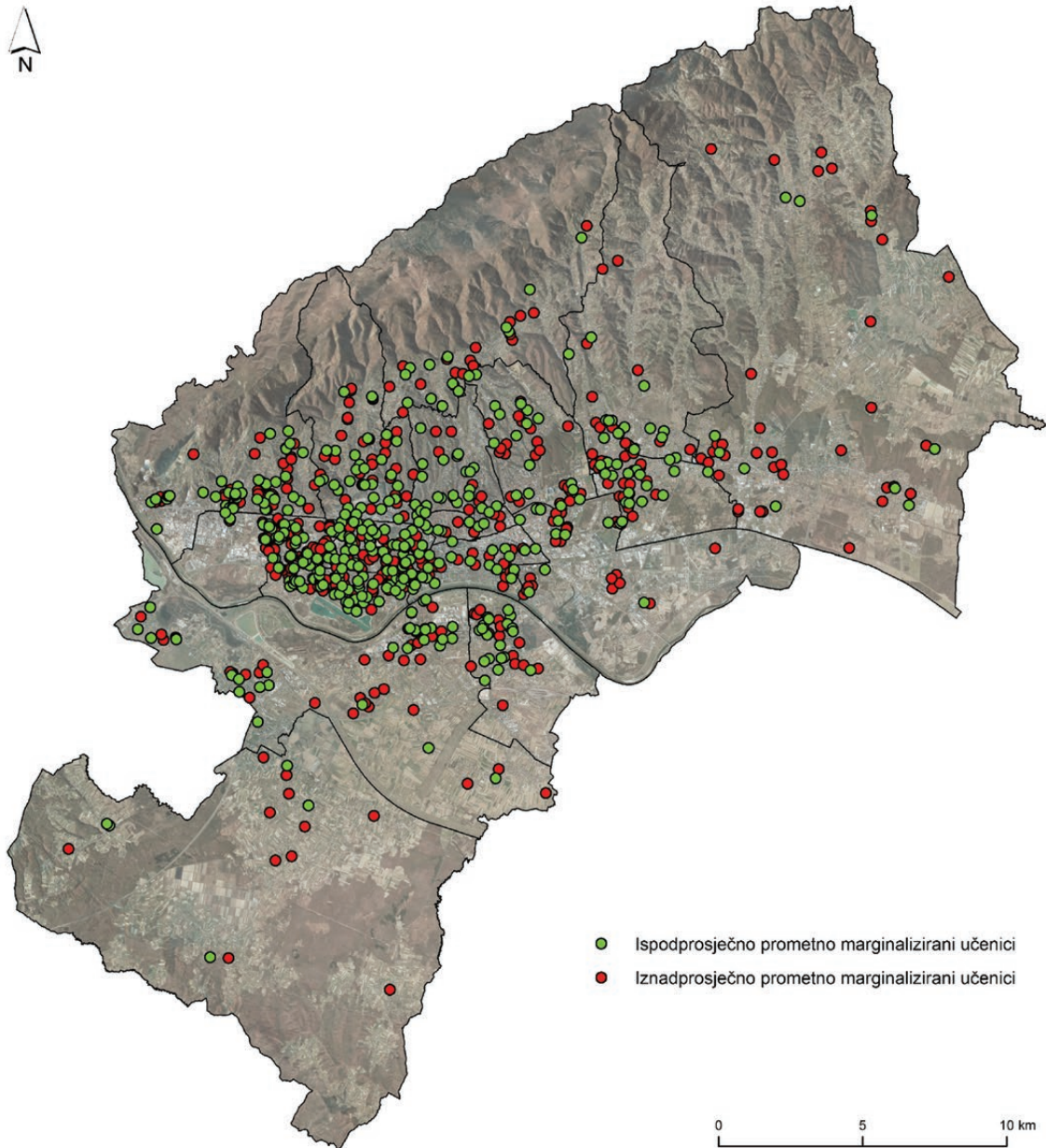




PROSTORNI RAZMJEŠTAJ PROMETNO MARGINALIZIRANIH SREDNJOŠKOLACA U GRADU ZAGREBU NA TEMELJU SUBJEKTIVNIH POKAZATELJA



Izvor: anketno ispitivanje, 2013; kartografska podloga DOF 2012.

