

# PREOBRAZBA I DOSTUPNOST PRIGRADSKIH NASELJA NA PRIMJERU SESVETA

STRUČNI ČLANAK

KARLO PAPIĆ I PETRA RADELJAK KAUFMANN

Dostupnost prigradskih naselja na području zagrebačke aglomeracije važna je zbog svakodnevnih migracija prema matičnom gradu. Intenzivnim doseljavanjem stanovništva, povezanim s procesima industrijalizacije i suburbanizacije, u razmaku od samo nekoliko desetljeća Sesvete, nekoć malo seosko naselje, preobrazile su se u šesto gradsko naselje po broju stanovnika u Hrvatskoj. Ipak, demografski rast i sve veću mobilnost stanovnika nije u odgovarajućoj mjeri pratio razvoj prometne infrastrukture što dovodi do problema s dostupnošću s kojima se susreću stanovnici Sesveta i Sesvetskog prigorja. Cilj rada bio je ispitati probleme dostupnosti u kontekstu obilježja razvoja prostora, s posebnim naglaskom na stavove stanovnika koji su ispitani provođenjem intervjua.

**Ključne riječi:** Sesvete, Sesvetsko prigorje, suburbanizacija, promet, dostupnost

## Uvod – preobrazba i dostupnost naselja u okolini velikih gradova

Tijekom 20. stoljeća mnoga ruralna područja, a posebno ona u okolini velikih gradova, zahvatila je snažna društvena, ekonomska i fiziomska preobrazba (Woods, 2005). Važnu ulogu u tome imali su procesi urbanizacije i industrijalizacije. Suburbanizacijom, odnosno socioekonomskom, funkcionalnom i morfološkom preobrazbom nekoć ruralnih naselja nastaje urbanizirana okolica koja s matičnim gradom čini kontinuum odnosno gradsku regiju (Vresk,

1997). Povećana mobilnost stanovništva neumljivo prati suburbanizaciju, ili pak ona nju; suburbanizacija i promet neizostavno idu ruku pod ruku. Povećanom mobilnošću dolazi do dnevnih migracija koje omogućuju razvoj nekadašnje ruralne sredine. Za potrebe dnevnih migracija važni su prigradski prometni sustavi (Vresk, 1997).

Mobilnost stanovništva usko je povezana s prometnom dostupnošću. Općenito, dostu-

pnost se može definirati kao mjera kapaciteta neke lokacije u prostoru da bude dosegnuta iz drugih lokacija ili da se iz nje mogu dosegnuti druge lokacije (Rodrigue, 2020). Možemo reći i da dostupnost podrazumijeva lakoću dolaska do željenih dobara, usluga, djelatnosti i odredišta uopće, na što utječu različiti čimbenici. Neki od njih su: mobilnost/fizičko kretanje, udaljenost u prostoru i način korištenja zemljišta, kvaliteta i pristupačnost različitih načina prijevoza, povezanost prometnog sustava, financijski troškovi putovanja u odnosu na prihode korisnika i dr. (Litman, 2022). Dostupnost je tako povezana s nizom gospodarskih i društvenih uvjeta. Pritom dobro razvijeni i učinkoviti prometni sustav omogućava visoku razinu prometne dostupnosti, dok manje razvijene prometne sustave karakteriziraju niže razine dostupnosti. S obzirom na to, kao ključni elementi u određivanju dostupnosti mogu se istaknuti kapacitet i organizacija prometne infrastrukture (Rodrigue, 2020).

Jedan od učestalih prometnih izazova u većim urbanim aglomeracijama je prometna zagušenost. Zagušenost je povezana s veličinom i kompleksnošću gradova, kao i motorizacijom i raširenošću automobila, čime je povećana potreba za prometnom infrastrukturom. Međutim, infrastrukturna opremljenost često nije uspijevala ići u korak s povećanjem mobilnosti (Rodrigue, 2020). To je, primjerice, vidljivo i u slučaju primorskog dijela Hrvatske, gdje prometna zagušenost, kao upotreba prometne infrastrukture iznad njezinih kapaciteta, do izražaja dolazi posebno tijekom turističke sezone i očituje se u sporijoj vožnji, zastojevima i dužem trajanju putovanja. Također se odražava na različite pokazatelje kvalitete života, poput dostupnosti sadržaja i usluga, mogućnosti ostvarivanja socijalnih veza te provođenja slobodnog vremena, posebno za stanovnike koji učestalo putuju prema glavnom središtu (Popović, 2021).

Sesvete su površinom najveća (165,22 km<sup>2</sup>) i prema popisu stanovništva 2021. godine najmnogoljudnija (70 800 stanovnika) gradska četvrt Grada Zagreba (Grad Zagreb, 2022). Sastoje se od 37 naselja u kojima djeluje 46 mjesnih odbora. U naselju Sesvete, smještenom na kontaktu prigradske zone Medvednice i lako prohodne savske ravnice, sijeku se prometni pravci koji povezuju Zagreb s dijelovima sjeverne (Hrvatsko zagorje i Međimurje), središnje (bjelovarsko područje i Podravina) i istočne Hrvatske (Slavonija i Posavina). Veća naselja Gradske četvrti Sesvete razvila su se oko glavnih prometnica na ovim pravcima (Šišak, 2022). Velik broj manjih naselja još ima ruralne karakteristike, osobito ona na sjeveru, gdje gradska četvrt graniči s Krapinsko-zagorskom, te istoku, gdje graniči sa Zagrebačkom županijom.

Unatoč nepovoljnim demografskim trendovima koji obilježavaju Hrvatsku u cjelini, Sesvete konstantno bilježe pozitivne trendove i rast broja stanovnika. Gradska četvrt Sesvete (s 428,52 stan./km<sup>2</sup>) nešto je više od šest puta naseljenija od Hrvatske ukupno (68,41 stan./km<sup>2</sup>). Ipak, demografski rast i sve veću mobilnost stanovnika nije u odgovarajućoj mjeri pratilo povećanje opremljenosti i kapaciteta prometne infrastrukture što dovodi do problema prometne zagušenosti. Cilj rada je ispitati probleme dostupnosti prigradskih naselja na primjeru Sesveta, u kontekstu obilježja razvoja prostora. U svrhu dubljeg razumijevanja razmišljanja i stavova stanovništva o dostupnosti, problemima u svakodnevici i prijedlozima za unaprjeđenje prometne mreže, tijekom srpnja i kolovoza 2022. godine provedeni su polustrukturirani intervjui s ispitanicima iz različitih sesvetskih naselja.

