

# Prometna povezanost Općine Zdenci i njen utjecaj na opstanak stanovništva

---

Škorvaga, Monika

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:724579>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-18**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

**Monika Škorvaga**

**Prometna povezanost Općine Zdenci i njen utjecaj na opstanak stanovništva**

Prvostupnički rad

Mentor: Doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Ocjena: \_\_\_\_\_

Potpis: \_\_\_\_\_

Zagreb, 2018.



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

## Prometna povezanost Općine Zdenci i njen utjecaj na opstanak stanovništva

Monika Škorvaga

**Izvadak:** Rad se bavi proučavanjem veza i odnosa prometne povezanosti i života stanovništva na prostoru Općine Zdenci. Cilj rada je, uz korištenje stručne i znanstvene literature te provođenje istraživanja (anketno istraživanje i intervju), ustanoviti u kojoj mjeri promet može utjecati na opstanak stanovništva određenog područja. Na kraju rada su izneseni prijedlozi i ideje mogućeg unaprjeđenja prometne situacije.

28 stranica, 14 grafičkih priloga, 5 tablica, 18 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: promet, prometna povezanost, opstanak stanovništva, Zdenci

Voditelj: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Tema prihvaćena: 10. 5. 2018.

Datum obrane: 21. 9. 2018.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb  
Faculty of Science  
Department of Geography

Undergraduate Thesis

**Transportation connectivity of the Municipality of Zdenci and its impact on the  
existence of the population**

Monika Škorvaga

**Abstract:** This work studies links and relations between transportation connectivity and life of the population in the territory of the Municipality of Zdenci. The aim of the paper is to use professional and scientific literature and conduct research (poll and interview) to determine to what extent the transportation can affect the survival of the population of a certain area. At the end of the paper, proposals and ideas for possible improvement of the transportation situation were presented.

28 pages, 14 figures, 5 tables, 18 references; original in Croatian

**Keywords:** transportation, transportation connectivity, existence of the population, Zdenci

**Supervisor:** Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Undergraduate Thesis title accepted: 10/05/2018

Undergraduate Thesis defense: 21/09/2018

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia

## SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. METODOLOGIJA RADA.....	2
3. PROSTORNA OBILJEŽJA I PROMETNO – GEOGRAFSKI POLOŽAJ OPĆINE ZDENCI.....	3
4. POVIJESNI RAZVOJ OPĆINE ZDENACA.....	7
5. DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA.....	8
6. ANALIZA PROVEDENOG ISTRAŽIVANJA.....	10
6.1. PRIJEDLOZI MOGUĆEG UNAPRJEĐENJA.....	22
7. ZAKLJUČAK.....	23
LITERATURA I IZVORI.....	24
PRILOG: ANKETNI UPITNIK.....	26

## 1. UVOD

Iz svakodnevnog života znamo kako promet igra određenu ulogu u razvoju nekog područja, od velikih gradova do malenih zaselaka. Od davnina su se stambeni objekti gradili oko prometnica, rasla su seoska naselja, a tako su se sve većom koncentracijom prometa širila i gradska područja, odnosno počeli su rasti gradovi. Naselja uz važnija prometna čvorišta ili uz neka veća središta razvijaju se puno brže i gospodarski bolje napreduju u odnosu na ona izolirana, 'zaboravljena', naselja. Naselja koja se nalaze na prometno značajnijim lokacijama okupljaju veći broj funkcija što dovodi do otvaranja novih radnih mjesta i priljeva radne snage, te samim time i porasta broja stanovnika (Ilić, 1995). U današnje vrijeme često se isprepleću pojmovi promet i stanovništvo, a to je razlog toga što se utjecaj prometa na stanovništvo ne može izostaviti, posebno kada je riječ o gospodarskom razvoju nekog područja ili o dnevnim migracijama zaposlenih. Zbog toga se često javljaju promjene u broju i raspodjeli stanovništva (Njegač, 1993).

Do sada nije bilo istraživanja o prometnoj povezanosti Općine Zdenci i njene okolice te je ovaj rad doprinos tome i otvara nove perspektive proučavanja prostora. Međutim, nekoliko autora se bavilo istraživanjima vezanima uz ovu tematiku, odnosno utjecajima prometa na živote ljudi.

Tako je Gašparović (2016) opisao prometnu marginaliziranost kao pojavu koja može zahvatiti ljude i prostore, a koja se javlja ako su mobilnost i dostupnost otežane, ograničene ili onemogućene.

Gašparović i Jakovčić (2014) su u svom radu istraživali na koji način prometna marginaliziranost može utjecati na pristupanje životnim mogućnostima kod srednjoškolske populacije Grada Zagreba. Isto tako Jakovčić i Pleić (2017) su istraživali utjecaje prometne povezanosti kod srednjoškolske populacije na prostoru koje je puno bliže području Zdenaca. U radu su proučavali utjecaj prometne povezanosti kao jednog od prediktora školskog uspjeha na primjeru učenika putnika Srednje škole Donji Miholjac.

Cilj ovoga rada je objasniti kakvo značenje ima prometna povezanost za stanovništvo i njegov opstanak na područjima s vrlo malim brojem stanovnika kao što je to Općina Zdenci.

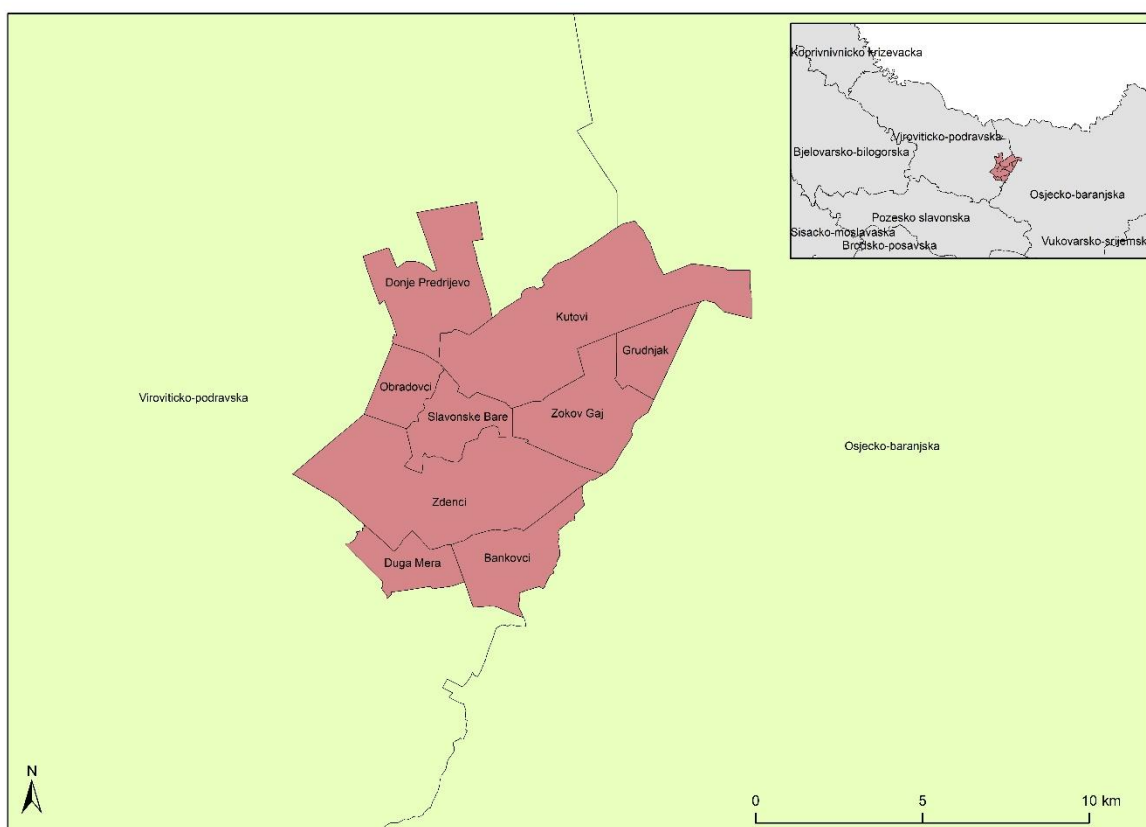
## 2. METODOLOGIJA RADA

Rad se zasniva na proučavanju i analizi izvora te znanstvene i stručne literature, prikupljanju (ankete, intervjui) i obradi relevantnih podataka te izradom kartografskih i grafičkih prikaza uz pomoć GIS alata (ArcMap 10.3.1.) . Ukupno je 80 anketa i one su provedene u svim naseljima na području Općine Zdenci, izuzev naselja Grudnjak, te je u svakom naselju provedeno 10 anketa na slučajnim prolaznicima. Anketa je u potpunosti anonimna, sadržava 17 pitanja te se sastoji od 3 dijela. Prva skupina obuhvaćala je pitanja o osobnim karakteristikama pojedinca (mjesto stanovanja, dob...). Druga skupina pitanja odnosila se na utjecaj prometa na živote ispitanika te su oni uz pomoć Likertove skale od 1 do 5 iskazivali svoje stavove, odnosno u kojoj mjeri se slažu s navedenim tvrdnjama. Treća skupina pitanja je bila isključivo vezana za javni prijevoz te su ispitanici na pitanja odgovarali s DA/NE, dok je posljednje pitanje tražilo od ispitanika da napišu kako bi se prometna situacija Općine Zdenci mogla unaprijediti prema njihovom mišljenju. Anketa je provedena u razdoblju 27. i 28.8. 2018. godine, a intervjui 21. i 22.8. 2018. godine snimanjem razgovora uz pomoć mobilnog uređaja te kasnijim prepisivanjem na računalo. U intervjuima se stanovnike ispitivalo mišljenje o prometu Općine Zdenci i kako promet može utjecati na stanovništvo i njihove živote, ima li prometna povezanost ikakvog utjecaja na sve veći odlazak mladog stanovništva te njihovo mišljenje o mogućem poboljšanju. Tvrdnje pojedinih ispitanika dobivene intervjuiranjem će biti navedene u radu kako bi se dodatno potkrijepili rezultati dobiveni anketnim upitnikom.



