Prijevozna potražnja kao čimbenik razvitka međumjesnog javnog autobusnog prometa kolodvora Samobor

Jelić, Dragan

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:707602

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULET PROMETNIH ZNANOSTI

Dragan Jelić

PRIJEVOZNA POTRAŽNJA KAO ČIMBENIK RAZVITKA MEĐUMJESNOG JAVNOG AUTOBUSNOG PROMETA KOLODVORA SAMOBOR

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2017.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 20. travnja 2016.

Zavod: **Samostalne katedre**
Predmet: **Prometna geografija**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 3437

Pristupnik: **Dragan Jelić (0035175928)**
Studij: Promet
Smjer: Cestovni promet

Zadatak: **Prijevozna potražnja kao čimbenik razvitka međumjesnog javnog autobusnog prometa kolodvora Samobor**

Opis zadatka:

U radu potrebno je navesti dosadašnja istraživanja, modele prijevozne potražnje, te analizirati demografska i prometna obilježja u Samobora i njegove gravitacijske zone. Isto tako, potrebno je prikazati pravce razvoja Grada Samobora kao pokretača prijevoznih potreba stanovništva s naglaskom na razvoj međumjesnog javnog autobusnog prometa kolodvora Samobor.

Zadatak uručen pristupniku: 17. ožujka 2016.

Mentor:

dr. sc. Petar Feletar

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu

FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

PREDDIPLOMSKI STUDIJ

ZAVRŠNI RAD

PRIJEVOZNA POTRAŽNJA KAO ČIMBENIK RAZVITKA MEĐUMJESNOG JAVNOG AUTOBUSNOG PROMETA KOLODVORA SAMOBOR

ANALYSIS OF TRANSPORT DEMAND OF INTERCITY BUS PUBLIC TRANSPORTATION OF BUS STATION SAMOBOR

Mentor: dr. sc. Petar Feletar

Student: Dragan Jelić, 0035175928

Zagreb, ožujak 2017.

SAŽETAK

U ovome radu je prikazana prijevozna potražnja kao čimbenik razvitka međumjesnog javnog autobusnog prometa kolodvora Samobor. Prikazana su gospodarska i demografska obilježja grada Samobora kao preduvjet interakcijskih prometnih veza te makro i mikroprometni položaj Grada Samobora.

U završnom radu je provedena anketa prijevozne potražnje autobusnog kolodvora Samobor. Cilj ankete je bio da se saznaju podaci o potrebi stanovništva za korištenjem javnog prijevoza. Anketa je provedena na 100 ispitanika.

KLJUČNE RIJEČI: Autobusni kolodvor Samobor, grad Samobor, prijevozna potražnja, stanovništvo.

SUMMARY

This thesis singles out transport demand as a development factor of public local bus transport of Bus Station Samobor. It demonstrates the economic and demographic characteristics of the town of Samobor, as well as its macro- and micro-transport position, to be prerequisites for interactive transport connections.

For the purposes of this thesis, the author conducted a questionnaire on the transport demand of Bus Station Samobor. The aim of the questionnaire was to gather information on the population's need for public transport. The questionnaire was conducted on 100 participants.

Key words: Bus station Samobor, city of Samobor, transport demand, population

SADRŽAJ

1.UVOD 1
2. MAKRO I MIKROPROMETNI POLOŽAJ GRADA SAMOBORA 2
2.1. Makrogeografski-prometni položaj 3
2.2. Mikrogeografsko-prometni položaj 7
3. GOSPODARSKA I DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA GRADA SAMOBORA KAO PREDUVIJET INTERAKCIJSKIH PROMETNIH VEZA 14
3.1. Gospodarstvo i infrastruktura grada Samobora 15
3.2. Kvantitativne značajke stanovništva od 1857. do 2011. godine 21
4. PRIJEVOZNA POTRAŽNJA KAO ČIMBENIK RAZVITKA MEĐUMJESNOG JAVNOG AUTOBUSNOG PROMETA KOLODVORA SAMOBOR 24
4.1. Naselja kao pokretači prijevoznih potreba stanovništva 24
4.2. Razvojni pokazatelji – prijevozne potražnje stanovništva 27
4.3. Prostorne relacije prijevozne potražnje u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu 28
5. REZULTATI PROVEDENE ANKETE PRIJEVOZNE POTRAŽNJE AUTOBUSNOG KOLODVORA SAMOBOR 29
6. ZAKLJUČAK 37
7.LITERATURA I IZVORI 38
Popis slika 39
Popis tablica 40
Popis grafikona 41

1.UVOD

Današnji trendovi globalizacije uvjetuju sve veću potrebu mobilnosti putnika. Urbanizacija uzrokuje sve kompleksnije prometne probleme, te pravi izazov predstavljaju tehnologija prijevoza putnika unutar urbanih područja regija i gradova. Prijevoz ima sveobuhvatan utjecaj na razvoj društva. U prošlosti su prometni pravci imali glavnu ulogu u odabiru lokacije gradova, no danas tu ulogu preuzimaju prijevozni sustavi. Prijevozna potražnja nastaje na mjestima gdje je mjesto stanovanja i stalnog boravka daleko od mjesta ostalih aktivnosti (posao, trgovina, škola, rekreacija, kino, bolnica i sl.). Čimbenici koji utječu na veličinu i razmještaj prijevozne potražnje mogu se svrstati na društveno-gospodarske (stanovništvo, standard, razmještaj i sl.) i u čimbenike uvjetovane ponudom prometnog sustava (veličina, sastav i smještaj prometne mreže, ponuda prijevoznih sredstava).

Promet ima značajnu ulogu u gospodarskom razvoju države, razvoju gradova, pokretljivosti stanovništva, organizaciji i korištenju prostora, kvaliteti okoliša. Razvoj suvremenog svijeta, te značajno povećanje prijevoza putnika povećalo je složenost rješavanja prometnih problema te međuovisnost različitih vidova prometa unutar prometnog sustava što je rezultiralo potrebom za sveobuhvatnim planiranje prometa. To uključuje istovremenu analizu i planiranje svih vidova prometa putnika. Pri tome, sami prometni sustav treba razmatrati kao dio šireg sustava (prostorne organizacije-država) sa svojim ekonomskim i društvenim obilježjima. Sveobuhvatni proces prometnog planiranja zahtijeva da provedenim analizama budu obuhvaćeni svi socijalno– demografski i ekonomski faktori koji uvjetuju veličinu i smjerove kretanja ljudi i roba, da procjene buduće prijevozne potražnje budu izrađene za sve vrste prijevoza (javni i privatni). Suvremene metode prometnog planiranja moraju se usredotočiti na odnose, odnosno uzajamnu interakciju između prometnog sustava i njegova okruženja, što određuje veličinu i razmještaj buduće prijevozne potražnje kao i način njezina

Utvrđivanje prijevozne potražnje može se obaviti različitim metodama. Jedna od metoda je i metoda anketiranja koja je prikazana u ovome radu. Metoda anketiranja je postupak kojim se na temelju anketnog upitnika istražuju i prikupljaju podaci, informacije, stavovi i mišljenja o predmetu istraživanja.

2. MAKRO I MIKROPROMETNI POLOŽAJ GRADA SAMOBORA

Geografski položaj Samobora determinira kontakt razine Save i Samoborskog gorja te blizina velikog urbanog organizma Zagreba. Gledajući globalno, Samobor se nalazi u umjereno klimatsko-vegetacijskom pojasu Zemlje i na istočnom rubu velikoga planinskog sustava Alpi. Takav geografski položaj podario je području Samobora vrlo povoljne uvijete za život ljudi. Grad se nalazi na 45˚48'46" sjeverne geografske širine, što znači na pola puta od ekvatora do Sjevernog pola, te na 15˚42'49" istočne geografske dužine , što ga smješta u srednjoeuropsku vremensku zonu. Površina današnjeg Samobora iznosi 249,75 km², od čega se najviše odnosi na Samoborsko gorje (površina samoga grada obuhvaća samo oko 3 km³). U 78 naselja na tom prostoru 2011. godine živjelo 37.607 stanovnika, od kojih u samom gradu 15.867.[1]



Slika 1. Geografski položaj Samobora u Hrvatskoj

Izvor: Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 21

[1] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 19

2.1. Makrogeografski-prometni položaj

Širi ili makrogeografsko-prometni položaj Samobora valja razmatrati prostorno u odnosu na prirodno-geografske cjeline i regije, povijesno u odnosu na mijenjanje značenja graničnog položaja te svakako prometno u odnosu na mijene značenja i razvijenosti širih, europskih koridora i smjerova. Samobor se u odnosu na velike prirodne regije nalazi ne kontaktu triju europskih fizičko-geografskih regija, što je svakako dobro za razvoj. Sa zapada se nalazi Alpska srednjoeuropska regija, a visoke Alpe znatno utječu na modifikaciju klimatskih prilika, dok se kroz povijest bile određena prepreka bržem razvoju prometa. Na istok od Samobora proteže se Panonska nizina, odnosno peri panonski prostor s otvorenim prirodnim i prometnim utjecajima. Prema jugu i jugoistoku proteže se gorski dinarski prostor koji je utjecao na formiranje prirodno-geografske osnove Samoborskog kraja u geološkom i geomorfološkom, ali i u klimatskom i prometnom smislu. Položaj na kontaktu stare arhajske Panonske platforme te mlađih, mahom tercijarnih naslaga uz njihovo uzdizanje tijekom tercijarne orogeneze Alpa i Dinarida, uvjetovao je stvaranje mnogih rasjeda, u geološkoj i vulkanizma, ali i pojave recentnih potresa. Šire zagrebačko područje zbog toga je jedno od najtrusnijih u Hrvatskoj. Stara palezojska masa , na koju dobrim djelom naliježu ruda u Samoborskom gorju, što je imalo utjecaja na razvoj naseljenosti ovoga kraja.

Vrijednost i utjecaj graničnog položaja mijenjala se kroz povijest. Samoborski kraj oduvijek ima granični položaj, na zapadnom hrvatskog etičkog prostora. Tijekom najvećeg dijela povijesti to je bilo kontaktno područje prema Svetom Rimskom Carstvu, najprije u doba Hrvatsko-Ugarskog Kraljevstva (od 1102. do 1527. godine), a potom u doba Trojedne Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije u sastavu Habsburške monarhije. Takvo je stanje potrajalo sve do 1806. godine, kada dolazi do mijena na germanskom području ovog dijela Europe. Dakle, Samobor je stoljećima u ulozi prometnih vrata Hrvatske sa zapada. U Samoboru se stoga rano javljaju funkcije tridesetnice (carine), sjedišta prometnih organizacija i slično. U nešto užem regionalnom smislu ovdje osobito kontaktiraju srednjoeuropske regije Štajerska, Kranjska i Hrvatska. Važnost granice minimalizirana je u doba francuske vlasti i stvaranja Ilirskih provincija (sa sjedištem u Ljubljani), što je trajalo vrlo kratko početkom 19. stoljeća. Tridesetnica se opet uvodi odmah nakon odlaska Francuza 1813. , a važnost granice na razvoj Samobora se stalno povećava. Ona je anulirana u doba prve i druge Jugoslavije (1918-1990), a u samostalnoj Hrvatskoj dva granična prijelaza u Bregani predstavljaju našu najprometniju vezu sa svijetom.[2]

[2] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 19-21



Slika 2. Granični prijelaz Bregana

Izvor: http://objektivno.hr/wp-content/uploads/2015/10/grani%C4%8Dni-prijelaz-bregana-700x466.jpg 20.08.2016.

Položaj Samobora u odnosu na glavne europske koridore bio je razmjerno povoljan i tijekom povijesti, a osobito u sadašnjosti. Izotele udaljenosti od Samobora pokazuju da je grad povoljno smješten u mreži većih i velikih gradova ovog dijela Europe. Tako izotela od samo 20 km obuhvaća hrvatsku metropolu i glavni granični prijelaz Breganu; izotela od 50 km obuhvaća Karlovac, Novo Mesto, Krapinu i Krško, a izotela od 100 km zračne udaljenosti od Samobora dopire gotovo do Maribora i Ljubljane, a obuhvaća i Sisak, Varaždin, Koprivnicu, Bjelovar, Ptuj, Celje i Delnice. Izotela od 200 km obuhvaća i Zadar, Pulu, Trst, Udine, Klagenfurt, Graz, Szombathely, Pečuh, Osijek, Slavonski Brod i Banja Luku.

Za Samobor je uvijek bio dominantan longitudinalni prometni smjer koji nizinom Save povezuje ovaj dio Europe. Pokraj Samobora prolazi jedan od najznačajnijih prometnih koridora – broj X. Početkom 21.stoljeća taj je koridor na prostoru Samobora moderniziran autocestom od Zagreba prema Ljubljani. Time je Samobor dobio jednu od najprometnijih cesta u ovom dijelu Europe. U povijest se važnost toga europskog koridora mijenjala, ali je on za Samobor uvijek bio najvažniji. U doba srednjeg vijeka karavanski su putovi prolazili više brežuljcima, ali na području je Samobora veliku ulogu imala i trgovina i promet rijekom Savom. U Marija terezijanskom 18.stoljeću i na ovom se području grade makadamske ceste koje se stalno moderniziraju na viši stupanj služnosti. [3]

[3] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 19-21

Tada, ali i u 19.stoljeću od iznimne je važnosti longitudinalni prometni smjer koji teče od Ljubljane, preko Novog Mesta i Samobora, prema Karlovcu i Kostanjici. Upravo iz toga smjera nastala je kasnije stara karlovačka cesta, koja zapravo počinje u Samoboru.



