilnosti med uporabniki (Hočevar in Zorman 2012, 45–46). Pri analitičnem obravnavanju mobilnosti gre za empirično raziskovanje ter merjenje vpliva prometa na družbene in okoljske posledice trenutnega stanja ter predlaganje sprememb mobilnosti, ki ponavadi predstavljajo

teoretično podlago za nadaljnje najboljše možne rešitve trajnostnega razvoja. Preko analitičnih raziskav lahko pridobimo podatke o oblikah aktivnosti, kot so pogostost javnega transporta, povprečni potovalni čas, oblika prevoza glede na razdaljo in čas (Kos 2012, 17) ter morda tudi o sopotništvu kot obliki prevoza.

Številni avtorji raziskujejo načine in pristope, ki razlagajo pomen in pomembnost mobilnosti za današnjo družbo in socialne odnose (Canzler in drugi 2008, 1–9). Mobilnost je danes pojav, v katerem se prepletata družbena in tehnološka komponenta, zato je še bolj pomembno prisluhniti in posegati po inovativnih in alternativnih pristopih k obravnavanju področja (Trček in Kos 2012, 9–10).

Definicija mobilnosti se po mnenju Cezlarja in Knieja (v Canzler in drugi 2008, 105) nanaša predvsem na zmožnost premikanja od točke do točke, ki se odvija predvsem v miselnem procesu in je zato neodvisno od prostorskih ali tehnoloških faktorjev premikanja. V tem pomenu besede so prostorske in časovne meje le izbirni dejavniki, od katerih je odvisna mobilnost. Pri definiranju transporta pa gre za razliko od mobilnosti za dejansko gibanje od točke do točke, neločljivo povezano s prostorskimi in tehnološkimi dejavniki (prav tam).

Spreminjanje vzorcev mobilnosti v moderni družbi je zelo kompleksno zaradi dveh glavnih razlogov (Kos 2012, 17):

- ker je mobilnost temeljna značilnost urbanega življenja, ki omogoča povezovanje in dostopanje do šol, ustanov, podjetij, prireditev in uresničevanje ostalih potreb, ter
- ker od nekaj obstaja nasprotje med javnim prometom in zasebnim avtomobilskim prevozom.

Pri obravnavanju mobilnosti v današnji družbi smo vsi del obravnavane problematike, torej smo vsi aktivni soudeleženci, ki vplivamo na spremembe in alternativne rešitve (Trček in Kos 2012, 13).

Naraščanje mobilnosti pomeni na eni strani vse več posegov v okolje z gradnjo cest, letališč, postajališč, postaj in križišč, na drugi strani pa prav tako poseg v komunikacijsko okolje s pokritostjo okolja z brezžičnimi povezavami, omrežji, mobilnim signalom, satelitsko

pokritostjo in podobnim. Vse to prebivalcem današnje družbe omogoča enostavnejšo in učinkovitejšo mobilnost za različne potrebe (Hočevar in Zorman 2012, 33).

John Urry (v Canzler in drugi 2008, 6) s terminom »preobrat mobilnosti« pojasnjuje, da je mobilnost tako vpeta v preoblikovanje sodobne družbe, da je področje raziskovanja pojava presešlo delitev na prometne raziskave in družbene raziskave zaradi vpetosti socialne izkušnje v promet in povezovanja različnih oblik prevoza s kompleksnimi vzorci socialne izkušnje posameznika (prav tam). Transportni sistem je danes nedvomno zelo vpet v odvisnost od IKT, kar pa pravzaprav omogoča interakcijo med okoljskimi, gospodarskimi in družbenimi sistemi pri upravljanju in načrtovanju prometa (Hočevar in Zorman 2012, 34). Na pomenu pridobiva vsebinski vidik povezanosti med potovanjem in socialno interakcijo, ki zaradi vedno večje razpršenosti, geografske neomejenosti in diferenciranega gibanja posameznikov znotraj družbenih omrežij postaja vse bolj pomemben. Kompleksnost mobilnosti v današnji družbi pomeni predvsem problematiko obvladljivosti vse številčnejše infrastrukture in socialnih omrežij ter usklajevanja povezav mobilnih sistemov ob povečevanju potreb posameznikov po individualizaciji, prilagajanju in dostopnosti teh mobilnih sistemov (prav tam, 39–40).

Mobilnost in imigracije torej kljub razvoju komunikacijskih tehnologij še naprej predstavljajo vedno pomembnejšo vlogo v današnji družbi, ki je naravnana tako, da posamezniki sledijo zaposlitvenim priložnostim kjerkoli po svetu, kar povzroča izjemno gostoto imigrantov v metropolah (Castells 2010, 21). Slaba stran oziroma nevarnosti naraščanja mobilnosti prav tako sprožajo pomisleke o pojavih hipermobilnosti oziroma nezaželene prisilne mobilnosti kot možne oblike socialnega pobega in rušenja kolektivnih ter prostorskih identitet (Hočevar in Zorman 2012, 41).

2.2.1 Uporaba osebne vozila

Sodobnim družbam bi lahko rekli tudi »avtomobilske družbe«, saj je pojav rabe avtomobila vplival na celotno družbo in je to postalo področje, s katerim se ukvarjajo družbeni akterji na vseh nivojih (Trček in Kos 2012, 9). Avtomobilizacija spreminja dožemanje časovno–prostorskih dimenzij in oblikuje sodobne družbe ter načine premikanja, bivanja in socializacije (Uršič in Hočevar 2007, 110). V sodobni družbi osebno vozilo predstavlja enega od glavnih faktorjev, ki sooblikujejo sodobni način življenja posameznika, saj mu omogoča fleksibilnost gibanja oziroma mobilnost, ki jo današnja družba zahteva (Canzler in drugi

2008, 105). Uporaba osebnega avtomobila torej vpliva na družbene vzorce vedenja do te stopnje, da bi lahko rekli, da sodobno življenje temelji na uporabi osebnega avtomobila (Kresnik in Toplak 2008, 157–162).

Množična avtomobilizacija, širitev mest in suburbanizacija so v drugi polovici 20. stoletja povzročile, da so se poti in razdalje prebivalcev do šol, služb in ostalih opravkov podaljšale. Takšne spremembe na dolgi rok vodijo do transformacije urbanega in ruralnega okolja (Trček in Kos 2012, 9–10). Pri obravnavanju mobilnosti je treba na pojav gledati celostno in pri tem upoštevati tudi okoljske, ekonomske, politične, pravne in družbene vidike ter njihovo sovplivanje (Kos 2012, 17). Čeprav prevozna sredstva, kakršno je osebno vozilo, povzročajo onesnaženost zaradi izpusta toplogrednih plinov in je veliko aktivnosti usmerjenih k alternativnim trajnostnim oblikam transporta, je za številne sociologe in druge strokovnjake pomembnejše dejstvo, da so prevozna sredstva tako globoko ukoreninjena v moderni družbi, da ostajajo eden izmed pomembnejših dejavnikov sooblikovanja družbe. Mobilnost je vpeta v najrazličnejše sfere življenja današnje družbe, jo s tem oblikuje in spreminja ter zato predstavlja pomemben družbeni pojav, ki mu je vredno posvečati vedno več pozornosti tudi v sociološki stroki. Bonss, Kesselring in Weiss (v Canzler in drugi, 2008, 3) mobilnost definirajo celo kot glavno značilnost sodobne družbe. Prav zaradi tega je na drugi strani zakonsko uveljavljanje okolju prijaznejših in alternativnih modelov mobilnosti izredno zahtevno, saj posega v močno zakoreninjene sisteme interesov različnih akterjev in hkrati močno vpliva na vsakdanje življenje prebivalcev (Trček in Kos 2012, 10).

Urry (v Canzler in drugi 2008, 106) piše, da je avtomobilizacija nekakšen konstrukt, ki razširja posameznika v realnost svobode in fleksibilnosti, pri čemer lahko na avtomobil gledamo kot na pozitivno tehnološko pridobitev. Na drugi strani pa ravno avtomobil uporabnike omejuje, da živijo svoje življenje na prostorsko raztegnjene in časovno stisnjene načine. Urry tako avtomobil definira kot železno kletko modernosti (prav tam).

2.2.2 Uporaba osebnega vozila in prostorske vrednote Slovencev

V Sloveniji so odločitve posameznikov zelo pogojene s prostorsko-demografskimi značilnostmi družbe zaradi visoke stopnje razpršenosti poselitve prebivalstva (Hočevar in Zorman 2012, 48–52). Kot v drugih razvitejših področjih sveta je avtomobil tudi v Sloveniji

daleč najbolj dominantno prevozno sredstvo. Neracionalen odnos do rabe avtomobila bi lahko kazal na neosveščenost in nespoštovanje uporabnikov do trajnostne in okoljske problematike avtomobilizma (prav tam, 56), vendar pa je treba v Sloveniji pri značilnostih posameznikovih odločitvah o uporabi avtomobila upoštevati predvsem razpršeno poselitev, ki je za evropske razmere zelo specifična (Uršič in Hočevar 2007, 104; Hočevar in Zorman 2012, 54–55). Čeprav je raba avtomobila visok in neracionalen strošek, je ta vseeno eden od temeljnih vrednostnih simbolov Slovencev, kar se kaže v tem, da skoraj vsako gospodinjstvo poseduje avtomobil (Hočevar in Zorman 2012, 54–55), pa tudi v dveh močno izraženih značilnostih slovenskega prebivalstva: to sta visoka stopnja stanovanjske nemobilnosti in izredna priljubljenost rabe osebnega avtomobila (Uršič in Hočevar 2007, 104).

V Sloveniji ni prišlo do klasične suburbanizacije, kot je to značilno za zahodna mesta s preveliko koncentracijo prebivalcev v mestnih središčih. Razlog za razpršeno poselitev v Sloveniji je bilo povečanje delovnih mest v industriji in terciarnem sektorju konec 70. let 20. stoletja (prav tam, 43). V slovenskem kulturnem sistemu naj bi bilo posedovanje nepremičnine eden izmed temeljnih ciljev, ki jih želi posameznik v svojem življenju uresničiti. To razloži, zakaj so že v socializmu številni prebivalci Slovenije gradili čim večje hiše na velikih parcelah, ki naj bi koristile še naslednjim rodovom (prav tam, 49). Razpršena poselitev slovenskega prostora je tako eden izmed ključnih dejavnikov, ki pripomorejo k tako visoki stopnji avtomobilizacije v Sloveniji.

Procesi urbanizacije in suburbanizacije so odvisni od različnih dejavnikov, ki se navezujejo na lokalne pogoje, zgodovinske okoliščine, politično-ekonomske dejavnike in ostale družbene procese oziroma spremembe (prav tam, 89–90). Uršič in Hočevar (2007, 90–91) pišeta, da se je v Sloveniji intenzivni proces suburbanizacije pojavil ob koncu 90. let 20. stoletja in je zelo vplival na prostorske vrednote Slovencev, kar je povezano:

- z osamosvojitvijo in uvedbo tržne ekonomije, ki je močno vplivala na družbeno-prostorski razvoj,
- z visoko ceno nepremičnin, selitvami iz centralnih mest v cenovno ugodnejša suburbana območja, kar deluje kot blažilec socialnih razlik, in
- z vzponom in procesi individualizacije transportnih sredstev ter gradnjo avtocestnega omrežja, ki omogočata enostavno dostopanje suburbanih območij do mestnih servisov.

Ti in še številni dejavniki pomembno sovplivajo drug na drugega, v nalogi pa se osredotočam na pomen in sovpliv prometne infrastrukture ter razpršene poselitve in suburbanizacije v Sloveniji.

Gostota poselitve slovenskega ozemlja je v primerjavi z ostalimi evropskimi državami relativno nizka, izstopa pa po tem, da v primerjavi z državami s primerljivo gostoto prebivalstva nima metropoliziranih območij z nadpovprečno zgoščenim prebivalstvom (Uršič in Hočevar 2007, 94). Tudi povprečna poraba goriva prebivalca Ljubljane je nadpovprečna glede na nekatera razvita evropska mesta in je bolj primerljiva s porabo v avstralskih mestih, za katero so značilne velike razdalje in malo javnega prometa (Uršič in Hočevar 2007, 110). Razpršena poselitev sovpada s proti-urbanimi vrednotami Slovencev.

Procesi suburbanizacije v Sloveniji so izraziti na področju seljenja mladih družin na obrobja mest zaradi cenovnih razlogov in seljenja ekonomskih storitev, kot so nakupovalna središča, na obrobja mest, kjer se, zaradi prostorskih razlogov, lažje rešuje problem povečanega avtomobilskega prometa (Uršič in Hočevar 2007, 101–102). Stranski učinek, ki ga povzročata pretirana avtomobilizacija in nerazvitost javnega prevoza, je postopna degradacija mestnih središč zaradi preusmerjanja avtomobilskih potrošnikov na mestna obrobja, kjer se nahajajo nakupovalna središča (prav tam, 115).

Vlaganje v cestno infrastrukturo in naraščanje avtomobilskega prometa v Sloveniji se je začelo že po 2. svetovni vojni, ključni prelom povečanja cestnega prometa pa se je zgodil konec 80. let 20. stoletja s padcem cen in stroškov vzdrževanja avtomobila. Od sredine 80. let 20. stoletja dalje je javni avtobusni potniški promet začel doživljati krizo in okoli leta 2000 s porastom rabe osebnega avtomobila doživel krizo (prav tam, 107–108). Prioritetna usmeritev slovenske vlade pri razvoju prometne infrastrukture je bila gradnja avtocest in ne razvoj javnega prevoza (Hočevar in Zorman 2012, 53). Razpršenemu poselitvenemu sistemu v Sloveniji se je tako najbolje prilagodil avtomobilski prevoz, ki omogoča dostopnost tudi do najbolj razpršenih in odročnih zaselkov. Prav takšna poselitev povzroča večjo navezanost prebivalcev na zasebni prevoz (Uršič in Hočevar 2007, 107–108).

Čeprav je avtocestni prometni križ v Sloveniji omogočil boljšo povezanost med kraji, ostaja pripravljenost Slovencev na selitev in poklicno mobilnost med najnižjimi v Evropski uniji, kar

predstavlja strukturni problem, ki omejuje družbeno-prostorski razvoj Slovenije, saj se ta ne prilagaja dinamiki družbenih sprememb (Hočevar in Zorman 2012, 47–48).

Raziskava Civitas (v Hočevar in Zorman 2012) je pokazala, da je raba javnega prevoza tako v mestih kot v primestnih območjih relativno nizka predvsem med delovno aktivnim prebivalstvom. Kar 40 odstotkov delovno aktivne populacije med Ljubljančani trdi, da ne bi nikoli uporabili mestnega avtobusa, kar tri četrtine pa, da ne bi nikoli uporabili primestnega avtobusa ali vlaka. Prav tako je ta raziskava pokazala, da posamezniki, ki uporabljajo avto kot način prevoza do šole ali službe, prevladujejo v starostni skupini 25 do 45 let. Mladi se bolj zanimajo za sodobne oblike mobilnosti oziroma jih tudi bolj uporabljajo, saj zaradi številnih razpršenih obveznosti podpirajo bolj prilagodljive oblike prevoza (prav tam, 52–56).

V raziskavi Civitas je bilo ugotovljeno, da so osebe, ki uporabljajo javni prevoz večinoma zadovoljne s storitvijo, kar se tiče odnosov in osebja, nezadovoljstvo pa izražajo glede objektivnih dejavnikov, kot so urniki, hitrost, frekvenca, dostopnost in cene vozovnic (prav tam, 53).

Ena izmed pomembnih vzporednic, ki bi jo lahko potegnili s sopotništvom in spoznanji, ki jih navaja Hočevar (Hočevar in Zorman 2012, 57), je, da je pri obravnavanju problematike mobilnosti treba upoštevati, da v dnevnih, rutinskih migracijah ne gre le za instrumentalno prehodno migracijo, ampak da v teh primerih na odločitev posameznika po prevozu vpliva tudi posameznikova želja po druženju in različnih socialnih interakcijah.