## Geografski smještaj Sesveta i razvoj područja do polovine 20. stoljeća

Sesvete su smještene u središnjoj Hrvatskoj, u području Prigorja, često zvanog i Sesvetsko prigorje. Sjeverni dio omeđen je hrptom Medvednice, a nadmorska visina penje se do 708 metara gdje je smješten vrh Lipa (Strmina). Potoci Vuger, Kašina i Glavničica raščlanjuju reljef na sjeveru svojim dolinama. Reljef se postupno mijenja prema jugu; od brežuljkastog reljefa s disperznom naseljenošću te male gustoće naseljenosti prema sve nižem reljefu na jugu gdje su naselja grupirana i razvija se velika gustoća naseljenosti. Južnu granicu čini rijeka Sava, a prostor se spušta prema aluvijalnoj nizini Save koja je pogodna za razvoj ratarstva (Nadu, 1991). Seizmološki je područje Sesvetskog prigorja izuzetno nestabilno s reversnim rasjedima na dubini od oko 10 kilometara (HGI, 2020).

Područje današnje gradske četvrti naseljeno je još od prapovijesti, pri čemu su naseljavana viša područja na sjeveru. Tako su pronađeni ostaci života blizu Glavnice Donje na lokalitetu Kuzelin koji datiraju iz mlađeg želznog doba. Ostaci iz rimskog doba pronađeni su u današnjoj Kašini koja se tada nazivala Cassandrija (Klaić, 2002).

Crkveni spisi u 13. stoljeću spominju Sesvete kao posjed Kaptola, a navode se i Popovec i Dobrodol. Spominje se i Kašina koja je tada najveće naselje na području Sesvetskog prigorja (Nadu, 1992).

Nadalje, spominje se crkva u Sesvetama još početkom 14. stoljeća. Tadašnje stanovništvo su bili isključivo seljaci, odnosno kmetovi Kaptola (Nadu, 1991).

Kako navodi Malić (1969), kanonik J. Š. Šidić Sesvete spominje 1695. godine kao selo s 12

kuća, koje broji 100 stanovnika. Godine 1811. Sesvete imaju svega 128 stanovnika. Bolji uvid u obilježja područja daju podaci iz 1862. godine iz koje potječe prvi katastarski plan. Sesvete su tada i dalje malo selo potpuno okruženo šumom, broje 16 kuća i 171 stanovnika, ali su centar crkvene župe kojoj pripada okolnih 11 sela i imaju pučku školu. Od polovine 19. stoljeća povećava se broj stanovnika i naselje se počinje mijenjati, posebno s izgradnjom pruge 1870. godine (Malić, 1969).

Dvadesetih godina prošlog stoljeća dolazi do osnivanja nekoliko poduzeća koja će Sesvete narednih 50 godina obilježiti kao industrijsku zonu na rubu Zagreba. Osniva se tvornica suhomesnatih proizvoda "Rabus i sin" 1921. godine i kasnije prerasta u veliku industriju "Sljeme". Također se osniva tvornica octa i špirita "Badel" koja prerasta u jednu od glavnih jugoslavenskih destilerija te tvornica opeke "Prigorka" (Malić, 1969). Snažan razvoj Zagreba nakon Drugog svjetskog rata, osobito njegovo širenje i jak utjecaj na istočnu gradsku okolicu nakon 1950. godine, uvjetuju brzu preobrazbu naselja. U tome je značajnu ulogu imao povoljan prometni položaj Sesveta, koje se od 1950. godine s gradom povezuju svakodnevnim autobusnom linijom i sve više su uključene u jedinstveni gradski sustav (Malić, 1969).

## Položaj Sesveta u zagrebačkoj gradskoj regiji

Do 60-ih godina prošlog stoljeća zagrebačku aglomeraciju karakterizirala je koncentracija, pri čemu je pojačani razvoj industrije uvjetovao kako doseljavanje u grad, tako i dnevne migracije, sa slabom socioekonomskom preo-

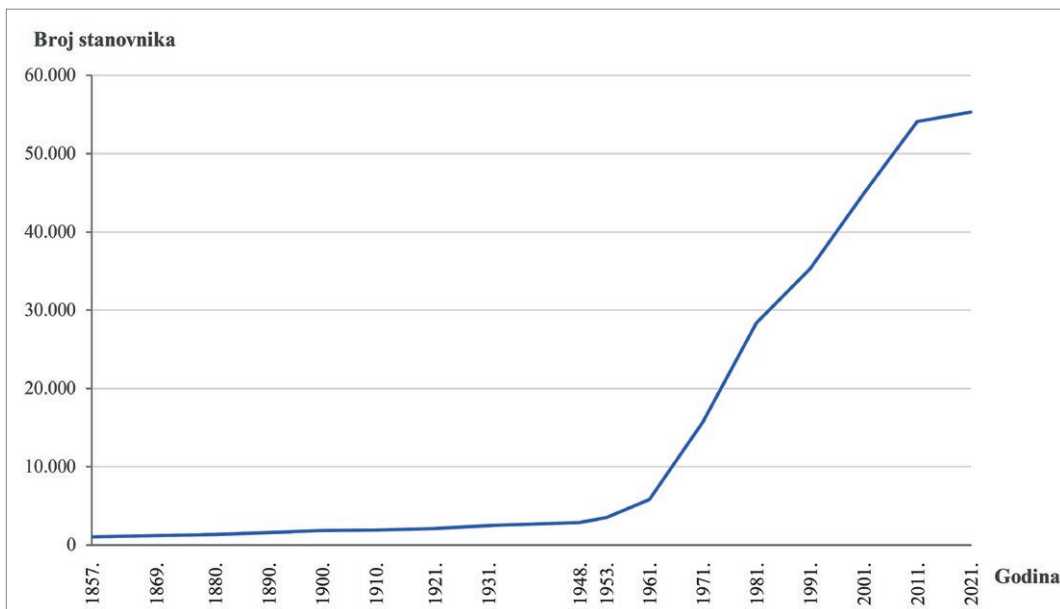
brazbom okolice. Tijekom vremena suburbanizacija je jačala, uz jači intenzitet dnevnih migracija u Zagreb, kao i izraženije socioekonomske promjene okolice (Vresk, 1997). Godine 1961. nešto manje od polovine stanovništva tadašnjeg naselja Sesvete radilo je u industriji, oko trećine u tercijarnim djelatnostima, dok se poljoprivredom bavilo 10 % aktivnog stanovništva. S druge strane, nekadašnja sesvetska općina je sa 62 % poljoprivrednog stanovništva bila poljoprivredni kraj. Novodoseljeno stanovništvo potjecalo je pretežno iz seoskih naselja, no unatoč promjeni zanimanja i izvora prihoda, u većoj ili manjoj mjeri zadržavalo je i obradu zemlje pa se formiralo stanovništvo mješovitih gradsko-seoskih obilježja. Samo naselje Sesvete širilo se i mijenjalo, a kao novi sekundarni centar gradskih obilježja utjecalo je i na preobrazbu okolnih naselja (Malić, 1969).