Slika 3. Od paneuropskih koridora dogovorenih na konferenciji u Helsinkiju 1997. za Hrvatsku su najvažniji koridor X., X.a, koridor V., V.b, V.c, koridor VII., te potencijalni Jadransko-jonski koridor

Izvor: croatia.eu – prometnice

Europska prometna mreža (osobito cestovna) u doba hladnog rata nije se na cijelom kontinentu smišljeno i dogovorno razvijala. Na prostoru tzv. istočnog bloka razvoj prometnica bio je znatno sporiji i dobrim dijelom je zavisio ne samo od razvojnih i gospodarskih ciljeva, nego i od državne planske politike često motivirane strateško-političkim razlozima. Ipak, zbog specifičnih odnosa s istočnim zemljama i poradi svojega atraktivnog prometnog položaja,

bivša Jugoslavija se nešto ranije otvara i uključuje u zapadnoeuropske prometne tokove (u željezničkom, cestovnom i posebice u pomorskom prometu). Ta se prometna povezivanja naročito odnose na bivše zapadne jugoslavenske republike, pa i u okviru međunarodnog projekta suradnje Alpe-Adria. Već se 1980-tih godina govori o velikoj prometnoj važnosti tri smjera ili koridora: 1.) Od Londona preko Pariza, Münchena i Salzburga na Jesenice, Zagreb i Beograd (Tauer-route); 2.) Od Amsterdama (Hamburga) preko Frankfurta, Nürnberga, Passaua, Linza i Graza na Maribor, Zagreb i Split (Rijeku) (Pyhrn-route); 3.) Od Lyona preko Milana, Venecije i Trsta na Ljubljanu, odnosno za Rijeku i Pulu.[4]

Nova autocesta, prva u Hrvatskoj, koja je 60-ih godina 20. stoljeća sagrađena od Zagreba do Karlovca. Samobor je (logično) ostavila po strani, iako je on dobro povezan sa križištem u Lučkom. To se dogodilo i sa željezničkom prugom koja je 1873. produžena od Zagreba do Rijeke. Tim smjerovima danas se i protežu dva važna transverzalna europska prometnica koridora koja prolaze kroz Hrvatsku. To je Phirnski koridor koji iz srednje Europe, preko Graza i Maribora nastavlja do Zagreba i Splita. Osobito je važan i krak europskog koridora broj V koji spaja Rijeku i Zagreb s Budimpeštom i tu se uključuje na glavni tok toga koridora koji vodi do sjeverne Italije prema Ukrajini.[5]



Slika 4. Autocesta Zagreb - Rijeka

Izvor: http://kaportal.rtl.hr/projekt-gradnje-treceg-traka-autoceste 20.08.2016

[4] LADAVAC, Aleksa, 1986., Uloga cestovnog prometa u povezivanju prostora Alpe – Adria sa stajališta SR Hrvatske, Suvremeni promet, 8/1-2, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 11-13

[5] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 19-21

2.2. Mikrogeografsko-prometni položaj

Kontakt dviju geomorfoloških regionalno-lokalnih cjelina bitno određuje prirodno-geografski mikro položaj Samobora. Sjeveroistočni dio područja grada zauzima savska naplavna ravnica, a jugozapadni dio Samoborsko gorje i sjeverni dio Žumberka. Na izlazu rječice Gradne i nekad značajnih prometnih smjerova iz gorskog područja prema nizini Save logično je nastalo glavno na seobeno mjesto ovoga kraja – Samobor.

Kontakt dviju fizičko-geografskih cjelina povoljan je za razvoj gospodarstva i naseljenosti, a prednosti toga kontakta osobito su dobro koristile naturalne ekonomije srednjega i novoga vijeka. Savski poloj, a osobito nešto uzvišenije holocene i wurmske terase te zavale (Rakitsko-stupnička terasa i Samoborska zavala) davale su stanovništvu povoljne uvjete za razvoj agrarne proizvodnje. Tu valja uključiti i izdašnost prvih obronaka Samoborskoga gorja za razvoj vinogradarstva.

Druga fizičko-geografska cjelina – Samoborsko gorje – daje pak druge razvojne mogućnosti. U srednjem vijeku važna je bila i strateška sigurnost. Ali za razvoj je bilo vrlo važno i bogatstvo šuma (i pilana, proizvodnja potaše), a od kasnog srednjeg vijeka i ruda, a ne treba zaboraviti i važnost voda, lova, ljekovita bilja, gljiva itd. Geološki i petrografski sastav Samoborskoga gorja je raznovrstan i velikog raspona geološke starosti. U geomorfološkoj regionalizaciji Hrvatske Žumberak čini jednu subgeomorfološku regionalnu jedinicu. Unutar te jedinice Samoborsko gorje čini mikrogeomorfološku reljefnu cjelinu.[6]



Slika 5. Rude - Oštrc

Izvor: http://foto.drusany.com/2012/04/14/zumberak-rude/ 20.08.2016

[6] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 21-22

Dubinski slojevi i središnje područje Samoborskog gorja građeni su pretežito od vrlo starih sedimenata. Stijene iz mlađeg paleozoika (osobito perma) donese i raznovrsne rude, a vapnenci i dolomiti mezozejskih naslaga daju kamen i neke rude. Stoga je korištenje bakrene rudače, željezne rudače, ugljena, gipsa, sadre, sulfata, žive, bjelutka i kamena imalo itekako velik utjecaj na razvoj toga kraja, osobito Samobora.

Ta bogatstva, koja su se uspješno kombinirala s agrarnim mogućnostima brežuljkastog i nizinskog sjeveroistočnog djela samoborskog kraja, bila su vezana i za tercijarne i djelomice kvartarne sedimente Samoborskoga gorja. Njima pripada veći dio prigorja i nešto nižih područja Samoborskoga gorja. Kontakt prisavske nizine i gorja također djeluje i na modifikacijama klimatskih prilika. Humidna umjereno topla klima slična je, dakako, onoj u zagrebu i ovom dijelu peripanonskog prostora. Međutim, postoje lokalne klimatske razlike. Samobor je gorskim dijelom relativno zaštićen od toplijih južnih vjetrova, a otvoren nešto hladnijim sjevernim strujanjima. Kotlinska proširenja Gradne (osobito Rudarska Draga) svojevrsni su rezervoari ohlađenog zraka te odavde prema Samoboru stalno postoji izmjena zraka i hladnije strujanje. Zato Samobor u odnosu na zagrebačko područje ima u prosjeku nešto nižu temperaturu, nešto više magle i snijega koji se dulje zadržava. Prosječna godišnja temperatura Zagreba kreće se nešto iznad 12 ◦C, u Samoboru iznos i11,1 ◦C, a na Japetiću 7,5 ◦C.

Važnost položaja na kontaktu nizinskog i gorskog područja definirao je i Milivoj Reiser 1943. godine: >> Na obronku Samoborske gore, gdje se sastaju dva sustava gorske klance smjestio se u Samobor, dok mu na prvom mjestu vidiku čuva stražu stari ruševni samoborski grad. I baš ta suprotnost ovih dvaju sustava, ove, usprkos rodnih vinograda i krasnih šuma, opore Samoborske gore, gdje se javljaju i prvi počeci krasa, i one pitome ravnice rijeke Save, daju posebnu draž ovome mjestancu.<<

Geografsko prometni položaj Samobora u blizini Zagreba, kao metropolitanskog središta, ključan je za razvoj grada i kraja. Osobito u posljednjih stotinu godina. Iako povijesno autentično i samosvojno urbano središte, te prvenstveno su povezani s odnosima sa Zagrebom. Zato je razina povezanosti Samobora sa Zagrebom stalno jačala i bila raznovrsnija (uz manje oscilacije).

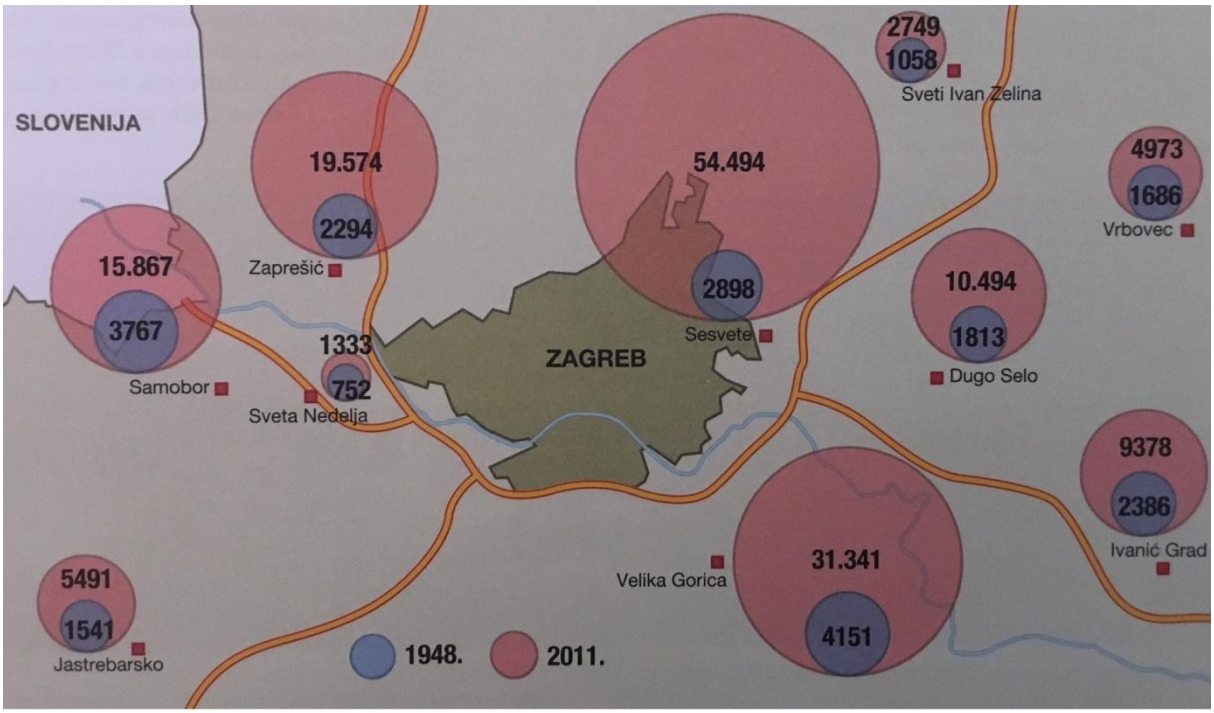
Procesom nagle industrijalizacije, koji je u Zagrebu počeo već 50-ih godina 20. stoljeća, bilo je jasno da će se proces širenja urbanog organizma hrvatske metropole nezadrživo širiti nizinom Save – na zapad, jug i istok. Sljedećih pola stoljeća metropolitanska regija Zagreba proširila se do Zaprešića i Bregane na zapad, do Vrbovca i Ivanić Grada na istok te gotovo do Jastrebarskog na jug. U tom procesu Samobor nije mogao ostati po strani.

Kao staro razvijeno i povijesno autentično urbano središte, Samobor se ipak znatno drugačije ponašao u tom procesu metropolizacije nego većina okolnih zagrebačkih središta koja su naprosto ukorporirana u veliki Zagreb. U mrežu satelitskih gradova Zagreba ušao je i Samobor, ali je u procesu metropolitizacije zadržao svoje važne gospodarske i društvene funkcije, arhitektonsko-spomeničku i turističku privlačnost i posebnost – i u odnosu na Zagreb i na ostale satelitske gradove. [7]

[7] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 22-23

Samobor kao satelitski grad nije postao samo >>spavaonica<< Zagreba i izvorište radne snage, iako i te značajke nije mogao izbjeći, nego se razvijao i kao samosvojno regionalno i lokalno središte.