### 3. PROSTORNA OBILJEŽJA I PROMETNO – GEOGRAFSKI POLOŽAJ OPĆINE ZDENCI

Općina Zdenci smještena je na samom istoku Virovitičko – podravske županije, na granici s Osječko – baranjskom županijom. To je vrlo mala općina sa svega 9 naselja, od kojih niti jedno naselje nema više od 200 stanovnika (DZS, 2011), izuzev središnjeg naselja Zdenci koje je 2011. godine brojalo 930 stanovnika. Koliko je ovo demografski malo područje govori podatak kako je iste te godine naselje Grudnjak imalo svega 13 stanovnika. U posljednjih nekoliko godina te brojke su značajnije pale te sada u naselju Grudnjak živi manje od 5 stanovnika te je to jedan od razloga što anketa nije provedena u tom malom naselju. Preostale ljude koji i dalje tamo 'žive' rijetko se može zateći u tom mjestu iz razloga što svi imaju kuće sagrađene u susjednom naselju Zokov Gaj gdje pretežito i borave, ali im je službena adresa i dalje u naselju Grudnjak.

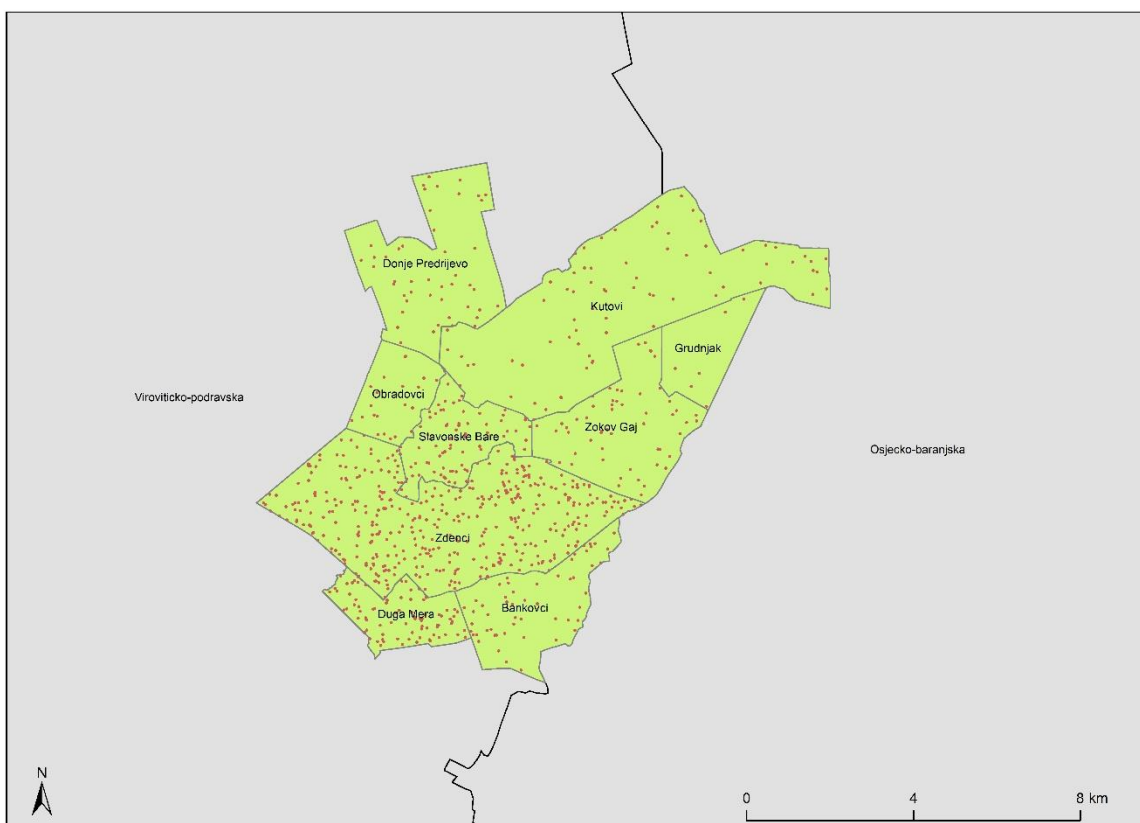


Sl. 1. Smještaj Općine Zdenci

Izvor: izrađeno prema podacima DGU (2013) i DZS (2011)

Općina Zdenci je 2011. godine imala ukupno 1904 stanovnika, od čega su žene činile većinu. Gotovo polovina stanovnika živi u središnjem naselju Zdenci gdje je okupljeno najviše funkcija poput škole, ambulante, pekarnica, prodavaonica, ljekarne i slično.

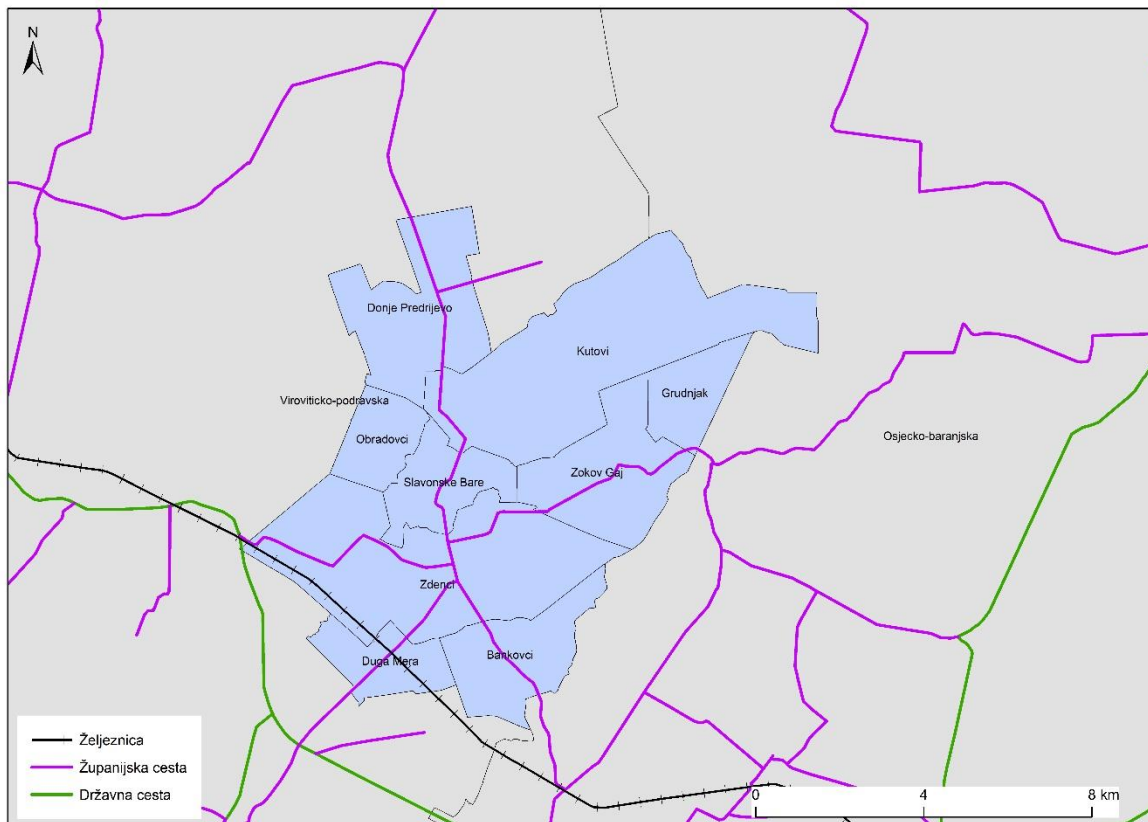
Površina Općine Zdenci iznosi 84,65 km<sup>2</sup>, čime dolazimo do podatka kako je gustoća naseljenosti izrazito niska, samo 22,5 st./km<sup>2</sup>, a to je daleko ispod prosjeka Republike Hrvatske. Unutar općine, najgušće su naseljeni Zdenci, dok su slabo naseljeni sjeverni dijelovi općine zbog nedovoljnog kontakta sa središnjim naseljem (sl.2.).



Sl. 2. Gustoća naseljenosti Općine Zdenci 2011. godine

Izvor: izrađeno prema podacima DGU (2013) i DZS (2011)

Unutar Općine Zdenci ne prolaze autoceste ni državne ceste (samo ju dodiruje), postoje samo županijske i lokalne ceste, te jedna željeznica na samom rubu (sl.3.). Iako se željeznička stanica nalazi na prostoru Općine Zdenci, podijeljena je između dviju općina pa otud i naziv stanice 'Zdenci-Orahovica'. Budući da se željeznica nalazi na krajnjem jugozapadnom dijelu, stanovništvu sa sjevernijih dijelova općine nije lako doći do željezničke postaje pa stanovništvo najčešće putuje vlastitim prijevoznim sredstvom do mjesta rada ili za obavljati neke druge obaveze koje se nalaze mnogo dalje od općine, a rijetko se koriste željeznicom.



Sl. 3. Prometno – geografski položaj Općine Zdenci

Izvor: izrađeno prema podacima DGU (2013) i DZS (2011)

Na ovom području izražen je sve veći odlazak stanovništva, a to se odražava i na gospodarsku sliku općine. Na području Općine Zdenci postoji nekoliko registriranih firmi koje zapošljavaju stanovništvo, ali sve većim odlaskom mladih gubi se potencijalna radna snaga. Tako Gutmanovci u blizini Zokovog Gaja imaju pretežito zaposleno stanovništvo starije dobi jer mladi odlaze u potrazi za boljim životom zbog toga što smatraju kako od poljoprivrede neće preživjeti i moći prehraniti obitelji. Na taj način stradava i Pustara u Zdencima kojoj prijete propast zbog sve manje zainteresiranosti stanovništva za rad. Veliki je problem nepostojanje redovitog javnog prijevoza u naseljima ove općine. Zbog toga su ljudi prisiljeni posjedovati vlastito prijevozno sredstvo, a u obiteljima gdje radi više članova bez nekoliko prijevoznih sredstava to je nemoguće izvesti. Imati više automobila je veliki trošak pa se ljudi često odlučuju na preseljenja u mjesta rada koja su uglavnom izvan granica općine, što na kraju loše završava za Zdence. Dnevne migracije prema drugim gradovima/općinama su izrazito velike u usporedbi sa migracijama unutar vlastite općine, gotovo 3 puta veće (Tab.1.).

Veliki je i broj onih koji su primorani raditi u drugim županijama, što samo pokazuje gospodarsku sliku ovih krajeva.