Prometna marginaliziranost (eng. transport disadvantage) može se definirati kao situacija u kojoj osoba ne može putovati kada i kamo želi bez određenih poteškoća. Prometna marginaliziranost izrazito je multidimenzionalan problem i postoji čitav niz metoda za njeno određivanje i mjerenje. One se općenito mogu svrstati u objektivne i subjektivne metode. Objektivne metode određivat će prometnu marginaliziranost na temelju objektivnih pokazatelja (npr. u odnosu na javni prijevoz, vrijeme putovanja i slično). Subjektivne metode određivat će prometnu marginaliziranost na temelju vlastite procjene stupnja prometne marginaliziranosti pojedinca koja se najčešće obavlja intervjuom ili anketiranjem.

Priložena karta pokazuje prostorni razmještaj srednjoškolaca u Gradu Zagrebu na temelju njihove subjektivne procjene stupnja prometne marginaliziranosti. Naime, učenicima odabranih srednjih škola Grada Zagreba ponuđen je upitnik sa 17 predloženih prometnih problema te je preko 800 učenika ocijenilo stupanj teškoće s kojim se nose pri njihovu rješavanju (na skali od 1 do 5, 1 – vrlo lako; 5 – vrlo teško). Prometni problemi odnosili su se na tematiku prometnih troškova, gužve, brzine putovanja, sigurnosti, razlike u dnevnom i noćnom javnom gradskom prijevozu i slično. Na taj je način dobivena procjena (brojčana vrijednost) vlastite prometne marginaliziranosti učenika. Ta je brojčana vrijednost dobivena zbrajanjem svih ocjena kojima je učenik ocijenio pojedini prometni problem te je zbroj podijeljen s brojem problema (17). Pritom niža ocjena (bliže vrijednosti 1) označava i niži stupanj prometne marginaliziranosti.

Analiziranjem navedene karte može se uočiti kako nema nekog određenog prostornog grupiranja pojedine skupine učenika s obzirom na visinu ocjene prometne marginaliziranosti temeljene na subjektivnim pokazateljima. Učenici su raspoređeni u prostoru te se u perifernim dijelovima Grada Zagreba uočavaju i učenici s ispodprosječnom ocjenom prometne marginaliziranosti, kao i učenici s iznadprosječnom ocjenom prometne marginaliziranosti. Ista se pojava uočava i u prostorima bliže centru grada. Stoga se može pretpostaviti kako mjesto stanovanja učenika nema jasno izraženu vezu s ocjenom prometne marginaliziranosti temeljenom na subjektivnim pokazateljima, već na to očito utječu neki drugi čimbenici (npr. spol povezan s osjećajem, odnosno percepcijom prometne marginaliziranosti). U skladu s time izvršena je analiza ocjena ovog tipa prometne marginaliziranosti na temelju spola te je uočeno kako je od 412 učenika s ispodprosječnom ocjenom prometne marginaliziranosti 44,4 % djevojaka (183) i 55,6 % mladića (229). Analogno tome, od 414 iznadprosječno prometno marginaliziranih učenika, 59,4 % (246) otpada na djevojke, a 40,6 % (168) su mladići. Također, u prilog tome govori i statistički značajna povezanost spola i ocjene prometne marginaliziranosti s obzirom na subjektivne pokazatelje (bez podjele na ispod i iznadprosječne). U tome djevojke općenito bilježe više vrijednosti ocjena (što označava i viši stupanj prometne marginaliziranosti) i to na temelju koeficijenta korelacije koji iznosi $r = ,177$ ($p < 0,01$).

VIŠE O TEMATICI UTJECAJA PROMETNE MARGINALIZIRANOSTI NA ŽIVOT SREDNJOŠKOLACA GRADA ZAGREBA MOŽE SE PRONAĆI U:

GAŠPAROVIĆ, S. (2014): *Utjecaj prometne marginaliziranosti na svakodnevni život srednjoškolske populacije Grada Zagreba, Doktorska disertacija*, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Zagreb.

GAŠPAROVIĆ, S. (2016): Teorijske postavke prometne marginaliziranosti, *Hrvatski geografski glasnik* 78 (1), 73-95.

GAŠPAROVIĆ, S., JAKOVIĆ, M. (2014): Prometna marginaliziranost na primjeru srednjoškolaca Grada Zagreba, *Geoadria* 19 (1), 61-99.