Sedamdesetih godina suburbanizacija Zagreba općenito je pojačana decentralizacijom gradskih funkcija, što se prvenstveno odnosilo na decentralizaciju industrije, stambenu izgradnju i određene uslužne funkcije (Vresk, 1997). Nakon 1970. godine primjetno je i izrazito smanjivanje broja i udjela doseljenih u Zagreb, a povećano doseljavanje u okolicu, posebno satelitske gradove (Bašić, 2005). U Sesvetama i okolnim naseljima udio doseljenog stanovništva 1991. godine iznosio je više od 50 %, a među satelitskim gradovima Zagreba, uz Veliku Goricu, Sesvete se ističu svojim značenjem, brojem stanovnika, dinamikom rasta i funkcionalnom povezanošću sa Zagrebom. Na funkcionalnu povezanost grada i okolice ukazuju dnevne migracije zaposlenih prema gradu; dnevni migranti zaposleni u Zagrebu 1991. godine činili su više od 50 % ukupnog broja zaposlenih pojedinih sesvetskih naselja (Vresk, 1997).

Dok se između 1971. i 1991. zagrebačka gradska regija nalazila u fazi relativne decentralizacije s bržim rastom stanovništva okolice u odnosu na stanovništvo grada (Vresk, 1997), s 1991. godinom ulazi u fazu apsolutne decentralizacije u kojoj se stanovništvo grada smanjuje, a stanovništvo okolice raste, uključujući rubne dijelove šireg prostora Grada Zagreba i samog naselja Zagreb. Migracijski pritisak nastavio se preusmjeravati s grada na okolicu povezano s doseljavanjem novog stanovništva uvjetovanim ratnim prilikama, ali i daljnjom privlačnom snagom Zagreba u odnosu na druga područja u Hrvatskoj te sve intenzivnijim preseljavanjem iz grada u prigradska naselja (Antić, 2001; Bašić, 2005). Širenju zona rasta broja stanovnika zagrebačke okolice od 1990-ih značajno je pridonijelo povećanje mobilnosti stanovništva, kako porastom individualnog prometa, tako i reorganizacijom sustava javnog gradskog i prigradskog prijevoza (Bašić, 2005).

Stanovništvo naselja Sesvete kontinuirano se povećavalo između 1857. (1 047 stanovnika današnjeg područja naselja) i 2021. godine (55.313 stanovnika), no treba izdvojiti dva ključna trenutka (sl. 1). Prvi je zamah industrije koja je privukla u prvom redu mlado radno sposobno stanovništvo iz bližih područja tijekom 1960-ih godina. Drugi ključni trenutak je Domovinski rat kada dolazi velik broj izbjeglica iz Bosne i Hercegovine, prvenstveno iz Posavine. Sesvete se ističu kao područje s najintenzivnijim naseljavanjem stanovništva iz BiH koji su mahom Hrvati i lako su se integrirali u društvo (Podgorelec i dr., 2020).

Malić (1969) navodi da je Urbanističkim planom Sesveta za 30-godišnje razdoblje predviđeno da će u naselju živjeti oko 25.000 stanovnika, međutim taj broj je gotovo udvostručen do 2001. godine. Mali je broj stambenih objekata građen planski, većinom tijekom 1970-ih



Sl. 1. Kretanje broja stanovnika naselja Sesvete od 1857. do 2021. godine  
Izvor: DZS, 2022.

i 1980-ih godina; tu se ponajprije ističe naselje Luka, Selčina i Karlovačka ulica.

Ostala naselja Gradske četvrti Sesvete (promatrajući ukupno) bilježe porast broja stanovnika od 1970-ih godina te blagi pad u razdoblju između 2011. i 2021. godine, u skladu s demografskim trendovima na razini Grada Zagreba (Šišak, 2022).

Dnevne migracije potvrđuju da je suburbanizirana okolica i dalje funkcionalno ovisna o matičnom gradu. Udio dnevnih migranata – zaposlenih, učenika i studenata u ukupnom stanovništvu gradske četvrti 2011. godine iznosio je 38,1 %. Zaposleni dnevni migranti činili su 72,6 % ukupnog broja zaposlenih za samo naselje Sesvete, a čak 84,2 % u ostalim sesvetskim naseljima (Šišak, 2022). No, osim povezanosti sa Zagrebom Sesvete su poznate kao administrativni, kulturni i gospodarski

centar Prigorja. Uz Sesvete kao subregionalni centar i jedino naselje gradskog tipa, središnja naselja na području gradske četvrti su i Kašina (područni centar) te funkcijama jače opremljena naselja: Adamovec, Belovar, Soblinec i Vugrovec (Šišak, 2022).