Tab. 1. Dnevni i tjedni migranti Općine Zdenci 2011. godine

<b>Dnevni migranti</b>	Rade u drugom naselju istog grada/općine	Rade u drugom gradu/općini iste županije	Rade u drugoj županiji	Rade u inozemstvu
Broj zaposlenika	66	195	64	-
<b>Tjedni migranti</b>				
Broj zaposlenika	-	1	13	1

Izvor: izrađeno prema podacima DZS, 2018

Prometni položaj Općine Zdenci ne zadovoljava potrebe stanovništva iz mnogih razloga, loša cestovna infrastruktura (mnogo makadama oko kojih se ne poduzimaju nikakve mjere te jako loše ceste s puno oštećenja), loša povezanost, nedostatak željeznice u sjevernim dijelovima gdje je nekada prolazila stara pruga. Brojne su negativne posljedice takve stvarnosti. Ljudima je neisplativo prevaljivati put s jednog kraja općine na drugi, ili putovati u drugu općinu te izabiru opciju preseljenja. To je posljedica nedovoljnog ulaganja u cestovnu infrastrukturu kao i nepoduzimanja nikakvih mjera kao što su uvođenje javnog prijevoza koji bi išao barem dva puta dnevno kroz naselja. Međutim, uloga javnog prijevoza ne bi se trebala promatrati samo kao potreba pojedinca nego i u smislu kvalitetnijih životnih uvjeta i održivi razvoj jer na taj način ljudi ne bi bili primorani putovati vlastitim automobilom do posla, prodavaonice, liječnika i slično (Ban, 2007). Javni prijevoz ima veliku ulogu u moderno vrijeme (Kopecka i Švetak, 2013). Prikladno uvođenje javnog prijevoza unutar nekog područja bi moglo biti vrlo uspješno, npr. unutar naselja općine gdje bi se putnici dovozili do središta općine, Zdenaca, te potom od Zdenaca do ostalih općinskih središta kao Orahovica ili Čačinci.

Promet i gospodarski razvoj su u međusobnoj korelaciji, odnosno jedno proizlazi iz drugoga. Što je neki prostor gospodarski razvijeniji on ima i razvijeniju prometnu mrežu, a jačanje prometnih veza za sobom nosi i gospodarski razvoj. Mogućnost dobrog prometnog povezivanja uvjetuje raspored gospodarskih djelatnosti u prostoru, tj., njihovu lokaciju (Njegač, 1993). Gospodarske djelatnosti se baziraju uz prometno važnija središta sa većom koncentracijom stanovništva, a budući kako Općina Zdenci leži na samom rubu važnijih prometnica i željeznice, ona je zaključna za važne gospodarske objekte koji bi stanovništvu mogli zaposlenjem osigurati bolju kvalitetu života. Na taj način možemo vidjeti kako prometna povezanost i dostupnost na određene načine može utjecati na život stanovnika nekog područja. Dakle, promet je jedan od važnih čimbenika socijalnog prestrukturiranja stanovništva zbog toga što omogućava njegovo prostorno kretanje, dnevne migracije do

mjesta rada, a to uvjetuje čitav niz promjena koje se događaju u mjestu stanovanja pojedinca. Slaba prometna povezanost naselja uvjetuje njihovu depopulaciju. Suočeno s nemogućnošću opstanka na ovim prostorima, mlađe, mobilno stanovništvo je prisiljeno emigrirati u veće centre rada, odnosno gradove (Ilić, 2001). Zbog toga dolazi do narušavanja dobno – spolne strukture pojedinih sela, stvaranjem staračkih domaćinstava i kao najgoru posljedicu, do odumiranja naselja. Naselja koja se nalaze u blizini općinskih ili gradskih središta (u ovom primjeru Duga Međa), zahvaljujući dobroj povezanosti s njima, doživljavaju pozitivnije promjene. Za razliku od njih, prometno izolirana naselja stagniraju, točnije, nazaduju u razvoju i depopuliraju.

Razvijena komunalna i prometna infrastruktura je jedan od najznačajnijih pokazatelja uspješnog razvoja gradova i županija. Najznačajniji razvoj prometne cestovne infrastrukture realizira se kroz državne, županijske i lokalne ceste te rekonstrukciju i poboljšanje postojećih cesta. Održiva cestovna infrastruktura utječe na ekonomski i društveni razvoj olakšavanjem mobilnosti i pružanjem adekvatnog pristupa ljudi određenim lokacijama.

#### 4. POVIJESNI RAZVOJ OPĆINE ZDENCI

Budući da je ovo nizinski kraj Hrvatske s vrlo plodnom zemljom, prvi tragovi naseljenosti se javljaju uz rijeke kao što su Drava, Dunav, Vučica i Karašica. Budući da na ovom kraju nikada nije bilo nekih značajnijih istraživanja, tek u novije vrijeme su pronađeni prvi arheološki nalazi iz bliže okolice Zdenaca (Općina Zdenci, n. d.). Područje Općine Zdenci već je od davnina bilo nastanjeno ilirskim plemenima, koja su prva etnička grupa koja je naseljavala Slavoniju. Bogatstvo ovih prostora je vrlo brzo počelo privlačiti i Rimljane koji su kasnije stekli mnoge posjede. Zbog što efikasnijeg iskorištavanja bogatstava koja su se nudila, ali i zbog razvitka trgovine, Rimljani su počeli graditi prve čvrste ceste. Jedna takva cesta se protezala od Ptuja, preko Varaždina i Virovitice pa sve do Donjeg Miholjca i na kraju Osijeka. Druga je prolazila nešto južnije te je preko Požege i Našica povezivala Sisak s Osijekom. Rimsko stanovništvo ostavilo je veliki utjecaj na ovo područje, stanovništvo je romanizirano, a gradovi su se gradili po uzoru na rimske gradove koji su imali brojne javne i privatne građevine, hramove i trgovine (Općina Zdenci, n. d.). Nakon uništenja Rimljana od strane Gota i Huna, od 7.stoljeća ovaj prostor naseljavaju Slaveni, odnosno Hrvati. Pretpostavlja se kako su počeci nastanka Zdenaca bili u 12. stoljeću. Prvi puta se naziv 'Zdenci' spominje 1228. godine u povijesnim izvorima Budimpešte i Zagreba. U kasnijim

spisima se ponovno spominju Zdenci čiji je kraj najvećim dijelom pripadao orahovačkom vlastelinstvu Geregy. Novim ustrojstvom županija u 14. stoljeću, Zdenci izlaze iz baranjske županije i do 16. stoljeća pripadaju najvećoj hrvatskoj županiji, Križevačkoj. Prvi pisani spomen Zdenci dobivaju u 15. stoljeću kao mjesto Zdencz, no često se zamjenjuju s daruvarskim Zdencima. Do 16. stoljeća se na području orahovačkog kraja nalazilo osamdesetak sitnih sela s oko 600 kuća. Budući da je zdenački kraj činio trećinu te površine, pretpostavlja se kako je u njegovom kraju moglo biti oko 25 sitnih sela s 200 kuća, te otprilike 1000 ljudi. Za vrijeme Turaka uništen je veliki broj sela i protjeran veliki broj stanovnika, a njihovim napuštanjem ovo područje se počinje ponovno naseljavati i oživljavati. Od 1745. godine, zdenački kraj se nalazi u okviru Virovitičke županije. Nakon rata s Mađarima, austrijski car Franjo Josip I. je proglasio novi ustav koji je Hrvatsku podijelio na 6 županija (Osječku, Riječku, Zagrebačku, Varaždinsku, Križevačku i Požešku kojoj je pripalo područje Virovitičke županije). No, 17. siječnja 1861. godine, određene su nove županije i postavljeni župani, tako ponovno nastaje Virovitička županija u čijem sastavu je i područje Općine Zdenci te je takvo stanje trajalo do 1918. godine. Godine 1992., Hrvatski Državni Sabor je donio Zakon o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj čime se ponovno uvela tradicionalna povijesna podjela županija. Time je uspostavljena nova Virovitičko – podravska županija sa sjedištem u Virovitici, obuhvaćala je prostor tri grada i 13 općina među kojima se nalazi i Općina Zdenci (Virovitičko – podravska županija, n.d.).

## 5. DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA

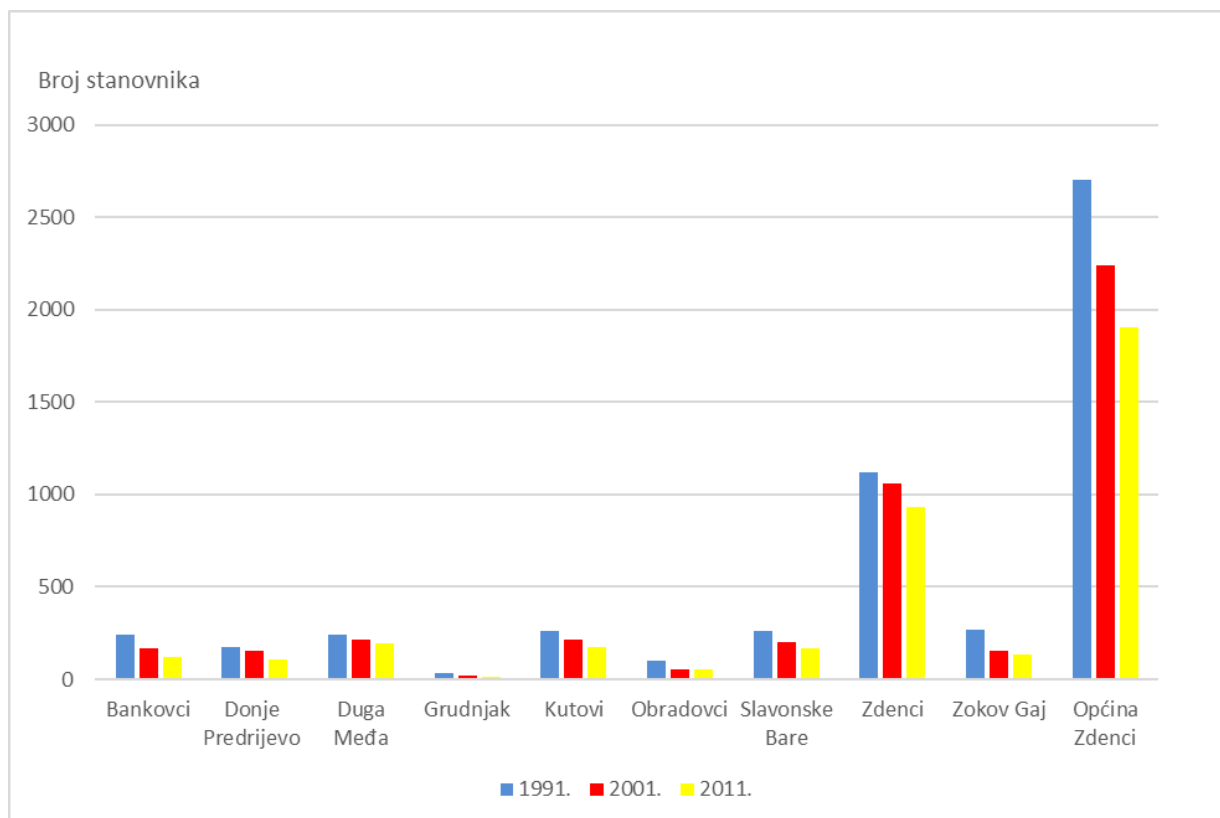
Kao što je već navedeno, Općina Zdenci je 2011. godine imala samo 1904 stanovnika, što je izrazito malo za područje s 9 naselja. U zadnjim popisima, broj stanovnika samo je opadao, a unutar nekoliko popisnih razdoblja se prepolovio. No nije uvijek bila takva situacija. Do 1991. godine na ovom području je broj stanovnika na pojedinim dijelovima čak i rastao, no uglavnom stagnirao, da bi nakon 1991. godine svakim popisnim razdobljem uslijedio sve veći šok za općinu. Područje masovno gubi stanovništvo i to se odražava na gospodarski razvoj u velikoj mjeri. Najveći problem je u sve većem odlasku mladih kao potencijalne radne snage, te je tendencija opadanja kobna i za daljnji demografski razvoj. Svjedoci smo sve veće depopulacije prostora na istoku Hrvatske, a sa sve većim odlaskom mladih odlaze i nade demografske obnove, te nam ostaje sve brojnije stanovništvo starije dobi. U međupopisnom razdoblju 1991.-2011. godine područje općine je izgubilo gotovo 1000 stanovnika (Tab. 2.), te niti jedno naselje nije bilježilo porast unutar tog razdoblja.

