

UTJECAJ PROMETA NA ŽIVOT STANOVNIKA OPĆINE ZDENCI

STRUČNI ČLANAK

MONIKA ŠKORVAGA I SLAVEN GAŠPAROVIĆ

Razvojem kvantitativnih metoda, a u novije vrijeme i kvalitativnih, dolazi do transformacije prometne geografije. Težište proučavanja u novije se vrijeme stavlja na istraživanje prometne potražnje i jačanje prometne ponude, pri čemu se u središte pozornosti stavlja individua, odnosno subjekt. Fokus istraživanja pomiče se s agregiranog i općenitog na specifično, čime se žele ustanoviti osobni stavovi i problemi pojedinaca i pojedinih socijalnih skupina naspram prometa, naravno uz prostorni aspekt. Stoga je ovaj rad primjer slijeda novijih trendova u prometnoj geografiji. Rad se bavi proučavanjem veza i odnosa prometa i života stanovništva na prostoru Općine Zdenci. Cilj rada je, uz korištenje stručne i znanstvene literature te provođenja anketnog istraživanja i intervjua, ustanoviti u kojoj mjeri promet može utjecati na život stanovništva jednog perifernog područja, a samim time i na njegov opstanak.

Ključne riječi: promet, utjecaj, život ljudi, Općina Zdenci, javni prijevoz

UVOD

Poznato je kako promet igra važnu ulogu u razvoju nekog prostora. Naselja uz važnija prometna čvorišta ili bliže značajnijim prometnicama imaju bolju razvojnu perspektivu te okupljaju veći broj funkcija što omogućuje otvaranje novih radnih mjesta i priljeva radne snage, a samim time i porast broja stanovnika u odnosu na izolirana naselja (Ilić, 1995). Da je utjecaj prometa na stanovništvo neizostavan proces možemo vidjeti u sve češćem ispreplitanju tih dvaju pojmova, posebno kada je riječ o gospodarskom razvoju nekog područja ili dnevnim migracijama zaposlenih. Zbog međudnosa prometa i

stanovništva često se javljaju promjene u broju i raspodjeli stanovništva (Njegač, 1993).

Promet je iznimno važan za opstanak, razvoj i funkcioniranje perifernih i izoliranih prostora. Izostanak dostatne prometne povezanosti može biti jedan od uzroka negativnih procesa u tim prostorima. Ovim se radom želi objasniti značenje prometne povezanosti za stanovništvo i njegov opstanak na područjima s vrlo malim brojem stanovnika kao što je to Općina Zdenci. Do sada nije bilo istraživanja o prometnoj povezanosti Općine Zdenci i njene okolice. Međutim, nekoliko se autora bavilo istraživanjima utjecaja

ja prometa na živote ljudi. Gašparović (2016) se bavio prometnom marginaliziranošću koju je opisao kao pojavu koja može zahvatiti ljude i prostore, a koja se javlja ako su mobilnost i dostupnost otežane, ograničene ili onemogućene. Gašparović i Jakovčić (2014) su na primjeru srednjoškolske populacije Grada Zagreba istraživali način na koji prometna marginaliziranost može utjecati na pristupanje životnim prilikama i mogućnostima. Jakovčić i Pleić (2017) su istraživali utjecaje prometne povezanosti kao jednog od prediktora školskog uspjeha na primjeru učenika putnika Srednje škole Donji Miholjac. Utjecaj prometa na život ljudi istraživali su i Miletić i dr. (2017) i to s aspekta izbora prijevoznog sredstva kao jednog od aspekata prometnih navika ljudi koji utječu na efikasnost prometnog sustava pri čemu su analizirali čimbenike koji pridonose korištenju javnog i automobilskeg prijevoza. Šipuš i dr. (2019) u svojem su istraživanju definirali kriterije koji utječu na primjenu pravičnog tarifnog sustava u integriranom javnom prijevozu, kao i njihovu povezanost i utjecaj na samu provedbu.