U tom dinamičnom procesu promjene prostorne slike naseljenosti, pa i funkcionalne strukture, Samobor je demografski rastao nešto sporije, zadržavši pri tome svoju povijesnu autentičnost i glavne funkcije regionalnog središta. Tipičan primjer stvaranja brzorastućega satelitskog grada unutar zagrebačke okolice su Sesvete i Velika Gorica. Po brzini rasta na trećem mjestu je Zaprešić, a Samobor se u tom prestrukturiranju našao na četvrtom mjestu. Ostala satelitska središta rasla su znatno sporije, ali su i ona, a pogotovo bivša sela u njihovoj okolici, povećala broj stanovnika i nekoliko puta. Prema razini samosvojnosti i razvijenosti vlastitih funkcija, u hijerarhiji satelitskih gradova Zagreba Samobor je zadržao tradicionalni primat i otklon.[8]



Slika 6. Prostorni raspored satelitskih gradova Zagreba, s brojem stanovnika 1948. i 2011. godine

Izvor: Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 23

[8] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 23-24

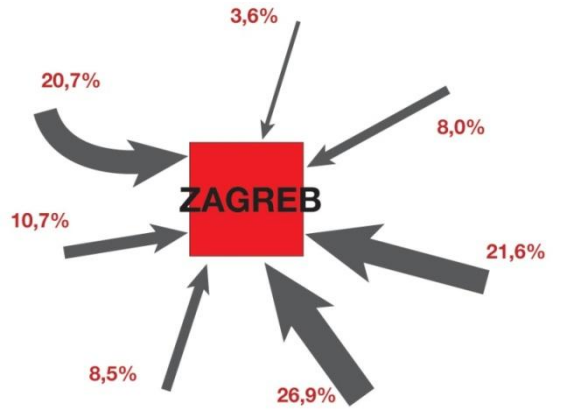
Rast obujma dnevnih migracija iz okolnih naselja u središte rada (Zagreb) jedan je od glavnih pokazatelja brzine procesa industrijalizacije i metropolizacije. Usporeno taj proces ubrzava izgradnju prometne infrastrukture i povezanosti naselja stanovanja i centra rada. Dnevne migracije iz Samobora i okolnih naselja u Zagreb (na rad, obrazovanje i sl.) bile su najznačajnije na vrhuncu procesa industrijalizacije Zagreba, a potom se smanjuju. Prema popisu stanovništva 2001. godine dnevne migracije iz samoborskog kraja u Zagreb još su bile vrlo intenzivne i značajke za razvoj i život Samobora. Tada je i 78 naselja s područja grada Samobora svakodnevno u Zagreb putovalo 6663 stanovnika, što je velik udjel u ukupnom broju zaposlenih u gradu. Od toga je 5031 osoba putovalo na posao, 626 bili su učenici, 935 studenti i 71 ostali. Najviše dnevnih migranata bilo je iz naselja Samobor, njih 3170 ili oko 50 posto, od koji je 239 bilo učenika i 563 studenata. I iz drugih naselja grada Samobora bilo je mnogo dnevnih migranata: iz Bregane 533, Galgova 204, Rakova Potoka 299, Domaslovca 175, Pavučnjaka 146, Luga Samoborskog 141, Hrastine 151, Ruda 136 itd.. broj dnevnih migranata ovisi o brojnim faktorima, ali i o razvijenosti prometne infrastrukture, javnog prijevoza, razine školovanosti stanovništva i sl.. to se vidi i iz prostornog rasporeda migranata jer ih je najmanje iz slabije dostupnih naselja Samoborskoga gorja. Trend smanjivanja dnevnih migracija u Zagreb nastavio se i posljednjih deset godina, ali njihova važnost u zaposlenosti i razvoju grada Samobora ostaje neupitna.[9]



Slika 7. Dnevne migracije u Zagreb iz okolnih gradova i općina 2001. godine

Izvor: Feletar P.; The Function Of Zagreb As A Factor Of The Transformation Of The Greater Zagreb Girdle – With A Separate Commentary On Daily Migration, BSc Geography, 2001

[9] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 26



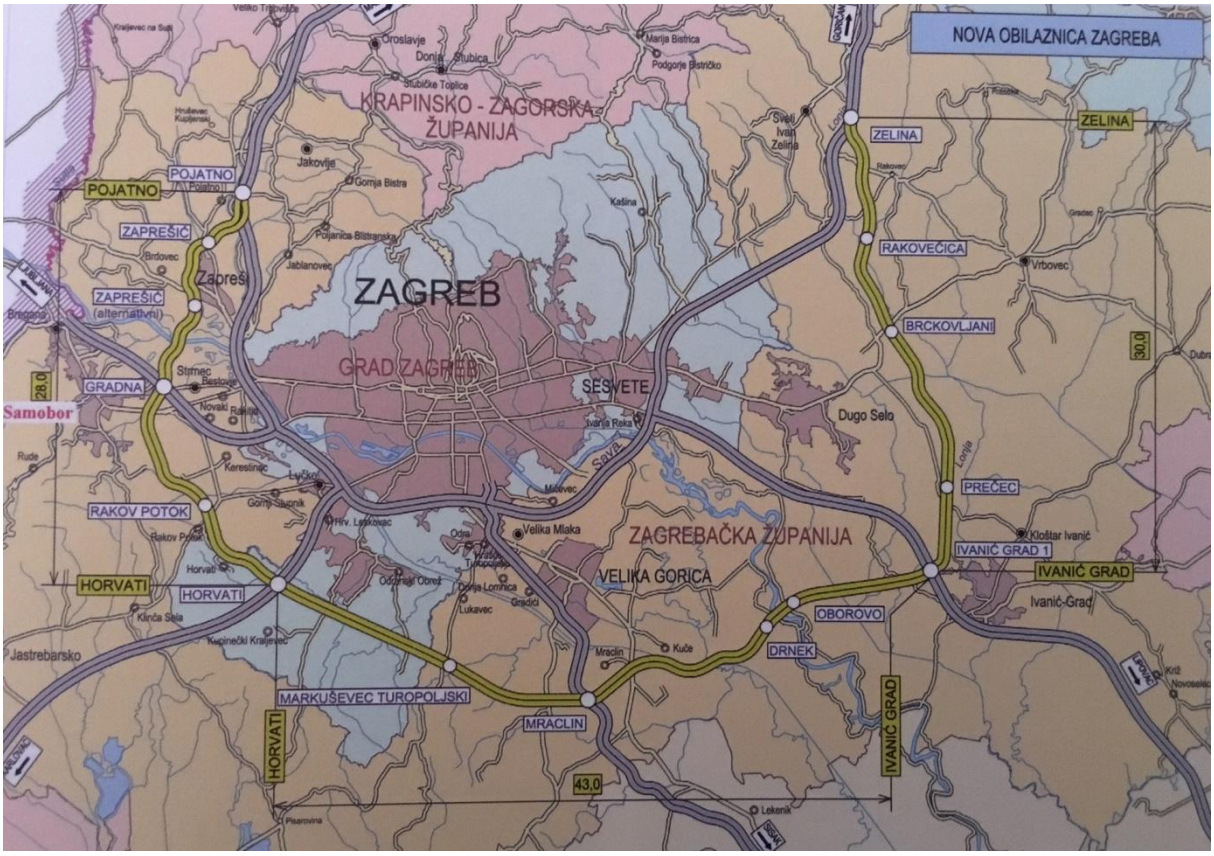
Slika 8: Osnovni migracijski smjerovi u Zagreb

Izvor: Izvor: Feletar P.; The Function Of Zagreb As A Factor Of The Transformation Of The Greater Zagreb Girdle – With A Separate Commentary On Daily Migration, BSc Geography, 2001

I u 21. stoljeću kada govorimo o prometnom položaju Samobora, govorimo o njegovoj povezanosti sa Zagrebom, koja se gradnjom novih i modernijih prometnica neprestano mijenja i unapređuje. Zagreb je danas najvažnije i najveće prometno križanje u Hrvatskoj te je ishodište i cilj mnogih prometnih putovanja koja se ostvaruju preko šest (A1, A2, A3, A4, A6, i buduća A11) autocestovnih smjerova. Svi oni završavaju ili počinju na obodnoj južnoj prometnici – postojećoj zagrebačkoj obilaznici. Gradnja nove (južnije) zagrebačke obilaznice stoga je ključna za unapređenje prometne povezanosti te bi još više približila metropolu i širu okolicu gradu Samoboru.

Neki dijelovi stare obilaznice, koju najčešće koristimo prema Samoboru, već su danas postali gradska prometnica, na kojoj oko 70% prometa otpada na tzv. gradski promet (posebna dionica Jankomir – Lučko i čvor Lučko). S obzirom na ubrzan razvitak šireg područja grada Zagreba, grada Samobora i općenito Zagrebačke županije, može se očekivati zadržavanje visoke stope rasta prometnog opterećenja i u idućem razdoblju, što vodi k uvjetima odvijanja prometa neprimjerenom cestama visoke kategorije. Gradnjom nove obilaznice došlo bi do rasterećenja prometa na postojećoj obilaznici, a istovremeno bi nova obilaznica zadržala visoku razinu služnosti.[10]

[10] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 28



Slika 9. Planirana autocesta kao nova obilaznica Zagreba dotiče i područje Samobora

Izvor: Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 27

Smjerovi u danas razvijenoj mreži državnih, županijskih i lokalnih cesta (pa i nerazvrstanih puteva) također su se tijekom povijesti mijenjali po važnosti i korištenosti. Osim takvih cesta na smjeru Sveta Nedelja – Samobor – Bregana, koje su asfaltirane ubrzo nakon Drugoga svjetskog rata, ceste u poloju Save, a osobito u gorju modernizirane su tek u posljednjih tridesetak godina, a neke se asfaltiraju i danas. Njihova razina služnosti nije visoka, ali su iznimno važne za lokalno povezivanje i turistički razvoj. U mreži županijskih i lokalnih cesta kao najvažnije cestovno središte ističe se Samobor, a sekundarno križište svakako su Bregana i Sveta Nedelja. Zbog Save i neizgrađenosti mosta zapadno od Podsuseda (odnosno novog mosta autoceste prema Krapini) svi transverzalni smjerovi cesta sjever – jug završavaju na rijeci, odnosno uključuju se na longitudinalnu državnu i županijsku cestu Sveta Nedelja – Samobor – Bregana.

Stari karavanski srednjovjekovni put od Samobora prema Pokuplju danas je na području grada Samobora asfaltiran. Išao je od Samobora Lipovečkom Gradnom do Smerovišća, pa prema Velikom Lipovcu, podno srednjovjekovnoga grada Lipovca, prema Malom Lipovcu, pa preko prijevoja Velika Vrata podno Japetića prema Jastrebarskom i Pokuplju. Drugi smjer od Samobora prema jugu nastao je kasnije. Doduše dio do Ruda Rudarskom Gradnom sagrađen je rano zbog rudarstva u tom kraju, ali je nastavak prema Braslovlju i Prekrižju mlađi. Prijevojem kod Poljanica, podno Plešivice, cesta nastavlja južno prema Jastrebarskom. Važna je još jedna regionalna cesta od Samobora prema jugoistoku,

pogotovo u novije vrijeme kada je snažno povećana naseljenost toga kraja. Od Samobora cesta nastavlja na Rakovicu, Kladje i Molvice te preko Konščice i Sv. Martina pod Okićem vodi u Galgovo, gdje se račva za Rakov Potok i za Klinča Sela te se tu spaja sa starom karlovačkom cestom.

Za područje Žumberka središnja je cestovna veza, koja je i stari putni smjer još od doseljavanja uskoka u prvim stoljećima novoga vijeka, ona koja uz granicu prema Sloveniji spaja savsku nizinu s Pokupljem. Ta najvažnija žumberačka cesta počinje u Bregani uz rječicu Breganu vodi do Grdanjaca, gdje se jedan krak odvaja u središnji dio Samoborskoga gorja te povezuje Noršić Selo i Jarušje. Od Grdanjaca cesta nastavlja uz slovensku granicu do Stojdrage, pa dalje do Pokleka, Novog Sela Žumberačkog i Budinjaka te kod Gornje Vasi napušta područje grada Samobora i vodi prema Kostanjevcu, Krašiću i Pokuplju. Ta bi cesta mogla imati veliko značenje za razvoj turizma, a uz nju se već nalaze privlačne točke Parka prirode Žumberak – Samoborsko gorje.[11]

[11] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 29

3. GOSPODARSKA I DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA GRADA SAMOBORA KAO PREDUVIJET INTERAKCIJSKIH PROMETNIH VEZA

Gotovo tisućljetni razvoj Samobora bio je usklađen s prirodnim obilježjima i ljepotama reljefa. Spoj padina Samoborskog gorja, dolina rječica i potoka te zapadnog ruba savske ravnice ogledao se u razmještaju naselja, njihovom odnosu spram šuma te uzgoja vinograda na osunčanim padinama. Osim posebnih iznimki taj se sklad očuvao do danas.

U drugoj polovini dvadesetog stoljeća razvoj današnjeg područja Grada Samobora bio je dosta intenzivan. Prema popisu iz 1991. g. ovdje je živjelo oko 34.000 stanovnika, prema popisu 2001.g. 36.206, a prema popisu iz 2011. g. 37.607 stanovnika. Najveći broj stanovnika je u naseljima uz spoj ravnice i padine Samoborskog gorja, na potezu od Rakovog potoka, preko Velike i Male Rakovice, Samobora do Bregane te u nizinskim naseljima uz Savu. U prostorima brdskog prostora su naselja s manjim brojem stanovnika. U njima su sve zastupljenije građevine za odmor, građene u sklopu naselja, u vinogradima kao klijeti i manje stambene građevine te one disperzne u prostoru.

Dok se kod razmještaja stanovanja može govoriti o relativno ravnomjernom rasporedu u prostoru iako s velikim razlikama u gustoći stanovništva, kada je riječ o radnim zonama ili pojedinim gospodarstvenim objektima vidljivo je njihovo grupiranje u Samoboru i Bregani, a tek manjim dijelom pojedinačno, u drugim naseljima.

Cestovna mreža je dosta dobro razvijena. Osnovu čini magistralna cesta Zagreb - Ljubljana s graničnim prijelazom Bregana. Regionalne i lokalne prometnice dosta dobro povezuju naselja međusobno i s okolnim prostorima. Otežane su mogućnosti u gradu Samoboru prvenstveno zbog odvijanja teretnog prometa kroz najuže središte grada.

Današnje se područje Grada prostire između državne granice s Republikom Slovenijom na dijelu sjevernog i zapadnog dijela, do prisavske ravnice na istoku te autoceste Zagreb - Karlovac na krajnjem jugu. Jugozapadna granica Grada se nalazi u planinskom prostoru Žumberka. Samobor se nalazi u Zagrebačkoj županiji, a graniči s Općinom Brdovec i Gradom Zaprešićem na Savi, zatim s Gradom Sveta Nedelja i Gradom Zagrebom, Općinom Stupnik, Klinča Sela, Gradom Jastrebarskim te s Općinama Krašić i Žumberak. Najdužu granica ima prema Općinama Brežice i Kostanjevica u susjednoj Republici Sloveniji.