Tab. 2. Broj stanovnika naselja Općine Zdenci 1991., 2001. i 2011. godine

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

Izvor: izrađeno prema podacima DZS, 2018

Izuzetak ovom negativnom demografskom trendu je naselje Obradovci koje je u međupopisnom razdoblju 2001.-2011. godine zabilježilo porast broja stanovnika za 1,5%, odnosno 3 stanovnika. Razlog tome je izgradnja novih stambenih jedinica od strane vlasti te useljavanje novih mladih obitelji s više djece. Najizraženije promjene su se dogodile u naseljima Bankovci i Zokov Gaj što se bolje može vidjeti na sl. 4.



Sl. 4. Broj stanovnika naselja Općine Zdenci 1991., 2001. i 2011. godine

Izvor: izrađeno prema podacima DZS, 2018

Razlog sve manjem broju stanovnika, osim odlaska za poslom, je i veliki udio starog stanovništva. Posljedica toga je visok udio mortaliteta, a sve niži natalitet. Da na ovom području ima sve manje djece osjetila je i područna Osnovna škola Ivana Gorana Kovačića u Zdencima. Svake godine u prvi razred se upisuje sve manje djece, a to je prvo dovelo do ukidanja više razrednih odjeljenja (a,b,c), no 2018. godine uprava škole je primorana sve razrede od 1.-8. staviti u istu smjenu jer nema dovoljno djece za opstanak dvosmjenske satnice. To sa sobom nosi teške posljedice za profesore koji su primorani tražiti posao na drugim mjestima te zbog toga vjerojatno napustiti ovaj prostor.

Demografski faktor, odnosno demografske promjene, bitan su čimbenik u određivanju potražnje za uslugama prijevoza putnika. Potražnja za prijevoznim kapacitetima ovisi o brojnim demografskim činiteljima, o broju stanovnika, dobnoj strukturi stanovništva, mobilnosti stanovništva te potrebama za prijevozom bilo da se radi o odlasku na posao, u školu ili za privatne potrebe (Feletar i dr., 2014).

U suvremenom svijetu prometna povezanost igra odlučujuću ulogu u razvoju nekog prostora. Prostor Podravine kojem pripada i područje Općine Zdenci danas je u prometnom smislu izolirani dio Hrvatske. To je jedno od područja demografskog pražnjenja i stagnacije.



Prometna nepovezanost jedan je od najvećih prostornih problema u svim županijama (Matica, 2007).

## 6. ANALIZA PROVEDENOG ISTRAŽIVANJA

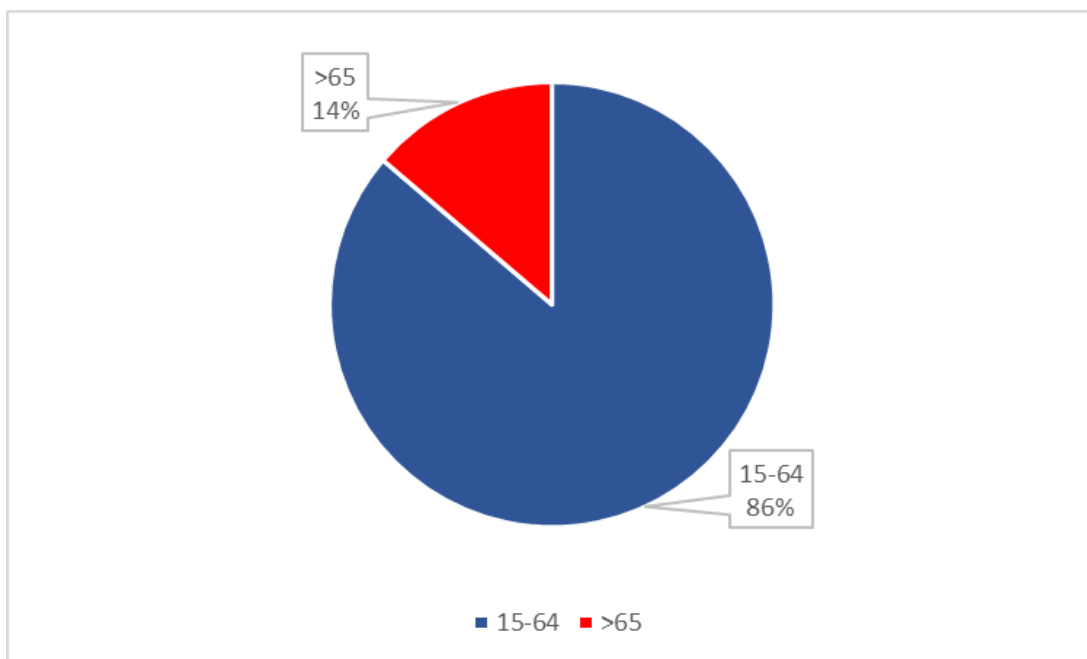
U svrhu ovog istraživanja sastavljen je anketni upitnik koji je sadržavao 17 pitanja, a u uzorku je bilo 80 ispitanika koji žive na području Općine Zdenci. Provedeno je po 10 anketa u 8 naselja iz razloga što nemaju sva naselja iste prometne uvjete te je provedeno nekoliko intervjua. Izbor ispitanika je bio slučajan, te su se anketirali slučajni prolaznici u svakom naselju. Zanimljivo je što na ovom području živi više žena, ali je anketiran veći broj muškaraca (Tab. 3.).

Tab. 3. Proveden ankete prema spolu

Spol	Broj ispitanika	Postotak
M	44	55,00%
Ž	36	45,00%

Izvor: originalno istraživanje autora

Kada govorimo o dobi anketiranih, najviše anketiranih je zrele dobi, čak 69 ispitanika, dok je starije životne dobi ispitano 11 osoba. Osobe mlađe životne dobi rijetko se srelo na ulicama, a to je slika današnje situacije Zdenaca (sl. 5.).



Sl. 5. Provedene ankete prema dobi

Izvor: originalno istraživanje autora

Ako uzmemo u obzir i način života stanovnika, većina ih živi s nekime od članova obitelji, ne toliko puno samostalno. Iako je baš tim ljudima koji žive samostalno najteže jer su to sve osobe starije životne dobi koje ne posjeduju prijevozno sredstvo i ukoliko su slabije mobilni prisiljeni su biti kod kuće cijelo vrijeme (Tab. 4.).

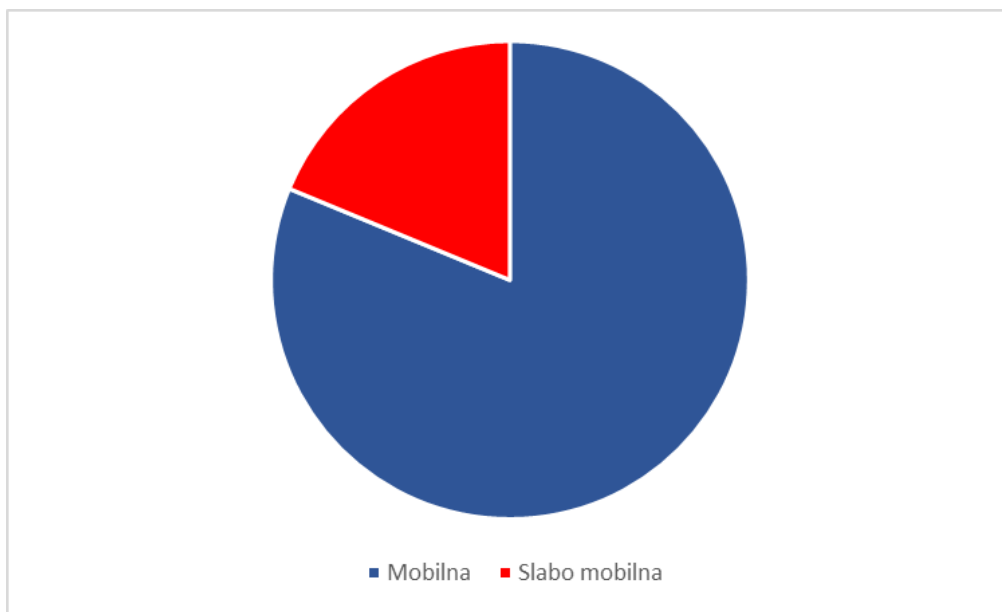
Tab. 4. Način života ispitanika

	Osoba živi sama	Osoba živi s nekime od članova obitelji
Postotak ispitanika	12,50%	87,50%

Izvor: originalno istraživanje autora

Kada pogledamo udaljenost sela do središnjeg naselja, ona i nije velika, ali za ljude koji su osuđeni putovati biciklom ili pješice i nekoliko kilometara može predstavljati veliki problem, posebno za slabije mobilne osobe starije životne dobi (sl.6.). U niti jednom naselju unutar općine ne postoji prodavaonica, izuzetak je središnje naselje Zdenci. Ljudi iz ostalih naselja primorani su za najosnovnije potrebe putovati do Zdenaca ili čak dalje jer nemaju mogućnosti

obaviti privatne potrebe u svome naselju. Najteže je osobama koje stanuju u naseljima Zokov Gaj, Kutovi i Obradovci jer imaju najveću udaljenost do najbliže im prodavaonice. Naselje Donje Predrijevo je najudaljenije od središta općine, ali stanovnici za neke osnovne potrebe odlaze u susjednu im Općinu Crnac.