GEOGRAFSKA OBILJEŽJA ISTRAŽIVANOG PROSTORA

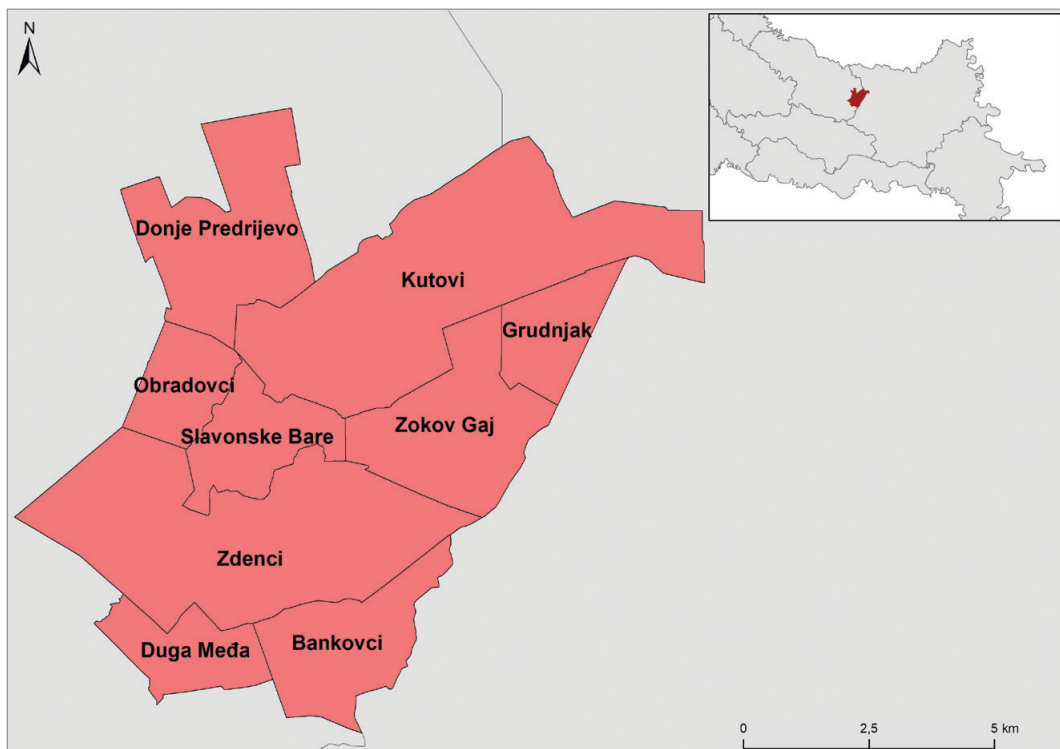
Općina Zdenci smještena je na istoku Virovitičko-podravске županije, na granici s Osječko-baranjskom županijom (sl. 1). To je mala općina koja broji 9 naselja, od kojih niti jedno naselje nema više od 200 stanovnika izuzev središnjeg naselja Zdenci koje je 2011. godine brojalo 930 stanovnika (DZS, 2013d).

Općina Zdenci je 2011. godine imala ukupno 1904 stanovnika s većinskim ženskim stanovništvom (DZS, 2013c). Gotovo polovina stanovnika živi u središnjem naselju Zdenci gdje je okupljeno najviše funkcija kao što su škola, ambulanta, pekarnice, prodavaonice, ljekarna i slično. Površina Općine Zdenci iznosi 84,7 km², a gustoća naseljenosti je izrazito niska (22,5 st./km²). Nase-

lja s najvećom gustoćom naseljenosti su Zdenci i Duga Međa, dok su slabo naseljeni sjeverni dijelovi općine zbog nedovoljnog kontakta sa središnjim naseljem i udaljenošću od glavne željezničke pruge (sl. 2.). Općina ubrzano gubi stanovništvo i to se odražava na gospodarski razvoj u velikoj mjeri. Najveći problem je odlazak mladih kao potencijalne radne snage, što ima negativan utjecaj na demografsku sliku u budućnosti. Time ostaje sve brojnije stanovništvo starije životne dobi. U međupopisnom razdoblju 1991. - 2011. godine područje Općine je izgubilo gotovo 1000 stanovnika (tab. 1.) te niti jedno naselje nije bilježilo porast unutar tog razdoblja.