2.3 Potovalne navade

Iz sociološkega vidika obravnavamo potrebe uporabnikov na eni strani in akterje, ki se ukvarjajo z načrtovanjem in upravljanjem mobilnosti, na drugi strani. Uporabniki imajo potrebe po učinkovitem, časovno prilagodljivem prostorskem prometnem sistemu, njihovi motivi izbire mobilnosti pa temeljijo na sprejemanju odločitev, ki izvirajo iz različnih vzorcev. Medtem so strokovnjaki pri svojem upravljanju mobilnosti velikokrat nekaj korakov za dinamiko dejanskih potreb uporabnikov. V sodobnih družbah so s časom tudi urbanisti in transportni strokovnjaki začeli ugotavljati, da merjenje in načrtovanje mobilnosti, izraženo s statistiko prometa prevožene razdalje v času, ne more biti več ključni kazalnik, ki pojasnjuje

motive za mobilnosti današnjih sodobnih uporabnikov. Mobilnost ne sme biti več obravnavana kot prevoz od ene do druge točke, ampak kot vrsta družbenih dejavnosti, ki se lahko dogajajo med časom na poti, predvsem na utečenih, vsakodnevnih poteh (Hočevnar in Zorman 2012, 35–36).

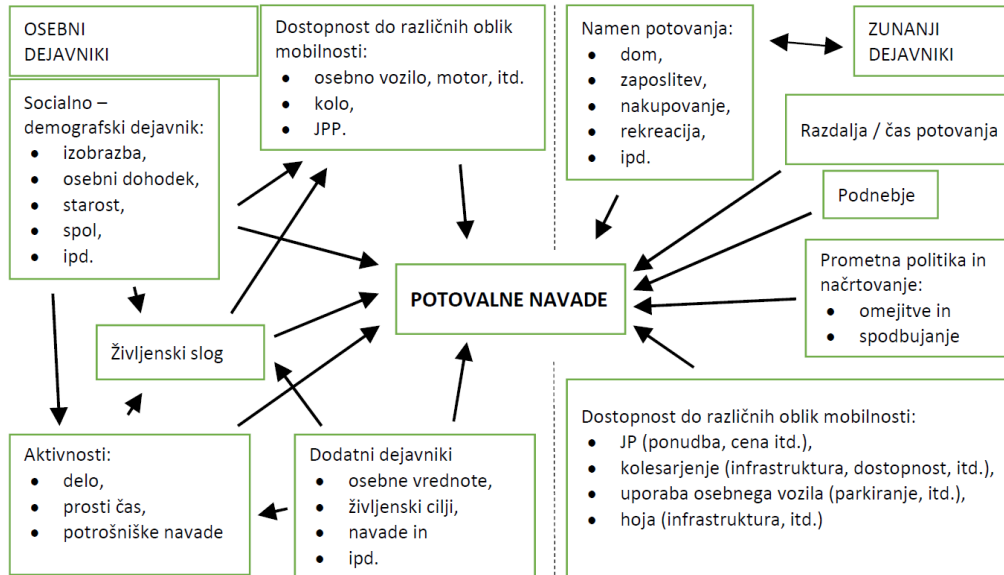
Pri obravnavanju problematike izboljšanja prometnega sistema v vsakodnevem življenju so se z razvojem IKT poleg dveh dimenzij, to sta poraba prostora in čas potovanja, začele obravnavati še druge dimenzije, ki se nanašajo na upoštevanje osebnih, socialnih, kulturnih in političnih dejavnikov, kar prispeva k precej bolj celostnemu obravnavanju problematike mobilnosti (prav tam, 34). Načrtovalci javnega potniškega prometa se torej ukvarjajo z vprašanji potreb prebivalcev po mobilnosti, in sicer jih zanima, kakšne so potrebe po migracijah do delovnih mest, šol, uradov, bolnic, prometnih križišč, nakupovalnih središč in ostalega. Pri tem je pomembno tudi, kakšna je struktura prebivalcev, saj je od tega odvisno, kakšne potrebe imajo (Blaž 2010, 187). Prometniki se zavedajo nujnih sprememb na finančnem, organizacijskem, pravnem in informacijsko-tehničnem področju in zato teoretično tudi podpirajo integriran javni potniški promet, ki bi zahteval sodelovanje različnih akterjev. Dejansko stanje pa je ponavadi tako, da so nove tehnologije odzivne in v koraku s trenutnimi potrebami prebivalstva, načrtovanje politik in oblikovanje infrastrukture, ki je za uporabnika najbolj ustrezna, pa velikokrat potekata prepočasi (prav tam, 191).

Motorna vozila so nujni del sodobne družbe, saj omogočajo hiter prevoz, svobodo in udobje. Čeprav se zaradi uporabe motornih vozil slabša kakovost življenja zaradi onesnaženosti, je to še vedno najbolj razširjena oblika mobilnosti tako lokalno kot tudi globalno. Indikatorji, s katerimi lahko ugotavljamo pogostost uporabe osebnega vozila, so stopnja motorizacije družbe, število prevoženih kilometrov z osebnim vozilom in odstotek potovanj, opravljenih z osebnim vozilom (Kresnik in Toplak 2008, 157–162).

Da lahko posamezniki realizirajo svoje potrebe, ki se nahajajo na oddaljenih točkah, kot so delo, nakupovanje, zdravstvene storitve, rekreacija, prireditve, izleti itd., nastajajo potrebe po potovanju (Lipičnik in Pepevnik 1999, 109), iz katerih se razvijejo potovalne navade. Na potovalne navade hkrati vplivajo interni dejavniki, kot so individualne preference o načinu potovanja od točke A do točke B, in eksterni dejavniki, kot so ustrezni pogoji, ki nam

omogočajo uporabo različnih oblik mobilnosti (Kresnik in Toplak 2008, 157–162). Dejavnike, ki vplivajo na potovalne navade, prikazuje Slika 2.1.

Slika 2.1: Dejavniki, ki vplivajo na potovalne navade



Vir: Kresnik in Toplak (2008, 158).

Suburbanizacija je pomemben dejavnik, ki vpliva na potovalne navade in z njimi povezano visoko stopnjo rabe osebnega vozila. Primestna območja so poseljena s prebivalci, katerih življenjski slog je še vedno popolnoma vezan na mestni življenjski slog, saj v mestu najdejo vso potrebno infrastrukturo od delovnih mest, vrtcev, šol, nakupovalnih središč do drugih socialnih dogodkov. Dostop do infrastrukture, slabo organiziran javni potniški promet, nove in dobre cestne povezave pa hkrati povzročajo visoko stopnjo rabe osebnega vozila in odvisnost od njega (prav tam, 157–162).

V evropskih mestih se povečuje pojav bivanjske začasnosti, občasnosti in prehodnosti, pri čemer gre predvsem za povečanje bivanjske segmentacije, diferenciacije ter obenem različnih oblik mobilnosti, občasnih preselitev in bivanja v primarnih in sekundarnih bivališčih, kar je posledica spremembe dojemanja časovno–prostorske komponente. Sodobna mesta postajajo vse bolj prehodna z obiskovalci in začasnimi gosti ter z vedno manj stalnimi prebivalci, kar pomeni spremembe vzorcev in nastajanje novih potovalnih navad (Uršič in Hočevar 2007, 26–27).

V sodobni družbi tako javni potniški promet bije težko bitko, saj se spopada s tem, da mora sodobni javni potniški promet zagotavljati čim bolj udoben, pogost, hiter in varen prevoz, ki ga sicer nudi osebno vozilo (Lipičnik in Pepevnik 1999, 108). Možne izboljšave kakovosti, ki bi lahko pripomogle k višji stopnji uporabe javnih prevoznih storitev, bi se morale nanašati predvsem na frekvenco, dobro informiranje, točnost in udobnost za potnike (Kresnik in Toplak 2008, 157–162).

Potrebe po potovanju, v grobem lahko delimo na naslednje motive za potovanje (Lipičnik in Pepevnik 1999, 111):

- delo
- šolo oziroma fakulteto
- turizem in letni oddih
- nakupovanje
- zdravstvo
- prireditve oziroma socialni dogodki.

Na obliko načina potovanja vplivajo tudi drugi dejavniki, kot so razdalja in čas potovanja, podnebje, prometna politika in njeno načrtovanje (omejitve in spodbujanje) ter dostopnost do različnih oblik mobilnosti (ponudba in cena javnega potniškega prometa, infrastruktura in dostopnost za kolesarjenje, uporaba osebnega vozila zaradi ugodnih pogojev parkiranja, ustrezna infrastruktura za hojo in bližina cilja) (prav tam).

Nekateri zunanji dejavniki, ki spodbujajo uporabo osebnega vozila med suburbanim in urbanim območjem, so (Kresnik in Toplak leto 2008, 157–162):

- slabo organiziran javni potniški promet,
- nizke cene oziroma brezplačno parkiranje v mestnih središčih,
- nesubvencionirane oziroma drage dijaške in študentske mesečne vozovnice ter
- umeščanje nakupovalnih središč na obrobja mest.

3 Sopotništvo

3.1 Kaj je sopotništvo in njegov razvoj

Sopotništvo je ena izmed oblik mobilnosti, ki se je, zaradi pogoste uporabe osebnega avtomobila in razvoja IKT, uveljavila kot alternativni način prevoza izven okvirov strukturiranih oblik javnega potniškega prometa. Sopotništvo bi najbolje definirali kot alternativno obliko prevoza, ki temelji na prostovoljnem dogovoru med skupino posameznikov, ki si delijo prevoz na določeno lokacijo z uporabo osebnega avtomobila, ki pripada vozniku. Sopotniki iščejo prevoz z ujemajočim časovnim okvirjem in relacijo poti, dogovor pa običajno temelji na delitvi stroškov po vnaprej dogovorjeni ceni (Minett in Pearce 2011, 128). O sopotništvu torej govorimo, ko se z osebnim vozilom vozi več kot ena oseba, pri čemer se udeležencem znižajo stroški goriva in cestnin ter ostali s potovanjem povezani stroški (Thorat 2014, 333; Parikh in drugi 2014, 15). S takšnim načinom prevoza se izpolnjuje tudi vse bolj pomemben vsebinski vidik povezanosti med potovanjem in socialno interakcijo, ki prihaja do izraza zaradi vedno večje razpršenosti, geografske neomejenosti in diferenciranega gibanja posameznikov znotraj družbenih omrežij (Hočevar in Zorman 2012, 39–40).

Delitev stroškov goriva in ostalih prevoznih stroškov, zmanjšanje prometa in znižanje ravni izpustov toplogrednih plinov v ozračje so tudi vzroki nastanka prvih oblik sopotništva, ki so se oblikovale v Združenih državah Amerike. Sopotništvo lahko ločimo na naključno sopotništvo (angleško *casual carpooling*) in dinamično sopotništvo (angleško *dynamic carpooling*). Z razvojem IKT je prišlo v ospredje dinamično sopotništvo, ki bo tudi predmet raziskovanja v tej nalogi.

Pojav naključnega sopotništva se je pojavil v 70. letih 20. stoletja v Združenih državah Amerike in na Novi Zelandiji, ko so zaradi naftne krize želeli povečati povprečno visoko zasedenost avtomobilov - HOV⁴. Takšno sopotništvo je temeljilo na skupnih zbirnih mestih potnikov, kjer ni bilo predhodnega dogovora med sopotniki, bolj zasedenim vozilom pa so bili namenjeni posebni prometni pasovi za sopotništvo, s čimer se je zmanjšala gneča in so se znižali stroški prevoza, ki so rasli zaradi višanja cen goriva (Minett in Pearce 2011, 127).

⁴ HOV – High Occupancy Vehicle

Danes v številnih predelih sveta še vedno obstajajo pasovi za visoko zasedena vozila, kar po navadi pomeni, da se na ta pas lahko vključujejo osebni avtomobili, motorji, manjši kombiji in tovornjaki, v katerih se vključno z voznikom vozita vsaj dve osebi. Prednost takih pasov, ki spodbujajo večjo zasedenost vozil, je v tem, da vožnja po posebnem pasu v prometih konicah poteka hitreje (Transport Canada 2010).

V Evropi se je konec 90. let 20. stoletja, pred konceptom sopotništva, pojavil sistem skupne uporabe avtomobilov (angleško *car-sharing*), ki zajema motorna vozila, namenjena skupni rabi. Čeprav je ta sistem veliko bolj organiziran in strukturiran kot sopotništvo, raziskave kažejo, da je sodelovanje med evropskimi podjetji, ki se ukvarjajo s tem sistemom, in odgovornimi organi na področju javnega prevoza še vedno zelo šibko (Loose 2010, 1–2).

Od naključnega sopotništva razlikujemo dinamično sopotništvo, katerega temeljna značilnost je vnaprejšnji dogovor o delitvi osebnega vozila med voznikom in ostalimi potniki, ki potujejo v isto smer ob dogovorjenem času. Pojav dinamičnega sopotništva se umešča v širši teoretski okvir razvoja IKT v 21. stoletju, ko je vse večja mobilnost postala temeljna človeška potreba (Kranjc 2010, 214). To je treba zadovoljiti s hitrim, enostavnim, aktualnim in poceni potovanjem, kar so tudi današnji izzivi tehnoloških rešitev in načrtovanja potniškega prometa (Krajnc 2010, 204) in kar nam je razvoj IKT tudi omogočil.

Sistem sopotništva zahteva sodelovanje med udeleženci predvsem pri dogovoru glede ure potovanja in glede poti oziroma destinacije potovanja (Knapen in drugi 2011, 281). Na eni strani imamo voznike, ki ponujajo prevoz in se odločijo, da ga bodo nudili tudi drugim potnikom, ki jim ustrežata čas in destinacija, kamor potujejo. Na drugi strani pa imamo iskalce prevoza oziroma sopotnike, ki se bodisi odločijo, da poti ne bodo opravili z lastnim vozilom, bodisi lastnega vozila nimajo ali jim druge oblike javnega prevoza tega ne omogočajo, in se bodo zato dogovorili in prilagodili vozniku, ki jih lahko ob dogovorjenem času pripelje na želeno destinacijo.

Pri sopotništvu poznamo naključne enkratne dogovore in dogovore, ki se razvijajo v stalne poti, predvsem pri dnevni migraciji sopotnikov na delo in z dela. Pri drugi vrsti dogovorov se lahko med sopotniki razvije tudi dogovor o »obračanju voznikov« (en teden vozi en voznik, drugi teden vozi drugi voznik) (Minett in Pearce 2011, 128).

3.2 Različni vidiki obravnave pojma sopotništva

Za dobro stran redne uporabe sopotništva več avtorjev navaja, da kot alternativa javnemu in zasebnemu prevozu uporabnikom omogoča prihranek goriva in druge s tem povezane stroške vozil, posledično pa se zaradi večje zasedenosti vozil zmanjšujejo tudi prometni zastoji in emisije toplogrednih plinov (Massaro in drugi 2009, 1; Knapen in drugi 2011, 821; Parikh in drugi 2014, 15), obenem pa sopotništvo pomaga okrepiti gospodarsko produktivnost (Buliung in drugi 2009, 3).

Eno od glavnih oblik cestnega prometa predstavljajo zasebni osebni avtomobili, kar ugotavljajo številni sociologi in raziskave iz različnih delov sveta. V Indiji (Thorat in drugi 2014, 333), Združenih državah Amerike in Kanadi (Buliung in drugi 2009, 3) se število prevoženih kilometrov z osebnim avtomobilom povečuje. Prav tako je uporaba osebnega avtomobila prevladujoči način mestnega prometa tudi v EU (Adamos in Nathanail 2013, 1–2).

Ključne težave upravljanja prometa se v svetu, še posebej na območjih velikih mest, nanašajo na onesnaževanje zraka, visoko rabo energije, prometne zastoje, manjšo produktivnost gospodarstva in povečanje smrtnosti zaradi nesreč. Zato je aktivno upravljanje prometa okoli velikih mest eno izmed prioritetnih področij današnje družbe. V urbanih območjih oziroma metropolah se pojavlja močan trend povečanja lastništev in uporabe osebnega avtomobila, kar je glavni vzrok povečevanja prometnih zastojev in onesnaženja v mestnih središčih. Sopotništvo je ponujeno kot ena od alternativnih rešitev, ki lahko pripomorejo k zmanjšanju prometnih zastojev v metropolah, saj se s tem poveča zasedenost avtomobilov in zmanjša njihovo število v prometu. (Parikh in drugi 2014, 15).

Poleg prometa v mestnih središčih predstavlja izziv tudi razpršena in suburbana poselitev, ki je zelo pogosta poselitvena oblika. Suburbanizirana območja določajo zelo specifičen življenjski slog prebivalcev, saj je zelo vezan na mestni način življenja, ki njihovo zaposlitev, nakupovanje in socialno življenje še vedno veže na mestno središče. Zaradi pogosto slabih povezav javnega prevoza in dobro razvitih cestnih povezav so ti prebivalci odvisni od osebnih vozil (Kresnik in Toplak 2008, 158). Prav dejstvo, da sopotništvo lahko podpira območja, ki niso zajeta v sistem javnega potniškega prometa, je ena od največjih prednosti koncepta sopotništva (Aarthi 2015, 1).