Život ljudi se na ovom prostoru može pratiti od prapovijesti. Najbolji primjer za to su arheološka nalazišta iz starijeg željeznog doba u Budinjaku, Farkaševcu, Grdanjcima, Malom Lipovcu, itd. Pri tom je važno istaći činjenicu da se život odvijao i u nizinskim i planinskim prostorima kontinuirano.

Urbani razvoj ima tisućljetnu tradiciju. Samobor je dobio poveljom kralja Bele IV još 1242. godine status slobodnog kraljevskog trgovišta. Kroz cijelu svoju povijest samoborski se prostor razvijao usklađeno s mogućnostima i obilježjima krajolika u kojem su pojedina naselja nastajala.[12]

[12] URBANISTIČKI ZAVOD GRADA ZAGREBA d.o.o. ZAGREB 2006, PROSTORNI PLAN UREĐENJA GRADA SAMOBORA, str. 1-2

Područje Grada Samobora ima površinu od 250,73 km2. Nekadašnja Općina Samobor je imala znatno veću površinu. Današnji ustroj ima od 1992. Godine kada su zakonom formirane današnje granice gradova i općina. Danas je Samobor jedan od 9 gradova i 25 općina u Županiji. Po površini zauzima 8,2 % područja Županije, s oko 36 tisuća stanovnika sudjeluje sa 11,8% u odnosu na broj stanovnika Županije. S gustoćom od 144 st/km^2 Samobor spada u gušće naseljena područja u Županiji čiji prosjek je 101 st/km^2, dok je hrvatski prosjek 78,5 st/km^2.[13]

Tablica 1. Podaci o Gradu Samoboru u odnosu na Zagrebačku županiju

	Površina Km^2	Stanovnici				Stanovi				Kućanstva				Gustoća St./km^2 2011.
		1981.	1991.	2001.	2011.	1981.	1991.	2001.	2011.	1981.	1991.	2001.	2011.	
Zagrebačka županija	3058,15	259321	282989	309696	317606	75494	89602	103297	120837	75836	85972	94274	101186	103,9
Grad Samobor	250,74	32887	35017	36206	37633	9262	10782	12144	14353	9209	10420	11081	12286	150,1
%	8,2	12,7	12,4	11,7	11,9	12,3	12,0	11,7	11,9	12,1	12,1	11,7	12,1	-

Izvor: Državni zavod za statistiku

3.1. Gospodarstvo i infrastruktura grada Samobora

Proces gospodarstva snažno je počeo i na području Samobora već u 80-im godinama 20. stoljeća. Stvaranje samostalne Hrvatske i napuštanje planske realsocijalističke privrede te uključivanje u tržišni sustav gospodarstva tražio je pretvorbu društvenog u privatno vlasništvo. Postavljeni sustavi vlasničke pretvorbe nisu bili dovoljno efikasni i pravedni, nedostajalo je domaćeg kapitala, a tek je stasala klasa sposobnih menedžera. I samoborsko gospodarstvo do 1990. počivalo je na velikim ili većim industrijskim poduzećima, koja su proizvodila robu u glavnom domaće i klirinško tržište (istočna Europa). U tim uvjetima ta poduzeća nisu trebala natjecateljsku tržišnu organizaciju pa su se u novim uvjetima privređivanjima teško snalazila. Uz to ih je kočio i neodgovarajući proces privatizacije te sve veća davanja i porezi, a početkom 90-ih godina i ratne prilike.

U općini Samobor 1991. u industriji radilo gotovo 6000 radnika ili više od 41 posto svih zaposlenih. Mnoga poduzeća zapošljavala su i više od 500 radnika, uz visok društveni standard. Ipak, upravo velike tvrtke bile su statične i slabo pripremljene za neophodno tržišno i izvozno prestrukturiranje. Neke je pak „pokosila“ privatizacija i igra kapitala. S najviše radnika u proces prestrukturiranja ušle su tvrtke: Kristal, Elektron, Chromos, Fotokemika, „Rade Končar“, Trudbenik, TOP, Remontni zavod, Samoborka, Serum-zavod, Sa-ma, Tiskara Zagreb i druge.[14]

[13] URBANISTIČKI ZAVOD GRADA ZAGREBA d.o.o. ZAGREB 2006., PROSTORNI PLAN UREĐENJA GRADA SAMOBORA, str. 1-2

[14] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 728

Već za nekoliko godina ta su poduzeća ili otišla u stečaj ili bitno smanjila proizvodnju i broj zaposlenih. Dakako, gotovo sve tvrtke su privatizirane, a na programima i pogonima propalih poduzeća nastale su i neke manje tvrtke.

U Samoborskom se listu 1977. godine komentator jada da Kristal, koji je zapošljavao 800 radnika, ide u stečaj, a to se dogodilo i trgovačkom poduzeću Sa-ma koje je imalo 550 radnika, TOP-u Kerestinec sa 1000 radnika, dok je „Rade Končar“ smanjio broj zaposlenih od 600 na 230 itd.



Slika 10. Industrija građevinskog materijala Samoborka

Izvor: Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 729

I nakon 1990. Je i na samoborskom području nastavljeno prestrukturiranje aktivnog stanovništva prema osnovnim sektorima djelatnosti. Nastavljaju se procesi deagrarizacije pa je primarni sektor zapošljavao 2001. godine samo 4,2 posto aktivnog stanovništva, u odnosu na 13,2 posto u 1991. godini. Međutim, tada je zaustavljen rast sekundarnog sektora (industrija), a počinje dominacija tercijarnih (usluge) i kvartarnih djelatnosti. To je prouzročilo opadanje realnog sektora, odnosno obujma proizvodnje roba te smanjilo izglede samoborskoga gospodarstva da snažnije sudjeluje u izvoznim poslovima.[15]

[15] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 728-729

Tablica 2. Aktivno stanovništvo Hrvatske i grada Samobora prema osnovnim sektorima djelatnosti po popisima od 1953. do 2001. godine

		Primarni sektor	Sekundarni sektor	Tercijarni/ kvartarni sektor
1953.	Hrvatska	67,2	13,0	19,8
	Samobor	64,1	20,1	15,8
1971.	Hrvatska	42,4	25,7	31,9
	Samobor	39,8	34,8	25,4
1981.	Hrvatska	24,4	33,8	41,8
	Samobor	22,0	38,7	39,3
1991.	Hrvatska	15,5	33,8	50,7
	Samobor	13,2	38,2	48,6
2001.	Hrvatska	5,6	33,6	60,8
	Samobor	4,2	36,1	59,7

Izvor: Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 729

Nakon 1990. nastaju i promjene u broju i strukturi zaposlenih. Prema popisu iz 1991., na području tadašnje općine Samobor (uključujući i sadašnje područje grada Sveta Nedelja) bilo je 12446 zaposlenih: kod pravnih subjekata 11262 te u obrtu i sličnim uslugama 1184 radnika. Na području grada Samobora (bez Svete Nedelje) popis 2001. bilježi ukupno 8552 zaposlena, od čega u obrtu 1867 radnika. Zabilježen je, dakle, znatan pad broja zaposlenih (ako i dodamo broj za Svetu Nedelju), a promijenila se i struktura-obrt i slične usluge sudjelovali su u ukupnoj zaposlenosti 1991. sa 9.5 posto, a u 2001. sa 20,2 posto. Istovremeno je znatno opao broj zaposlenih u industriji. Zadnjih deset godina nastavlja je taj proces, ali ukupan broj zaposlenih do danas je ipak u malom porastu. Tome najviše pridonosi razvoj obrta i malog poduzetništva te kvartarnih djelatnosti. [16]

[16] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 729

Ako analiziramo broj zaposlenih kod pravnih subjekata, za što imamo podatke iz 2009., onda je zamjetno nisko sudjelovanje industrije, samo 26,2 posto. To je još više nego što je prosjek za Zagrebačku županiju, koji iznosi 21,9 posto, ili za grad Svetu Nedelju, koji iznosi 25 posto. Zato se snažno razvila zaposlenost u trgovini (sudjeluje sa 20,9 posto, što je, doduše, manje od prosjeka Zagrebačke županije), a velik udjel imaju društvene djelatnosti i zdravstvo te građevinarstvo. Zaposlenost kod pravnih subjekata u primarnim djelatnostima je doista minimalna (0,5 posto).

Uz stagnaciju ili smanjenje broja zaposlenosti, pojavila se znatnije nezaposlenost na samoborskom području. Ona je relativno niža od prosjeka Hrvatske, što je bilo i za očekivati s obzirom na razvijenost Samobora i okolice Zagreba. Analizom podataka o kretanju nezaposlenost od 1993. do 2011. može se zaključiti da su se zbivale znatnije oscilacije, prije svega prouzročene gospodarsko-političkim kretanjima u Hrvatskoj. U doba Domovinskog rata nezaposlenost je prelazila dvije tisuće, zatim je opala, da bi opet porasla u vrijeme pojačane gospodarske krize na prijelazu stoljeća: maksimum je bio 2001. godine sa 2462 nezaposlena. Potom broj nezaposlenih opada sve do 2008. i nove krize kada opet raste. Minimum nezaposlenih zabilježen je upravo 2008., samo 1022. U većini godina bilo je više nezaposlenih žena, u nekim i drastično više - 2003. bilo je 63,1 posto nezaposlenih žena, a 42,9 posto muškaraca. Na samoborskoj ispostavi Hrvatskog zavoda za zapošljavanje uvijek ima i pedesetak nezaposlenih s visokom školskom spremom. [17]



Slika 11. Metalna industrija DIV Samobor

Izvor: http://www.md-konstrukcije.hr/hr/reference-detalji/div-d.o.o./23 20.08.2016.

[17] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 730

Industrija i dalje najvažnija samoborska gospodarska grana – i po broju zaposlenih i prema punjenju gradskoga proračuna. Ako se tome doda i veće proizvodno obrtništvo i građevinarstvo, onda ovako razvijeni sekundarni sektor prelazi polovicu vrijednosti ukupnog prihoda koji se ostvaruje na području grada Samobora. U 1987., kada je industrija u općini Samobor dostigla vrhunac, bilo je čak 7287 zaposlenih, od toga u naselju Samobor 3406 radnika, Bregani 186, Rakitju 619, Novakima 482, Kerestincu 1895, Brezju 80 i Kalinovici 619 zaposlenih. Nakon 1993. u sastavu grada Samobora ostala je samo industrija locirana u samom gradskom naselju (i periferiji) i u Bregani. Taj se broj danas sveo na oko 2000 industrijskih radnika.

U procesu prestrukturiranja gospodarstva broj zaposlenih u realnom sektoru je smanjen, a broj poslovnih subjekata znatno povećan. Samobor nema više velikih poduzeća, tek sedam tvrtki zapošljava više od 100 radnika. Stvoren je velik broj malih i srednjih poduzeća i obrta, uz orijentaciju na poslove trgovine, intelektualnih usluga, ugostiteljstva i obrtnih usluga, te proizvodnju u manjim serijama. Samo do polovice 1992. godine u općini Samobor osnovano je novih 400 privatnih poduzeća (50 izvan Samobora), od kojih 170 u trgovini. Sljedećih godina dio tih poduzeća prestao je poslovati, ali je osnovano još više novih. Računa se da danas na području grada Samobora posluje više od 1700 trgovačkih društava i poslovnih subjekata, oko 1000 obrtničkih radnji te više stotina subjekata u poljoprivrednoj proizvodnji i preradi.

Više je čimbenika utjecalo na razvoj malog i srednjeg poduzetništva u gradu Samoboru. Ponajprije je to duga tradicija obrta, manufaktura i trgovine, a te su djelatnosti u novim uvjetima privatizacije i prestrukturiranja prema tržišnom gospodarstvu vidjele svoju šansu razvoja. Rano je osnovan i Poduzetnički centar d.o.o. Samobor, preko kojeg se stimulira razvoj malog i srednjeg poduzetništva. Centar daje poduzetnicima potrebne poslovne i druge informacije, stručne savjete, pomaže kod izrade planova proizvodnje i investicija, organizira stručna savjetovanja i gospodarske manifestacije te stimulira ulagače koji žele proizvoditi i poslovati u samoborskim poslovnim zonama.[18]



Slika 12. Poduzetnička zona Samobor

Izvor: http://invest-croatia-zg-county.com/invest-hr/poduzetni-ke-zone/samobor 20.08.2016.

[18] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 731-734

Danas u gradu Samoboru djeluje samo 55 poduzeća sa 20 i više zaposlenih te još desetak obrtničkih radionica koje zapošljavaju više od 20 radnika. Najviše poslovnih subjekata zapošljava do pet radnika. Od 55 veći poduzeća najviše, njih 37, ima sjedište u Samoboru, zatim dvije u Bregani, dvije u Rudarskoj Dragi, dvije u Rakovom Potoku te po jedno poduzeće u Maloj Rakovici, Hrastini, Vrbovcu, Mirnovcu, Otruševcu, Lugu i Grdanjcima. Najveće tvrtke posluju u proizvodnji građevinskog materijala, metalnih proizvoda, uređaja za industriju i domaćinstva, tekstila, prehrambenih artikala, preradi drva, trgovini i uslugama (vidi priloženu tablicu).