Prometna nepovezanost javlja se kao jedan od značajnijih prostornih problema u svim županijama (Matica, 2007). Za prostor Općine Zdenci može se konstatirati prilična prometna izoliranost. Unutar nje ne prolaze autoceste niti državne ceste, postoje samo županijske i lokalne ceste, te željeznička pruga na samom rubu (sl. 2). Željeznička postaja nalazi se na prostoru Općine Zdenci, no podijeljena je između dviju općina, stoga postaja nosi naziv "Zdenci-Orahovica". Budući da se željeznica nalazi na krajnjem jugozapadnom dijelu Općine u naselju Duga Međa, stanovništvo sjevernijih dijelova Općine znatno je udaljeno od željezničke postaje te se vrlo rijetko koriste željeznicom, odnosno najčešće koriste vlastito prijevozno sredstvo.

Redovni javni autobusni prijevoz u naseljima ove Općine ne postoji (tek jedna linija je aktivna tijekom školske godine koja izravno prometuje na relaciji Zdenci – Orahovica). Stanovništvo je zato prisiljeno imati vlastiti automobil što uzrokuje dodatne troškove pa se ljudi često odlučuju na preseljenja u mjesta rada koja su nerijetko izvan granica Općine. Dnevne migracije prema drugim gradovima/općinama gotovo su tri puta veće u usporedbi s migracijama unutar matične Općine, a dio ljudi radi i u drugoj županiji (tab. 2).

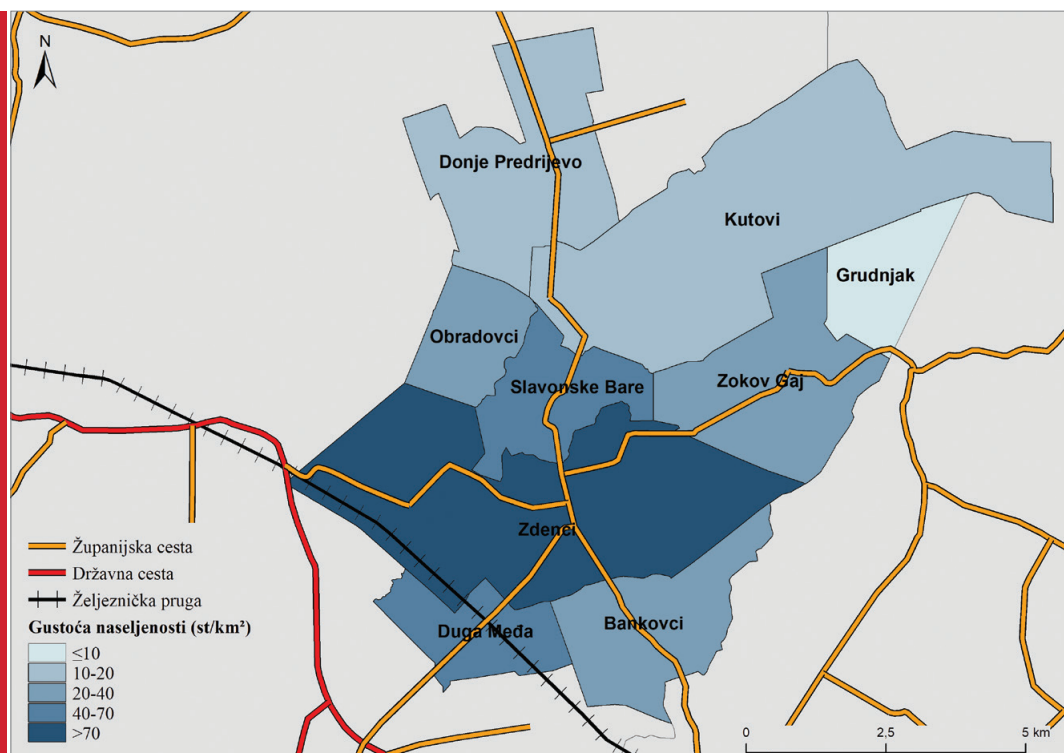


Sl. 1. Smještaj i naselja Općine Zdenci
Izvor: izrađeno prema podacima DGU (2013) i DZS (2013d)

Zbog loše cestovne infrastrukture, loše povezanosti te nedostatka željeznice u sjevernim dijelovima, prometni položaj Općine Zdenci ne zadovoljava sve potrebe svog stanovništva. Brojne su negativne posljedice takve stvarnosti kao što je npr. opcija preseljenja zbog dugotrajnog ili neisplativog putovanja. Uloga javnog prijevoza ne bi se trebala promatrati samo kao potreba pojedinca nego i u smislu kvalitetnijih životnih uvjeta i održivog razvoja jer na taj način ljudi ne bi bili primorani putovati vlastitim automobilom (Ban, 2007). Javni prijevoz ima veliku ulogu u moderno vrijeme (Kopecka i Švetak, 2013). Prikladno uvođenje javnog prijevoza unutar nekog područja bi moglo biti vrlo uspješno, npr. unutar naselja općine gdje bi se putnici dovozili do središta općine, Zdenaca, te potom od Zdenaca do

ostalih općinskih središta kao što su Orahovica ili Čačinci.