Sl. 6. Ispitane osobe prema fizičkoj mobilnosti

Izvor: originalno istraživanje autora

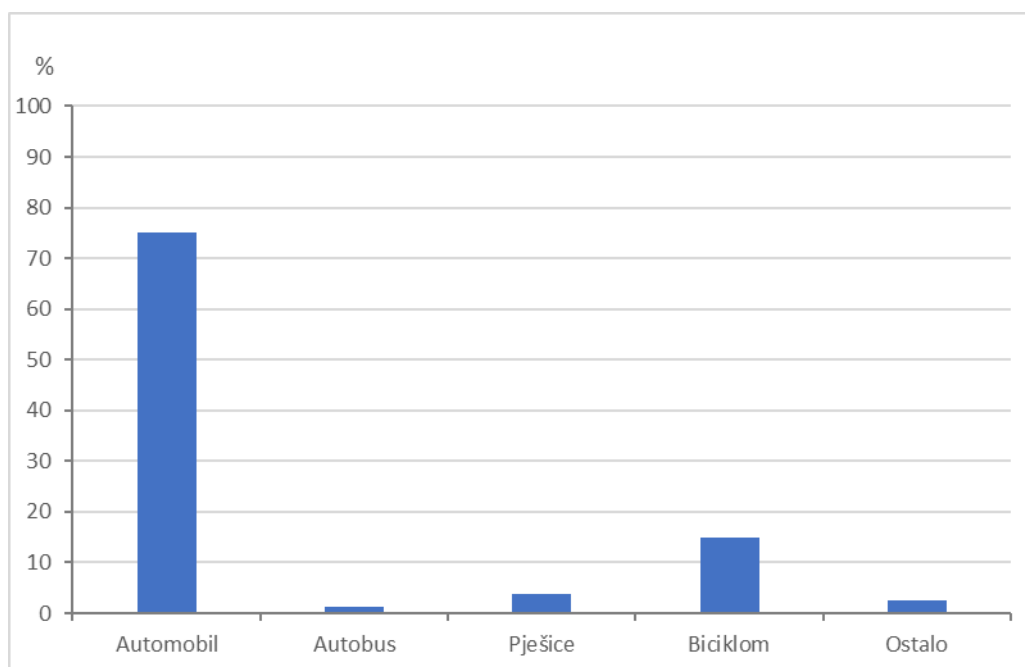
Ako pogledamo Tab. 5. i sl. 7., možemo vidjeti kako je najčešći oblik putovanja stanovnika vlastitim prijevoznim sredstvom, odnosno automobilom. Taj podatak ne čudi budući da su stanovnici ovakvih područja osuđeni na putovanje vlastitim prijevoznim sredstvom i do najbližih naselja.

Znatan broj ispitanika kao najčešći oblik putovanja navodi 'bicikl', no to nije iz rekreativnih razloga nego zbog neposjedovanja vlastitog prijevoznog sredstva, a pješice je to preveliki put za prevaliti.

Tab. 5. Najčešći oblik putovanja ispitanika

Najčešći način putovanja	Automobil	Autobus	Pješice	Biciklom	Ostalo
Broj ispitanika	60	1	3	12	2

Izvor: originalno istraživanje autora



Sl. 7. Najčešći oblik putovanja ispitanika

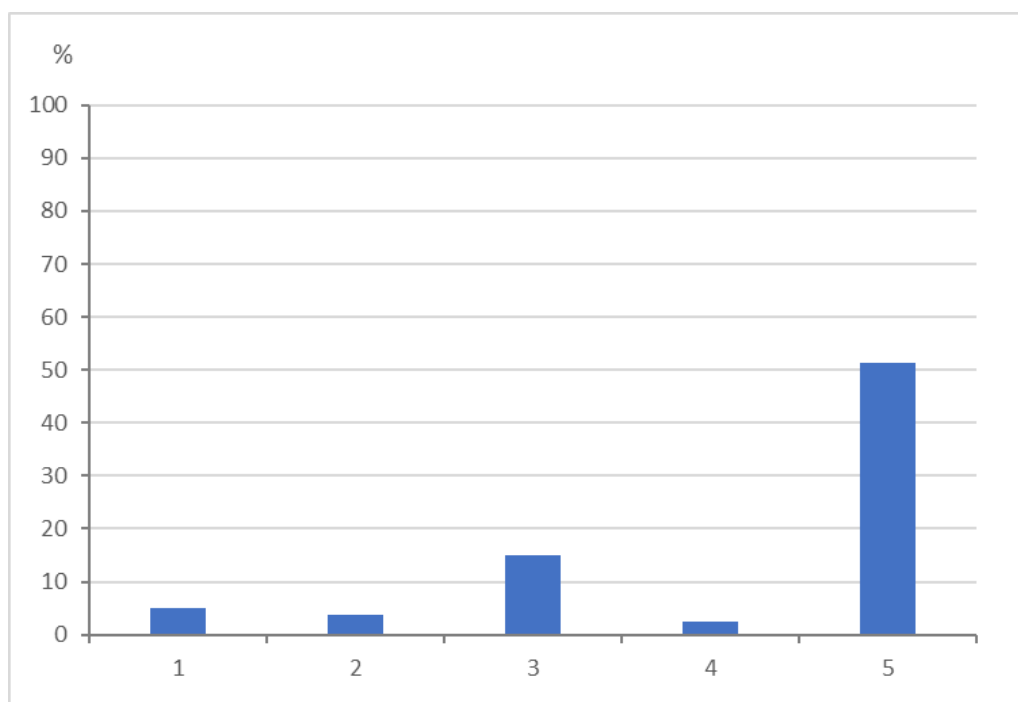
Izvor: originalno istraživanje autora

Autobusom putuje najmanji udio ispitanika, razlog je nepostojanje javnog prijevoza i zapravo nemogućnost putovanja autobusima. Jedina linija javnog prijevoza koja postoji na području Općine Zdenci je ona iz Zdenaca preko Duge Međe do Orahovice, i ona je aktivna samo zimski dio godine. Osobe u naseljima bez javnog prijevoza, a koje ne posjeduju osobni automobil ili bicikl, osuđene su putovati pješice do pojedinih odredišta. Pod ostalo su ljudi naveli traktore kao jedino prijevozno sredstvo koje posjeduju i kojime najviše putuju, no na taj način je puno sporije nego što bi to bilo osobnim automobilom ili autobusom. Jedna osoba je pod ostalo navela kako nikako ne putuje jer je invalid u kolicima, i jedini prijevoz koji ima su kola hitne pomoći kada ju prevoze na neku lokaciju.

Dio pitanja u anketi se odnosio na ispitivanje stavova ispitanika o utjecajima prometa na svakodnevni život. Ispitanici su uz pomoć Likertove skale (1—5) iskazivali u kojoj mjeri se slažu ili ne slažu sa pojedinim tvrdnjama.

U anketi se stanovništvo pokušalo ispitati utječe li promet na njihov život i na koji način. Bilo je različitih odgovora, od ljudi koji smatraju kako promet nema niti najmanjeg utjecaja na

njihov način života do ljudi koji smatraju kako je upravo to razlog lošeg demografskog stanja ovih područja (sl. 8.).



Sl. 8. 'Promet u velikoj mjeri utječe na moj način života'

(1- Uopće se ne slažem, 2- ne slažem se, 3-niti se slažem, niti ne slažem, 4-slažem se, 5- u potpunosti se slažem)

Izvor: originalno istraživanje autora

Bilo je osoba koje smatraju kako prometna povezanost nema utjecaja na njihov život jer posjeduju vlastito prijevozno sredstvo i nije im problem doći do određenog mjesta.

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

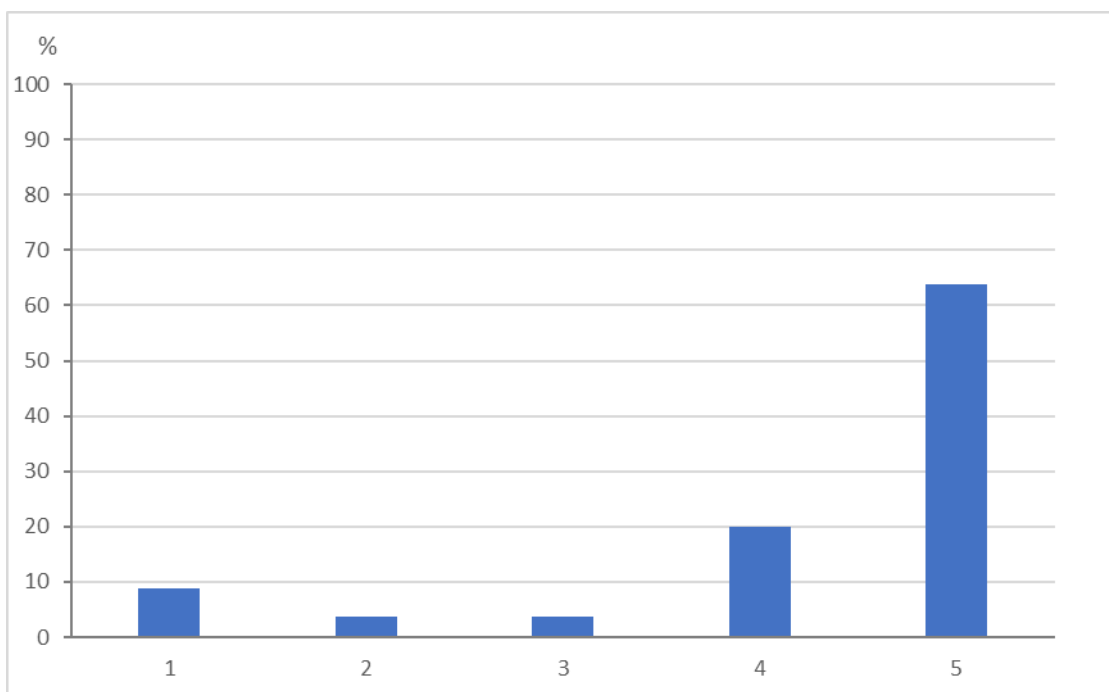
Gotovo sve osobe starije dobi nemaju kako doći do određenih lokacija zbog nepostojanja javnog prijevoza i kao odgovor za utjecaj prometa na njihov život svi su imali podosta toga za reći. Starije osobe većinom su i slabo mobilne, ne posjeduju automobil ili više nisu sposobne upravljati vozilom. One su često žrtve loše prometne komunikacije između naselja te su prisiljene obavljati osobne potrebe pješice ili biciklom ukoliko ga imaju ili su fizički sposobne voziti ga. Jedna gospođa kako bi imala kruh i mlijeko mora svaki dan pješice proći put od 4

km u jednom smjeru prema Zdencima, i toliko natrag, što znači 8 km mora proći pješice osoba s preko 70 godina. Na pitanje kako promet utječe na njen način života samo je kratko i jasno odgovorila:

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

Prometna povezanost svakako ima veliki utjecaj na stanovništvo sve dobi, školarci moraju upisivati škole koje su im prometno dostupne, odrasli moraju tražiti posao koji nije predaleko jer ako radi više članova jedne obitelji onda ovise o posjedovanju više prijevoznih sredstava. Na osobe starije životne dobi promet ima velikog utjecaja iz razloga što im otežava ionako već otežan način života.