Od najavljivanih velikih projekata, koji bi trebali potaknuti brži razvoj samoborskog gospodarstva, za sad je ostvarena samo gradnja autobusnog kolodvora (otvoren 2011.). najviše se očekuje od gradnje velikoga turističko – rekreacijskog centra Aquapark Šmidhen (vrijednog stotinjak milijuna eura), a već 2007. najavljen je početak gradnje željezničke pruge Zagreb – Samobor (proračun je bio 256 milijuna kuna), mosta preko Save kod Otoka Samoborskog (oko 120 milijuna kuna), nove tržnice, uređenje vojarne (koja je za Božić 2009. predana Gradu) i drugih. S obzirom na to da je malo i srednje poduzetništvo prilagodljivije krizi i fleksibilnije prema mijenama na tržištu, grad Samobor ostvaruje nešto veći bruto domaći proizvod po stanovniku od prosjeka Hrvatske i Zagrebačke županije. Imamo podatak iz 2007. koji se bitnije ne razlikuje od današnjeg – bruto domaći proizvod po stanovniku u gradu Zagrebu iznosio je 16766 eura, u hrvatskoj 9656, u Zagrebačkoj županiji 8360 i u gradu Samoboru 9821. Prema tome, grad Samobor ima u odnosu na prosjek Hrvatske 101,7 poena, u odnosu na Zagrebačku županiju 117,4 poena, ali u odnosu prema gradu Zagrebu samo 58,6 poena.[19]



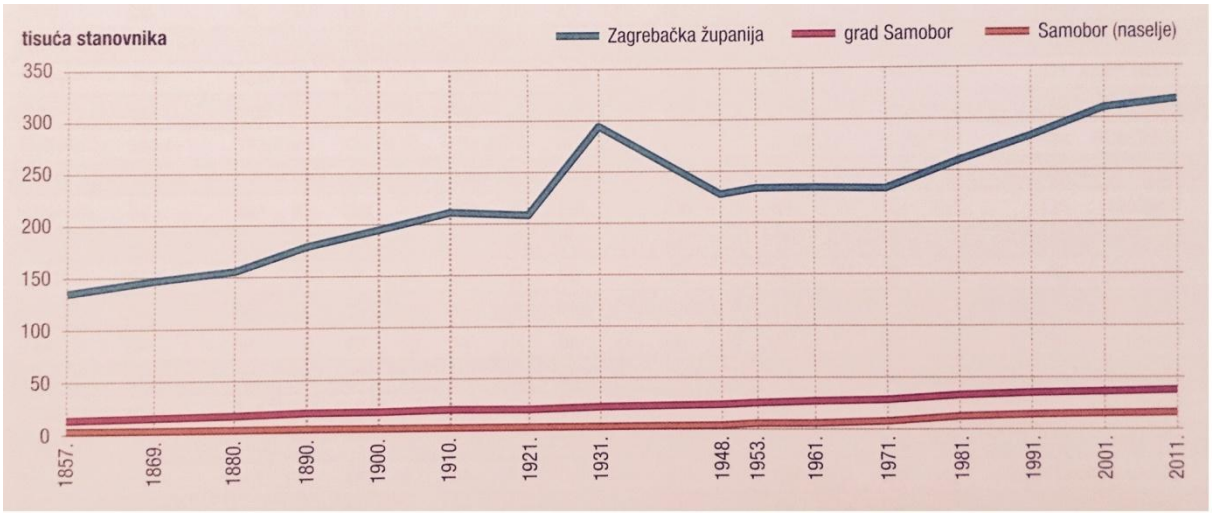
Slika 13. Autobusni kolodvor Samobor

Izvor: http://www.komunalac-samobor.hr/sluzbe-07b-kolodvor.asp 20.08.2016.

[19] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 2, Samobor 2011., str. 734-736

3.2. Kvantitativne značajke stanovništva od 1857. do 2011. godine

Redoviti i sveobuhvatniji popisi stanovništva provode se svakih desetak godina već stoljeće i pol, točnije od 1857. do 2011. godine. Taj vremenski raspon od 154 godine dovoljan je da se kvalitetno može provesti analiza promjena i zakonitosti demografskih kretanja i u samoborskom kraju. Prema prvom popisu stanovništva 1857., u naseljima na današnjem području grada Samobora (77 sela i jedan grad) živjelo je 13690 stanovnika, a u samom gradu Samoboru 3186 duša. Naselje Samobor tada je bilo i nekoliko puta veće po broju žitelja nego ostala veća naselja u okolici Zagreba. U odnosu na današnje područje Zagrebačke županije, u kojem je 1857. živjelo 134.754 stanovnika, naselja grada Samobora participirala su sa 10,2 posto. Taj odnos demografskih resursa Zagrebačke županije i grada Samobora zadržao se uglavnom na istoj razini u zadnje stoljeće i pol do danas. Prema posljednjem popisu stanovništva 2011. godine, na području grada Samobora živi 37.607 stanovnika, što je u odnosu na 1857. povećanje za 23.917 duša ili za 174,4 posto. U istom razdoblju, stanovništvo naselja Samobor poraslo je na 15.867, ili za 12.681 dušu, odnosno za 498,1 posto.



Slika 14. Kretanje broja stanovnika Zagrebačke županije, grada Samobora i naselja Samobor od 1857. do 2011. godine

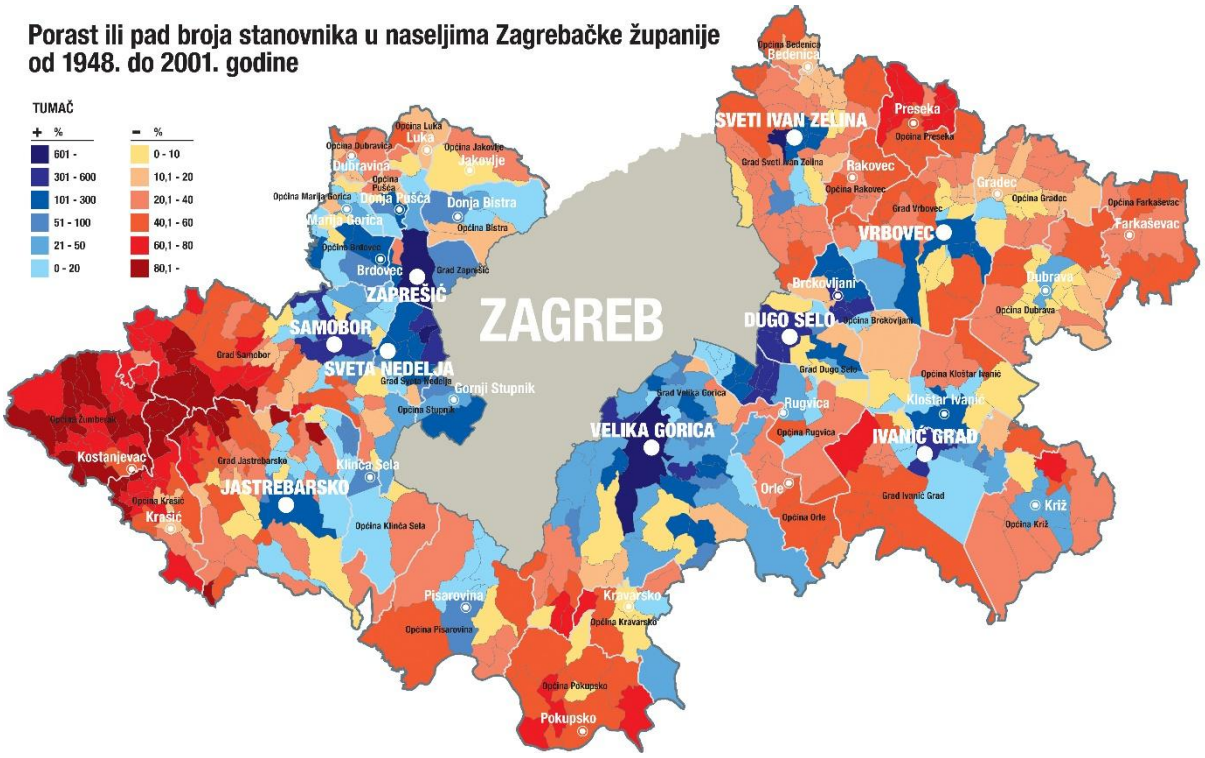
Izvor: Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 130

Danas stanovništvo grada Samobora u ukupnom broju žitelja zagrebačke županije sudjeluje sa 11,8 posto. Godine 1857. stanovništvo naselja Samobor u ukupnom žiteljstvu grada Samobora sudjelovalo je sa 23,7 posto, a u 2011. godini čak sa 42,2 posto, što govori o snažnim procesima migracije stanovništva iz okolnih seoskih naselja u grad.[20]

[20] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 125

U prvih pola stoljeća, dakle gotovo do prije Prvoga svjetskog rata, možemo govoriti o agrarnoj fazi razvoja stanovništva samoborskoga kraja. Pozitivne promjene u poljoprivrednoj proizvodnji koje su u drugoj polovici 19. stoljeća i na samoborskom području polučile stvaranje viškova agrarnih proizvoda i postupno poboljšanje standarda života, dala su polet demografskom rastu seoskih naselja.

U drugih pola stoljeća (prva polovica 20. vijeka), europski početak gospodarskog prestrukturiranja i procesi industrijalizacije, donijeli su i u samoborski kraj znatne promjene. U toj obrtničko – manufakturnoj fazi kvantitativnog razvoja stanovništva i u samoborskom kraju počinju jačati urbana središta. To se, dakako, ponajprije odnosi na gradsko naselje Samobor, koje je od 1900. do 1953. godine brojem stanovnika poraslo za 95,3 posto.[21]



Slika 15. Porast ili pad broja stanovnika u naseljima Zagrebačke županije od 1948. do 2001. godine

Izvor: Feletar P.; The Function Of Zagreb As A Factor Of The Transformation Of The Greater Zagreb Girdle – With A Separate Commentary On Daily Migration, BSc Geography, 2001

[21] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 125-130

U fazi industrijalizacije dolazi do razmjerno naglog procesa smanjivanja broja stanovnika u gotovo svim ruralnim naseljima. Od 1953. do 2011. godine naselje Samobor povećalo se brojem žitelja za 180,1 posto, a Bregana, koja je također dobila razmjerno snažan sekundarni sektor, čak za 205,9 posto. Istovremeno ruralno naselje Rude smanjile su broj stanovnika za 14 posto, a Stojdraga čak za 73,6 posto, što je karakteristika i za gotovo sva naselja u Samoborskom gorju.

Uzevši cijelo područje grada Samobora, od prvog popisa 1957. do posljednjeg 2011. godine, broj stanovnika je postupno rastao: do 1900. za 37,2 posto, zatim do 1953. za 35,5 posto i do 2011. godine za 47,8 posto. Dakako, glavni je motor toga rasta, pogotovo u posljednjih pola stoljeća, urbano naselje Samobor. Slično je i s kvantitativnim kretanjem stanovništva u cijeloj Zagrebačkoj županiji, s manjim varijacijama.[22]

[22] Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011., str. 130-131

4. PRIJEVOZNA POTRAŽNJA KAO ČIMBENIK RAZVITKA MEĐUMJESNOG JAVNOG AUTOBUSNOG PROMETA KOLODVORA SAMOBOR

Prijevozna potražnja do sada se pretežito izračunavala kao planska kategorija i češće kao prijevozna potražnja u okvirima prostornog planiranja.

Velika većina postojećih radova iz domene prijevozne potražnje rađena je zbog potreba planiranja u gradovima i urbanim regijama. To je dosta razumljivo, jer su gradovi i urbane regije napučenije i prijevoznom potražnjom najopterećenija svjetska područja. U nedostatku konkretnih istraživanja prijevozne potražnje u međumjesnom prometu, a posebno u linijskom autobusnom (međumjesnom) prometu.

Potražnja u prometu kao planska (buduća) kategorija, može se procjenjivati na posredan i neposredan način. Jedan od prvih modela procjenjivanja potražnje na principu izračunavanja uravnoteženih tokova u međugradskom prometu izrađen je za potrebe Northeast Coridor-a u SAD od strane Krafta (Kraft-SARC-ov model).

Kod međumjesnohg cestovnog putničkog linijskog prometa u pravilu se radi o vanjskom, horizontalnom povezivanju dva mjesta, pri čemu se u određenom vremenu premješta jedan čovjek ili grupa ljudi s jednog prostornog lokaliteta na drugi lokalitet. Kod velikog broja linija međumjesnog cestovnog putničkog prometa javlja se između polaznog i odredišnog terminusa niz usputnih stajališta sa svrhom iskrcaja i ukrcaja putnika. Polazni i završni termini nisu osnovne točke ili prostori u kojima je nužno prikupljati podatke o prometnoj potražnji stanovništva. Na nizu linija, ovisno o njihovom karakteru, nužno je procijeniti i prometne potrebe stanovništva s usputnih postaja.[23]

4.1. Naselja kao pokretači prijevoznih potreba stanovništva

4.1.1. Ljudske funkcije u prostoru

U predindustrijskom vremenu prevladavalo je u prostoru. Gradsko društvo je bilo enklavnog tipa s lokalnim značenjem.

Seljačko društvo kao oblik životne zajednice bilo je prirodno zatvorenog, tradicionalnog i neformalnog oblika. Ono je u funkcionalnom smislu bilo slabo strukturirano, što je u osnovi odražavalo njegove glavne funkcije u prostoru: rad i stanovanje.