Promet i gospodarski razvoj su u međusobnoj korelaciji, odnosno jedno proizlazi iz drugoga (Njegač, 1993). Gospodarske djelatnosti se baziraju uz prometno važnija središta s većom koncentracijom stanovništva, a budući da Općina Zdenci leži na samom rubu važnijih prometnica (državne ceste) i željeznice, ona je zakinjuta za važne gospodarske objekte koji bi stanovništvu mogli zaposlenjem osigurati bolju kvalitetu života. Naselja koja se nalaze u blizini općinskih ili gradskih središta (u ovom primjeru Duga Međa), zahvaljujući dobroj povezanosti s njima, doživljavaju pozitivnije promjene. Za razliku od njih, prometno izolirana naselja slabije se razvijaju i depopuliraju.



Sl. 2. Prometnogeografski položaj i gustoća naseljenosti Općine Zdenci 2011. godine

Izvor: izrađeno prema podacima DGU (2013) i DZS (2013c; 2013d)

Tab. 1. Broj stanovnika naselja Općine Zdenci 1991., 2001. i 2011. godine

NASELJE	1991.	2001.	2011.
Bankovci	242	167	124
Donje Predrijevo	172	156	106
Duga Međa	240	212	196
Grudnjak	34	23	13
Kutovi	261	213	176
Obradovci	103	53	56
Slavonske Bare	260	202	170
Zdenci	1122	1061	930
Zokov Gaj	266	155	133
Općina Zdenci	2700	2242	1904

Izvor: izrađeno prema podacima DZS (2002a; 2002b; 2013a; 2013d)

Tab. 2. Dnevni i tjedni migranti Općine Zdenci 2011. godine

	RADE U DRUGOM NASELJU ISTOG GRADA/OPĆINE	RADE U DRUGOM GRADU/OPĆINI ISTE ŽUPANIJE	RADE U DRUGOJ ŽUPANIJI	RADE U INOZEMSTVU
DNEVNI MIGRANTI				
Broj zaposlenika	66	195	64	-
TJEDNI MIGRANTI				
Broj zaposlenika	-	1	13	1

Izvor: izrađeno prema podacima DZS (2013b).

ANALIZA UTJECAJA PROMETA NA ŽIVOT LJUDI

Problematika utjecaja prometa na život stanovništva Općine Zdenci istražena je metodom anketiranja i intervjuiranja. Anketni upitnik sadržavao je 17 pitanja, a u uzorku je bilo 80 ispitanika Općine Zdenci. Provedeno je po 10 anketa u 8 naselja (izuzev naselja Grudnjak zbog malog broja stanovnika). Izbor ispitanika je bio prigodan te su se anketirali slučajni prolaznici u svakom naselju. Glavni dio anketnog upitnika odnosio se na pitanja o utjecaju prometa na živote ispitanika te su oni uz pomoć Likertove skale (1 - uopće se ne slažem; 2 - ne slažem se; 3 - niti se slažem, niti ne slažem; 4 - slažem se; 5 - u potpunosti se slažem) iskazivali svoje stavove, odnosno u kojoj mjeri se slažu s navedenim tvrdnjama. Dio pitanja postavljen je u obliku otvorenog pitanja. Kako bi se dublje razmotrila problematika i dobili detaljniji podaci o utjecaju prometa na živote ljudi, provedeno je i intervjuiranje na 6 ispitanika koji su isto tako bili slučajni prolaznici. Razgovori su snimljeni i naknadno transkribirani. Oba ispitivanja provedena su u kolovozu 2018. godine.

Što se spola anketiranih ispitanika tiče, ispitan je veći broj muškaraca, njih 44 (55,00 %), a žena 36 (45,00 %). Najviše je anketiranih zrele dobi, čak 69 ispitanika (86,25 %), dok je starije životne dobi ispitan 11 osoba (13,75 %). Osobe mlađe od 15 godina nisu ispitan. Sukladno tome, 18,75 % ispitanika (N = 15) izjasnilo se kao slabije mobilno, dok se 81,25 % ispitanika izjasnilo kako nemaju problema s mobilnošću (N = 65).