Funkcije poput škole, ambulante, ljekarne, pekarnica, pošte i prodavaonica locirane su samo u središnjem naselju općine, niti jedno od navedenog ne postoji u ostalim naseljima. To predstavlja problem osobama iz udaljenijih naselja koje, zbog udaljenosti, za odlazak do najbližih navedenih objekata moraju koristiti prijevozno sredstvo (sl.9.). Ocjene 1 i 2 su davale osobe koje žive u Zdencima i koje sve potrebe mogu obavljati pješice ili biciklom jer se sve nalazi unutar 1km.

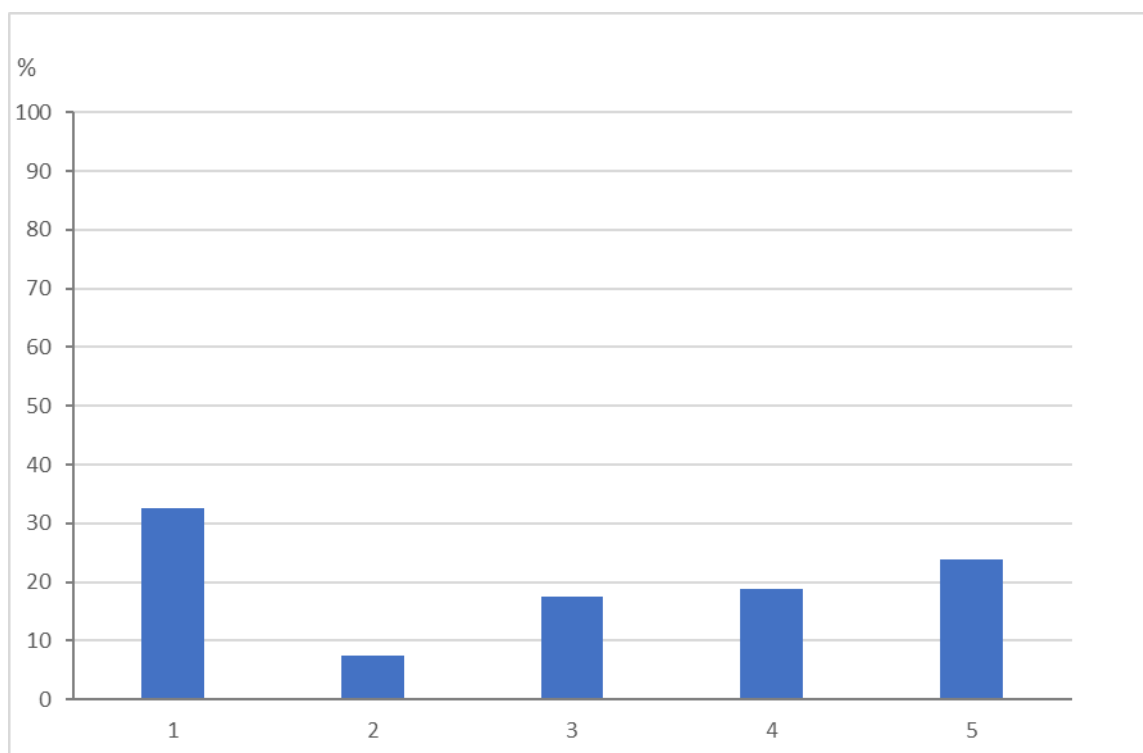


Sl. 9. 'Zbog udaljenosti, za odlazak do najbliže prodavaonice/ambulante/ljekarne moram koristiti prijevozno sredstvo'

(1- Uopće se ne slažem, 2- ne slažem se, 3-niti se slažem, niti ne slažem, 4-slažem se, 5- u potpunosti se slažem)

Izvor: originalno istraživanje autora

U velikom broju su osobe koje zbog nedostatka automobila moraju koristiti bicikl ili ići pješice do određenih lokacija (sl.10.). Osobe koje žive u obiteljima s više članova, a posjeduju samo jedan osobni automobil, često moraju na posao ili obavljati privatne potrebe biciklom. To ne predstavlja problem osobama koje žive u blizini radnog mjesta, ali je definitivno velika prepreka osobama iz udaljenijih naselja. Takvim osobama bi postojanje nekog oblika javnog prijevoza mnogo olakšalo odlazak na posao i samim time unaprijedilo kvalitetu življenja.



Sl.10. 'Često sam prisiljen/a putovati pješice ili biciklom do najbliže prodavaonice/ljekarne/ambulante/pekarne'

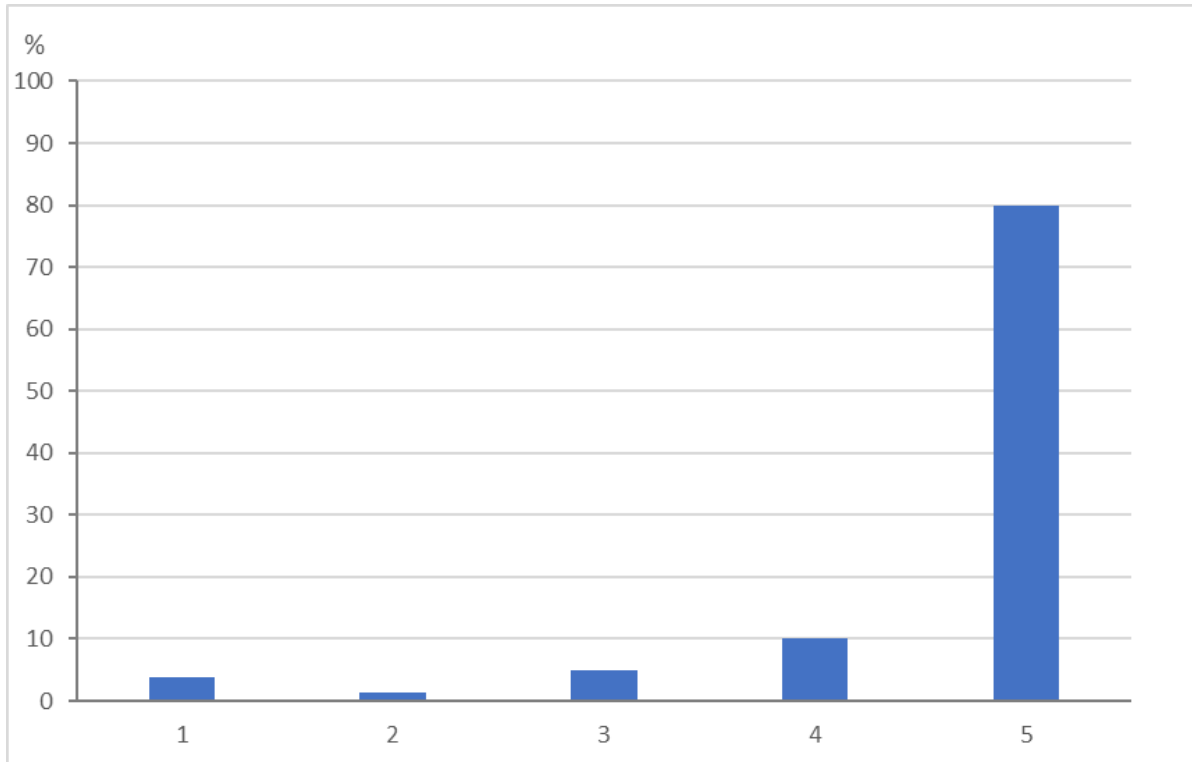
(1- Uopće se ne slažem, 2- ne slažem se, 3-niti se slažem, niti ne slažem, 4-slažem se, 5- u potpunosti se slažem)

Izvor: originalno istraživanje autora

Pod brojem jedan su osobe koje nikada nisu prisiljene putovati biciklom/pješice jer posjeduju osobni automobil. Većina ispitanika je rekla kako bi radije čekala da osobni automobil bude slobodan ako ga je netko od članova obitelji uzeo, nego da moraju ići pješice ili biciklom i prevaljivati dug put.

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

Kada se ispitanike pitalo u kojoj mjeri se slažu kako bi postojanje javnog prijevoza (poput autobusa koji bi vozili nekoliko puta dnevno) unaprijedilo kvalitetu života stanovnika Općine Zdenci, gotovo su se svi složili u potpunosti (sl. 11.). Osobe koje se nisu složile su napomenule kako to smatraju neisplativim i da se nitko ionako ne bi vozio, a kada se nitko ne bi vozio onda se ne bi imalo kome unaprijediti kvalitetu života.