Jedinstvo životnog funkcioniranja seljačkog društva u okviru areala sela i seoskog polja, prostornog radiusa 10 – 15 km, rezultiralo je krajnjem dometu vrlo malim prometnim potrebama dotične ljudske zajednice sa svakodnevnicom pješačkog kretanja, a rjeđe prijevoza zaprežnim vozilima.[24]

[23] Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999., str.15

[24] Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999., str.87

Suvremeno industrijsko društvo današnjice predvođeno gradskom društvenom zajednicom ima za razliku od seoskog društva znatno složenije i divergentnije prostorno funkcioniranje. Prije svega prostorno se razdvajaju glavne ljudske životne funkcije – stanovanje i rad, a onda se prostorno postupno dispergiraju i sve ostale funkcije: opskrba, obrazovanje, zdravstvo, kultura, odmor, uprava i dr..

Razvojem industrijskog društva, sve većom koncentracijom stanovništva u gradove i rastom i prostornim širenjem gradova mijenja se vrlo brzo s novim industrijskim načinom proizvodnje i osnovni postulat u prostornom odnosu funkcija. Najprije se prostorno odvaja od stambene proizvodna funkcija rada, pa se postupno i druge funkcije dislociraju u prostoru, odvojeno jedna od druge. Prostoren relacije svakodnevnog kretanja stanovnika ili članova domaćinstva rastu. U prosjeku su od 10 km, pa i do 60 km. Pješačenjem se više ne mogu zadovoljiti većinske prometne potrebe glavnine pripadnika porodice suvremenog industrijskog društva. Pojedinci i domaćinstva sve više posežu za korištenjem javnog prijevoza ili individualnih prometnih sredstava – osobnih automobila.

Ljudske funkcije u prostoru različiti autori su koristili pri projekciji putovanja stanovništva na različite načine, ali najčešće pri tzv. kategorijskim i regresijskim analizama nastajanja (i privlačenja) putovanja.

U regresijskoj analizi pored ostalih funkcija u prostoru ističe na poseban način značenje bazične ljudske prostorne funkcije – stanovanja, kroz niz pokazatelja, kao npr. neto stambena gustoća ili broj stambenih jedinica u zoni i površina stambenog zemljišta.[25]

4.1.2. Naselja

Naselja su najočigledniji statičko – fizionomski izraz bivstvovanja čovjeka na zemaljskoj kugli. Čovjek kao društveno biće upravo svoju društvenost u pozitivnom smislu očituje izgradnjom naselja za zajednički život, obitavanje i rad ljudskih jedinki, odnosno ljudske zajednice.

Naselje kao izrazita sesilna prostorna forma ljudske zajednice svoj opstanak i razvitak uvelike zahvaljuje prometu. Promet svojim bitnim dinamičkim svojstvom savladavanja prostornih relacija (udaljenosti) sa stajališta dimenzije vremena (sat) ostvaruje prenošenje (razmjenu) iskustava i premještanja tereta i putnika u prostoru, prije svega između različitih ljudskih zajednica koje obitavaju u naseljima različitih oblika. Promet se u životu i funkcioniranju naselja javlja u dva osnovna oblika: promet unutar naselja i promet između naselja. Prvi oblik obično poznajemo kao gradski promet, a drugi kao međumjesni ili među gradski promet.

[25] Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999., str.87-88

Međumjesnom (međugradskom) prometu posvećivana je manja pažnja, pa postoji znatno manji broj radova s manje iskustava o toj problematici. I postojeći malobrojni radovi bave se opet „prometom gradova“, tj. analiziraju moguće nivoe i oblike prometa između različitih gradova. Veličina prometa između parova gradova ovisi općenito prema dosadašnjim iskustvima o veličini i značenju samih gradova i o udaljenosti između njih. Prvi istraživački modeli međugradskog prometa se uglavnom temeljili na principu gravitacije (gravitacijski model).

U naseljima se generiraju različite veličine putničkog prometa osobito ovisno o njihovoj veličini i funkcijama. Veličina naselja je značajan čimbenik naročito u nastajanju prometa. Funkcije naselja osim u stvaranju prometa (manje) djeluju više na privlačenje prometa. Broj radnih mjesta ponuđenih stanovništvu zasigurno je jedan od bitnih čimbenika u privlačenju prometa od strane naselja. No, prometa radne snage ovisi i o manjku radnih mjesta u pretežito manjim stambenim naseljima u okolici većih radnih centara.

U gradu više domaćinstava ne koristi međumjesni autobus nego u selu, što je i razumljivo. U gradu je relativno češća upotreba međumjesnoga autobusa povremeno, mjesečno i još češće godišnje. U seoskim naseljima, je povremena potreba za uslugom međumjesnog autobusa rjeđa, što je i logično, jer je taj oblik prijevoznog sredstva u nizu naših seoskih naselja najčešće i jedini oblik javnog prijevoza koji se može koristiti (uz automobil).

Međutim, veliki dio svakodnevnih i povremenih kretanja stanovništva između različitih naselja u prostoru događa se i zbog niza drugih prostorno dislociranih potreba suvremenog čovjeka: obrazovanje, zdrastvene potrebe, upravno – pravne potrebe, kupovina, servisi i osobne potrebe (osobne usluge, sportske i kulturne potrebe i dr.). sve te potrebe su locirane, odnosno koncentrirane u obliku odgovarajućih službi – funkcija u samo određenom manjem broju naselja – centara. Te funkcije uglavnom tercijarnog i kvartarnog sektora djelatnosti obično nazivamo centralnim funkcijama, a naselja u kojima su one smještene imenujemo centralnim naseljima. Centralna naselja su snažna životna i organizacijska žarišta u prostoru. Ta su naselja obično veća od ostalih necentralnih naselja. Ona razvojno napreduju, ona su prosperitetnija, ona privlače stanovništvo da se u njih naseljava za stalno. Istovremeno ta naselja snažnije i jače (ovisno o stupnju centralnosti) svakodnevno privlače stanovništvo bližih ili daljih, prije svega necentralnih (ostalih) naselja da koriste centralne funkcije i tako izazivaju prometovanje, odnosno putničke prometne tokove između centralnih i necentralnih naselja.[26]

[26] Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999., str. 93-101

4.2. Razvojni pokazatelji – prijevozne potražnje stanovništva

U dugoročnom planiranju prometa je uobičajno u prognostičkim ocjenama koristiti ekonomske pokazatelje. Jedan od najčešće korištenih pokazatelja je društveni proizvod. Osobito se koristi kada je potrebno prognozirati razvitak prometa u globalu za cijelu državu. Koristi se i za prognoziranje prometa po granama i vrsti prometa. Stručnjaci Ekonomskog instituta iz Zagreba još su krajem sedamdesetih godina izradili projekciju razvitka teretnog i putničkog u SR Hrvatskoj za razdoblje od 1980. do 1990. godine. Za nas je posbno interesantna prognoza putničkog prometa koje je izvršena za ukupni i cestovni pormet Hrvatske koristeći ove oblike prometa kao zavisne varijable u odnosu prema društvenom proizvodu po stanovniku kao nezavisnoj varijabli. Preostale činitelje koji nisu bili obuhvaćeni društvenim proizvodu pokušalo se izraziti pomoću vremena kao dodatne nezavisne varijable. Ispitivanje osam funkcionalnih veza između spominjanih zavisnih i međuzavisnih varijabli došlo se do zaključka da će porastu društvenog proizvoda po stanovniku od 1% odgovarati povećanje prometa putnika od 1,1%. Na bazi takvih predpostavljenih odnosa data je prognoza prometa putnika i prijevoznog učinka (vidi tablicu).[27]

Tablica 3. Prognoziranje veličine prometa putnika i prijevoznog učinka u putničkom prometu Hrvatske

Oblik veze	Na temelju razdoblja	Ukupan promet putnika (u 000)		
		1980.	1985.	1990.
(2)	1995-1976.	480.090	564.660	785.300
(2)	1966-1976.	388.600	517.020	690.970
Ukupni prijevozni učinak (u 000 000)				
(2)	1955-1976.	27.417	42.663	66.850

Izvor: Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999., str.129

[27] Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999., str.129

4.3. Prostorne relacije prijevozne potražnje u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu

Privlačnost usluge međumjesnog linijskog autobusa ima i svojih protornih elemenata. Tu se prije svega podrazumjevaju elementi udaljenosti prijevozne usluge međumjesnog linijskog autobusa: udaljenost stajališta međumjesnog autobusa od doma domaćinstva, udaljenost mjesta rada od mjesta stanovanja, udaljenost općinskog središta od mjesta stanovanja, udaljenost obližnjeg grada od mjesta stanovanja i pokazatelji duljina linije (ukupna i međustanična razdaljina). U razlozima odabira putovanja upravo međumjesnim cestovnim putničkim linijskim prometom najčešće je spominjana „prednost“ blizine prijevoznog stajališta domu domaćinstva.

Kod udaljenosti postaje autobusa do 1000 m češće se putuje međumjesnim linijskim autobusom nego ne putuje, a kod udaljenosti stajališta više od 1 km putuje se rjeđe nego ne putuje.

S povećanjem udaljenosti autobusne postaje od doma domaćinstva u pravilu opada učestalost putovanja međumjesnim linijskim autobusom. Najčešće „tjedno“ putuju domaćinstva kojima je stajalište najbliže njihovom domu, do 500 m. Nešto rjeđe „tjedno“ putuju domaćinstva kod udaljenosti autobusne postaje 501 – 1000 m. U kategorijama udaljenosti autobusnog stajališta više od 1 km najčešće se putuje najrjeđe „godišnje“.[28]

[28] Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999., str.147-148

5. REZULTATI PROVEDENE ANKETE PRIJEVOZNE POTRAŽNJE AUTOBUSNOG KOLODVORA SAMOBOR

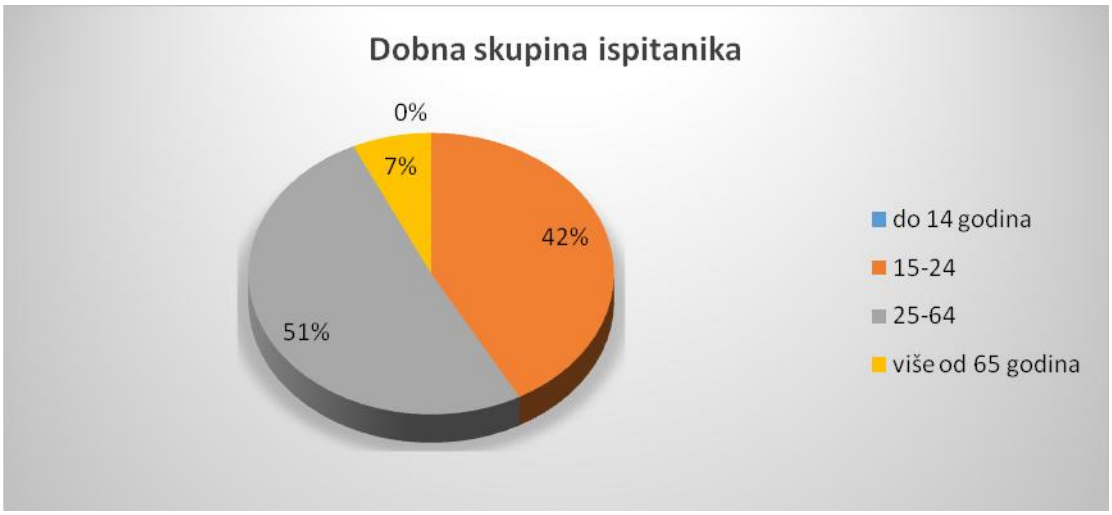
U ovome dijelu prikazan je detaljan opis i analiza ankete koja je provedena na 100 ispitanika na području autobusnog kolodvora Samobor. Anketa je provedena od 1.08.2016. do 5.08.2016. godine. Anketa se sastoji od sljedećih pitanja: godine i spol ispitanika, zanimanja, koliko često koriste javni gradski prijevoz te koji su razlozi, opće zadovoljstvo kvalitete usluge prijevoza te pojedinih aspekata same prijevozne usluge.

Na grafikonu 1. prikazan je odnos muških i ženskih ispitanika. U provedenoj anketi odnos ispitanika je 73% ženskih 27% muških ispitanika.