Većina ispitanika (njih 87,50 %) živi s nekim od članova obitelji (N = 70), manje njih živi samostalno (N = 10; 12,50 %). Ljudi koji žive sami u težem su položaju jer su to osobe starije životne dobi koje ne posjeduju prijevozno sredstvo i ukoliko su slabije mobilne prisiljene su biti kod kuće cijelo vrijeme.

Ako se promotri udaljenost sela do središnjeg naselja, ona i nije velika, ali za ljude koji moraju putovati biciklom ili pješice čak i nekoliko kilometara može predstavljati veliki problem, posebno za slabije mobilne osobe starije životne dobi. U niti jednom naselju unutar općine ne postoji prodavaonica, izuzetak je središnje naselje Zdenci. Ljudi iz ostalih naselja primorani su za najosnovnije potrebe putovati do Zdenaca i dalje. Najteže je osobama koje stanuju u naseljima Kutovi, Obradovci i Zokov Gaj jer imaju najveću udaljenost do najbliže im prodavaonice. Od naselja Kutovi do najbliže prodavaonice u Zdencima stanovnici trebaju proći 5,5 km, od naselja Obradovci 5,6 km, a od naselja Zokov Gaj 7 km. Naselje Donje Predrijevo je najudaljenije od središta općine (7,1 km), ali stanovnici za neke osnovne potrebe odlaze u susjednu im Općinu Crnac u naselje Veliki Rastovac do kojeg imaju 3,5 km.

Zbog prometnih prilika na istraživanom prostoru, stanovnici se za putovanje najčešće koriste vlastitim prijevoznim sredstvima (automobilom), čak i do najbližih naselja (tab. 3). Znatan broj ispitanika kao najčešći oblik putovanja navodi „bicikl“ (N = 12), no ne iz rekreativnih razloga nego zbog neposjedovanja vlastitog prijevoznog sredstva, a pješice to može biti predug put za starije osobe.

Tab. 3. Najčešće korišteno prijevozno sredstvo ispitanika

PRIJEVIZNO SREDSTVO	AUTOMOBIL	AUTOBUS	PJEŠICE	BICIKLOM	OSTALO
N	62	1	3	12	2
%	77,50	1,25	3,75	15,00	2,50

Izvor: anketiranje, 2018.

Autobusom putuje najmanji udio ispitanika (N = 1), a razlog tome je nepostojanje javnog prijevoza i zapravo nemogućnost putovanja autobusima. Jedina linija javnog prijevoza koja postoji na području Općine Zdenci je ona iz Zdenaca preko Duge Međe do Orahovice, ali je ona aktivna samo u zimskom dijelu godine. Osobe u naseljima bez javnog prijevoza, a koje ne posjeduju osobni automobil ili bicikl, osuđene su putovati pješice do pojedinih određišta. Pod „ostalo“ su ljudi naveli traktore kao jedino prijevozno sredstvo koje posjeduju i kojim najviše putuju.

Nadalje, valjalo je ispitati utječe li promet na život ispitanika i na koji način. Odgovori su varirali, od onih kako promet nema niti najmanjeg utjecaja na način života ispitanika do onih kako je upravo promet razlog lošeg demografskog stanja ovih područja (tab. 4).

Neke osobe smatraju kako prometna povezanost nema utjecaja na njihov život jer posjeduju vlastito prijevozno sredstvo i nije im problem doći do određenog mjesta.

„Iskreno, na moj život baš i ne toliko jer imam vozački, pa mi nije potreban javni prijevoz, ali za starije osobe bi bilo dobro da postoje neke linije kako bi sami mogli nešto obavljati da ne moraju tražiti druge da im nešto naprave.“ (A.J., 22)

Nepostojanje javnog prijevoza posebno pogađa starije osobe. One su većinom i slabo mobilne, ne posjeduju automobil ili više nisu sposobne upravljati vozilom. Često su žrtve loše prometne komunikacije između naselja te su prisiljene obavljati osobne potrebe pješice ili biciklom ukoliko ga imaju ili su fizički sposobne voziti ga. Na pitanje kako promet utječe na njihov način života ispitanica je samo kratko i jasno odgovorila:

„A šta, već smo mi na to navikli.“ (A. Č., 72)

Prometna povezanost svakako ima veliki utjecaj na stanovništvo svih dobi. Tako učenici ponekad moraju upisivati škole koje su im prometno dostupne, iako možda žele neku drugu, a odrasli moraju tražiti posao koji nije predaleko jer ako radi više članova jedne obitelji onda ovisi o posjedovanju više prijevoznih sredstava.