## Obilježja prometne povezanosti Sesveta

Sesvete imaju veoma povoljan prometno-geografski položaj spoja Sesvetskog prigorja sa savskom naplavnom nizinom. Jedna od najvažnijih prometnica je autocesta A4 koja Zagreb povezuje s Varaždinom i Čakovcem. Sesvete imaju tri ulaza na dionicu koja na području gradske četvrti pripada zagrebačkoj obilaznici. Državna cesta DC29 povezuje Novi Golubovec

– Zlatar – Mariju Bistricu – Soblinec, a državna cesta DC3 Čakovec – Varaždin – Zagreb – Karlovac – Rijeka prolazi kroz Soblinec (NN, 2012).

Među najvažnije prometnice za Sesevete ubrajaju se Ulica kneza Branimira i Slavonska avenija koje su žile kucavice za sve stanovnike koji cestovnim putem idu u smjeru Zagreba. Važno je napomenuti da Sesevete kao naselje obuhvaćaju fizionomski jedinstveno područje izduženo u smjeru zapad-istok, od Brestja na zapadu koje graniči s Dupcem, sve do Sesevetskog Kraljevca koji je ujedno i najistočnija točka Grada Zagreba, dok se južni dio proteže do Starog i Novog Jelkoveca. Ulica kneza Branimira spaja se na Zagrebačku cestu u Brestju, dok se Slavonska avenija spaja na Ulicu Ljudevita Posavskog koja se zatim spaja na navedenu Zagrebačku cestu blizu samog centra Seseveta.

Veza sa Zagrebom se ostvaruje putem željeznice, a uz postojeća stajališta u Sesevetama i Sesevetskom Kraljevcu izgrađeno je i novo u Sesevetskoj Sopnici. Prigradski vlakovi su česti na liniji Zaprešić – Glavni kolodvor – Sesevete – Dugo Selo.

Javni prijevoz prema Zagrebu, kao i između naselja unutar gradske četvrti, odvija se i autobusnim linijama ZET-a (tab. 1). Kroz pojedina naselja gradske četvrti također prolaze redovne linije Čazmatransa, Presečkog i Briona Pule (ranije Škreba) koje povezuju Zagreb s naseljima Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije.

Sve autobusne linije iz naselja na sjeveru gradske četvrti prolaze kroz Ninsku ulicu u centru Seseveta i zatim nastavljaju prema terminalu Dubec. Samim time gotovo svakih nekoliko minuta autobusi prolaze na liniji Sesevete – Dubec, tj. brzo je dostupna tzv. tramvajska zona. Ninska ulica služi kao terminal za autobuse, a tu se nalazi i željeznički kolodvor. Osim terminala Dubec, izravne linije postoje i prema terminalu Borongaj te Glavnom kolodvoru u Zagrebu.

Tab. 1. Autobusne linije ZET-a

Broj linije	Naziv linije
212	Sesevete - Dubec
224	Novoselec - Dubec
225	Sesevete - Kozari Bok
261	Goranec - Sesevete - Dubec
262	Planina Donja - Sesevete - Dubec
263	Planina Gornja - Kašina - Sesevete - Dubec
264	Jesenovec - Sesevete - Dubec
267	Markovo Polje - Sesevete - Dubec
269	Iver - Sesevetski Kraljevec - Borongaj
270	Blaguša - Sesevete - Dubec
271	Glavnica Donja - Sesevete - Dubec
272	Moravče - Sesevete - Dubec
273	Lužan - Sesevete - Dubec
274	Laktec - Sesevete - Dubec
275	Sesevetska Sopnica - Sesevete
276	Dumovec - Ivanja Reka - Kvaternikog trg
277	Sesevetska Selnica - Sesevete
278	Kraljevečki Novaki - Sesevete
279	Novi Jelkovec - Dubec
280	Šimunčevac - Sesevete - Dubec
281	Novi Jelkovec - Glavni kolodvor
282	Novi Jelkovec - Sesevete
283	Sesevete - Brestje - Dubec
284	Ivanja Reka - Sesevete

Naselje Dumovec na jugoistoku Seseveta nema autobusnu vezu prema naselju Sesevete, nego prema Gradskoj četvrti Peščnica – Žitnjak i terminalu Kvaternikov trg.

Generalno su sva naselja dobro povezana javnim gradskim prijevozom. Osim toga, na gotovo cijelom izgrađenom području Gradske četvrti Sesevete postoji autobusno stajalište u krugu od 500 metara (uz iznimku rubnih dijelova naselja Sesevete i područja između glavnih prometnica). Ipak, u sjevernom dijelu četvrti nedostaje izravnih veza između naselja, odnosno javnim prijevozom između njih može se putovati samo uz presjedanje u Sesevetama ili u naseljima blizu Seseveta. Također, najveći broj polazaka imaju mjesni odbori naselja Sesevete uz cestu Zagreb – Dugo Selo te Novi Jelkovec, dok su ostala naselja u gradskoj četvrti povezana manjim brojem polazaka (Šišak, 2022).

## Stavovi ispitanika o dostupnosti Seseveta

Kako bi se istražili stavovi stanovnika o dostupnosti Seseveta, u provedenim intervjuima ispitanike se pitalo o preferiranom obliku prijevoza, korištenju javnog prijevoza te zadovoljstvu prometnom infrastrukturom. Nadalje, ispitanici su upitani o svakidašnjim problemima na koje nailaze, o prijedlozima za unaprjeđenje prometne mreže te prometnim projektima s kojima su upoznati. Većina ispitanika dolazi iz naselja Sesevete (po 4 ispitanika iz Sesevetskih Sela i Sesevetskog Kraljevca, po 3 iz Selčine i Novog Jelkovca te 2 iz Kobiljaka), ali kako se Sesevete kao naselje protežu gotovo 9 kilometara u smjeru istok-zapad, svaki dio naselja nosi se s drugačijim problemom dostupnosti. Ostali ispitanici dolaze iz naselja: Dobrodol, Dumovec (po 2) te Cerje, Adamovec i Gajec (po 1

ispitanik). Od 23 ispitanika, 14 je bilo muškog, a 9 ženskog spola. U intervjuima je većinom sudjelovalo zrelo (12), radno aktivno stanovništvo, dobi 20 – 59 godina. Ispitanika iz dobne skupine do 19 godina bilo je 5, a iz skupine 60 i više godina starosti 6 ispitanika. Proveden je i razgovor s vijećnikom Vijeća Gradske četvrti Sesevete Vinkom Batinićem koji je po struci magistar logistike. Razgovori su provedeni uživo u trajanju uglavnom između 10 i 15 minuta, uz snimanje mobilnim telefonom. Potom su napravljeni transkripti i provedena kvalitativna analiza prema izdvojenim temama.