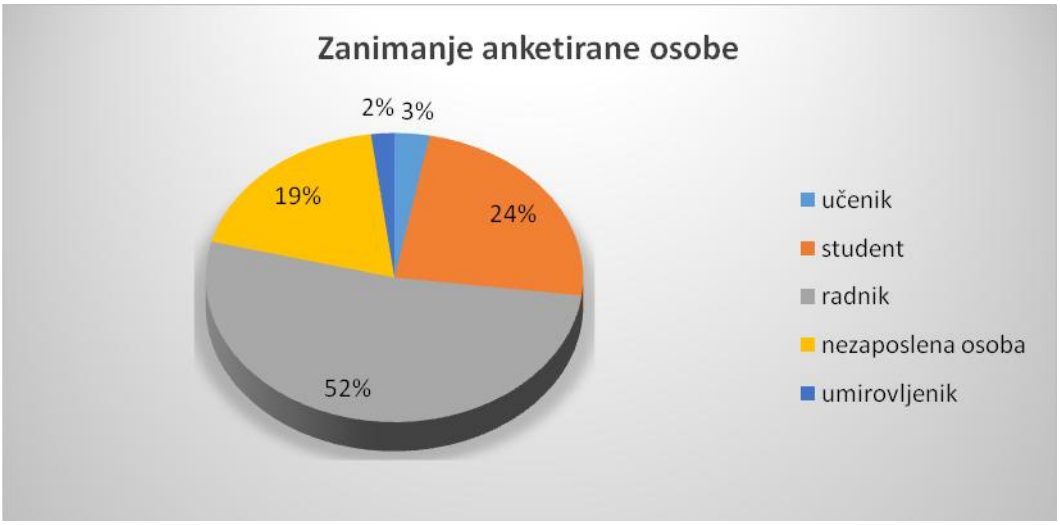
Grafikon 1. Odnos muških i ženskih ispitanika

Iz grafikona 2. možemo vidjeti dobne skupine anketiranih osoba. Vidljivo je da je većina (51%) ispitanika od 25 do 64 godina. Poslije njih dolaze osobe od 15 do 24 godina što su većinom studenti (42%). Najmanji postotak korisnika je više od 65 godina (7%), te nitko nije bio mlađi od 14 godina.



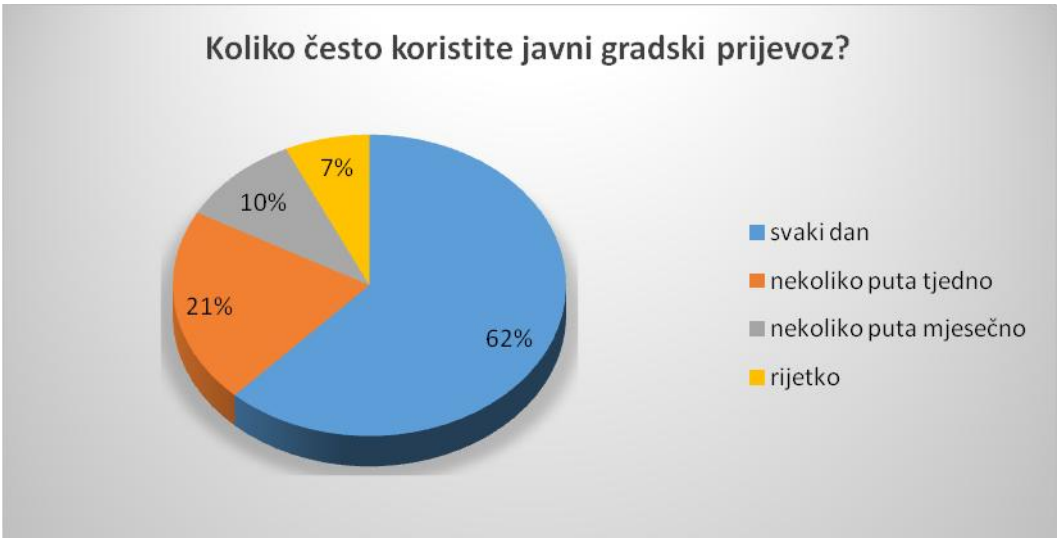
Grafikon 2. Dobna skupina ispitanika

Iz grafikona 3. je vidljivo da 52% ispitanika spada u skupinu radnika, njih 24% su studenti , 19% nezaposlene osobe, 3% učenici, te 2% umirovljenici.



Grafikon 3. Zanimanje anketirane osobe

Iz grafikona 4. vidljivo je da 62% ispitanika koristi javni gradski prijevoz svaki dan. Njih 21% nekoliko puta tjedno, 10% nekoliko puta mjesečno, te njih 7% rijetko.



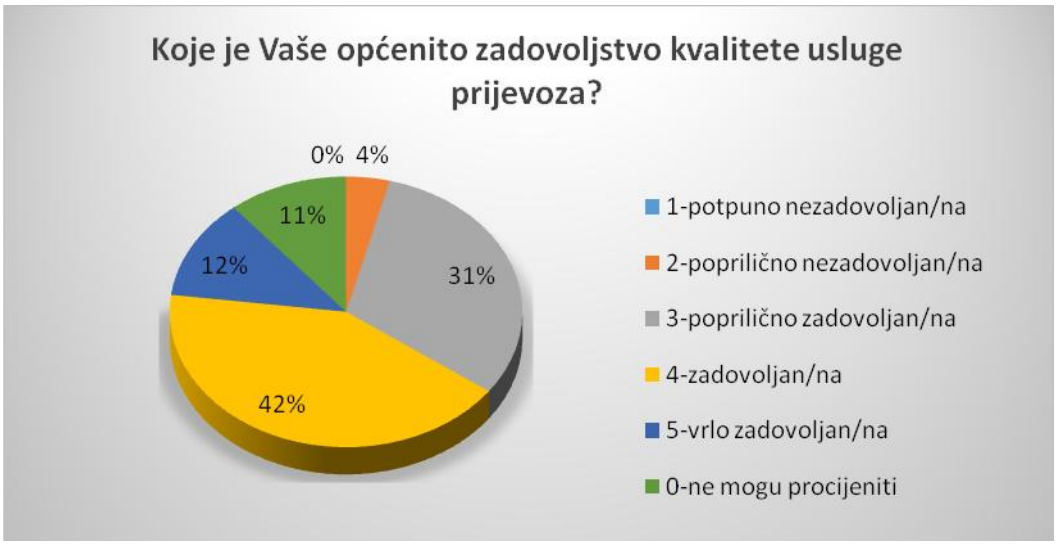
Grafikon 4. Koliko često koristite javni gradski prijevoz

Iz grafikona 5. je vidljivo da 57% ispitanika javni gradski prijevoz koristi za odlazak na posao. Njih 30% za odlazak u školu/fakultet. 6% za privatne svrhe, te 7% za ostale potrebe.



Grafikon 5. Koji su razlozi zbog kojih koristite javni gradski prijevoz

Iz grafikona 6. je vidljivo općenito zadovoljstvo kvalitete usluge prijevoza.

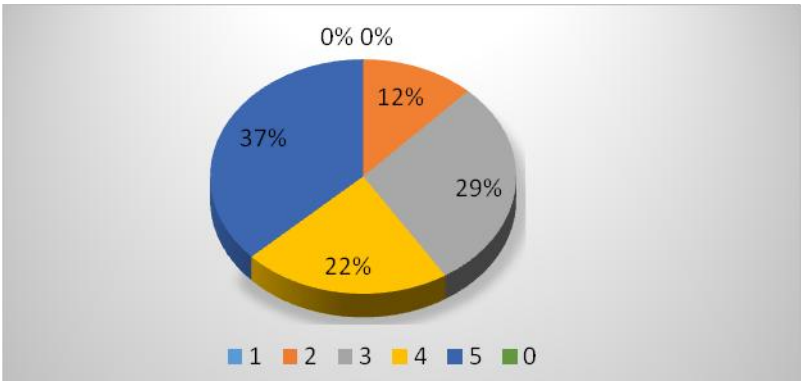


Grafikon 6. Koje je Vaše općenito zadovoljstvo kvalitete usluge prijevoza

Koliko ste zadovoljni pojedinim aspektom pružanja usluge?

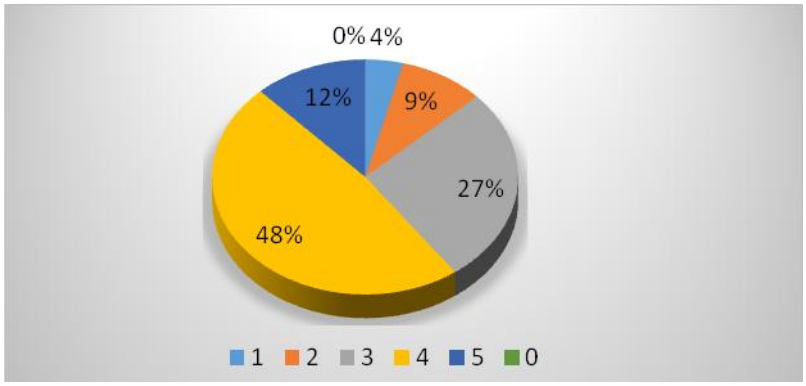
1-potpuno nezadovoljan/na, 2-poprilično nezadovoljan/na, 3-poprilično zadovoljan/na, 4-zadovoljan/na, 5-vrlo zadovoljan/na, 0- ne mogu procijeniti.

a) točnost voznog reda



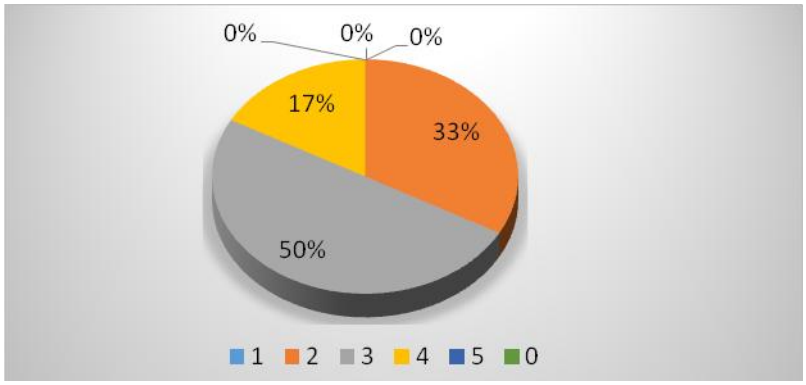
Grafikon 7. Točnost voznog reda

b) vremenski razmak između polazaka



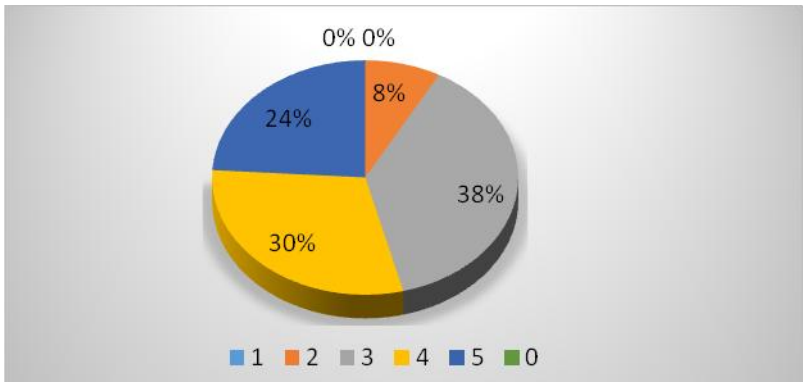
Grafikon 8. Vremenski razmak između polazaka

c) gužva unutar vozila



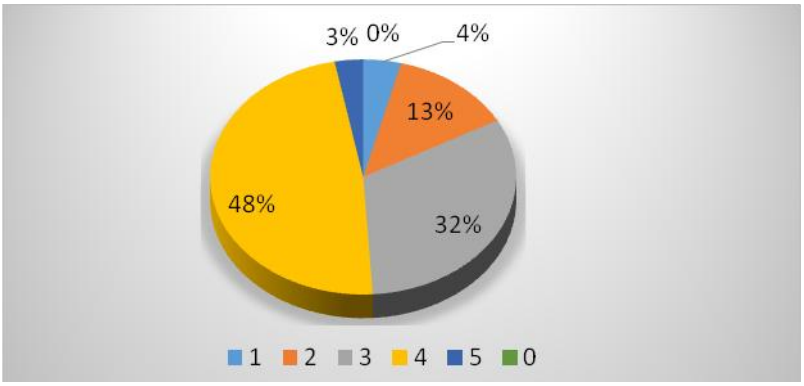
Grafikon 9. Gužva unutar vozila

d) udobnost vozila



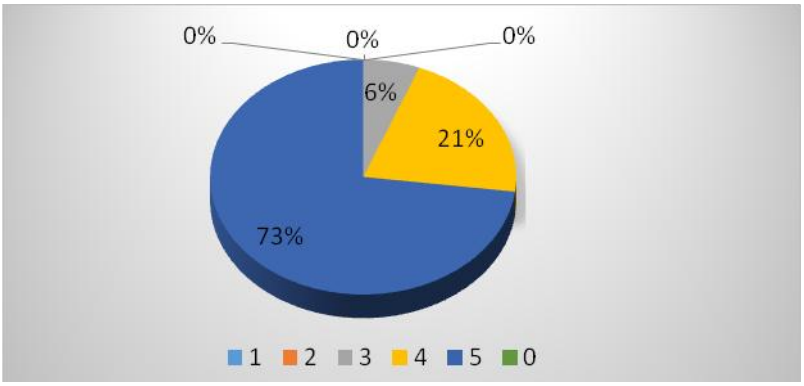
Grafikon 10. Udobnost vozila

e) unutarnja čistoća autobusa



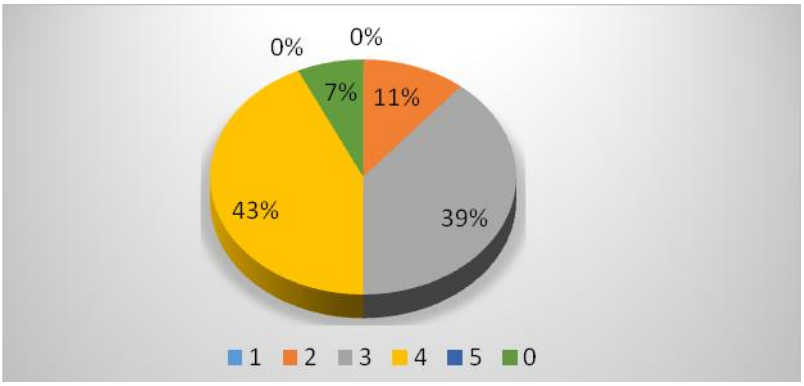
Grafikon 11. Unutarnja čistoća autobusa

f) oprema i udobnost stajališta kolodvora Samobor



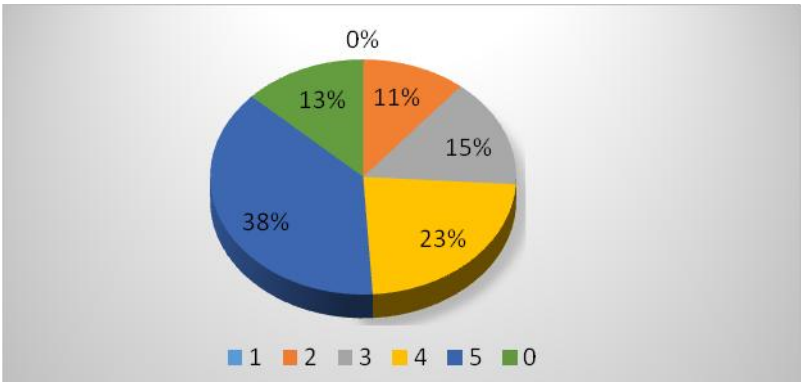
Grafikon 12. Oprema i udobnost stajališta kolodvora Samobor