Tab. 4. Stavovi ispitanika za pojedine tvrdnje o utjecaju prometa na živote stanovnika Općine Zdenci 2018. godine

		1	2	3	4	5
Promet u velikoj mjeri utječe na moj način života	N	4	3	12	20	41
	%	5,00	3,75	15,00	25,00	51,25
Često sam prisiljen/a putovati pješice ili biciklom do najbliže prodavaonice/ljekarne/ambulante/pekarne	N	26	6	14	15	19
	%	32,50	7,50	17,50	18,75	23,75
Postojanje javnog prijevoza, poput autobusa koji bi vozili nekoliko puta dnevno, unaprijedilo bi kvalitetu života stanovnika Općine Zdenci	N	3	1	4	8	64
	%	3,75	1,25	5,00	10,00	80,00
Prometna povezanost utječe na smanjenje broja stanovnika Općine Zdenci	N	7	7	16	19	31
	%	8,75	8,75	20,00	23,75	38,75

(1- Uopće se ne slažem, 2 - Ne slažem se, 3 - Niti se slažem, niti ne slažem, 4 - Slažem se, 5 - U potpunosti se slažem)

Izvor: anketiranje, 2018.

Velik je broj osoba (N = 34) koje zbog nedostatka automobila moraju koristiti bicikl ili ići pješice do određenih lokacija (tab. 4). Osobe koje žive u obiteljima s više članova, a posjeduju samo jedan osobni automobil, često moraju na posao ili obavljati privatne potrebe biciklom. To ne predstavlja problem osobama koje žive u blizini radnog mjesta, ali je definitivno velika prepreka osobama iz udaljenijih naselja. Takvim osobama bi postojanje nekog oblika javnog prijevoza mnogo olakšalo odlazak na posao i samim time unaprijedilo kvalitetu življenja. Većina ispitanika je rekla kako bi radije čekala da osobni automobil bude slobodan ako ga je netko od članova obitelji uzeo, nego da moraju ići pješice ili biciklom do najbliže prodavaonice.

„Kad je muž na poslu, a ja moram kupiti nešto iz trgovine, a situacija je takva da on ne može kupiti kada ide s posla, ja ću radije čekat' da se on vrati pa uzet' auto i otići sama nego da moram po ovakvom suncu sjest' na bicikl i voziti se 7 km u jednom smjeru. Još je to dobro za mladež, ali za nas starije koji već bolujemo od sveg' i svačeg' bome nije.“ (M. Č., 45)

Kada se ispitanike pitalo u kojoj mjeri se slažu da bi postojanje javnog prijevoza (poput autobusa koji bi vozili nekoliko puta dnevno) unaprijedilo kvalitetu života stanovnika Općine Zdenci, gotovo su se svi složili (N = 72) da bi unaprijedilo u potpunosti (tab. 4.). Osobe koje se nisu složile (N = 4) su napomenule kako to smatraju neisplativim i da se nitko ionako ne bi vozio, a kada se nitko ne bi vozio onda se ne bi imalo kome unaprijediti kvalitetu života.

Na pitanje ima li prometna povezanost utjecaj na smanjenje broja stanovnika Općine Zdenci, ispitanicima je bilo gotovo najteže odgovoriti. Mišljenja su vrlo podijeljena, no i dalje se veliki broj ispitanika (N = 31) u potpunosti slaže s tom tvrdnjom (tab. 4).

Dio ispitanika misli kako promet nema nikakve veze s odlaskom mladih s ovih prostora jer je glavni 'krivac' za to nemogućnost pronalaska posla i da je to njihov izbor hoće li otići ili ne. Drugi dio smatra kako je upravo nedovoljna povezanost razlog toga što mladi ovdje ne vide nikakvu budućnost i perspektivu, te ju odlaze tražiti u veća centra ili gradove koji pružaju više funkcija na dostupnim mjestima.