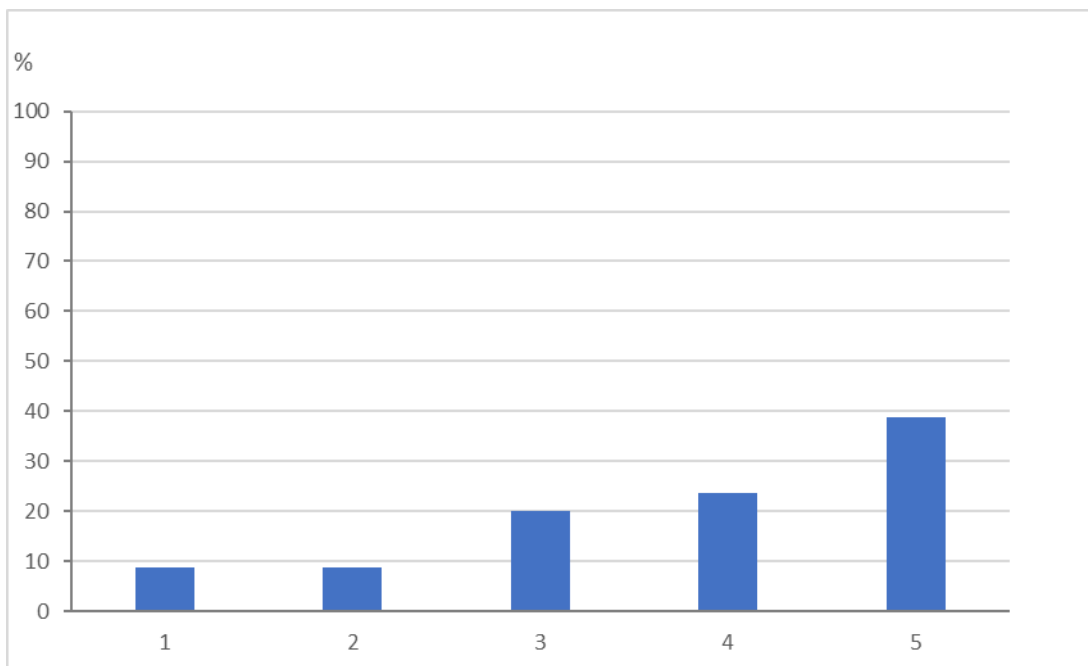
Sl. 11. 'Postojanje javnog prijevoza, poput autobusa koji bi vozili nekoliko puta dnevno, unaprijedilo bi kvalitetu života stanovnika Općine Zdenci'



(1- Uopće se ne slažem, 2- ne slažem se, 3-niti se slažem, niti ne slažem, 4-slažem se, 5- u potpunosti se slažem)

Izvor: originalno istraživanje autora

Na pitanje ima li prometna povezanost utjecaj na smanjenje broja stanovnika Općine Zdenci, ispitanicima je bilo najteže odgovoriti. Mišljenja su vrlo podijeljena, no i dalje veliki broj ispitanika se u potpunosti slaže s tom tvrdnjom (sl. 12.).



Sl. 12. 'Prometna povezanost utječe na smanjenje broja stanovnika Općine Zdenci'

(1- Uopće se ne slažem, 2- ne slažem se, 3-niti se slažem, niti ne slažem, 4-slažem se, 5- u potpunosti se slažem)

Izvor: originalno istraživanje autora

Dio ispitanika misli kako promet nema nikakve veze s odlaskom mladih s ovih prostora jer je glavni 'krivac' za to nemogućnost pronalaska posla i da je to njihov izbor hoće li otići ili ne.

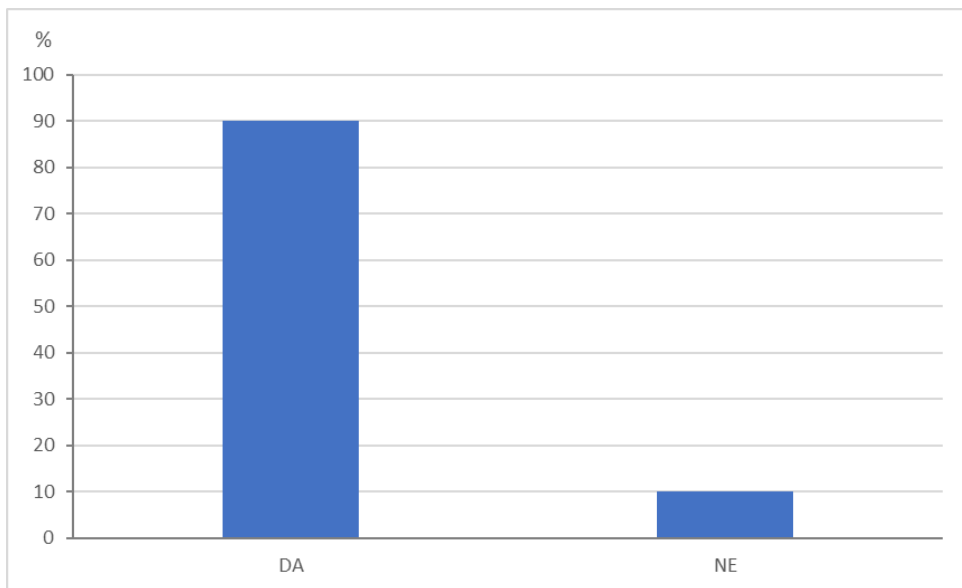
Drugi dio smatra kako je upravo nedovoljna povezanost razlog toga što mladi ovdje ne vide nikakvu budućnost i perspektivu, te ju odlaze tražiti u veća centra ili gradove koji pružaju više funkcija na dostupnim mjestima.

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

Odlaskom mladih gubi se potencijalna radna snaga pa okolne firme trpe manjak radne snage jer sve više ljudi odlazi u mirovine a nema ih tko zamijeniti, i tako dolazimo u jedan začarani krug. Mladi odlaze zbog nemogućnošću pronalaska posla koji žele, dok firme u okolici stradavaju zbog nedovoljnog broja radnika. Osobe koje imaju želju raditi u tim firmama često nemaju kako doći do njih jer ne posjeduju automobil, a nema organiziranog javnog prijevoza pa se često odlučuju na preseljenje u druge gradove gdje će posao naći u blizini mjesta stanovanja.

Javni prijevoz unutar općine jedino je organiziran u središnjem dijelu, Zdencima, i naselju Duga Međa koja spaja Zdence s Orahovicom. Međutim, problem se javlja u ljetnim mjesecima kada se ta autobusna linija obustavi jer 'nema tko putovati'.

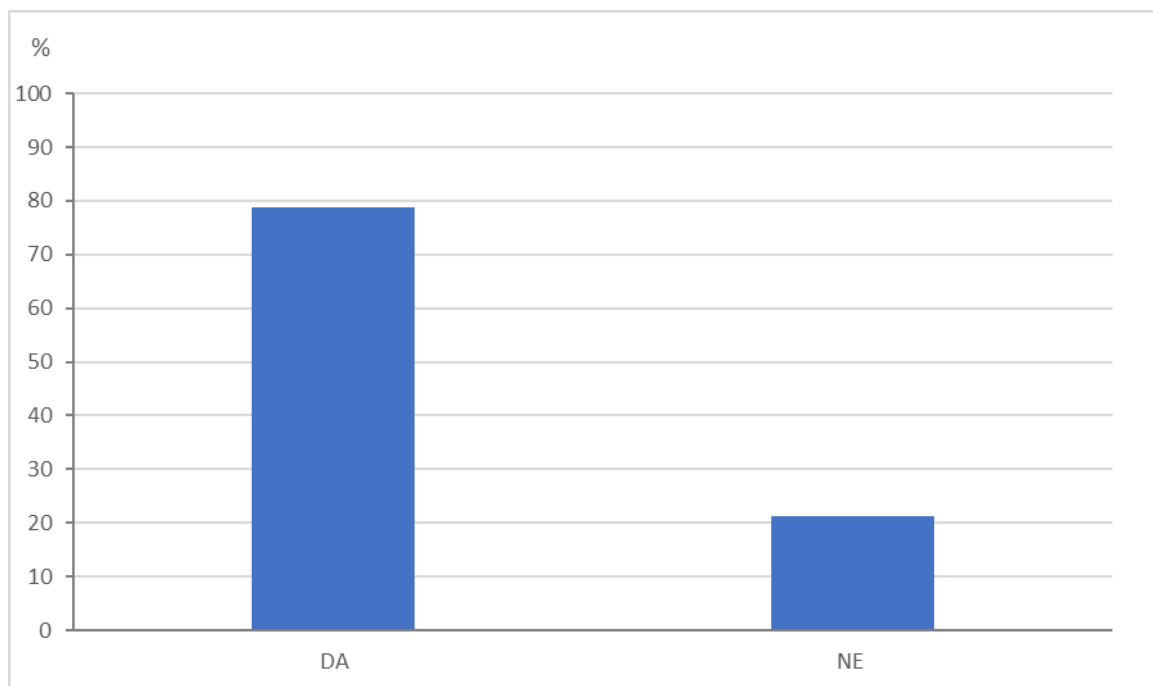
Podijeljena mišljenja se javljaju i kod pitanja treba li uvesti javni prijevoz u naselja koja ga nemaju (Sl. 13.). Velika većina je onih ispitanika koji smatraju kako je to prava odluka za podići razinu kvalitete života stanovništvu, te spriječiti sve izraženiju depopulaciju. Kod pitanja zašto smatraju da je to potrebno ispitanici su odgovarali zbog toga kako bi ljudi koji nemaju vlastiti prijevoz lakše putovali, kako bi mogli obavljati osnovne potrebe koje sada ne mogu bez potrebne pomoći, kako bi se olakšao život ljudima na selu, kako bi se naselja bolje povezala sa većim mjestima poput Orahovice ili Slatine, kako bi se mladima omogućio odlazak u naselja s više aktivnosti i slično. Drugi dio ispitanika smatra kako za uvođenje organiziranog javnog prijevoza nema nikakve potrebe jer kao najveći razlog spominju neisplativost. Neki navode kako nitko ne bi putovao tim prijevozom jer je javni prijevoz unutar naselja postojao i davno prije pa se ukinuo zbog nedovoljnog prometa. Budući kako je ovo područje s izraženom depopulacijom, sve je manje stanovnika i ljudi smatraju kako se zapravo ne bi imao tko ni voziti jer kroz nekoliko godina, ako se ništa ne poduzme, brojke će se opet preploviti.



Sl. 13. Postotak ispitanika koji smatra treba li se uvesti organizirani javni prijevoz u naselja Općine Zdenci koja ga nemaju

Izvor: originalno istraživanje autora

Na pitanje utječe li prometna povezanost na život i važne odluke ispitanika, većina se složila s odgovorom kako je to jedan od glavnih razloga brojnih odluka koje su morali donijeti (sl. 14.). Kada ljudi razmišljaju o ostanku ili odlasku, odnosno mogućem preseljenju, često im je kao jedan od argumenata bolja prometna povezanost i dostupnost do raznih mjesta, odnosno do brojnih funkcija i više mogućnosti kakvu pružaju gradovi. Mlade obitelji često odlaze iz ovog kraja kako bi djeci mogli omogućiti upis škole koje dijete bude htjelo, upis raznih izvanškolskih aktivnosti koje djeca na ovom području nemaju mogućnosti. Kada bi postojao javni prijevoz u svim naseljima Općine Zdenci djeca bi se mogla upisivati na razne aktivnosti u Zdencima ili Orahovici. Često je ljudima financijski problem putovati do nekog određenog mjesta i onda moraju tražiti privatno nekoga i plaćati za prijevoz, a postojanjem javnog prijevoza bi se takvim osobama olakšao život. Ljudima nepostojanje javnog prijevoza često otežava pronalazak posla jer ovise o vlastitom prijevoznom sredstvu kako bi mogli putovati do mjesta rada.