Među obilježjima prometne mreže te problemima koje su ispitanici navodili kao ključna stavka može se istaknuti slijevanje glavnine prometa kroz centar Seseveta; manji dio stanovnika naselja na istoku služi se obilaznicom.

"Prevelik broj automobila za veliku Gradsku četvrt Sesevete koja je tranzitna točka periferije grada i Dugog Sela i Zeline s Gradom Zagrebom. Svako jutro ogromna količina vozila ulazi u Sesevete, a svaki dan iza 3 su velike kolone za izlaz iz grada prema periferiji [...]. Naravno da gradski promet je u kašnjenju zbog velike količine vozila, a prometnice s mnogobrojnim semaforima ne mogu podnijeti toliki protok vozila." (Željko, 48).

Ispitanici uglavnom rade u Zagrebu, mlađi se tamo školuju, a stariji često odlaze zbog potrebe za određenim uslugama. Iako se žale na odvijanje cestovnog prometa većina ispitanika najčešće koristi automobil kao prijevozno sredstvo. Većina ispitanika u zreloj dobi koristi se isključivo osobnim vozilom, dok se mlađe i starije stanovništvo više koristi javnim prijevozom, posebice autobusom. Da najčešće koristi bicikl naveo je samo jedan ispitanik koji živi u Sesevetskim Selima i radi u blizini svog doma. Određeni broj stanovnika koji živi blizu željeznice koristi više vrsta prijevoza u dnevnim mi-

gracijama. Povezano s tim, uobičajena je scena u jutarnjim satima vidjeti mnoštvo parkiranih automobila na željezničkim postajama u Svesvetskom Kraljevcu i Sesvetama. U Sesvetama je dostupno veliko parkiralište uz prugu, u Svesvetskom Kraljevcu to pak nije kvalitetno regulirano i vozila su parkirana "divlje".

"Živim na samom kraju Svesvetskog Kraljevca, a radim u blizini Zapadnog kolodvora, nekoć sam išla autom na posao, ali u posljednje vrijeme to je gotovo nemoguća misija, pogotovo zadnjih pet godina od kada se dosta ljudi naselilo u Iver. Kada je ljepše vrijeme nekada odem i biciklom do željezničke stanice, ali najčešće autom [...]. Vlakovi su dosta pristojni [...], ali često kasne i ako radite od 8 morate otići u 6:40 na vlak jer uobičajena je praksa da se on pojavi u 7:00, a ako pak idete na onaj koji bi trebao biti tu u 7:10 računajte da ćete zakasniti na posao." (Marija, 36).

Ovisnost o putovanjima prema zapadu, odnosno Zagrebu neke autobusne linije preopterećuje, tu se ističe linija 269 Iver – Svesvetski Kraljevec – Borongaj. Naime, ne postoji zasebna linija koja spaja Svesvetski Kraljevec i središte naselja Sesevete, već svatko tko ima potrebu putovati javnim gradskim prijevozom ovisi isključivo o jednoj liniji. Ispitanici ističu da ne smatraju lošom mrežu javnog prijevoza, ali su skeptični prema javnom prijevozu zbog netočnosti, pri čemu krivicu prebacuju na nepredvidljivost prometa.

"Ma nisu ljudi [vozači] krivi, samo rade svoj posao, ujutro i popodne uvijek kasni bus, ali kada nema gužve sve funkcionira kako treba. Puno ljudi koristi liniju 269 koja vozi do Svesvetskog Kraljevca, a putuju do Seseveta te stvaraju gužvu iako imaju druge linije kojima mogu doći do Seseveta (ali sporije), dok je za mještane Svesvetskog Kraljevca to jedina linija koja ide do tamo. Također školarcima koji idu u gimnaziju

u Sesvetama ili u tehničku u Jelkovcu to je jedini način prijevoza i stvaraju se ogromne gužve." (Ivan, 24).

Ispitanici su detektirali i naveli velik broj problema u odvijanju prometa, koje su opisivali riječima poput – "gužva", "zakrčenost", "prometni čepovi", "preopterećenost" i slično. Zbog preopterećenosti prometne mreže stvaraju se gužve; često se događa da stanovnici sami reguliraju promet, odnosno da dođe do kolapsa semafora u ranim jutarnjim i popodnevnim satima. Primjerice, semafor "kod Martinija" (na raskrižju ceste Sesevete – Dugo Selo i izlaza na zagrebačku obilaznicu/ autocestu A4) ne radi već desetljećima i sami vozači upravljaju križanjem propuštajući vozila sa sporedne ceste. Zbog velikih gužvi problematični su pružni prijelazi, kojih ima nekoliko (Dumovec, Sesevetski Kraljevec, Sesevetska Selnica i Sesevete), dok je izgrađen samo jedan nadvožnjak (Ulica Ljudevita Posavskog) kako bi se premostila pruga i sam je nedovoljan da promet bude protočan. Većina ispitanika ističe infrastrukturu dotrajalom, a neki otvaraju i pitanje poštivanja propisa posebno zbog autobusnih stanica koje se nalaze na samoj cesti, osobito u manjim naseljima Svesvetskog grigorja.

"Milijun nepotrebnih ležećih, na moja 4 km sporedne ceste ih ima, mislim 8... zbog koga, zbog čega? Dalje, autobusne stanice na zavojima, zebra, raskrižjima... po kojem to prometnom zakonu može biti, a skoro 90 % stanica i nema ugibaldište. U našem smjeru idu tri linije, zbog čega veliki autobusi, za dva putnika u svakome?" (Boris, 53).