Kaufman glede osebnih značilnosti uporabnikov sopotništva ugotavlja, da socio-ekonomske značilnosti uporabnikov ne igrajo ključne vloge. Pomembnejšo vlogo igrajo razpoložljivost vozila in izobrazba. Furgeson ugotavlja, da ima dohodek le posredni vpliv na uporabo sopotništva, saj ta pogojuje lastništvo avtomobila in njegovo uporabo. V raziskavah so najpogosteje omenjene ovire ali slabosti sopotništva togo načrtovanje urnikov, pomanjkanje prevozov ob zeleni uri na zeleno destinacijo, slaba fleksibilnost med delovnikom ter socialne razlike v prepričanjih in vrednotah (Buliung in drugi 2010, 4). Po drugi stani pa Hočevar in Zorman (2012, 37) ugotavljata, da imajo socialno-ekonomski in kulturni dejavniki pri odločanju posameznikov glede mobilnosti večjo vlogo kot objektivni dejavniki, kot so dostopnost do storitev in prometni zastoji (Hočevar in Zorman 2012, 37).

V Severni Ameriki veliko pozornosti posvečajo trajnostnemu razvoju transporta, med katere spada tudi sopotništvo, ki omogoča večjo zasedenost sicer nezasedenih osebnih avtomobilov (angleško *single-occupancy vehicle*). Primer spodbujanja povečanja uporabe sopotništva v Kanadi je spletno mesto »Carpool Zone«, ki omogoča komunikacijo med potencialnimi uporabniki sopotništva.

V Kanadi kot oblika prevoza na delo prevladuje prevoz na delo z osebnim vozilom med primestnimi kraji bivanja in kraji zaposlitve. Med leti 2001 in 2006 se je na delo z avtomobilom vozilo 72,3 odstotka prebivalcev Kanade (Buliung in drugi 2009, 3). Ena od temeljnih prednosti sopotništva je prostorska fleksibilnost, ki ponuja skoraj enako udobnost prevoza kot prevoz z lastnim prevoznim sredstvom, česar bolj togi sistemi javnega potniškega prometa ne omogočajo. Seveda je na drugi strani dogovarjanje z drugimi sopotniki proces, ki vključuje usklajevanje voznih redov, vrednot in norm, kar postavlja tudi sistem sopotništva pred izzive, vendar pa z ekonomskega vidika sopotništvo ne zahteva vlaganja javnega kapitala v razvoj, saj ga v prvi vrsti omogoča že obstoječa infrastruktura (Buliung in drugi 2009, 3). Coreia in Viegas kot oviro pri širjenju sistema sopotništva izpostavljata predvsem psihološke ovire, povezane z vožnjo s tujci, in slabo fleksibilnost urnikov prevozov (Correia in Viegas 2010, 81).

Velik del literature, ki obravnava upravljanje povpraševanja po potovanjih, šteje pojav sopotništva za pomemben faktor pri razvoju transportne politike in ključen mehanizem za spodbujanje sprememb v navadah za prevoz na delo. Da uporabniki sopotništva pogosto

skupaj potujejo na delo in z dela, ugotavlja več avtorjev (Minett in Pearce 2011, 128; Bulung in drugi 2009, 31). Bulung in drugi (2009, 31) v svoji raziskavi definirajo sopotništvo kot delitev prevoza na delo ali v šolo v zasebnem vozilu z drugimi delavci ali šolarji, po čemer bi lahko sklepali, da za glavni motiv sopotništva obravnavajo prav prevoz na delo in z dela. Nekateri avtorji se zato ukvarjajo z vprašanjem, kako lahko delodajalci pripomorejo k večji uporabi sopotništva pri njihovih zaposlenih za prevoz na delo in z dela (Bulung in drugi 2009, 3).

Blumenberg in Smart raziskujeta demografijo potovalnih navad med priseljenci v Združenih državah Amerike, ki predstavljajo več kot 11 odstotkov ameriške populacije. Priseljivanje v ZDA igra veliko vlogo pri rasti prebivalstva in pri spreminjajočih se demografskih strukturah naroda, kar pomeni, da pomembno vpliva na življenjske, delovne, nakupovalne in potovalne navade Američanov. Priseljenci naj bi bili daleč bolj pogosti uporabniki sopotništva kot Američani, saj naj bi na dnevni ravni sopotništvo uporabljali dvanajstkrat bolj pogosto. Avtorja ločujeta notranje in zunanje sopotništvo, pri čemer so pri slednjem uporabniki tudi sopotniki, ki niso člani istega gospodinjstva, saj s tem ugotavljata dodatne determinante, ki bolje pojasnjujejo motive in značilnosti uporabe sopotništva. Za razliko od večine študij se torej avtorja bolj kot na analizo upravljanja potovalnih navad, ki lahko vplivajo na zmanjšanje zastojev v prometu in onesnaževanje okolja, osredotočata na to, zakaj in kako se gospodinjstva odločajo za deljenje prevoza (Blumenberg in Smart 2010, 429–430).

V Indiji, ki je z gostoto 336 ljudi na kvadratni kilometer druga najgosteje poseljena država na svetu, ima več kot 30 odstotkov od skupno 1,1 milijarde prebivalcev v lasti osebni avto. Za zmanjševanje prometnih zastojev in izpustov toplogrednih plinov ter s tem zmanjšanje onesnaževanja okolja, ki zaradi vse gostejšega prometa narašča na alarmantno stopnjo, Aarthi (2015) pripisuje velik pomen razvoju koncepta sopotništva. Skupaj z razvojem IKT in pametnih telefonov se v Indiji uveljavljajo aplikacije za koncept sopotništva, ki že uspešno povezujejo tako zasebne voznike kot tudi sisteme javnih prevozov v indijskih mestih (prav tam, 1).

3.3 Primeri z IKT podprtih sistemov sopotništva po svetu

Danes s sopotništvom mislimo predvsem na dinamično sopotništvo in v tej nalogi se osredotočam predvsem nanj. Pri tej vrsti sopotništva se uporabniki prijavijo v spletne platforme za sopotništvo in ob vnaprej dogovorjenem času skupaj z drugimi uporabniki potujejo na zeleno destinacijo. Prelomna točka v razvoju sopotništva in raziskavah s tega področja je prav razvoj IKT, predvsem spleta in pametnih telefonov, ki so omogočili optimalnejše povezovanje zainteresiranih uporabnikov sopotništva (Soltys 2009, 8; Aarthi 2015).

Ena od glavnih rešitev usklajevanja ponudnikov in iskalcev prevoza najpogosteje poteka preko spletnega mesta, kjer lahko uporabniki vnaprej definirajo svoje potovalne preference in na podlagi podatkov o podobnih preferencah vnaprej najdejo potencialne sopotnike (Parikh in drugi 2014, 16). Ponudniki in iskalci preko svojih profilov iščejo in ponujajo prevoz. S sopotništvom povezani spletni portali in aplikacije so vse bolj razširjeni in lahko bi rekli, da je sopotništvo nekaj, kar se razvija in živi tukaj in zdaj. Na različnih portalih so na voljo številne funkcije, od tega, da spletno mesto preverja verodostojnost uporabnikov in ocenjuje njihovo zanesljivost, do tega, da iskalkam ženskega spola omogoča, da iščejo le ženske voznice, ponudnikom, ki nudijo prevoz na daljših razdaljah, pa omogoča določanje vmesnih postankov na poti do končnega cilja (Parikh in drugi 2104, 18). Ob tem obstajajo še številne druge možnosti usklajevanja ponudbe in povpraševanja po prevozu.

V nadaljevanju sta na grobo predstavljena »Blablacar«, kot najbolj razširjen portal za deljenje prevozov v Evropi, in »Carpool Zone«, kot portal za deljenje prevozov v Kanadi, ustanovljen predvsem za sopotnike, ki se skupaj vozijo na delo.

»Blablacar«

Spletni portal »Blablacar« je s prevzemom nemškega portala »Carpooling« in madžarskega portala »Autohop« postal trenutno najbolj razširjena spletna stran za sopotništvo v Evropi (Dillet 2015) – trenutno je prisoten v 25 državah. Na svoji spletni strani navajajo naslednje podatke (Blablacar 2016):

- 25 milijonov registriranih uporabnikov,

- prisotnost v 25 državah,
- 10 milijonov potnikov na četrletje,
- več kot 2 milijona prevozov je na voljo v vsakem trenutku,
- več kot 3 milijarde prevoženih kilometrov sopotništev,
- ocenjujejo, da so uporabniki privarčevali 216 milijonov evrov,
- ocenjujejo, da je posledično šlo v ozračje 1.000.000 ton izpustov CO2 manj,
- povprečna zasedenost avtomobilov je 2,8 ljudi na avto (nasproti povprečju 1,6 ljudi na avto),
- več kot 15 milijonov prenosov aplikacij (iPhone in Android),
- 4 milijone všečkov na Facebooku (vse Facebook strani skupaj).

Uporabniki »Blablacar« se na strani registrirajo in vnesejo zeleno točko odhoda in prihoda. Na podlagi ujemanja si vsak uporabnik lahko izbere, s kom, ki je na razpolago, se želi peljati. Uporabniki imajo izpolnjene profile, kjer so razvidne tudi ocene drugih uporabnikov, ki so se že vozili z njimi. Uporabniki so razvrščeni v štiri skupine, kar pomaga drugim uporabnikom pri izbiri, koga bodo izbrali za sopotnika. Uporabniki so lahko poimenovani kot novinci, redni uporabniki, izkušeni strokovnjaki ali ambasadorji, kot se imenujejo najbolj zaupanja vredni uporabniki spletnega portala »Blablacar«. Kriteriji, na podlagi katerih so razvrščeni v te skupine, so: preverjeni e-poštni naslov in telefonska številka, izpopolnjenost profila z dodatnimi podatki, število prejetih pozitivnih ocen, odstotek prejetih pozitivnih ocen in obdobje prisotnosti na spletnem portalu »Blablacar«. Dodatna možnost, ki jo ponuja portal, je kategorija »samo za ženske«, ki je omogočena tistim ženskam, ki kljub varnostnim mehanizmom na strani raje delijo svoj prevoz le z ženskami.

»Blablacar« omogoča rezervacijo sedeža kar preko spleta, enako velja glede plačila. Prednosti takega postopka za potnike so, da:

- imajo v naprej zagotovljeno mesto v avtu,
- ob rezervaciji dobijo kontakt voznika, ki mu lahko pošljejo dodatna vprašanja,
- omogoča vpogled, kdo bodo ostali sopotniki v avtu,
- ni potrebe po posedovanju gotovine in drobiža,
- se prispevek za gorivo potnikom zaračuna šele po izvedenem prevozu,
- se v primeru odpoved prevoza potnikom prispevek refundira.

Prednosti za voznike, ki ponujajo svoj prevoz preko tega portala, pa so:

- potniki se s spletno rezervacijo bolj zavežejo, da bodo prevoz res koristili (opazili so 90-odstotni upad odpovedi rezervacij),
- lažja organizacija prevoza, saj se zasedenost avtomobila avtomatično osvežuje,
- plačilo za prevoz je nakazano neposredno na voznikov bančni račun,
- v primeru odpovedi rezervacije sedeža v avtu manj kot 24 ur pred prevozom voznik prejme refundacijo v višini polovice zneska, ki bi ga sicer prejel od potnika,
- poleg tega se na spletnem portalu sprostijo mesta in omogoča drugim potnikom, da rezervirajo mesto v zadnjem trenutku (Blablacar 2016).

»Carpool Zone«

»Carpool Zone« je kanadski spletni portal, namenjen sopotništvu, ki je namenjen predvsem prevozu na delo v območju Toronta. Namen spletne skupnosti je predvsem zmanjšanje stresa zaposlenih in zmanjšanje onesnaževanja okolja med vožnjo na delo. Po njihovih podatkih naj bi bili zaposleni, ki se vozijo na delo, pod večjim stresom in so zato z delom manj zadovoljni, kar lahko ogroža poslovno učinkovitost podjetij. Na spletni portal »Carpool Zone« se zato registrirajo sama podjetja in s tem omogočijo svojim zaposlenim, da iščejo prevoz na delo s sodelavci ali z zaposlenimi iz bližnjih podjetij. Spletno mesto omogoča registriranim uporabnikom, da poiščejo sopotnike za prevoz na delo, kar podjetjem zmanjšuje tudi povpraševanje po kapacitetah parkirnih mest (Smart Commute 2016).

»Carpool Zone« se z namenom zmanjšanja negativnih posledic onesnaževanja okolja usmerja predvsem v alternativne oblike prevoza. V ta namen nudijo uporabnikom orodje za preračun prihranka stroška potovanja, zmanjšanja toplogrednih plinov in prevoženih kilometrov. Orodje je sicer bolj simboličen narave, a pripomore k osveščanju uporabnikov. Skupnost »Smart Commute«, katere del je tudi »Carpool Zone«, se sicer usmerja v alternativne oblike prevoza in kot alternativo sopotništvu uporabnike spodbuja tudi k uporabi kolesa, ki omogoča premagati razdalje do 5 kilometrov v 20 minut, poleg tega pa s kolesarjenjem ni stroška prevoza in goriva, ni iskanja parkirnega prostora in stroška parkirnine, nima negativnega učinka na kakovost zraka, hkrati pa s kolesarjenjem porabimo kalorije (prav tam).

3.4 Varnostni vidik sistemov sopotništva

Glavna značilnost dobrega spletnega mesta za upravljanje sopotništva je, da zbira čim bolj podrobne in natančne podatke o uporabnikih in o relacijah, kjer uporabniki potujejo in kjer je največ povpraševanja, ter na ta način ustvarja uporabniku čim bolj prijazno in uporabno spletno storitev. Pri zbiranju osebnih podatkov o lokaciji, potovalnih željah, kontaktnih podatkih in ostalih osebnih podatkih uporabnikov je ključni dejavnik stopnja varovanja teh podatkov, ki mora biti zagotovljena po najvišjih standardih (Praikh in drugi 2014, 16).

Varnostni mehanizmi, ki to danes lahko omogočajo, so predvsem:

- registracija uporabnikov,
- avtorizacija preko elektronske pošte in/ali telefonske številke,
- ocenjevanje zanesljivosti in zadovoljstva uporabnikov,
- prikazovanje lokacije uporabnikov med vožnjo – med uporabo sopotništva,
- oblikovanje profila uporabnika z osebnimi podatki in z dodatnimi informacijami o vozilu.

Registracija uporabnikov je vsekakor osnovna in obvezna sestavna komponenta spletne strani, če je njen namen, da ji bodo uporabniki zaupali in jo uporabljali. Pri registraciji se po navadi navede osebne podatke, kot so ime in priimek, država in starost, ter potrdi registracijo preko elektronske pošte ali enega socialnega omrežja.

Avtorizacija preko elektronske pošte ali socialnih omrežij, kjer se uporabnik prijavlja, služi kot dodatna varnostna komponenta, saj je bil uporabnik za registracijo prav tako dolžan zaupati določene osebne podatke. Ta način avtorizacije na večini spletnih mest omogoča tudi prijavo kar preko avtorizacijskega omrežja. Tak način prijave je lahko za uporabnike prednost, saj elektronsko pošto ali socialno omrežje po navadi uporabljajo pogosteje in si s tem »prihranijo« pomnjenje dodatnih gesel za prijavo v različna omrežja.

Ocenjevanje zanesljivosti in zadovoljstva uporabnikov je lahko opcijski mehanizem, ki uporabnika posredno privede do tega, da se trudi biti vzoren ponudnik ali iskalec prevoza, saj je to ocenjeno na njegovem profilu. Ocenjuje se lahko zanesljivost, točnost, varnost, prilagodljivost, prijaznost in podobno. En model dinamičnega sopotništva ponuja možnost

obvestila o točnosti, ki ga pošlje sistem ob uri, ko naj bi voznik pobral potnika. Potnik v primer, da ga je voznik pobral ob dogovorjenem času, le potrdi odhod (Parikh in drugi 2014, 18). Ocenjevanje ima lahko poleg prednosti tudi svoje slabosti, zato je treba biti, tako kot pri implementaciji vsake dodatne možnosti, zelo previden, še zlasti, če te možnosti ne obstajajo že od same vzpostavitve sistema.