„Iskreno ne toliko, mislim i da, tu je sve uglavnom dosta daleko tako da je to glavni razlog, ali utječe i na studentski život i život srednjoškolaca zbog dostupnosti srednjim i osnovnim školama, i zbog toga što mladi ne mogu ići na razne aktivnosti ili u izlaske.“ (D.Š., 25)

Odlaskom mladih gubi se potencijalna radna snaga što utječe i na funkcioniranje pojedinih tvrtki u okolici koje trpe manjak radne snage. Osobe koje imaju želju raditi u tim tvrtkama često nemaju kako doći do njih jer ne posjeduju automobil, a nema organiziranog javnog prijevoza pa se često odlučuju na preseljenje u druge gradove gdje će posao naći u blizini mjesta stanovanja. Javni prijevoz unutar općine jedino je organiziran u Zdencima. Međutim, problem se javlja u ljetnim mjesecima kada se ta autobusna linija obustavi.

Podijeljena mišljenja se javljaju i kod pitanja treba li uvesti javni prijevoz u naselja koja ga nemaju. Velika većina (N = 72; 90 %) je onih ispitanika koji smatraju kako je to prava odluka za podići razinu kvalitete života stanovništvu, te spriječiti sve izraženiju depopulaciju. Kod pitanja zašto smatraju da je to potrebno, ispitanici su nudili odgovore poput *“kako bi ljudi koji nemaju vlastiti prijevoz lakše putovali”, “kako bi mogli obavljati osnovne potrebe koje sada ne mogu bez potrebne pomoći”, “kako bi se olakšao život ljudima na selu”, “kako bi se naselja bolje povezala sa većim mjestima poput Orahovice ili Slatine”, “kako bi se mladima*

omogućio odlazak u naselja s više aktivnosti" i slično. Manji dio ispitanika (N = 8; 10 %) smatra kako za uvođenje organiziranog javnog prijevoza nema nikakve potrebe te kao najveći razlog spominju neisplativost. Neki navode kako *"nitko ne bi putovao tim prijevozom jer je javni prijevoz unutar naselja postojao i davno prije pa se ukinuo zbog nedovoljnog prometa"*. Budući da je ovo područje s izraženom depopulacijom, ljudi smatraju kako se zapravo ne bi imao tko ni voziti jer kroz nekoliko godina, ako se ništa ne poduzme, broj stanovnika biti će još manji.

Na pitanje utječe li prometna povezanost na život i važne odluke ispitanika, većina (N = 63; 78,75 %) se složila s odgovorom kako je to jedan od glavnih razloga brojnih odluka

koje su morali donijeti. Kada ljudi razmišljaju o ostanku ili odlasku, odnosno mogućem preseljenju, često im je kao jedan od argumenata bolja prometna povezanost i dostupnost do raznih destinacija, odnosno do brojnih funkcija i više mogućnosti kakvu pružaju gradovi (npr. izvanškolske aktivnosti). Kada bi postojao javni prijevoz u svim naseljima Općine Zdenci djeca bi se mogla upisivati na razne aktivnosti u Zdencima ili Orahovici. Često je ljudima financijski i organizacijski problem putovati do nekog određenog mjesta osobnim prijevozom, a postojanjem javnog prijevoza bi se takvim osobama olakšao život. Nepostojanje javnog prijevoza često otežava pronalazak posla jer ovisi o vlastitom prijevoznom sredstvu kako bi mogli putovati do mjesta rada.

ZAKLJUČAK

Promet je iznimno bitan za funkcioniranje i organizaciju prostora i utječe na živote ljudi. Važnost mu je iznimna kako u urbanim, tako i u ruralnim i perifernim prostorima. Promet se vrlo često zapostavlja i podcjenjuje. Ovim radom je utvrđeno kako postoji potreba za kvalitetnijim povezivanjem i komunikacijom između naselja sa središtem općine, kao i s okolnim općinama. Naselja uz središte općine su u puno boljem stanju od onih izoliranijih jer ne postoji nikakav oblik organiziranog javnog prijevoza osim u središnjem naselju Zdenci (prema Orahovici). Uvođenje javnog prijevoza trebalo bi biti u cilju olakšanja pristupa cijelom stanovništvu do određenih lokacija (dostupnost opcija koje do sada ljudi nemaju, stariji ljudi bi neke aktivnosti mogli obaviti samostalno, učenici bi mogli odabrati srednju školu koju žele, a ne samo prometno dostupnu, radnici bi lakše putovali do mjesta rada). Različita su mišljenja ljudi na koji način unaprijediti prometnu situaciju Općine Zdenci. Dok neki smatraju kako bi trebalo uvesti javni prijevoz nekoliko puta dnevno, tu su i oni koji misle kako je to ekonomski neisplativo i ne bi se imao tko voziti.