Izražava se percepcija da se nedovoljno ulaže u razvoj prometne infrastrukture, koji nije pratio rast broja stanovnika i razvojne promjene u prostoru (sl. 2). Ispitanica koja je cijeli život u Sesvetama ovako opisuje stanje infrastrukture: "Kak su ti ljudi dolazili ništa se nije ni gra-





Sl. 2. Semafor postavljen 1986. godine, ali ne radi kako se ne bi stvarale prometne gužve kod isključivanja s autoceste na izlazu Kraljevečki Novaki (lijevo); Dugoselska cesta izgrađena 1936. godine od betonskih blokova (desno).

Izvor: snimio Karlo Papić (23. 1. 2023.)

dilo od cesta, semafor kod Martinija ti ne radi od Univerzijade, nije nikada ni radio. Ja stvarno ne znam kada je nešto veće napravljeno u posljednjih 20-30 godina [...]" (Božica, 58).

Prenapučenost i preizgrađenost prostora ističe se kao uzrok problema, a često se ispitanici pitaju što će biti dalje s obzirom na izgradnju novih zgrada i naselja. Trend izgradnje se prelio u Sesvete zbog porasta cijene zemljišta, ali i nedostatka prostora za izgradnju u Zagrebu; ruše se stare kuće, a grade se manje zgrade s nekoliko stanova koje se investitorima vrlo brzo isplate.

"Ja stvarno ne znam tko ovo dopušta da se gradi, pa jesu oni svjesni da mi jedva i sada funkcioniramo. Evo, kreni od Ivera, još se i dalje gradi nekoliko zgrada, pa to ti je barem još 300 do 500 auta [...], evo kod crkve u Kraljevcu niknule tri zgrade u pola godine, a parkinga ni za lijeka, pa gdje će se ljudi parkirat, kako će još to podnijeti prometna infrastruktura. [...] cijena

kvadrata je otišla u nebo i sada svi žele "zgrnut lovu", a mene samo zanima tko daje te dozvole i gdje ćemo mi doći ako se ovako nastavi. E sad sam se sjetio, da ne spominjem zgrade u samom centru Sesveta, čovječe pa tamo je naredano 150 stanova u jednosmjernu ulicu koja je ujedno i najprometnija ulica u Sesvetama..." (Stjepan, 42).

Vinko Batinić također ističe probleme u razvoju, održavanju i funkcioniranju prometne mreže, pri čemu su važne i različite nadležnosti. "Trenutno mislimo u Vijeću da je promet u potpunom kolapsu, a vezani smo za Grad za bilo kakve odluke, Gradska četvrt je savjetodavno tijelo, a Grad po pitanju prometa u Sesvetama ne čini ništa. Od prometnih stvari odvijaju se samo asfaltiranja i preasfaltiranja, no ništa što bi riješilo gužve u prometu. Jednako tako niti država, odnosno Hrvatske željeznice ne čine ništa da bi učinili prigradski prijevoz bržim i efikasnijim."

Stvara se percepcija da Grad nema rješenja za probleme na koje svakodnevno nailaze stanovnici Sesveta. Vijećnik ističe kako bi jednostavno reprogramiranje semafora uvelike poboljšalo protočnost prometa.

"Glavni problem je zagušenost, odnosno nedostatak infrastrukture, a postojeća je dotrajala. Konkretno mislim da bi se gužve mogle makar malo smanjiti samim reprogramiranjem semafora koji nisu desecima godinama programirani i funkcioniraju po zastarjelom modelu. Smatram da bi se čak i do 30 % poboljšala protočnost prometa u Sesvetama. Problem je i javni prijevoz, linija ima dosta, ali autobusi zbog nedostatka infrastrukture jako se sporo kreću što čini putovanje prema gradu puno težim." Razvoj infrastrukture ne prati demografske trendove, a veliku prepreku čini pruga koja je u početku industrijalizacije bila ključna za razvoj Sesveta.

## Prijedlozi za poboljšanje dostupnosti Sesveta

Svaki od ispitanika imao je svoju viziju kako poboljšati dostupnost Sesveta, uz navođenje kružnih tokova, smanjenja broja semafora, dodatnih prometnih traka i slično. Problem unaprjeđenja infrastrukture u ovako odmakloj fazi urbanizacije puno je izraženiji. Pritom, primjerice, pogled na Novi Zagreb odražava potpuno drugačiju dinamiku rješavanja problema prometne infrastrukture, uz široke i dugačke avenije i ulice nasuprot malih, nepravilnih ulica na području Sesveta.

Ispitanici prvenstveno spominju rasterećenje kao jedno od rješenja, pod čime se misli na sav promet koji prolazi točno kroz zakrčeni centar Sesveta; bilo da se ide u pravcu istoka ili sjevera centar Sesveta je nezaobilazan. Predlaže se gradnja obilaznice kao potencijalno rješenje.

"Smatram da bi jedno od rješenja bilo projektirati i planirati nove, brze ceste koje će povezivati Sesvete i okolice s ostalim dijelovima Grada što bi za posljedicu imalo ukidanje prometa iz centra Sesveta. Proširiti ili naći alternativno rješenje za priključenje na Bistričku iz Ninske" (Mario, 29).

Neki smatraju da se treba pozabaviti s dubljim uzrocima problema.

"Slažem se sa svim projektima i svima je jasno da treba nešto napraviti pod hitno, ali zašto ne bi krenuli od stvari koje se mogu lakše realizirati nego razrovati pola Sesveta. Trebale bi se uvesti biciklističke staze i unaprijediti postojeći javni gradski prijevoz, treba poticati ljude da se služe njime jer gužve će biti i dalje ako se nastavi ovakva automobilizacija [...]" (Jasna, 25).

Drugi ispitanici smatraju da bi se preseljenjem nekih funkcija mogla smanjiti potreba za putovanjem prema gradu općenito.

"A zašto ja moram do plinare ako idem sjediti u auto i ići do Autobusnog, zašto moram ići do HEP-a na Vukovarsku? [...] Toliko stanovnika živi u Sesvetama, a nemamo maltene ništa, za sve moramo ići u grad. Što god se treba obaviti vezano za birokraciju moramo hodati po gradu [...]" (Stjepan, 42).

Uz denivelaciju pruge kao moguće rješenje za gužve, Vinko Batinić navodi velike projekte koji bi doprinijeli boljoj dostupnosti Sesveta.