Prikazovanje lokacije uporabnikov med vožnjo je prav tako lahko zelo močan mehanizem, ki daje uporabnikom visoko stopnjo zaupanja, vendar lahko pride v poštev le za sisteme, ki delujejo s pomočjo aplikacij na pametnih telefonih. Prikazovanje oziroma sledenje lokaciji lahko služi več namenom. Iskalec prevoza lahko med čakanjem na prevoz spremlja, kje se nahaja voznik in koliko časa še potrebuje, da ga pobere. Voznik pa lahko natančno locira, kje ga čaka iskalec prevoza. En model dinamičnega sopotništva predvideva tudi, da v primeru neprijetne ali nevarne situacije sistem omogoča pritisk tipke za klic v sili, ki avtomatično pošlje lokacijo uporabnika na center za urgentne primere (Parikh in drugi 2014, 18).

Dodatne informacije na profilu uporabnika lahko služijo različnim namenom. Na eni strani ima uporabnik bolj definirano možnost izbire, s kom bo delil prevoz, na drugi strani lahko upravljavci sistemov sopotništva filtrirajo zadetke in zbirajo podatke, ki služijo nadaljnjemu razvoju funkcij, varnosti in/ali spremljanju uporabnikov. Nekatera spletna mesta med drugim omogočajo tudi določanje preferenc uporabnikov glede spola, kajenja, zavarovanja, znamke in modela avtomobila, hitrosti vožnje ter podobno. Če bi si torej uporabnik določil samo en preferenčni spol, vidi iskalce in ponudnike le tistega spola (Parikh in drugi 2014, 17).

3.5 Sopotništvo v Sloveniji

Prvi pojav organiziranega sistema sopotništva v Sloveniji se je pojavil s spletnim mestom »prevoz.org«. Spletno mesto je bilo postavljeno marca 2005, leta 2011 pa so začeli razvijati tudi aplikacijo, ki omogoča lažje iskanje preko pametnih telefonov (Čuhalev 2017). Spletno mesto posamezniku omogoča vnos podatkov o nujenju prevoza na destinacijo, vnos vstopnega in izstopnega kraja, uro prevoza in zahtevan finančni prispevek posameznika, pri čemer uporabnik obvezno predhodno kontaktira voznika in se z njim dogovori za konkretne podrobnosti o času in kraju vstopa ter si tako rezervira mesto. Portal uporabnikov ne

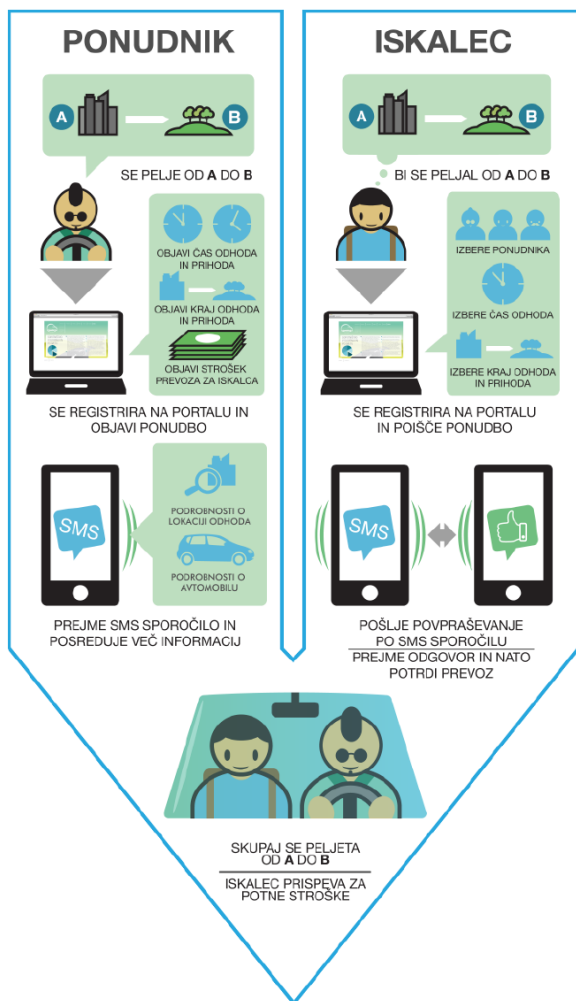
segmentira po starosti ali pogostosti uporabe. Varnostni mehanizmi, ki jih portal omogoča, so informacija o zavarovanju potnikov v vozilu in verificiranje telefonske številke uporabnika.

Spletno mesto ima na mesečni ravni trenutno 45.000 uporabnikov in približno 20.000 objav prevozov na teden (Čuhalev 2017).

V Sloveniji je treba pri značilnostih posameznikovih odločitev upoštevati razpršeno poselitev, ki je za evropske razmere zelo specifična. Iz tega izhajata dve značilnosti slovenskega prebivalstva, in sicer visoka stopnja stanovanjske nemobilnosti in izredna priljubljenost rabe osebnega avtomobila (Uršič in Hočevar 2007, 104). Razpršena poselitev slovenskega prebivalstva, visoka stopnja avtomobilizacije, dober avtocestni prometni križ in stanovanjska nemobilnost (Hočevar in Zorman 2012) so specifičnosti, ki so pripomogle in vplivajo na razvoj sopotništva v Sloveniji. Glede na to se bom osredotočila na to, kateri zunanji in notranji dejavniki vplivajo na izbiro načina mobilnosti posameznika, saj iz tega lahko ugotovimo tudi, kateri so dejavniki za razvoj sopotništva. Ti dejavniki so lahko: stroški prevoza, varnost, udobnost, hitrost, urejenost in točnost ali okoljska osveščenost.

Na spletni strani »prevoz.org« lahko preberemo stavka: *»Poišči si prevoz domov ali pa ga ponudi komu, ki ga išče. Najdi nekoga, ki gre v tvojo smer, in tako pridi domov hitreje ali pa prihrani denar za gorivo.«* (prevoz.org 2016). Slednja dva stavka bi lahko pojasnila dva glavna motiva, zaradi česar se je sistem sopotništva tako množično uveljavil med uporabniki. Pomembni motivi so najverjetneje hitrost in cena prevoza. Hitrost in frekventnost, ki jo omogoča ta sistem, je vsekakor prednost in dobra alternativa javnemu potniškemu prometu, ki je v Sloveniji zelo slabo razvit in je časovno zelo potraten. Na drugi strani pa cestni promet v povprečju narašča za 3 do 4 odstotke na leto (Kresnik in Toplak 2008, 157–162). V letu 2012 je bilo v Sloveniji registriranih 1,07 milijona osebnih avtomobilov. V povprečju ima vsako gospodinjstvo 1,3 avtomobila, kar na 1000 prebivalcev v Sloveniji predstavlja 518 avtomobilov; torej ima avto vsak drugi prebivalec Slovenije. Statistični urad Republike Slovenije (SURS) prav tako pravi, da je osebni avto najpogosteje uporabljeno prevozno sredstvo v Sloveniji. V letu 2010 je bilo z avtomobili opravljenih 87 odstotkov potniških kilometrov, z avtobusi 11 odstotkov in z vlaki le 2 odstotka (Škafar in Žitnik, 2013). V Sloveniji pomembno vlogo za mobilnost igra tudi oddaljenost prebivališča od kraja dela, študija ali dejavnosti.

Slika 3.1: Primer, kako preko portala »prevoz.org« deluje sopotništvo v Sloveniji



Vir: Prevoz.org (2016).

4 Empirični del: »Prevoz.org« – sopotništvo v Sloveniji

4.1 Zbiranje podatkov in struktura vzorca

Empirična raziskava je bila izvedena na podatkih, zbranih s spletno anketo med uporabniki spletnega mesta »prevoz.org«. To je največje slovensko spletno mesto za upravljanje sistema sopotništva. Anketni vprašalnik, ki smo ga sestavili trije študenti⁵ družboslovne informatike v sodelovanju s solastnikom spletnega mesta »prevoz.org«, je (bil) okvirno razdeljen na štiri vsebinske sklope: v prvem se je osredotočal na motive uporabnikov, v drugem na uporabniško izkušnjo s spletnim mestom, v tretjem na socialni kapital, ki ga pridobijo uporabniki sistema sopotništva, s četrtim delom pa so bili zbrani relevantni socio-demografski podatki. Za namen te naloge so bila v analizo vključena vprašanja iz prvega sklopa, ki se nanašajo na motive uporabe sopotništva, in četrti sklop, ki zajema socio-demografske podatke anketirancev. Anketni vprašalnik je bil pripravljen s spletnim orodjem za pripravo anket »Ika« (Ika 2017).

Uporabniki so bili k izpolnjevanju ankete povabljeni s pasico na spletni strani »prevoz.org«. Na ta način so bili k anketiranju povabljeni samo aktivni uporabniki storitve, torej uporabniki, ki so v izbranem obdobju obiskali spletno mesto »prevoz.org«. Ker je bil namen pridobiti podatke predvsem od aktivnih uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org«, anketirancev namenoma nismo pozivali k izpolnjevanju ankete na druge načine.

Zbiranje podatkov je potekalo od 12. junija do 6. julija 2014; v tem času je na oglasno pasico za anketo kliknilo 2554 oseb. Anketo je začelo izpolnjevati 1780 anketirancev, ki uporabljajo portal »prevoz.org« kot ponudniki ali iskalci prevozov: 757 jih je anketo izpolnilo le delno, 1023 pa jih je anketo izpolnilo v celoti. V vzorec, ki sem ga analizirala v tej nalogi, so bili vključeni samo tisti anketiranci, ki so anketo izpolnili do konca ($n=1023$). Ker je anketa dopuščala, da izpolnjevanje vsakega vprašanja ni obvezno, so se pri določenih odgovorih pojavile manjkajoče vrednosti.

⁵ Pri sestavi vprašalnika smo sodelovali študenti 1. in 2. bolonjske stopnje.

Tabela 4.1: Socio-demografske značilnosti uporabnikov sistema sopotništva na spletnem mestu »prevoz.org«

Spremenljivka	Kategorija ⁶	Število	Delež
	Moški	436	43,70%
	Ženski	561	56,30%
	Srednja šola ali manj	395	39,70%
	Višja šola ali več	601	60,30%
	Do 30	690	71,10%
	31 do 35	114	11,80%
	36 do 40	65	6,70%
	41 do 45	37	3,80%
	46 in več	64	6,60%
	Zaposleni	406	41,30%
	Šolajoči	463	47,10%
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	114	11,60%
	Mesto	554	56,10%
	Primestje ali manjše naselje	434	43,90%
	Partnerska skupnost	531	53,80%
	Samski in neopredeljeni	456	46,20%
	Težko	182	18,9%
	Z malo težav	386	40,1%
	Dokaj lahko in lahko	395	41,0%

Iz Tabele 4.1 vidimo, da je anketo izpolnilo več žensk (56,3 %) kot moških (43,7 %). 39,7 odstotkov sodelujočih v anketi ima končano srednjo šolo ali manj, 60,3 odstotka pa ima končano višjo šolo ali več. Največ anketirancev v vzorcu je starih do 30 let (71,1 %), sledijo jim anketiranci, stari od 31 do 35 let (11,8 %), še manjša pa sta deleža anketirancev v starostni skupini od 36 do 40 let (6,7 %) in nad 46 let (6,4 %). Najmanj anketirancev je bilo v skupini od 41 do 45 let (3,8 %). Najmlajši anketiranec je bil star 14 let, najstarejši pa 66 let. Povprečna starost anketirancev je 29 let. 41,3 odstotkov anketirancev se je opredelilo kot zaposleni, šolajočih se anketirancev je 47,1 odstotka. 11,6 odstotka anketirancev je zajetih v

⁶ Zaradi zelo majhnega števila enot v nekaterih razredih so ti pri nekaterih spremenljivkah združeni.

kategoriji drugo, opredelili so se kot brezposelni, upokojeni ali drugače vzdrževani člani. Kot vidimo v tabeli, med veljavnimi enotami več kot polovica anketirancev (56,1 %) živi v mestu, 43,9 odstotka anketirancev pa prihaja iz primestja ali manjšega naselja. Največ anketirancev je označilo, da se iz meseca v mesec preživljajo »dokaj lahko in lahko« (41 %), za tem sledijo uporabniki, ki pravijo, da se iz meseca v mesec preživljajo »z malo težav« (40,1 %). »Težko« se iz meseca v mesec preživlja skupaj 18,9 odstotkov anketirancev. Več kot polovica anketirancev (53,8%) živi v partnerski skupnosti, 46,2 odstotka anketirancev pa se je opredelilo kot samskih oziroma na to vprašanje ni želelo odgovoriti. Zadnji dve socio-demografski spremenljivki v nadaljnjih analizah nista bili upoštevani.

Enota analize v raziskavi je posamezni uporabnik spletnega mesta »prevoz.org«, ki je lahko iskalec ali ponudnik storitve prevoza. Anketiranci so bili ob začetku izpolnjevanja ankete pozvani, da se opredelijo, ali uporabljajo spletno mesto z namenom ponujanja prevoza, z namenom iskanja prevoza ali z namenom ponujanja in iskanja prevoza. Temu sledi, kot je razvidno iz Tabele 4.2, da ena petina (18,9 %) uporabnikov ponuja samo prevoze, medtem ko dobri dve petini (40,7 %) uporabnikov zgolj povprašuje po prevozih, drugi dve petini (40,4 %) pa išče in ponuja prevoze.

Tabela 4.2: Neodvisna spremenljivka »namen uporabe spletne strani prevoz.org«

Spletno stran »prevoz.org« ali aplikacijo »prevoz.org« uporabljam,		
	Število	Delež
ker ponujam prevoze.	194	18,90 %
ker iščem prevoze.	416	40,70 %
ker iščem in ponujam prevoze.	413	40,40 %
Skupaj	1023	100 %

Tabela 4.3: Namen uporabe spletne strani »prevoz.org« glede na socio-demografske spremenljivke

Spremenljivka	Kategorija	Spletno stran »prevoz.org« ali aplikacijo »prevoz.org« uporabljam,		
		ker ponujam prevoze	ker iščem prevoze	ker iščem in ponujam prevoze
		Delež	Delež	Delež
	Moški	29,60 %	29,40 %	41,10 %
	Ženski	10,70 %	49,70 %	39,60 %
	Srednja šola ali manj	15,90 %	49,90 %	34,20 %
	Višja šola ali več	21,10 %	34,60 %	44,30 %
	Do 30 let	16,40 %	44,30 %	39,30 %
	31 do 35 let	26,30 %	27,20 %	46,50 %
	36 do 40 let	33,80 %	20,00 %	46,20 %
	41 do 45 let	18,90 %	29,70 %	51,40 %
	46 let in več	18,80 %	48,40 %	32,80 %
	Zaposleni	28,10 %	27,30 %	44,60 %
	Šolajoči	11,70 %	52,30 %	36,10 %
	Drugi	15,80 %	43,90 %	40,40 %
	Mesto	19,30 %	40,30 %	40,40 %
	Primestje ali manjše naselje	18,40 %	41,90 %	39,60 %

Pri pregledu po spolu – kar je razvidno iz Tabele 4.3 – opazimo, da ženske izrazito pogosteje iščejo prevoz (49,7 %) kot moški (29,4 %). Za razliko od tega zelo malo žensk samo ponuja prevoz (10,7 %), medtem ko je pri moških delež tistih, ki prevoz samo ponujajo, približno podoben deležu tistih, ki samo iščejo prevoz. Približno 40 odstotkih tako moških kot žensk uporablja sistem sopotništva za iskanje in za ponujanje prevoza. Tisti s srednješolsko ali nižjo izobrazbo najpogosteje iščejo samo prevoz (49,9 %), tisti z doseženo višjo izobrazbo pa najpogosteje iščejo in ponujajo prevoz (44,3 %). Po starosti najredkeje samo prevoz ponujajo anketiranci iz starostne skupine do 30 let (16,4 %), najpogosteje pa to počnejo anketirani, stari od 36 do 40 let (33,8 %). Samo prevoz najpogosteje iščejo anketiranci, stari do 30 let (44,3 %), in tisti, starejši od 46 let (48,4 %). Ostale tri starostne skupine anketirancev najpogosteje iščejo in ponujajo prevoz. Pri zaposlitvenem statusu vidimo, da prevoz iščejo predvsem šolajoči se anketiranci (52,3 %) in anketiranci iz kategorije drugi (43,9 %). Zaposleni najpogosteje počnejo oboje – ponujajo in iščejo prevoz (44,7 %). Glede na tip naselja vidimo,

da anketiranci ne glede na to, od kod prihajajo (iz mesta ali primestja), približno enako pogosto iščejo ali iščejo in ponujajo prevoz, redkeje pa le ponujajo prevoz.