„Pa eto, recimo da se uvede jednodnevna linija, ili bar jednom u tjednu da se privatno organizira neki javni prijevoz, drugo što mislim da se ne bi realiziralo.“ (A. J., 22)

Dio ljudi smatra *"kako bi se trebala sagraditi željeznica na sjevernom dijelu općine koja je i prije postojala"*. Mišljenja su kako bi to moglo doprinijeti dobrobiti i demografskoj slici općine. Poboljšanje prometne situacije svakako uključuje i bolje održavanje cesta na teritoriju Općine.

LITERATURA

- BAN, I., 2007: Temeljne postavke u rješavanju problema prometa Grada Dubrovnika, *Ekonomski misao i praksa* (1), 3-22.
- GAŠPAROVIĆ, S., 2016: Teorijske postavke prometne marginaliziranosti, *Hrvatski geografski glasnik* 78 (1), 73-95.
- GAŠPAROVIĆ, S., JAKOVIĆ, M., 2014: Prometna marginaliziranost na primjeru srednjoškola Grada Zagreba, *Geoadria* 19 (1), 61-99.
- ILIĆ, M., 1995: Promet i socio - ekonomske značajke Varaždinske regije, *Hrvatski geografski glasnik* 57 (1), 111-119.
- JAKOVIĆ, M., PLEIĆ, T., 2017: Utjecaj prometne povezanosti na školski uspjeh srednjoškola: primjer Srednje škole Donji Miholjac, Hrvatska, *Hrvatski geografski glasnik* 79 (2), 87-108.
- KOPECKA, P., ŠVETAK, J., 2013: Sustav integriranog javnog prijevoza, *Pomorstvo* 27 (1), 149-156.
- MATICA, M., 2007: Suvremeni promet – uvjet razvoja Koprivnice, Podravina : časopis za multidisciplinarna istraživanja 6 (11), 7-27.
- MILETIĆ, G.-M., GAŠPAROVIĆ, S., CARIĆ, T., 2017: Analysis of Socio-spatial Differentiation in Transport Mode Choice Preferences, *Promet - Traffic & Transportation*, 29 (2), 233-242.
- NJEGAČ, D., 1993: Promet i razvoj agrarnih krajeva: primjer Hrvatskog Zagorja, *Hrvatski geografski glasnik* 55 (1), 219-225.
- ŠIPIŠ, D., ABRAMOVIĆ, B., GAŠPAROVIĆ, S., 2019: Equity fare system: Factors affecting fare structure in integrated passenger transport, *Transportation Research Procedia*, 40, 1192-1198.

IZVORI

- Državni zavod za statistiku (DZS), 2002a: *Popis stanovništva 2001. godine: Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).
- Državni zavod za statistiku (DZS), 2002b: *Popis stanovništva 2001. godine: Stanovništvo prema spolu i starosti po naseljima*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).
- Državni zavod za statistiku, 2013a: *Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001. godine*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).
- Državni zavod za statistiku (DZS), 2013b: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Dnevni i tjedni migranti*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).
- Državni zavod za statistiku (DZS), 2013c: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama*, <https://www.dzs.hr/> (23. 8. 2018.).
- Državni zavod za statistiku (DZS), 2013d: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima*, <https://www.dzs.hr/> (23. 8. 2018.).

PRIMLJENO: 18.4.2020.

PRIHVAĆENO: 24.11.2020.



MONIKA ŠKORVAGA, univ. bacc. geogr.
Zokov Gaj 33, 33513 Zdenči, email: skorvaga.moni@gmail.com

Doc. dr. sc. SLAVEN GAŠPAROVIĆ, univ. bacc. geogr.
Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Marulićev trg 19/II, 10000 Zagreb, Hrvatska, e-mail: slaveng@geog.pmf.hr