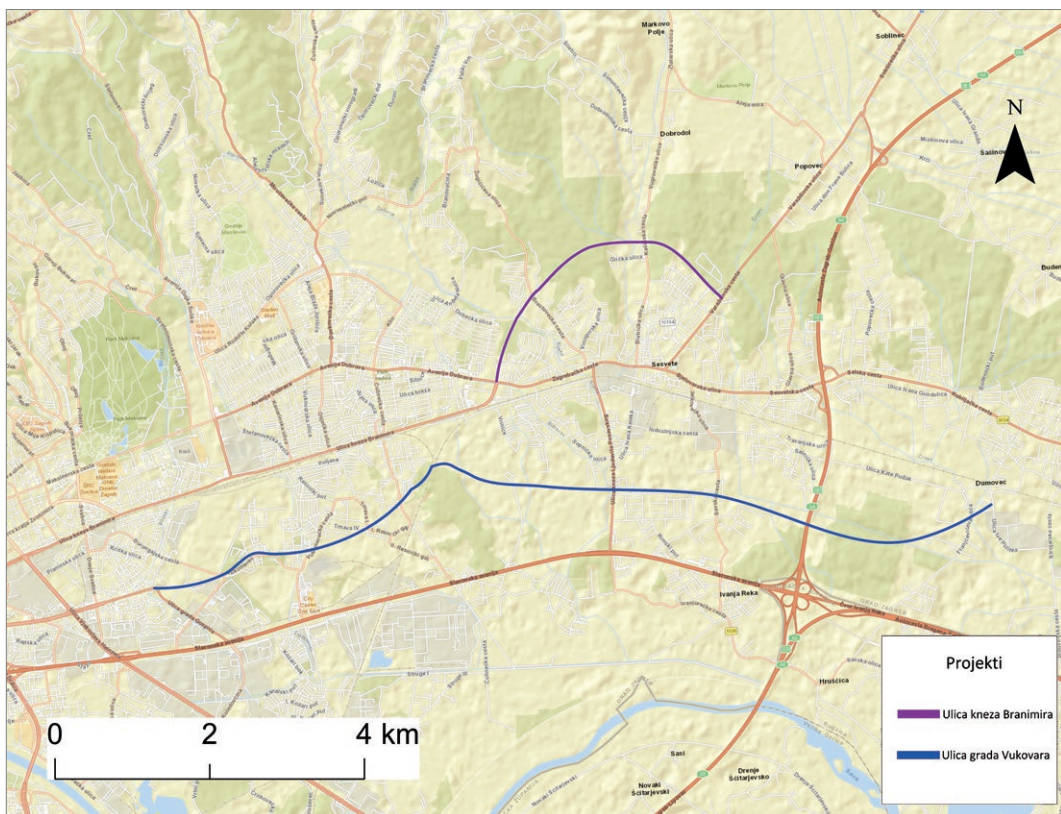
"Projekti koje smatramo važnima, osim produženja Branimirove kojeg čekamo 30 godina, potrebni su nam pružni prijelazi, odnosno podvožnjaci ili nadvožnjaci na barem još tri mjesta, u Sesvetama, Dumovcu i Sesvetskom Kraljevcu, a na odmet ne bi bio niti još jedan u Ninskoj ulici koji bi omogućio bolji protok prometa kroz Ulicu Ljudevita Posavskog. Produžetak tramvajске pruge bio bi jedan od kapitalnih projekata koji bi znatno doprinio javnom gradskom prijevozu u Sesvetama."

Kod prvog važnog projekta unaprjeđenja prometne mreže radi se o spajanju Ulice kneza Branimira i Varaždinske ulice. Produžena Branimirova ulica (u dužini od 3870 m) je podijeljena u tri dionice – I. od Zagrebačke do Brestovečke (dužine 1177 m); II. od Brestovečke do Ulice Ivana Ančića (u dužini od 1915 m); III. od Ulice Ivana Ančića do Varaždinske ulice (u dužini od 780 m) odnosno do Dubokog Jarka (Grad Zagreb, 2021a). Ovaj projekt bi gotovo sav promet koji ide prema naseljima Sesevskog prigrorja uklonio iz centra Sesveta, kao i promet koji ide prema Svetom Ivanu Zelini (sl. 3). Projekt produženja Ulice kneza Branimira ostali ispitanici

također izdvajaju kao jedan od najvažnijih za rasterećenje prometne mreže, iako njihov entuzijizam opada. Stariji ispitanici ističu da se ovaj projekt razmatra već skoro 30 godina.

Drugi kapitalni projekt koji čeka na realizaciju je produžetak Ulice grada Vukovara koja bi se spajala s Ulicom Ljudevita Posavskog u blizini naselja Novi Jelkovec. Realizacijom projekta tramvajaska pruga došla bi do Sesveta, ali ovaj projekt je već pomalo zaboravljen.

"U Mjesnom odboru Novi Jelkovec u tijeku je ishođenje potrebne dokumentacije za produžetak Vukovarske ulice od Žitnjaka do Ulice



Sl. 3. Prometno-geografski položaj Sesveta i razmatrani projekti unaprjeđenja prometne mreže  
Izvor: izrada autora prema ArcGIS Basemap, World Street Map

Ljudevita Posavskog, a to zbog rasterećenja prometnica u središnjem dijelu Sesveta. [...] projekt je trenutno u fazi ishođenja lokacijske dozvole, a potom počinje postupak rješavanja imovinsko-pravnih odnosa što je preduvjet za početak izgradnje." (Grad Zagreb, 2021b).

## Zaključak

Područje Sesveta i okolice velikom brzinom se razvija proteklih nekoliko desetljeća. Snažna suburbanizacija od 60-ih godina prošlog stoljeća potakla je velik broj stanovnika iz Sesevskog prigorja na preseljenje i napuštanje primarnog sektora, a stanovništvo i iz drugih dijelova Hrvatske, kao i bivše Jugoslavije naseljava ovo područje. Sesvete od malenog sela s početka 20. stoljeća izrastaju u jedan od najvećih satelitskih gradova u zagrebačkoj aglomeraciji, stalno povećavajući broj stanovnika, kao i broj kućanstava i stanova. Proces suburbanizacije se nastavlja, nakon što su se Sesvete suburbanizirale pod utjecajem Zagreba, sada se manja ruralna naselja oko Sesveta urbaniziraju što stavlja dodatan pritisak na prigradsku prometnu infrastrukturu.