V anketi je bil glede na (samo)opredelitev posameznika nato uporabljen pogoj, da so anketiranci, ki so se opredelili kot ponudniki prevoza, v delu ankete odgovarjali samo na vprašanja, namenjena uporabnikom, ki ponujajo prevoz, uporabniki, ki so se opredelili kot iskalci prevoza, pa samo na vprašanja, ki se nanašajo na iskalce prevoza. To pomeni, da je 40 odstotkov anketirancev, ki so se opredelili kot »ponudniki in iskalci prevoza«, odgovarjalo na oba sklopa vprašanj, o nudenju in o iskanju prevoza. Hkrati to pomeni, da je na vprašanja o ponujanju prevozov skupno odgovarjalo 59 odstotkov, na vprašanja o iskanju prevozov pa skupno dobrih 80 odstotkov vseh anketirancev. V nadaljnjih analizah, v katerih analiziram motive uporabe sistema sopotništva glede na izbrane socio-demografske spremenljivke, zato ločim samo dve kategoriji, in sicer motive ponudnikov prevozov in motive iskalcev prevozov, saj so na ta način zajeti vsi anketiranci.

4.2 Merjenje motivov

Merski inštrument za merjenje motivov je bil izpeljan iz delitve potovalnih navad (Tabela 2.1), kot jih navajata Kresnik in Toplak (2008). Potovalne navade delimo na osebne dejavnike, ki predstavljajo vprašanje individualnih preferenc, in zunanje dejavnike, ki se nanašajo na pogoje za uporabo različnih oblik mobilnosti. Nekateri motivi se nanašajo tako na osebne kot na zunanje dejavnike. Anketiranci so na vprašanja odgovarjali z lestvico od 1 do 5, pri čemer so ocenjevali, kako pogosto zaradi navedenih motivov uporabljajo sistem sopotništva. Tabela 4.4 prikazuje, kako so bili motivi oblikovani

Tabela 4.4: Izpeljava motivov za uporabo sistema sopotništva glede na dejavnike, ki vplivajo na potovalne navade posameznikov

Motiv	Osebni dejavniki	Zunanji dejavniki
Potovanje domov	aktivnosti	namen potovanja
Delo	aktivnosti	namen potovanja
Študij/fakulteta	aktivnosti	namen potovanja
Potovanje	aktivnosti	namen potovanja
Okolju prijazno	dodatni dejavniki	
Pomoč drugim	dodatni dejavniki	
Zasluzek	dodatni dejavniki	

Spoznavanje novih ljudi	dodatni dejavniki	
Druženje	dodatni dejavniki	
Ljubezen do vožnje	dodatni dejavniki	
Odpor do vožnje	dodatni dejavniki	
Neustrezen javni prevoz	dostopnost do različnih oblik mobilnosti	dostopnost do različnih oblik mobilnosti
Prihranek	življenjski slog	razdalja in čas potovanja
Neposedovanje avtomobila	življenjski slog	

Vir: povzeto po Kresnik in Toplak (2008, 158).

Preden sem začela z analizo motivov, sem najprej poskusila s faktorško analizo (metoda glavnih osi, poševna rotacija) odkriti skupni prostor motivov. S faktorško analizo sem dobila tri faktorje, ki so zožili število motivov uporabe sistema sopotništva. Na podlagi faktorške analize sem tako oblikovala tri faktorje (prihranek, neposedovanje avta in neustrezen javni prevoz), ki so razvidni v Tabeli 4.5. Indikatorje vsakega faktorja posebej sem oblikovala v sestavljene spremenljivke. Vsaka vrednost sestavljene spremenljivke je enaka povprečni vrednosti vseh indikatorjev. Sestavljene spremenljivke tako predstavljajo tri nove motive. Pri ostalih trditvah se je izkazalo, da so indikatorji za merjenje posamičnih motivov zelo različni in da je med njimi zelo malo prekrivanja, zato sem indikatorje, ki niso padli v to faktorško rešitev obravnavala ločeno kot posamične spremenljivke, ki predstavljajo okoljevarstveni motiv, motiv spoznavanja novih ljudi in motiv odpora do vožnje. Pri analizi ostalih trditvev za merjenje motivov prav tako nisem dobila dodatnih faktorjev, zato sem tudi vse ostale indikatorje obravnavala kot ločene spremenljivke, kar je razvidno iz Tabel 4.6 in 4.7.

Tabela 4.5: Faktorska analiza trditev za merjenje motivov in oblikovanje treh faktorjev: »neposredovanje avtomobila«, »prihranek« in »neustrezen javni prevoz«

Motiv	Faktor			Nov faktor - motiv
	1	2	3	
Prevoz iščem, ker nimam možnosti javnega prevoza.	0,858			
Prevoz iščem, ker nimam možnosti javnega prevoza ob željenem času.	0,579			
Prevoz iščem, ker nimam avtomobila.		0,73		
Prevoz iščem, ker nimam parkirišča za svoj avto.		0,539		
Prevoz iščem, ker nerad/-a vozim.		0,35		
Prevoz iščem, ker je to bolj okolju prijazno.			0,643	
Prevoz iščem, ker pri tem spoznam nove ljudi.			0,524	
Prevoz iščem, ker s tem prihranim denar.			0,431	
Prevoz iščem, ker s tem prihranim na času.			0,358	

V nadaljevanju sledi prikaz tabel z opisnimi statistikami vseh spremenljivk, ki se nanašajo na motive.

Tabela 4.6: Opisne statistike motivov uporabe sistema sopotništva pri ponudnikih prevoza

Opisne statistike

Namen uporabe	Motiv	Povprečje	Standardni odklon
	Prihranek	4,62	0,82
	Okolju prijazno	4,36	0,95
	Pomoč drugim	4,34	0,89
	Spoznavanje novih ljudi	3,83	1,08
	Ljubezen do vožnje	3,56	1,18
	Potovanje domov	3,52	1,41
	Delo	2,93	1,61
	Študij/fakulteta	2,88	1,72
	Potovanje	2,27	1,29
	Druženje	2,23	1,35
	Zasluzek	2,21	1,53

Tabela 4.7 : Opisne statistike motivov uporabe sistema sopotništva pri iskalcih prevoza

Opisne statistike

Namen uporabe	Motiv	Povprečje	Standardni odklon
	Prihranek	4,47	0,70
	Okolju prijazno	4,04	1,06
	Potovanje domov	3,74	1,36
	Spoznavanje novih ljudi	3,48	1,10
	Študij/fakulteta	3,16	1,72
	Neustrezen javni prevoz	2,98	1,17
	Neposedovanje avtomobila	2,94	1,30
	Delo	2,54	1,56
	Potovanje	2,39	1,33
	Odpor do vožnje	2,11	1,28
	Druženje	1,92	1,22
	Zasluzek	1,45	1,00

Iz Tabel 4.6 in 4.7 lahko razberemo prisotnost različnih motivov za uporabo sistema sopotništva, ki smo jih merili z anketnim vprašalnikom in ki jih bom uporabila pri nadaljnjih analizah povezanosti s socio-demografskimi spremenljivkami. Motivi so razporejeni po pogostosti, in sicer od najbolj pogosto do najmanj pogosto izraženih motivov. Ker so anketiranci odgovarjali ločeno, odvisno od tega, ali uporabljajo sistem sopotništva kot ponudniki prevoza ali kot iskalci prevoza, so tudi rezultati predstavljeni v dveh ločenih tabelah. Na lestvici ocenjevanja od 1 do 5 ima najvišjo vrednost motiv *prihranek*, in sicer tako pri ponudnikih prevoza (4,62) kot pri iskalcih prevoza (4,47). Visoke vrednosti tako pri ponudnikih prevoza (4,36) kot pri iskalcih prevoza (4,04) so tudi pri okoljevarstvenem motivu. Med najvišjimi vrednostmi sta pri ponudnikih prevoza še motiva *pomoč drugim* (4,34) in *spoznavanje novih ljudi* (3,83) ter pri iskalcih prevoza motiv *potovanje domov* (3,74). Pri obeh skupinah imata najnižjo vrednost motiva *druženje* in *zaslužek*.

4.3 Analiza razlik v prisotnosti motivov glede na socio-demografske spremenljivke

Za analiziranje razlik v motivih glede na socio-demografske spremenljivke sem uporabila t-test analizo in ANOVA analizo povezanosti posameznih faktorjev s socio-demografskimi spremenljivkami. Pri analizi spremenljivke starosti sem uporabila Spearmanov koeficient

povezanosti, saj je bila takšna analiza, glede na več vrednosti spremenljivke starost (pet starostnih skupin), najbolj smiselna.

T-test sem uporabila pri preverjanju povezanosti motivov s spremenljivkami spol, izobrazba in tip naselja. Pri socio-demografskih spremenljivkah z več kot dvema vrednostma pa sem uporabila ANOVA test, ki se v nadaljnjih analizah nanaša na spremenljivko zaposlitev. Kot je razvidno v nadaljevanju, so motivi analizirani glede na to, ali anketiranci ponujajo ali iščejo prevoz, in sicer ločeno po sklopih spremenljivk.

4.3.1 Motivi uporabe sistema sopotništva pri uporabnikih, ki nudijo prevoz

V tem poglavju sledi analiza motivov uporabnikov sistema »prevoz.org«, ki ponujajo prevoz, glede na spremenljivke spol, izobrazba, tip naselja in zaposlitveni status.

Spol

Najprej sem pogledala, ali obstajajo statistične značilnosti uporabe sopotništva glede na spol uporabnikov sistema »prevoz.org«.

Tabela 4.8: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s spolom pri ponudnikih prevoza

Odvisna spremenljivka	Socio-demografska spremenljivka			T-test
Motivi	Spol	Povprečje	Standardni odklon	Statistična značilnost
	Moški	2,75	1,718	,140
	Ženski	2,98	1,719	
	Moški	3,06	1,628	,034
	Ženski	2,77	1,573	
	Moški	3,45	1,422	,347
	Ženski	3,57	1,405	
	Moški	2,31	1,301	,434
	Ženski	2,22	1,269	
	Moški	2,37	1,404	,019
	Ženski	2,08	1,283	
	Moški	2,12	1,499	,213

	Ženski	2,30	1,558	
	Moški	4,60	,839	,492
	Ženski	4,64	,811	
	Moški	4,33	,890	,839
	Ženski	4,34	,902	
	Moški	4,30	1,001	,153
	Ženski	4,41	,888	
	Moški	3,88	1,073	,322
	Ženski	3,79	1,087	
	Moški	3,59	1,202	,623
	Ženski	3,54	1,160	

Tabela 4.8 prikazuje povprečne vrednosti motivov uporabnikov sistema sopotništva, ki ponujajo prevoz. Iz nje je razvidno, da so se statistično značilne razlike glede na spol pokazale samo pri dveh motivih (pri katerih je statistična značilnost nižja od vrednosti 0,05). Iz tabele lahko razberemo, da moški (3,06) pogosteje ponujajo prevoz *zaradi dela* kot ženske (2,77), prav tako moški (2,37) pogosteje kot ženske (2,08) ponujajo prevoz *zaradi druženja*. Oba motiva sta zastopana v srednji meri. Pri ostalih motivih se ne kažejo statistično značilne razlike med spoloma. Motivi, ki so se tako pri moških kot pri ženskah izkazali za najpogostejše, so, da ponujajo prevoz, ker jim to pomaga pri *prihranku* (4,6), ker s tem *pomagajo drugim* (4,3) in ker je to *okolju prijazno* (4,3). Ti motivi so zastopani skoraj v enaki meri pri uporabnikih obeh spolov. Sledijo jim motivi, katerih vrednosti se gibljejo okoli 3,5, in sicer so to *spoznavanje novih ljudi*, *ljubezen do vožnje* in *potovanje domov*. Med srednje zastopanimi motivi so *študij/fakulteta*, *druženje*, *potovanje* in *zaslužek*, med njimi pa je najslabše izražen motiv *zaslužek* (2,12 pri moških in 2,30 pri ženskah).

Izobrazba

Tabela 4.9: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk z izobrazbo pri ponudnikih prevoza

Odvisna spremenljivka	Socio-demografska spremenljivka			T-test
Motivi	Izobrazba	Povprečje	Standardni odklon	Statistična značilnost
Študij/fakulteta	Srednja šola ali manj	3,34	1,753	,000
	Višja šola ali več	2,61	1,647	
Delo	Srednja šola ali manj	2,58	1,598	,000
	Višja šola ali več	3,10	1,584	
Potovanje domov	Srednja šola ali manj	3,38	1,511	,138
	Višja šola ali več	3,58	1,353	
Potovanje	Srednja šola ali manj	2,17	1,288	,249
	Višja šola ali več	2,32	1,280	
Druženje	Srednja šola ali manj	2,22	1,381	,947
	Višja šola ali več	2,23	1,336	
Zasluzek	Srednja šola ali manj	2,05	1,457	,077
	Višja šola ali več	2,31	1,567	
Prihranek	Srednja šola ali manj	4,66	,780	,440
	Višja šola ali več	4,60	,846	
Pomoč drugim	Srednja šola ali manj	4,41	,791	,153
	Višja šola ali več	4,29	,941	
Okolju prijazno	Srednja šola ali manj	4,38	,883	,644
	Višja šola ali več	4,34	,979	
Spoznavanje novih ljudi	Srednja šola ali manj	3,84	1,037	,887
	Višja šola ali več	3,83	1,101	
Ljubezen do vožnje	Srednja šola ali manj	3,82	1,058	,000
	Višja šola ali več	3,44	1,210	

Kot je razvidno iz Tabele 4.9, so se statistično značilne razlike glede na izobrazbo pričakovano pokazale pri motivih *študij/fakulteta* in *delo*, poleg teh dveh pa tudi pri motivu

ljubezen do vožnje. Uporabniki z dokončano srednjo šolo ali nižjo izobrazbo prevoz pogosteje ponujajo zaradi študija (3,34) kot pa uporabniki z dokončano višjo šolo ali več (2,61). Obratno sorazmerno pa uporabniki z višjo šolo ali več pogosteje ponujajo prevoz zaradi vožnje na delo (3,10) kot uporabniki z dokončano srednjo šolo ali nižjo izobrazbo (2,58). V visoki meri je izražen tudi motiv *ljubezen do vožnje*, kjer se pojavi statistično značilna razlika, in sicer uporabniki z dokončano srednjo šolo ali nižjo izobrazbo pogosteje ponujajo prevoz zaradi tega motiva (3,82) kot uporabniki sistema, ki imajo dokončano višjo šolo (3,44). Najbolj izraženi motivi pri obeh nivojih izobrazbe ostajajo *prihranek* (4,6), *pomoč drugim* (4,4) in *okoljevarstveni motiv* (4,3), poleg teh treh pa je zelo izražen tudi motiv *spoznavanje novih ljudi* (3,8).