g) sigurnost tijekom vožnje u javnom gradsko prijevozu



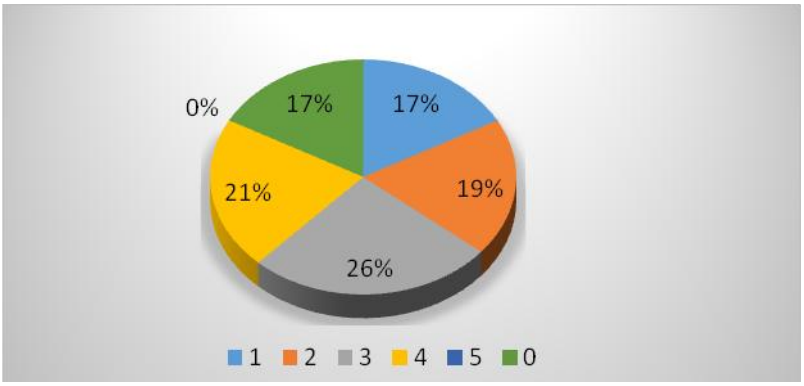
Grafikon 13. Sigurnost tijekom vožnje u javnom gradsko prijevozu

h) ljubaznost vozača



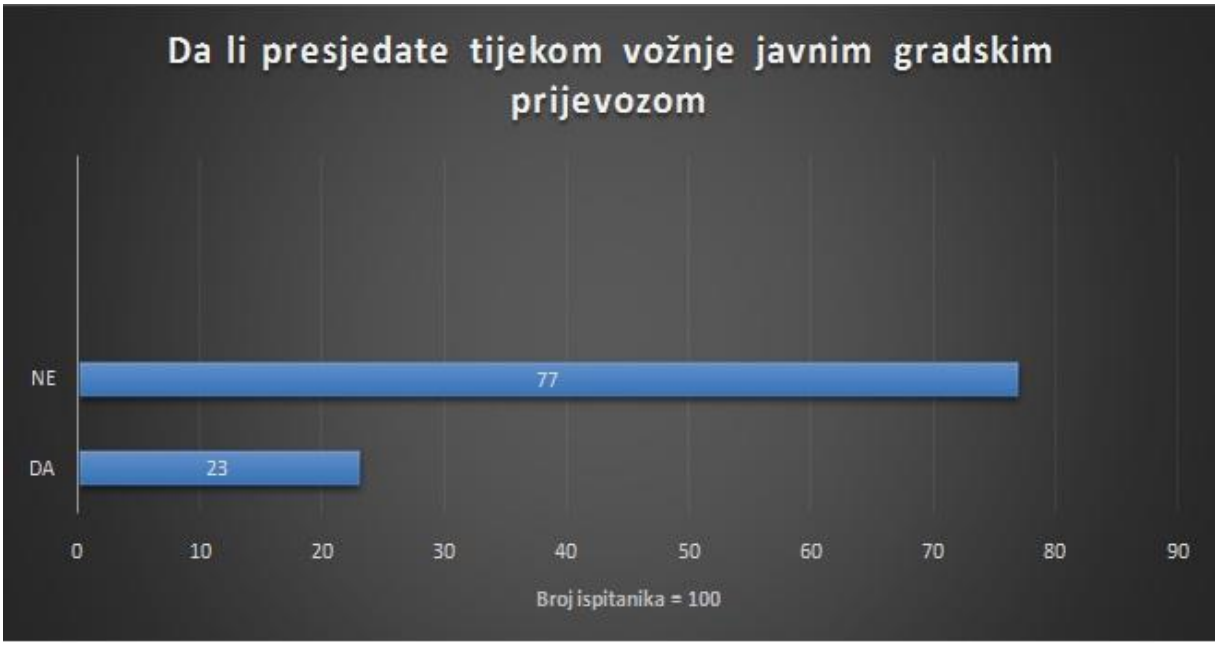
Grafikon 14. Ljubaznost vozača

i) cijena usluge prijevoza



Grafikon 15. Cijena usluge prijevoza

Iz grafikona 16. se vidi koliko ispitanika presjeda tijekom vožnje do odredišta



Grafikon 16. Da li presjedate tijekom vožnje javnim gradskim prijevozom

Iz grafikona 17. je vidljiv način plaćanja prijevozne usluge



Grafikon 17. Na koji način plaćate prijevoz

Iz grafikona 18. je vidljiva dostupnost mjesta za prodaju voznih karata



Grafikon 18. Dostupnost mjesta za prodaju voznih karata

6. ZAKLJUČAK

Demografska obilježja stanovništva važan su pokazatelj stanja u prostoru, bilo kao indikator procesa (gospodarskih, socijalnih, političkih…) koji se odvijaju u prostoru, bilo kao uzročnik potreba ponovnog vrednovanja prostorno-planskih mjera i rješenja. Zagrebačka županija kao jedna od samo četiri županije u Republici Hrvatskoj koja je u posljednjem međupopisnom razdoblju (2001. – 2011.) zabilježila rast broja stanovnika, svakako u vrednovanju i planiranju prostora mora osobitu pozornost posvetiti kako kvalitativnim, tako i kvantitativnim demografskim podacima.

Pod strukturnim obilježjima stanovništva podrazumijevamo prije svega spolno strukturiranje, dobnu strukturu i socijalno-ekonomska strukturna obilježja stanovništva. Socijalno-ekonomsko strukturiranje stanovništva kod nas je složeno i dosta specifično obilježje populacije. Uobičajeno je strukturiranje stanovništva na aktivno, uzdržavano i neaktivno, s vlastitim prihodom (mirovinom). O odnosu populacije i prometa s obzirom na strukturna obilježja, postoje uobičajeni stereotipi, kao npr. promet je muška djelatnost, prometuju više muškarci nego žene, putuju više mladi nego stariji stanovnici i manje putuju poljoprivrednici nego zaposleni u nepoljoprivrednim djelatnostima.

Prijevozna potražnja u međumjesnom javnom prijevozu putnika, njen obujam, struktura, procjenjivana je pojedinačno od same strane davatelja prometne usluge prijevoza putnika. Ovo ne treba nikoga čuditi jer i u bolje razvijenim zemljama rijetko se izvodi stručni pristup problemu prijevozne potražnje. Kako je i u završnom radu rečeno da je međumjesni javni prijevoz putnika dosta zanemaren od strane struke.

Međumjesni javni autobusni prijevoz u svijetu nema toliki značaj kao kod nas. Naravno tome je razlog slab stupanj motorizacije i slabe povezanosti sa ostalim vidovima prometnih grana. Cestovni promet više se smatrao individualnim prijevozom koji nije bio podoban za društvo u cjelini. Zbog toga se međumjesnom javnom autobusnom prijevozu i nije posvečivala tolika pažnja.

Danas je otvaranje nove međumjesne autobusne linije održavanje same ravnoteže prijevoznika u međusobnoj utrci. Što na Samoborskom području koncesiju za obavljanje prijevozne usluge imaju dvije prijevozničke tvrtke (Samoborček i Autoturist Samobor).

Nakon provedene ankete na autobusnom kolodvoru Samobor došli smo do spoznaja da su korisnici prijevoznih usluga dosta zadovoljni. Sveukupno gledajući na prijevoznu ponudu autobusnog kolodvora Samobor možemo zaključiti da je dosta dobra i da svi korisnici imaju pristup svim mjestima na području grada Samobora. Mreža autobusnih lijija je jako dobro povezana sa svim mjestima koja se sjedinjuje na samom autobusnom kolodvoru Samobor.

7. LITERATURA I IZVORI

Knjige:

1. Feletar D.: Samobor-zemljopisno – povijesna monografija, knjiga 1, Samobor 2011
2. Malić A.:Prijevozna potražnja u međumjesnom cestovnom putničkom linijskom prometu, Zagreb, 1999

Članci:

1. Feletar P.; The Function Of Zagreb As A Factor Of The Transformation Of The Greater Zagreb Girdle – With A Separate Commentary On Daily Migration, BSc Geography, 2001
2. URBANISTIČKI ZAVOD GRADA ZAGREBA d.o.o. ZAGREB 2006., PROSTORNI PLAN UREĐENJA GRADA SAMOBORA

Internetski izvori (u razdoblju od 10.8. 2016. do 20.08. 2016.)

1. http://objektivno.hr/wp-content/uploads/2015/10/grani%C4%8Dni-prijelaz-bregana-700x466.jpg
2. http://www.poslovni.hr/strane-kompanije/beograd-nastavio-radove-na-koridoru-x-vrijedne-900-mil-eura-86263
3. http://kaportal.rtl.hr/projekt-gradnje-treceg-traka-autoceste
4. http://foto.drusany.com/2012/04/14/zumberak-rude/
5. http://www.md-konstrukcije.hr/hr/reference-detalji/div-d.o.o./23
6. http://invest-croatia-zg-county.com/invest-hr/poduzetni-ke-zone/samobor
7. http://www.komunalac-samobor.hr/sluzbe-07b-kolodvor.asp

Popis slika

Slika 1. Geografski položaj Samobora u Hrvatskoj

Slika 2. Granični prijelaz Bregana

Slika 3. Od paneuropskih koridora dogovorenih na konferenciji u Helsinkiju 1997. za Hrvatsku su najvažniji koridor X., X.a, koridor V., V.b, V.c, koridor VII., te potencijalni Jadransko-jonski koridor

Slika 4. Autocesta Zagreb - Rijeka

Slika 5. Rude - Oštrc

Slika 6. Prostorni raspored satelitskih gradova Zagreba, s brojem stanovnika 1948. i 2011. godine

Slika 7. Dnevne migracije u Zagreb iz okolnih gradova i općina 2001. godine

Slika 8. Osnovni migracijski smjerovi u Zagreb

Slika 9. Planirana autocesta kao nova obilaznica Zagreba dotiče i područje Samobora

Slika 10. Industrija građevinskog materijala Samoborka

Slika 11. Metalna industrija DIV Samobor

Slika 12. Poduzetnička zona Samobor

Slika 13. Autobusni kolodvor Samobor

Slika 14. Kretanje broja stanovnika Zagrebačke županije, grada Samobora i naselja Samobor od 1857. do 2011. godine

Slika 15. Porast ili pad broja stanovnika u naseljima Zagrebačke županije od 1948. do 2001. godine

Popis tablica

Tablica 2. Podaci o Gradu Samoboru u odnosu na Zagrebačku županiju

Tablica 2. Aktivno stanovništvo Hrvatske i grada Samobora prema osnovnim sektorima djelatnosti po popisima od 1953. do 2001. godine

Tablica 3. Prognoziranje veličine prometa putnika i prijevoznog učinka u putničkom prometu Hrvatske

Popis grafikona

Grafikon 2. Odnos muških i ženskih ispitanika
Grafikon 2. Dobna skupina ispitanika
Grafikon 3. Zanimanje anketirane osobe
Grafikon 4. Koliko često koristite javni gradski prijevoz
Grafikon 5. Koji su razlozi zbog kojih koristite javni gradski prijevoz
Grafikon 6. Koje je Vaše općenito zadovoljstvo kvalitete usluge prijevoza
Grafikon 7. Točnost voznog reda
Grafikon 8. Vremenski razmak između polazaka
Grafikon 9. Gužva unutar vozila
Grafikon 10. Udobnost vozila
Grafikon 11. Unutarnja čistoća autobusa
Grafikon 12. Oprema i udobnost stajališta kolodvora Samobor
Grafikon 13. Sigurnost tijekom vožnje u javnom gradsko prijevozu
Grafikon 14. Ljubaznost vozača
Grafikon 15. Cijena usluge prijevoza
Grafikon 16. Da li presjedate tijekom vožnje javnim gradskim prijevozom
Grafikon 17. Na koji način plaćate prijevoz
Grafikon 18. Dostupnost mjesta za prodaju voznih karata

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom Prijevozna potražnja kao čimbenik razvitka međumjesnog javnog autobusnog prometa kolodvora Samobor na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 27.02.2017.

Student/ica:

(potpis)