Sesvete danas imaju primarno rezidencijalnu funkciju što znači da imaju povećanu potrebu za kretanjem prema matičnom gradu. Istraživanje je pokazalo da razvoj prometne infrastrukture ne prati nagli rast broja stanovnika i broja vozila. Rezultati upućuju na probleme u prometu na koje lokalno stanovništvo svakodnevno nailazi, prvenstveno zagušenje prometne mreže što otežava dostupnost Sesveta, odnosno matičnog grada. Javni gradski prijevoz također pati zbog dotrajalosti infrastrukture što se manifestira konstantnim kašnjenjima. Ispitanici ističu da bi izgradnja svojevrsne obilaznice bila ključna za poboljšanje prometne mreže, odnosno kvalitete života. Glavni projekt je produžetak Ulice kneza Branimira koja bi stanovništvu Sesevskog prigorja omogućila izbjegavanje centra Sesveta koji je usko grlo prometne mreže. Demografska dinamika u međusobnoj je vezi s dostupnosti, a daljnji rast broja stanovnika za posljedicu će imati još opterećeniji sustav što bi dodatno otežalo mobilnost stanovnika Sesveta.

## Literatura

ANTIĆ, N., 2001: Kretanje stanovništva Grada Zagreba s posebnim osvrtom na doseljavanje u razdoblju 1991.–2001., *Migracijske i etničke teme* 17 (4), 287-309.

BAŠIĆ, K., 2005: Apsolutna decentralizacija u populacijskom razvoju Zagrebačke aglomeracije, *Hrvatski geografski glasnik* 67 (1), 63-78.

KLAIĆ, I., 2002: *Po kašinskom i vugrovečkom kraju*, Hrvatski zemljopis, Samobor

LITMAN, T., 2022: *Evaluating Accessibility for Transport Planning, Measuring People's Ability to Reach Desired Services and Activities*, Victoria Transport Policy Institute, <https://www.vtpi.org/access.pdf> (15.1.2023.)

MALIĆ, A., 1969: Transformacija Sesveta pod utjecajem Zagreba, *Hrvatski geografski glasnik* 31 (1), 143-154.

NADU, M., 1991: Sesvete u srednjem vijeku (14-15. stoljeće), *Muzejski vjesnik* 14 (1), 74-77.

NADU, M., 1992: Naselja i sela Sesevetskog prigorja u srednjem vijeku (13 - 15 stoljeće), *Muzejski vjesnik* 15 (1), 91-95.

PODGORELEC, S., KLEMPIĆ BOGADI, S., GREGUROVIĆ, M., 2020: Stambena integracija imigranata iz BiH u Hrvatskoj: primjer Grada Zagreba, *Geoadria* 25 (1), 8-28.

POPOVIĆ, T., 2021: Utjecaj zagušenosti prometom na kvalitetu života stanovništva Omiša, *Sociologija i prostor* 59 (1/220), 67-90.

RODRIGUE, J.-P., 2020: *The Geography of Transport Systems*, Routledge, New York, <https://transportgeography.org/> (15.1.2023.)

ŠIŠAK, I., 2022: Prometno-geografska analiza sustava javnog prijevoza: studija slučaja Gradske četvrti Sesvete te općina Gornja Stubica i Marija Bistrica, *Hrvatski geografski glasnik* 84 (1), 93-125.

VRESK, M., 1997: Suburbanizacija Zagreba, *Hrvatski geografski glasnik* 59 (1), 49-70.

WOODS, M., 2005: *Rural Geography: Processes, Responses and Experiences in Rural Restructuring*, Sage Publications, London, Thousand Oaks, New Delhi.

## Izvori

ArcGIS Basemap, World Street Map.

Državni zavod za statistiku (DZS), 2013: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) (18.8.2022.)

Državni zavod za statistiku (DZS), 2022: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2021. – zbirni pregledi, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) (24.3.2023.)

Državni zavod za statistiku (DZS), n.d.: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001., [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr) (19.8.2022.)

Grad Zagreb, 2021a: Početak radova na izgradnji produžene Branimirove ulice u Sesvetama, <https://www.zagreb.hr/pocetak-radova-na-izgradnji-produzene-branimirove-/171189> (28.8.2022.)

Grad Zagreb, 2021b: Obilazak Gradske četvrti Sesvete, <https://zagreb.hr/en/obilazak-gradske-cetvrti-sesvete/166677> (28.8.2022.)

Grad Zagreb, 2022: Popis stanovništva, kućanstva i stanova 2021. – konačni rezultati Grad Zagreb, [https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/popis%202021%20kona%C4%8Dni%20rezultati/Popis%202021.\\_kona%C4%8Dni%20rezultati\\_Grad%20Zagreb\\_web.pdf](https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/statistika/popis%202021%20kona%C4%8Dni%20rezultati/Popis%202021._kona%C4%8Dni%20rezultati_Grad%20Zagreb_web.pdf) (24.3.2023.)

Hrvatski geološki institut, 2020., Potresi i geološka građa Grada Zagreba, <https://www.hgi-cgs.hr/potresi-i-geoloska-grada-grada-zagreba/> (30.8.2022.)

Narodne novine, 2012., Odluka o razvrstavanju javnih cesta, [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012\\_04\\_44\\_1100.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2012_04_44_1100.html) (20.8.2022.)

Zagrebački električni tramvaj, 2022., Autobusni prijevoz – dnevne linije, <https://www.zet.hr/autobusni-prijevoz/dnevne-linije-251/251> (30.5.2023.)



PRIMLJENO: 7. 6. 2023.

PRIHVACENO: 14. 9. 2023.

**KARLO PAPIĆ**, univ. bacc. geogr.  
e-mail: karlo.papic97@gmail.com

**Izv. prof. dr. sc. PETRA RADELJAK KAUFMANN**  
Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Trg Marka Marulića 19/II, 10 000 Zagreb, e-mail: - radeljak@geog.pmf.hr