Tip naselja

Tabela 4.10: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s tipom naselja pri ponudnikih prevoza

Odvisna spremenljivka	Socio-demografska spremenljivka			T-test
Motivi	Tip naselja	Povprečje	Standardni odklon	Statistična značilnost
Študij/fakulteta	Mesto	2,51	1,659	,000
	Primestje ali manjše naselje	3,28	1,703	
Delo	Mesto	2,93	1,601	,851
	Primestje ali manjše naselje	2,91	1,616	
Potovanje domov	Mesto	3,62	1,357	,049
	Primestje ali manjše naselje	3,36	1,472	
Potovanje	Mesto	2,43	1,301	,003
	Primestje ali manjše naselje	2,07	1,253	
Druženje	Mesto	2,31	1,357	,129
	Primestje ali manjše	2,12	1,347	

	naselje			
Zasluzek	Mesto	2,20	1,506	,694
	Primestje ali manjše naselje	2,26	1,580	
Prihranek	Mesto	4,57	,858	,050
	Primestje ali manjše naselje	4,70	,743	
Pomoč drugim	Mesto	4,34	,856	,965
	Primestje ali manjše naselje	4,34	,926	
Okolju prijazno	Mesto	4,32	,925	,280
	Primestje ali manjše naselje	4,41	,962	
Spoznavanje novih ljudi	Mesto	3,87	1,019	,422
	Primestje ali manjše naselje	3,80	1,132	
Ljubezen do voznje	Mesto	3,46	1,182	,012
	Primestje ali manjše naselje	3,71	1,142	

Iz Tabele 4.10 so razvidne povprečne vrednosti motivov uporabnikov sistema sopotništva, ki ponujajo prevoz glede na spremenljivko »tip naselja«. Kot je razvidno, so se statistično značilne razlike glede na tip naselja, iz katerega prihajajo anketirani uporabniki sistema »prevoz.org«, ki ponujajo prevoz, v največji meri pokazale pri motivih *študij/fakulteta*, *potovanje* in *ljubezen do voznje*, v manjši meri pa tudi pri motivih *prihranek* in *potovanje domov*. Analiza je pokazala, da se tisti vozniki, ki prihajajo iz primestja ali iz manjšega naselja, veliko pogosteje (3,28) poslužujejo sistema sopotništva zaradi *študija/fakultete* kot tisti, ki prihajajo iz mesta (2,51). Zanimivo je, da glede na motiv *potovanje domov* uporabniki, ki prihajajo iz mesta, nekoliko pogosteje ponujajo prevoz (3,62) kot pa uporabniki, ki prihajajo iz primestja (3,36). Uporabniki, ki prihajajo iz primestja, pogosteje ponujajo prevoz zaradi *ljubezni do voznje* (3,71) kot pa tisti iz mesta (3,46). Statistično značilna razlika se je pokazala tudi pri motivu *potovanja*, ki je pri večini socio-demografskih spremenljivk dokaj

nizko izražen. Po tipu naselja analiza kaže, da tisti, ki prihajajo iz mesta, pogosteje ponujajo prevoz za potovanje (2,43) kot tisti iz primestja (2,07). Najvišje izražene vrednosti so ponovno pri motivih *prihranek*, *pomoč drugim* in *okolju prijazno*, pri čemer se pri motivu *prihranek* pojavi šibka statistična razlika glede na tip naselja, iz katerega prihajajo uporabniki: tisti, ki prihajajo iz primestja, nekoliko pogosteje ponujajo prevoz zaradi prihranka (4,70) kot pa tisti iz mesta (4,57).

Zaposlitveni status

Ker je imela spremenljivka zaposlitveni status več vrednosti, sem pri tej analizi naredila ANOVA analizo.

Tabela 4.11: Povprečne vrednosti motivov glede na zaposlitveni status in statistična značilnost F-testa pri ponudnikih prevoza

Motiv	Zaposlitveni status	Povprečje	Standardni odklon	Stat. Znač. (F-test)
	Zaposleni	1,62	1,124	
	Šolajoči	4,15	1,262	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	2,74	1,573	
	Zaposleni	3,58	1,549	
	Šolajoči	2,03	1,272	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	2,87	1,428	
	Zaposleni	3,59	1,362	
	Šolajoči	3,26	1,511	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	3,97	1,139	
	Zaposleni	2,52	1,373	
	Šolajoči	1,98	1,124	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	2,23	1,310	

Druženje	Zaposleni	2,38	1,391	,016
	Šolajoči	2,01	1,279	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	2,35	1,362	
	Zaposleni	2,32	1,526	
	Šolajoči	2,11	1,540	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	2,37	1,590	
	Zaposleni	4,47	,992	
	Šolajoči	4,82	,479	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	4,63	,679	
	Zaposleni	4,25	,966	
	Šolajoči	4,46	,750	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	4,27	,926	
	Zaposleni	4,30	,996	
	Šolajoči	4,43	,842	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	4,39	1,014	
	Zaposleni	3,88	1,081	
	Šolajoči	3,81	1,080	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	3,82	,983	
	Zaposleni	3,40	1,200	
	Šolajoči	3,80	1,107	
	Drugi (brezposelni, gospodinje ...)	3,59	1,131	

Tabela 4.11 prikazuje povprečne vrednosti motivov uporabnikov sistema sopotništva, ki ponujajo prevoz, in statistične značilnosti F statistike, ki sem jih dobila z ANOVA analizo. Kot vidimo, so se statistično značilne razlike glede na zaposlitveni status pričakovano pokazale pri motivih *študij* in *delo*. Šolajoči se uporabniki veliko pogosteje ponujajo prevoz

zaradi *študija/fakultete* (4,15) kot uporabniki, ki so zaposleni (1,62), in kot uporabniki, združeni v kategoriji *drugi* (2,74). Nasprotno uporabniki, ki so zaposleni, prevoz pogosteje ponujajo zaradi vožnje na *delo* (3,58) kot šolajoči se uporabniki (2,03). Ti tudi redkeje ponujajo prevoz za *potovanje domov* (3,26) kot zaposleni (3,59) in drugi uporabniki (3,97), ki to počnejo najpogosteje. Za *potovanje* najredkeje ponujajo prevoz šolajoči se uporabniki (1,98), prav tako to redkeje počnejo tudi zaradi druženja (2,01). Glede na zaposlitveni status sta med zaposlenimi uporabniki, ki ponujajo prevoz prek sistema »prevoz.org« motiva, *prihranek* (4,47) in *pomoč drugim* (4,25) manj pogosta kot pri šolajočih se anketirancih (*prihranek* 4,82 in *pomoč drugim* 4,46). *Ljubezen do vožnje* je med tremi kategorijami najvišje izražena med šolajočimi se posamezniki (3,80), najredkeje pa med zaposlenimi (3,40). Pri ostalih motivih se statistično značilne razlike med kategorijami ne pojavljajo. Najmanj pogosto glede na zaposlitveni status uporabniki ponujajo prevoz zaradi *potovanja*, *druženja* in *zasluzka*. Pri vseh kategorijah je med ponudniki prevoza *prihranek* tisti motiv, ki je zastopan v največji meri, in sicer tako pri zaposlenih uporabnikih (4,47) kot pri šolajočih se uporabnikih (4,82) in drugih uporabnikih sistema »prevoz.org« (4,63). Pomembnejši motivi glede na zaposlitveni status so še *potovanje domov*, *pomoč drugim*, *okolju prijazno*, *spoznavanje novih ljudi* in *ljubezen do vožnje*.

4.3.1 Motivi uporabe sistema sopotništva pri uporabnikih, ki iščejo prevoz

V tem poglavju sledi analiza motivov uporabnikov sistema »prevoz.org«, ki iščejo prevoz, glede na spremenljivke spol, izobrazba, tip naselja in zaposlitveni status.

Spol

Tabela 4.12: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s spolom pri iskalcih prevoza

Odvisna spremenljivka	Socio-demografska spremenljivka			T-test
Motiv:	Spol:	Povprečje	Standardni odklon	Statistična značilnost
	Moški	2,85	1,723	,000
	Ženski	3,33	1,704	
	Moški	2,52	1,555	,761
	Ženski	2,56	1,570	
	Moški	3,56	1,403	,009
	Ženski	3,83	1,331	
	Moški	2,34	1,324	,519
	Ženski	2,41	1,329	
	Moški	1,95	1,258	,577
	Ženski	1,90	1,201	
	Moški	1,45	1,006	,844
	Ženski	1,43	,970	
	Moški	3,54	1,116	,283
	Ženski	3,45	1,084	
	Moški	3,91	1,102	,013
	Ženski	4,10	1,023	
	Moški	1,95	1,192	,008
	Ženski	2,20	1,327	
	Moški	4,36	,73854	,002
	Ženski	4,52	,66272	
	Moški	2,77	1,34588	,005
	Ženski	3,05	1,25915	
	Moški	2,97	1,15113	,779
	Ženski	2,99	1,17768	

Pri anketirancih, ki uporabljajo sistem »prevoz.org« za iskanje prevoza, se je pojavilo nekoliko več statistično značilnih razlik pri motivih uporabe glede na spol uporabnikov kot pri uporabnikih, ki ponujajo prevoz. Kot je razvidno iz Tabele 4.12, so se statistično značilne

razlike glede na spol pokazale pri šestih motivih, in sicer vseh šest motivov ženske navajajo pogosteje kot moški. Izkazalo se je, da ženske prek sistema »prevoz.org« pogosteje iščejo prevoz zaradi prevoza do kraja študija (3,33) in zaradi potovanja domov (3,83). Prav tako se ženske pogosteje odločijo za iskanje prevoza, ker čutijo odpor do vožnje (2,20) in ker nimajo avtomobila (3,05). Med ženskami je tudi več uporabnic, ki iščejo prevoz zaradi prihranka (4,52) in zaradi skrbi za okolje (4,10). Uporabniki in uporabnice spletnega mesta »prevoz.org« se za iskanje prevoza najpogosteje odločijo zaradi želje po prihranku časa in denarja, skrbi za okolje, potovanja domov in spoznavanja novih ljudi.

Izobrazba

Tabela 4.13: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk z izobrazbo pri iskalcih prevoza

Odvisna spremenljivka	Socio-demografska spremenljivka			T-test
Motivi	Izobrazba	Povprečje	Standardni odklon	Statistična značilnost
	Srednja šola ali manj	3,63	1,643	
	Višja šola ali več	2,79	1,696	
	Srednja šola ali manj	2,20	1,464	
	Višja šola ali več	2,79	1,583	
	Srednja šola ali manj	3,76	1,417	
	Višja šola ali več	3,70	1,323	
	Srednja šola ali manj	2,29	1,311	
	Višja šola ali več	2,45	1,328	
	Srednja šola ali manj	1,96	1,206	
	Višja šola ali več	1,89	1,233	
	Srednja šola ali manj	1,39	,907	
	Višja šola ali več	1,49	1,057	
	Srednja šola ali manj	3,56	1,082	
	Višja šola ali več	3,44	1,104	
	Srednja šola ali manj	3,98	1,030	
	Višja šola ali več	4,08	1,075	

Odpor do vožnje	Srednja šola ali manj	1,93	1,216	,002
	Višja šola ali več	2,22	1,310	
	Srednja šola ali manj	4,52	,617	
	Višja šola ali več	4,42	,745	
	Srednja šola ali manj	3,02	1,261	
	Višja šola ali več	2,89	1,320	
	Srednja šola ali manj	3,03	1,098	
	Višja šola ali več	2,95	1,215	

Iz Tabele 4.13 vidimo, da so se statistično značilne razlike glede na izobrazbo pričakovano pokazale pri motivih *študij/fakulteta* in *delo* tudi pri iskalcih prevoza. Uporabniki z dokončano srednjo šolo ali nižjo izobrazbo veliko pogosteje iščejo prevoz zaradi študija (3,63) kot uporabniki z višjo izobrazbo (2,79). Nasprotno pa uporabniki z višjo izobrazbo pogosteje ponujajo prevoz zaradi vožnje na delo (2,79) kot uporabniki s srednjo šolo ali manj (2,2). Poleg teh dveh motivov so se statistično značilne razlike pokazale tudi pri motivih *prihranek* in *odpor do vožnje*. Tako uporabniki z nižjo izobrazbo (4,52) pogosteje kot uporabniki z višjo izobrazbo (4,42) iščejo prevoz, ker želijo prihraniti. *Prihranek* pa je tudi tisti motiv, ki je najmočnejše izražen pri uporabnikih z nižjo in višjo izobrazbo. Statistično značilna razlika se je pojavila tudi pri iskanju prevoza zaradi *odpora do vožnje*: zaradi tega motiva prevoz išče manj uporabnikov z dokončano srednjo šolo (1,93) kot uporabnikov z dokončano višjo šolo (2,22), kar torej pomeni, da imajo slednji večji odpor do vožnje. *Odpor do vožnje* je sicer poleg *druženja* in *zaslužka* med najmanj pogosto izraženimi motivi med uporabniki sistema »prevoz.org«, ki iščejo prevoz, glede na njihovo doseženo izobrazbo.

Tip naselja

Tabela 4.14: Povprečne vrednosti motivov in T-test povezanosti odvisnih spremenljivk s tipom naselja pri iskalcih prevoza

Odvisna spremenljivka	Socio-demografska spremenljivka			T-test
Motivi	Tip naselja	Povprečje	Standardni odklon	Statistična značilnost
	Mesto	2,81	1,743	
	Primestje ali manjše naselje	3,54	1,618	
	Mesto	2,57	1,544	
	Primestje ali manjše naselje	2,51	1,587	
	Mesto	3,78	1,310	
	Primestje ali manjše naselje	3,67	1,422	
	Mesto	2,56	1,358	
	Primestje ali manjše naselje	2,17	1,258	
	Mesto	1,96	1,233	
	Primestje ali manjše naselje	1,87	1,208	
	Mesto	1,46	1,034	
	Primestje ali manjše naselje	1,43	,949	
	Mesto	3,47	1,082	
	Primestje ali manjše naselje	3,52	1,108	
	Mesto	4,03	1,090	
	Primestje ali manjše naselje	4,05	1,019	
	Mesto	2,15	1,328	
	Primestje ali manjše naselje	2,05	1,221	
	Mesto	4,47	,737	

	Primestje ali manjše naselje	4,46	,647	
	Mesto	2,94	1,343	
	Primestje ali manjše naselje	2,96	1,246	
	Mesto	2,86	1,173	
	Primestje ali manjše naselje	3,13	1,145	

V Tabeli 4.14 so razvidne povprečne vrednosti motivov uporabnikov sistema sopotništva, ki iščejo prevoz glede na tip naselja, iz katerega prihajajo. Statistično značilne razlike so se v največji meri pokazale pri prevozu zaradi študija, zaradi potovanja in slabega javnega prevoza. Iskalci prevoza iz primestja ali manjšega naselja veliko pogosteje iščejo prevoz zaradi študija (3,54) kot tisti uporabniki, ki prihajajo iz mesta (2,81). Prav tako iskalci prevoza, ki prihajajo iz mesta, pogosteje iščejo prevoz zaradi potovanja (2,56) kot uporabniki iz primestja (2,17). Neustrezen javni prevoz je med uporabniki iz primestja pogosteje naveden kot motiv za iskanje prevoza (3,13) kot pri uporabnikih, ki prihajajo iz mesta (2,86). Najvišje izražene vrednosti so pri motivih potovanje domov, prihranek in okolju prijazno.

Zaposlitveni status

Tabela 4.15: Povprečne vrednosti motivov glede na zaposlitveni status in statistična značilnost F-testa pri iskalcih prevoza

Motiv	Status zaposlitve	Povprečje	Standardni odklon	Stat. Znač. (F-test)
	Zaposleni	1,61	1,188	
	Šolajoči	4,15	1,239	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	2,48	1,568	
	Zaposleni	3,19	1,633	
	Šolajoči	2,07	1,361	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	2,59	1,401	

Potovanje domov	Zaposleni	3,64	1,316	,319
	Šolajoči	3,76	1,419	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	3,88	1,219	
	Zaposleni	2,57	1,409	
	Šolajoči	2,19	1,205	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	2,73	1,475	
	Zaposleni	1,89	1,288	
	Šolajoči	1,88	1,157	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	2,25	1,319	
	Zaposleni	1,53	1,110	
	Šolajoči	1,35	,871	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	1,59	1,141	
	Zaposleni	3,49	1,110	
	Šolajoči	3,46	1,091	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	3,68	1,015	
	Zaposleni	4,21	,997	
	Šolajoči	3,92	1,052	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	4,08	1,163	
	Zaposleni	2,22	1,385	
	Šolajoči	1,98	1,172	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	2,33	1,383	
	Zaposleni	4,36	,801	
	Šolajoči	4,55	,592	
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	4,41	,728	
	Zaposleni	2,60	1,301	

avta	Šolajoči	3,20	1,237
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	2,90	1,303
	Zaposleni	3,04	1,283
	Šolajoči	2,93	1,075
	Drugi (brezposleni, gospodinje ...)	3,03	1,163

Iz tabele 4.15 vidimo, da so se statistično značilne razlike glede na zaposlitveni status tudi pri iskalcih prevoza pokazale pri motivih *študij/fakulteta* in *delo*. Šolajoči se uporabniki pogosteje ponujajo prevoz zaradi študija (4,15) kot zaposleni (1,61) in kot uporabniki, združeni v kategoriji drugi (2,48). Zaposleni uporabniki pogosteje iščejo prevoz zaradi vožnje na delo (3,19) kot šolajoči se uporabniki (2,07). Motiva *potovanje* in *druženje* sta najbolj pogosta med uporabniki, združenimi v kategoriji drugi (2,73 in 2,25). Zaposleni uporabniki pogosteje iščejo prevoze tudi zaradi skrbi za okolje (4,21) kot šolajoči se (3,92). Motiv *odpor do vožnje* je najmanj pogost med šolajočimi se anketiranci (1,98), najbolj pogost pa med uporabniki v kategoriji drugi (2,33). Zaposleni uporabniki sistema »prevoz.org« manj pogosto iščejo prevoz zaradi motivov *prihranek* (4,36) in *neposedovanje avtomobila* (2,60), medtem ko sta ta dva motiva pogostejša pri šolajočih se uporabnikih (4,55 in 3,20). Pri ostalih motivih ni statistično značilnih razlik med kategorijami. Najvišje vrednosti glede na zaposlitveni status so se pokazale pri motivih *prihranek*, *okolju prijazno*, *spoznavanje novih ljudi* in *potovanje domov*.

4.3.2 Povezanost motivov uporabe sistema sopotništva pri uporabnikih glede na starost

Za analizo povezanosti spremenljivke starost in motivov uporabnikov sem izvedla Spearmanovo analizo povezanosti spremenljivk. Rezultate prikazujeta Tabeli 4.16 in 4.17.

Tabela 4.16: Povezanost odvisnih spremenljivk s starostjo pri ponudnikih prevoza

Motiv		Starost
Študij/fakulteta	Pearson Correlation	-,548**
	Sig. (2-tailed)	,000
Delo	Pearson Correlation	,362**
	Sig. (2-tailed)	,000
Potovanje domov	Pearson Correlation	,110*
	Sig. (2-tailed)	,013
Potovanje	Pearson Correlation	,191**
	Sig. (2-tailed)	,000
Druženje	Pearson Correlation	,119**
	Sig. (2-tailed)	,010
Zasluzek	Pearson Correlation	,028
	Sig. (2-tailed)	,544
Prihranek	Pearson Correlation	-,202**
	Sig. (2-tailed)	,000
Pomoč drugim	Pearson Correlation	-,100*
	Sig. (2-tailed)	,018
Okolju prijazno	Pearson Correlation	-,025
	Sig. (2-tailed)	,555
Spoznavanje novih ljudi	Pearson Correlation	,054
	Sig. (2-tailed)	,206
Ljubezen do vožnje	Pearson Correlation	-,170**
	Sig. (2-tailed)	,000

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Tabela 4.17: Povezanost odvisnih spremenljivk s starostjo pri iskalcih prevoza

Motiv		Starost
Študij/fakulteta	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	-,531** ,000
Delo	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,263** ,000
Potovanje domov	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	-,044 ,239
Potovanje	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,178** ,000
Druženje	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,021 ,593
Zasluzek	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,032 ,425
Spoznavanje novih ljudi	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,046 ,205
Okolju prijazno	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,114** ,002
Odpor do voznje	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,134** ,000
Prihranek	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	-,116** ,001
Neposedovanje avta	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	-,191** ,000
Neustrezen javni prevoz	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,052 ,156

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Iz Tabele 4.16 lahko razberemo, da statistično značilna povezanost obstaja pri osmih od enajstih motivov ponudnikov prevoza. Pozitivna povezanost obstaja pri motivih *delo*, *potovanje domov*, *potovanje* in *druženje*. Povezanost motiva *delo* s starostjo je prisotna ($p < 0,001$), a je šibka (0,362), kar pomeni, da starejši anketiranci pogosteje ponujajo prevoz preko spletnega mesta »prevoz.org« zaradi prevoza na delo. Pozitivna povezanost s spremenljivko starost velja tudi za ostale tri navedene motive, vendar je ta povezanost zelo šibka. Pri ponudnikih prevoza obstaja povezanost spremenljivk s starostjo ($p < 0,001$) tudi pri motivih *študij/fakulteta*, *prihranek*, *pomoč drugim* in *ljubezen do voznje*. Povezanost je negativna, kar pomeni, da so spremenljivke povezane obratno sorazmerno. Najmočnejša

povezanost je pri uporabi sopotništva zaradi prevoza do kraja študija oziroma fakultete, ki je srednje močna (-0,548), kar pomeni, da mlajši anketiranci pogosteje ponujajo prevoz zaradi prevoza do kraja študija. Pri ostalih treh motivih je negativna povezanost šibka ali zelo šibka. To pomeni, da pogosteje kot uporabniki ponujajo prevoz zaradi *prihranka* (-0,202), *pomoči drugim* (-0,100) in zaradi *ljubezni do vožnje* (-0,170), nižja je njihova starost.

V Tabeli 4.17 vidimo, da statistično značilna povezanost obstaja pri sedmih od dvanajstih motivov iskalcev prevoza. Tako kot pri ponudnikih prevoza najvišje vrednosti povezanosti dosega motiva *delo* in *študij/fakulteta*. Pri motivu *delo* je povezanost pozitivna in šibka (0,263), kar pomeni, da starejši anketiranci nekoliko pogosteje iščejo prevoz zaradi dela. Med iskanci prevoza preko spletnega mesta »prevoz.org« velja, da bolj pogosto kot iščejo prevoz zaradi dela, višja je njihova starost. Zelo šibka pozitivna povezanost se je pokazala tudi pri motivih *potovanje* (0,178), *skrb za okolje* (0,114) in *odpor do vožnje* (0,134), kar pomeni, da starejši kot so uporabniki, bolj pogosto iščejo prevoz zaradi potovanja, ker je to okolju prijazno ali ker čutijo odpor do vožnje. Pri motivu *študij/fakulteta* se kaže srednja do zmerno močna negativna povezanost (-0,531), kar pomeni, da večja kot je pogostost uporabe prevoza pri iskalcih prevoza zaradi dostopa do kraja študija ali fakultete, nižja je njihova starost. Negativna povezanost velja tudi za motiva *prihranek* (-0,116) in *neposredovanje avtomobila* (-0,191), kar pomeni, da pogosteje kot uporabniki iščejo prevoz zaradi prihranka ali ker ne posedujejo avtomobila, nižja je njihova starost.

4.4 Ugotovitve

V nalogi sem želela ugotoviti, kakšne so navade uporabnikov spletnega mesta »prevoz.org«. Raziskovalno vprašanje je bilo razdeljeno na dve podvprašanji, in sicer me je zanimalo, kateri so glavni motivi uporabnikov sistema sopotništva preko spletnega mesta »prevoz.org« in kakšne so razlike oziroma podobnosti med motivi uporabnikov tega spletnega mesta glede na njihove socio-demografske lastnosti.

Z empirično raziskavo sem ugotovila, da največ uporabnikov sistem sopotništva preko spletnega mesta »prevoz.org« uporablja za iskanje prevoza, takoj za njimi pa so uporabniki, ki iščejo in ponujajo prevoz. Delež anketiranih uporabnikov v kategoriji *iščem in ponujam prevoz* je v povprečju približno enak glede na vse socio-demografske spremenljivke in se

giblje okoli 40 odstotkov. To je razvidno tudi iz Tabele 4.2, in sicer 18,9 odstotkov anketirancev predstavljajo vozniki, ki samo ponujajo prevoz, 40,7 odstotkov se jih je opredelilo kot sopotniki, ki samo iščejo prevoz, 40,4 odstotkov anketirancev pa se je opredelilo kot iskalci in vozniki. Več je uporabnikov, ki uporabljajo sistem sopotništva za iskanje prevoza ali pa oboje. Glede na visok delež lastnikov osebnih avtomobilov v Sloveniji in glede na ugotovitve Kresnika in Toplaka (2008, 157–162), ki ugotavljata, da sodobno življenje temelji na uporabi osebnega avtomobila, je to pozitivna ugotovitev, ki pomeni, da so lastniki avtomobilov kot vozniki pripravljeni sprejemati kompromise in se v promet vključevati tudi kot (so)potniki.

S prvim raziskovalnim vprašanjem sem želela spoznati, kateri so glavni motivi za uporabo sistema sopotništva preko spletnega mesta »prevoz.org«. Ugotovila sem, da so glavni motivi uporabnikov *prihranek*, *skrb za okolje* in *pomoč drugim* (slednji je prisoten samo pri ponudnikih prevoza).

Najpomembnejši motiv za uporabo sistema sopotništva med ponudniki in iskalci prevoza je, glede na raziskavo, prihranek, ki se nanaša na stroškovni in časovni prihranek. Pri tem motivu bi dodala, da smo pri sestavljanju vprašalnika zastavili tudi vprašanje, ali je motiv uporabnikov sopotništva *zaslužek*. S pridobljenimi rezultati se je izkazalo, da je ta motiv glede na večino socio-demografskih spremenljivk najredkeje izražen, medtem ko je motiv prihranek najvišje izražen motiv tako med ponudniki kot iskalci prevoza glede na vse socio-demografske spremenljivke. Sem pa s tem prišla do zanimive ugotovitve. Skleпам lahko, da motivi za uporabo sistema sopotništva niso pridobitni in da se ne razvijajo v pridobitno dejavnost, saj uporabniki prihranek pojmujejo predvsem z optimizacijo stroškov vseh vpletenih v sopotništvo.

Okoljevarstveni motiv je bil izpostavljen kot drugi najpomembnejši med iskalci in ponudniki prevoza. Iz tega lahko sklepamo, da oba tipa uporabnikov vsaj do neke mere sistem sopotništva uporabljata tudi zaradi okoljske osveščenosti in skrbi za okolje.

Tretji najbolj pogosto izražen motiv za uporabo sopotništva je bil motiv *pomoči drugim*. Ponudniki prevoza menijo, da s svojim dejanjem pomagajo svojim sopotnikom, kar lahko uvrščamo tudi med vrednote, ki težijo k družbeni odgovornosti do vseh deležnikov. Iskalcem prevoza motiv *pomoč drugim* ni bil predlagan na izbiro, ker nimajo dobrine, ki bi jo nudili.

Anketirani uporabniki spletnega mesta »prevoz.org« v sistemu sopotništva vidijo višjo dodano vrednost: poleg tega, da lahko prihranijo pri potnih stroških, ki si jih delijo s sopotniki, tem hkrati tudi pomagajo z nudenjem prevoza, obenem pa je tak sistem prijaznejši/odgovornejši tudi do okolja. Če sta *prihranek* in *pomoč drugim* osebna motiva, katerih vpliv posamezniki občutijo neposredno, pa je motiv *skrb za okolje* širši družbeni dejavnik, ki nakazuje na težnjo posameznikov, da razmišljajo v okoljevarstveni smeri in se jim zdi ideja o okoljski odgovornosti pomembna. Kot predvideva že prej navedena literatura, k uporabi sopotništva vsekakor prispevajo notranji dejavniki kot so okoljska osveščenost in nižanje stroškov goriva (Kresnik in Toplak 2008 158; Galland in drugi 2013, 1; Thorat in drugi 2014, 333).

Pogostejša motiva za uporabo sopotništva sta še *spoznavanje novih ljudi* in *potovanje domov*. Med ponudniki prevoza je spoznavanje novih ljudi dokaj močno izraženo, medtem ko je na drugi strani motiv druženja, ki se vsebinsko navezuje tudi na druženje z drugimi ljudmi, motiv, ki se je izkazal kot zelo nepomemben. Zdi se, da se spoznavanje novih ljudi tako navezuje bolj na pridobivanje morebitnih koristnih poznanstev kot pa na samo druženje, ki ga povezujemo z zabavo in prostim časom. Spoznavanje novih ljudi je morda tudi bolj povezano s tem, da je potovanje postalo del družbenih odnosov in procesov, v katerih potekajo človeške interakcije in se krepi socialni in kulturni kapital (Hočevar in Zorman 2012, 38–39). Tretji najpogosteje izražen motiv pri uporabnikih sopotništva, ki iščejo prevoz, pa je *potovanje domov*. Iskalci prevoza torej zelo pogosto uporabljajo sopotništvo za prevoz v domači kraj bodisi na dnevni, tedenski ali občasni ravni.

Glede na to, da nekateri avtorji, na primer Builung in drugi (2009), kot glavni motiv sopotništva izpostavljajo prevoz na delo in z dela ter tudi sopotništvo definirajo kot delitev prevoza na delo ali v šolo v zasebnem vozilu z drugimi delavci ali šolarji, je na tem mestu smiselno omeniti še ta dva motiva. Oba sta izrazito odvisna od starosti in zaposlitvenega statusa uporabnikov. Visok delež anketirancev, ki so se opredelili kot zaposleni, sistem sopotništva uporablja za prevoz na delo (povprečje 3,19 na lestvici od 1 do 5). Enako velja za anketirance, ki so še sredi šolanja: večina (povprečje 4,15 na lestvici od 1 do 5) jih sistem sopotništva uporablja za prevoz do kraja študija oziroma fakultete.

Zanimivo je, da se *neustrezen javni prevoz* ni pokazal kot en izmed najbolj pogostih motivov uporabe prevozov pri iskalcih prevoza. To lahko pomeni, da anketirani uporabniki sistema »prevoz.org« o sopotništvu kot alternativni javnemu prevozu sploh ne razmišljajo, dopušča pa tudi možnosti, da se je sistem javnega prevoza izboljšal, česar pa v tej nalogi nisem raziskovala.

Pri uporabnikih sistema sopotništva preko spletnega mesta »prevoz.org« glavni motivi za uporabo izhajajo predvsem iz notranjih dejavnikov, ki se nanašajo na individualne preference in vrednote posameznikov. To sovpada tudi z domnevo Hočevarja in Zormana (2012, 37), da pri odločanju posameznikov glede mobilnosti večjo vlogo igrajo socialno-ekonomski in kulturni dejavniki kot objektivni dejavniki, na primer dostopnost do storitev in prometni zastoji.

Da bi ugotovila, kakšne so razlike oziroma podobnosti med motivi uporabnikov »prevoz.org« glede na socio-demografske lastnosti uporabnikov, sem analizirala prisotnost motivov za uporabo sistema sopotništva s spolom in starostjo anketiranih uporabnikov in uporabnic, z njihovo izobrazbo, s tipom naselja, v katerem živijo, in z zaposlitvenim statusom.

Več statistično značilnih razlik med spoloma se je pojavilo med iskalci prevoza kot med ponudniki prevoza. Ženske izrazito bolj pogosto kot moški iščejo prevoz, moški pa veliko pogosteje kot ženske ponujajo prevoz. Moški prevoz pogosteje kot ženske ponujajo zaradi prevoza na delo in zaradi druženja, nasprotno pa ženske pogosteje iščejo prevoz zaradi študija, potovanja domov in okoljske osveščenosti, prav tako pa tudi zaradi odpora do vožnje, prihranka ali ker nimajo avtomobila.

Med uporabniki spletnega mesta »prevoz.org« prevladujejo mlajši uporabniki, stari do 30 let, teh je 71 odstotkov. Vseeno sistem sopotništva uporabljajo tudi starejši, ki pa jih je manj – 7 odstotkov anketiranih uporabnikov je starih 46 let in več. Čez nekaj let bi bilo zanimivo ponovno narediti raziskavo in ugotavljati, ali se starost uporabnikov sistema sopotništva zvišuje. Kot vidimo iz povezanosti motivov glede na starost, starejši uporabniki pogosteje uporabljajo sopotništvo za prevoz na delo, mlajši uporabniki pa za prevoz do kraja študija. Vsekakor pa lahko popoznamem, da je sistem sopotništva razširjen med mlajšo in starejšo populacijo prebivalstva.

Glede na izobrazbo so se pričakovano pokazale statistično značilne razlike pri motivih prevoza na delo in prevoza zaradi študija in fakultete, ki sem jih že omenila. Uporabniki z nižjo izobrazbo (to je z dokončano srednjo šolo ali manj) sistem sopotništva pogosteje uporabljajo zaradi prevoza do kraja študija kot uporabniki z dokončano višjo šolo ali več (ki so študij očitno že zaključili). Slednji sistem sopotništva pogosteje kot uporabniki z nižjo izobrazbo uporabljajo zaradi vožnje na delo. Ta statistična značilnost se kaže tako med ponudniki kot med iskalci prevoza. Pri obeh stopnjah izobrazbe je zanimivo, da sta pogosto izražena tudi druga motiva. Z drugimi besedami to lahko pomeni, da so med uporabniki z nižjo doseženo izobrazbo tudi takšni, ki sopotništvo uporabljajo za prevoz na delo, in med uporabniki z višjo izobrazbo takšni, ki sopotništvo uporabljajo za prevoz do kraja študija. Iz tega podatka lahko sklepamo, da veliko uporabnikov z nižjo izobrazbo tudi dela in da se veliko zaposlenih poleg dela, tudi izobražuje.

Statistično značilna razlika se je glede na doseženo izobrazbo anketirancev pokazala tudi pri motivih *ljubezen do vožnje* med ponudniki prevoza in *odpor do vožnje* med iskalci prevoza. Anketiranci z nižjo izobrazbo pogosteje ponujajo prevoz zaradi ljubezni do vožnje, uporabniki z višjo izobrazbo pa pogosteje iščejo prevoz zaradi odpora do vožnje. S Spearmanovim koeficientom korelacije smo potrdili sicer zelo šibko povezanost obeh motivov s starostjo. Mlajši kot so ponudniki prevoza, bolj pogosto ponujajo prevoz zaradi ljubezni do vožnje in obratno: starejši kot so iskalci prevoza, pogosteje iščejo prevoz zaradi odpora do vožnje.

Glede na zaposlitveni status sem ugotavljala statistične razlike med kategorijami šolajoči se, zaposleni in drugi (nezaposleni, upokojenci itd.). Glede na zaposlitev sem ugotovila, da šolajoči se uporabniki veliko pogosteje uporabljajo sistem sopotništva za prevoz do kraja študija oziroma fakultete in da na drugi strani zaposleni veliko pogosteje uporabljajo sistem sopotništva za prevoz na delo kot šolajoči se. Enako se dogaja pri motivu odpor do vožnje, in sicer imajo zaposleni anketiranci večji odpor do vožnje kot šolajoči se. Prav tako velja, da šolajoči se anketiranci, pogosteje kot zaposleni in drugi nudijo prevoz zaradi ljubezni do vožnje. Šolajoči se anketirani uporabniki spletnega mesta »prevoz.org« so v izrazito manjši meri lastniki avtomobilov, zaradi česar pogosteje kot zaposleni iščejo prevoz. Pri zaposlitvenem statusu je zanimivo izpostaviti tudi to, da posamezniki, ki so se opredelili z

drugim zaposlitvenim statusom, torej upokojenci, gospodinje, nezaposleni itd., pogosteje kot zaposleni in šolajoči se iščejo prevoz zaradi družjenja in potovanja.

Glede na tip naselja, iz katerega prihajajo anketiranci, je analiza pokazala, da uporabniki iz primestja in manjših naselij pogosteje uporabljajo sistem sopotništva zaradi prevoza do kraja študija, kar je bilo – glede na dejstvo, da so fakultete v večjih mestih, tudi pričakovano. Pri iskalcih prevoza se je pokazala statistična razlika glede na *neustrezen javni prevoz*, in sicer prebivalci primestnih območij bolj pogosto kot prebivalci mest uporabljajo sistem sopotništva zaradi slabih povezav v javnem prevozu. Vsekakor so ti posamezniki bolj odvisni od javnega prevoza in drugih prevoznih sredstev, zato je prisotnost te razlike povsem razumljiva.

Najpogosteje izražene motive sem povzela samo glede na statistično izstopajoče vrednosti, saj so sicer skoraj brez izjeme, najvišje izraženi med vsemi kategorijami socio-demografskih spremenljivk brez statistično značilnih razlik. Temu sledijo ugotovitve, da je uporaba sopotništva zaradi prihranka časa in denarja najbolj prisotna med mlajšimi, šolajočimi se uporabniki in uporabniki z dokončano srednjo šolo ali nižjo izobrazbo, ki pogosteje iščejo prevoz zaradi prihranka kot posamezniki iz ostalih kategorij. Šolajoči se uporabniki prav tako pogosteje ponujajo prevoz zaradi prihranka kot zaposleni. Prevoz zaradi prihranka pogosteje uporabljajo uporabniki, ki prihajajo iz primestja, kot uporabniki iz mest. Redkeje prevoz zaradi prihranka iščejo zaposleni uporabniki z dokončano višjo šolo ali višjo izobrazbo. Skrb za okolje statistično izstopa le pri spremenljivki zaposlitveni status, in sicer zaradi tega motiva prevoz iščejo veliko pogosteje zaposleni kot šolajoči. Zaradi pomoči drugim se razlika prav tako pojavi le pri spremenljivki zaposlitveni status, in sicer prevoz zaradi tega motiva pogosteje ponujajo šolajoči kot pa zaposleni uporabniki.

5 Zaključek

To magistrsko delo je ponudilo vpogled v navade uporabnikov spletnega mesta za sopotništvo »prevoz.org«. Pridobili smo socio-demografske profile uporabnikov tega sistema in vpogled v njihove motive za uporabo sopotništva.

Sistem sopotništva vsekakor predstavlja alternativo javnemu potniškemu prometu. Glede na ugotovitve imajo uporabniki sistema sopotništva razpršena omrežja, kar kaže ugotovitev, da uporabniki uporabljajo sistem za prevoz na delo, zaradi šolanja in potovanj domov. Koliko je dejanskega okoljevarstvenega doprinosa zaradi uporabe sopotništva v tem magistrskem delu nisem ugotavljala, vsekakor pa se je pokazalo, da je ta motiv uporabnikom sistema sopotništva pomemben; zaradi njega imajo občutek, da na individualni ravni doprinesejo k skrbi za okolje. Glede na to, da je prihranek na času in denarju najpomembnejši motiv za večino anketiranih uporabnikov, lahko ugotovimo, da je sistem sopotništva stroškovno ugodna in časovno učinkovita alternativa, ki ustreza potrebam po mobilnosti posameznikov. Da sopotništvo temelji tudi na sinergiji potreb uporabnikov, je razvidno iz ugotovitev, da večina uporabnikov uporablja sistem tako za iskanje kot nudenje prevoza, prav tako pa je med ponudniki prevoza med najpomembnejšimi motivi tudi pomoč drugim, ki se navezuje na deljenje lastne dobrine – avtomobila za pomoč sopotnikom, ki potrebujejo prevoz.

Povzetek prebranega bi bil, da uporabniki sistem uporabljajo, ker v njem vidijo dodano vrednost glede prihranka časa in denarja, pomoči drugim in okoljske odgovornosti, prav tako pa tudi iz razloga praktičnih življenjskih migracij, kot so prevoz na delo, na fakulteto oziroma v kraj študija ali za potovanje domov. Ugotovitve sovpadajo z značilnostmi sodelovalne potrošnje, pri kateri sta bolj kot posedovanje dobrine pomembni njena dostopnost in souporaba. Drugi motivi, pogojeni s socialnim kapitalom ali sekundarnimi vzgibi, ki se ne nanašajo na opravljanje poti od točke do točke, kot so zaslužek, druženje, odpor ali ljubezen do vožnje, ostajajo sekundarnega pomena, a so kljub temu srednje močno prisotni.

Pri morebitnih nadaljnjih raziskavah bi bilo vsekakor smiselno revidirati vprašalnik celotne ankete. Na številnih mestih bi se dalo anketo optimizirati z bolj dovršenim merskim instrumentom, z bolj natančno določenimi parametri in vprašanji, ki bi na eni strani omogočili lažjo analizo, na drugi strani pa bolj usmerjene in jasne rezultate analize. Kljub temu je

raziskava pomembno pripomogla k novim podatkom s področja sopotništva, ki do sedaj še niso bili zbrani v takšni meri.

6 Literatura

1. Aarathi, R Sekarem. 2015. A Smart Real Time Ridesharing And Travel Assistance. *International Journal Of Engineering And Computer Science* 4 (2). Dostopno prek: <http://ijecs.in/issue/v4-i2/4%20ijecs.pdf> (23. januar 2016).
2. Adamos, Giannis in Eftihia Nathanail. 2013. *Safety guidelines for car-pooling*. 13th WCTR, 15.–18. julij, 2013 – Rio de Janeiro, Brazil. Dostopno prek: <http://www.wctrs.leeds.ac.uk/wp/wp-content/uploads/abstracts/rio/general/3468.pdf> (8. november 2015).
3. *Blablacar*. 2016. Dostopno prek: <https://www.blablacar.com/about-us>. (20. december 2016)
4. Blaž, Janez. 2010. Možne prihodnje oblike javnega potniškega prometa v Sloveniji. V *10. Slovenski kongres o cestah in prometu*. Portorož, 20.–22. oktobra 2010, ur. Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, 187–192. Ljubljana: DRC - Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije
5. Blumenberg, Evelyn in Michael Smart. 2010. Getting by with a little help from my friends...and family: immigrants and carpooling. *Transportation*. 37 (3). 429–446.
6. Buliung, Ron, Kalina Soltys in Randy Bui. 2010. *Understanding Carpool Formation and Use: A Study of the Carpooling Behaviour of Smart Commute Respondents*. Department of Geography University of Toronto at Mississauga. Dostopno prek: https://www.researchgate.net/publication/228382804_Understanding_Carpool_Formation_and_Use_A_Study_of_the_Carpooling_Behaviour_of_Smart_Commute_Respondents (16. september 2015).
7. Buliung, Ron, Kalina Soltys, Catherine Habel in Ryan Lanyon. 2009. Driving Factors Behind Successful Carpool Formation and Use. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 2118. Washington, D.C.: Transportation Research Board of the National Academies. Dostopno prek: https://www.researchgate.net/publication/228838025_Driving_Factors_Behind_Successful_Carpool_Formation_and_Use (8. januar 2016).
8. Canzler, Weert, Vincent Kaufmann in Sven Kesselring, ur. 2008. *Tracing Mobilities Towards a Cosmopolitan Perspective*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.

9. Castells, Manuel. 2004. *The network society: A Cross-cultural Perspective*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
10. --- 2010. *The Rise of Network society*. Southern Gate: Wiley-Blackwell, John Wiley & Sons Ltd, The Atrium.
11. Correia, Gonalo in José Manuel Viegas. 2010. Carpooling and carpool clubs: Clarifying concepts and assessing value enhancement possibilities through a Stated Preference web survey in Lisbon, Portugal. *Transportation Research Part A* 45 (2011): 81–90.
12. uhalev, Jure. 2017. Dopisovanje preko e-pošte. Ljubljana, 26. februar.
13. Dillet, Romain. 2015. *BlaBlaCar Acquires Its Biggest Competitor Carpooling.com To Dominate European Market*. Dostopno prek: <https://techcrunch.com/2015/04/15/blablacar-acquires-its-biggest-competitor-carpooling-com-to-dominate-european-market/#.3a6y9ie:WvBH> (8. november 2015).
14. *EnKlikAnketa - Ika*. 2017. Dostopno prek: <https://www.1ka.si/> (5. maj 2017)
15. Galland, Stephane, Ansar-Ul-Haque Yasarb, Luk Knapen, Nicolas Gauda, Davy Janssensb, Olivier Lamottea, Geert Wetsb in Abderraaa Koukama. 2013. Multi-Agent Simulation of Individual Mobility Behavior in Carpooling using the Janus and JaSim Platforms. *Transportation Research Part C*. Dostopno prek: [https://www.uhasselt.be/Documents/datasim/Papers/\(D3.1\)\(7\)GYK13.pdf](https://www.uhasselt.be/Documents/datasim/Papers/(D3.1)(7)GYK13.pdf) (12. november 2015).
16. Hoevar, Marjan in Ane Zorman. 2012. Contextual Mobility and the New »Mobility Paradigm«: The Nature of Travel Mode Choices Reconsidered. V *Rethinking Everyday Mobility. Results and lessons learned from the CIVITA S-ELAN project*, ur. Franc Trek and Drago Kos, 33 – 64. Ljubljana: Zaloba FDV.
17. Knapen, Luk, Daniel Kerenb, Ansar-Ul-Haque Yasara, Sungjin Choa, Tom Bellemansa, Davy Janssensb in Geert Wetsa. 2011. Analysis of the Co-routing Problem in Agent-based Carpooling Simulation. *The 1st International Workshop on Agent-based Mobility, Traffic and Transportation Models, Methodologies and Applications*. Dostopno prek: http://ac.els-cdn.com/S1877050912004632/1-s2.0-S1877050912004632-main.pdf?_tid=94e6407a-ff2d-11e6-b608-00000aab0f6b&acdnat=1488448371_7ece11d809b6b0d0665b2a7dce3b2c84 (24. maj 2014).

18. Kos, Drago. 2012. Civitas or the Legitimation of the City Mobility Changes. V *Rethinking Everyday Mobility. Results and lessons learned from the CIVITA S-ELAN project*, ur. Franc Trček and Drago Kos, 15 – 32. Ljubljana: Založba FDV.
19. Krajnc, Roman. 2010. Elementi kakovosti javnega linijskega cestnega potniškega prometa. Šolski center Celje, Višja strokovna šola. V *10. Slovenski kongres o cestah in prometu*, Portorož, 20.–22. oktobra 2010, ur. Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, 204–210. Ljubljana: DRC - Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije.
20. Kralj, Rok. 2011. *Ekonomija delitve pot do pravične in trajnostne družbe*. Kamnik: Samozaložba. Dostopno prek: http://www.epf.um.si/fileadmin/user_upload/Knjiznica/Ekonomija_delitve.pdf (23. december 2016).
21. Kresnik, Adrijana in Sebastijan Toplak. 2008. Trajnostna mobilnost v slovenskem prostoru. V *Logistični sistemi prihodnosti*. Prispevek na konferenci, ur. Anton Pepevnik, 157–163. Maribor: Prometna šola Maribor, Višja prometna šola.
22. Lipičnik, Martin in Anton Pepevnik. 1999. *Tehnologije prometnih sistemov*. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.
23. Loose, Willi. 2010. *The State of European Car-Sharing. Final Report D 2.4 Work Package*. 2. junij 2010. Bundesverband CarSharing e. V. Dostopno prek: http://www.motiva.fi/files/4138/WP2_Final_Report.pdf (25. maj 2014).
24. Massaro, W. Dominic, Benjamin Chaney, Stephanie Bigler, Jessica Lancaster, Suresh Iyer, Mrunal Gawade, Michael Eccleston, Edith Gurrola, and Angelica Lopez. 2009. *Carpoolnow: Just In Time Carpooling Without Elaborate Preplanning*. WEBIST 2009 (the 5th International Conference on Web Information Systems and Technologies), Lisbon, Portugal, 23.–26. Dostopno prek: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.401.2256&rep=rep1&type=pdf> (24. maj 2014).
25. Minett, Paul and John Pearce. 2011. Estimating the Energy Consumption Impact of Casual Carpooling. *Energies* 2011. 14. januar 2011. Dostopno prek: <http://www.mdpi.com/1996-1073/4/1/126> (8. avgust 2015).
26. Parikh, Pranit, Manish Patil, Akshada Kadam in Anurag Gokhale. 2014. Dynamic Management Functionality for Improving Transportation Efficiency by Means of Carpooling Concept. *International Journal For Engineering Applications And Technology*. Dostopno prek: <http://ijfeat.org/papers/5-Issue-3-2014.pdf?i=1> (24. maj 2014).

27. *Prevoz.org*. 2016. Dostopno prek: <https://prevoz.org/kakodeluje/> (15. januar 2017).
28. *Smart Commute*. 2016. Dostopno prek: <http://smartcommute.ca/about-us/what-is-smart-commute/>. (3. november 2016)
29. Škafar, Alenka in Mojca Žitnik. 2013. Statistični urad Republike Slovenije: *Evropski teden mobilnosti 2013*. Dostopno prek: <http://www.stat.si/StatWeb/glavnanavigacija/podatki/prikazistaronovico?IdNovice=5728> (16. oktober 2016).
30. Thorat, Mayur, Rahul Lohakare in Nilesh Thorat. 2014. Carpooling System with SMS Alerts. *International Journal of Research in Information Technology*, 2 (4). 333–344.
31. *Transport Canada*. 2010. *High Occupancy Vehicle Lanes in Canada*. Dostopno prek: <http://data.tc.gc.ca/archive/eng/programs/environment-utsp-hovlanescanada-886.htm> (11. november 2015).
32. Trček, Franc and Drago Kos, ur. 2012. *Rethinking Everyday Mobility. Results and lessons learned from the CIVITA S-ELAN project*. Ljubljana: Založba FDV.
33. Uršič, Matjaž in Marjan Hočevar. 2007. *Protiurbanost kot način življenja*. Ljubljana: Založba FDV.
34. Wellman, Barry. 1999. *Network in a global village*. Colorado: Westview Press.
35. Wellman, Barry in Caroline Haythornthwaite. 2002. *Internet in Everyday Life*. Malden: Blackwell Publishers Ltd.
36. ZRC SAZU. 2017. Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša. *Terminologišče: Ekonomija delitve, sodelovalna potrošnja*. Dostopno prek: <http://isjfr.zrc-sazu.si/sl/terminologisce/svetovanje/ekonomija-delitve-sodelovalna-potrosnja#v> (27. februar 2017).