Sl. 14. Utjecaj prometne povezanosti na način života i donošenje važnih odluka ispitanika  
Izvor: originalno istraživanje autora

### 6.1. PRIJEDLOZI MOGUĆEG UNAPRJEĐENJA

Stanovništvo Općine Zdenci zakinuto je za jednu izrazito važnu stvar, a to je javni prijevoz. Uvođenjem javnog prijevoza, stanovništvu bi se omogućio veliki broj opcija koje do sada nije imalo, stariji bi mogli obavljati vlastite potrebe sami, bez traženja pomoći. Djeca bi mogla upisati srednje škole koje žele, a ne samo koje su prometno dostupne, ljudi bi lakše putovali do mjesta rada. Različita su mišljenja ljudi na koji način unaprijediti prometnu situaciju Općine Zdenci. Dok neki smatraju kako bi trebalo uvesti javni prijevoz nekoliko puta dnevno, tu su i oni koji misle kako je to ekonomski neisplativo i ne bi se imao tko voziti.

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

Neki ljudi smatraju kako bi se trebala sagraditi željeznica na sjevernom dijelu općine koja je i prije postojala, mišljenja su kako bi to moglo doprinijeti dobrobiti i demografskoj slici općine. Trebalo bi bolje održavati ceste na teritoriju općine jer postoji mnogo starih cesta, tzv. makadama, a postojeće moderne ceste su pune oštećenja.

Kao jedan od prijedloga unaprjeđenja ispitanici smatraju otvaranje novih industrijskih pogona koji bi omogućili zaposlenje većem broju stanovnika te bi na taj način općina dobila priljev novog stanovništva u potrazi za poslom. Međutim, otvaranje industrijskih pogona je uvijek u većim središtima, uz velike gradove na važnijim prometnicama gdje je veća koncentracija stanovništva. Situacija bi se mogla uvelike unaprijediti otvaranjem mini prodavaonica s osnovnim proizvodima u svakom naselju općine, tako bi se omogućilo lakše življenje starijima i nemoćnima koji žive samostalno.

Ideja o uvođenju pokretne trgovine i pokretne pekare čini se ostvarivom i najisplativijom varijantom koja bi podigla kvalitetu života stanovnika na višu razinu, no najbolje rješenje bi bilo pomoći mladima na ovakvim područjima da otvore svoj obrt za prijevoz mini busevima koji bi vozili po selima i prevozili ljude kod liječnika, do banke, ljekarne ili za obavljanje nekih drugih važnih obaveza.

## 7. ZAKLJUČAK

Na osnovu provedenog istraživanja, može se zaključiti kako je područje Općine Zdenci zahvaćeno izrazitom depopulacijom i da prometna povezanost i dostupnost ima određenih utjecaja na stanovništvo i njegov opstanak. Dobro povezan prostor je dobro organizirani prostor. No, provedenim istraživanjem i njegovom analizom, ovim radom je utvrđeno kako postoji potreba za kvalitetnijim povezivanjem i komunikacijom između naselja sa središtem općine, kao i s okolnim općinama. Uglavnom se promet sustavno zapostavlja i podcjenjuje, ostavlja se za neka druga vremena, za neku drugu priliku jer uvijek ima važnijih potreba za rješavati, a u međuvremenu se problemi samo gomilaju. Naselja uz središte općine su u puno boljem stanju od onih izoliranijih jer ne postoji nikakav oblik organiziranog javnog prijevoza osim u središnjem naselju Zdenci. Takvi problemi bi se trebali rješavati od strane općine kao i od strane županije, trebalo bi biti u cilju olakšati pristup cijelom stanovništvu do određenih lokacija. Trebalo bi biti u cilju zaustaviti ovaj negativan demografski trend koji je na ovim prostorima već jako dugo vremena, ali se ništa oko toga ne poduzima, samo se čeka vidjeti što će se dogoditi.

Potrebno je poticati ideje mladih o osnutku vlastitih prijevoznih obrta koji bi prevozili starije i nemoćne nekoliko puta tjedno do važnih ustanova poput banke, liječnika, pošte i slično.

Napredak dijelom onemogućuje i nemogućnost pronalaska poslova pa se stanovništvo često odlučuje na preseljenja u veće centre ili čak odlaze van granica Hrvatske.

Postoje razni načini na koje bi se mogla i trebala unaprijediti mogućnost razvoja Općine Zdenci jer sa trenutnom prometnom situacijom koja je ograničavajući faktor razvoja stanje će se samo pogoršavati.

## LITERATURA

Ban, I., 2007: Temeljne postavke u rješavanju problema prometa Grada Dubrovnika, *Ekonomski misao i praksa* (1), 3-22.

Feletar, P., Kos, G., Milojević, D., 2014: Cestovna infrastruktura Međimurske županije s prijedlozima razvitka, *Podravina: časopis za multidisciplinarna istraživanja* 13 (25), 45-62.

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

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

Ilić, M., 1995: Promet i socio - ekonomske značajke Varaždinske regije, *Hrvatski geografski glasnik* 57 (1), 111-119.

Ilić, M., 2001: Sustav prigradskog autobusnog prometa u Središnjoj Hrvatskoj, *Hrvatski geografski glasnik* 63 (1), 1-14.

Jakovčić, M., Pleić, T., 2017: Utjecaj prometne povezanosti na školski uspjeh srednjoškolaca: primjer Srednje škole Donji Miholjac, Hrvatska, *Hrvatski geografski glasnik* 79 (2), 87-108.

Kopecka, P., Švetak, J., 2013: Sustav integriranog javnog prijevoza, *Pomorstvo* 27 (1), 149-156.

Matica, M., 2007: Suvremeni promet – uvjet razvoja Koprivnice, *Podravina : časopis za multidisciplinarna istraživanja* 6 (11), 7-27.

Njegač, D., 1993: Promet i razvoj agrarnih krajeva: primjer Hrvatskog Zagorja, *Hrvatski geografski glasnik* 55 (1), 219-225.

## IZVORI

Državni zavod za statistiku, 2018: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima*, <https://www.dzs.hr/> (23. 8. 2018.).

Državni zavod za statistiku, 2018: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama*, <https://www.dzs.hr/> (23. 8. 2018.).

Državni zavod za statistiku, 2018: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Dnevni i tjedni migranti*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).

Državni zavod za statistiku, 2018: *Popis stanovništva 2001. godine: Stanovništvo prema spolu i starosti po naseljima*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).

Državni zavod za statistiku, 2018: *Popis stanovništva 2001. godine: Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).

Državni zavod za statistiku, 2018: *Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001. godine*, <https://www.dzs.hr/> (23.8.2018.).

Općina Zdenci, n.d.: *Povijest Općine Zdenci*, <http://www.opcina-zdenci.hr/povijest/> (22.8.2018.).

Virovitičko – podravska županija, n.d.: *O županiji*, <http://www.vpz.hr/o-zupaniji/> (8.9. 2018.).



PRILOG: ANKETNI UPITNIK

**ANKETNI UPITNIK ZA PRVOSTUPNIČKI RAD**

Poštovani!

Molim Vas za nekoliko minuta kako bi ispunili ovaj anketni upitnik s ciljem poboljšanja prometne situacije na području Općine Zdenci. Ovaj anketni upitnik dio je istraživanja koji se provodi u okviru prvostupničkoga rada „Prometna povezanost Općine Zdenci i njen utjecaj na opstanak stanovništva“ na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. Anketa je u **potpunosti anonimna** i nigdje **ne treba upisivati Vaše ime i prezime**, a Vaši rezultati će biti iskorišteni isključivo u svrhu pisanja prvostupničkoga rada.

Sudjelovanje u istraživanju je dobrovoljno te imajte na umu da nema točnih i netočnih odgovora.

Hvala na sudjelovanju!

**Spol:** Ž M

**Dob:** \_\_\_\_\_

**Mjesto stanovanja:** \_\_\_\_\_

1. **Živim:** a) s nekim od članova obitelji  
b) samostalno
2. **Fizički sam:** a) mobilan/na b) slabo  
mobilan/na (npr. invalidnost, bolesti...)
3. **Procijenite udaljenost Vašeg doma do najbliže prodavaonice:** \_\_\_\_\_
4. **Na koji način najčešće putujete do prodavaonice/škole/ambulante/ljekarne/pekarne i sl.:**  
a) Automobilom b) autobusom c) pješice  
d) biciklom

e) ostalo: \_\_\_\_\_

**U sljedećim pitanjima zaokružite jedan od brojeva 1-5 pri kojima svaki broj označava u kojoj mjeri se slažete, odnosno ne slažete s pojedinom tvrdnjom (1- uopće se ne slažem, 2-ne slažem se, 3-niti se slažem, niti ne slažem, 4-slažem se, 5-u potpunosti se slažem).**

1. Promet u velikoj mjeri utječe na moj način života 1 2 3 4 5
2. Zbog prometne situacije Općine Zdenci stanovnici ne mogu obavljati osnovne potrebe poput odlaska doktoru, u prodavaonicu, pekarnu, ljekarnu i sl. bez vlastitog

- prijevoznog sredstva 1 2  
3 4 5
3. Zbog udaljenosti, za odlazak do najbliže prodavaonice/ambulante/ljekarne moram koristiti prijevozno sredstvo 1 2  
3 4 5
4. Za obavljati najosnovnije potrebe ovisim o posjedovanju vlastitog prijevoznog sredstva poput automobila, motora i sl. 1 2 3 4 5
5. Često sam prisiljen/a putovati pješice ili biciklom do najbliže prodavaonice/ljekarne/ambulante/pekarne 1 2 3 4 5
6. Za odlazak u najbliži grad ovisim o vlastitom prijevoznom sredstvu 1 2 3 4 5
7. Postojanje javnog prijevoza, poput autobusa koji bi vozili nekoliko puta dnevno, unaprijedilo bi kvalitetu života stanovnika Općine Zdenci 1 2 3 4 5
8. Prometna povezanost utječe na smanjenje broja stanovnika Općine Zdenci  
1 2 3 4 5
9. Starijim osobama kvalitetu života otežava nepostojanje javnog prijevoza 1 2 3 4 5

**U sljedećim pitanjima zaokružite DA ili NE, te ukratko objasnite ZAŠTO gdje to bude potrebno.**

1. U mom naselju postoji javni prijevoz putnika (pod pojmom javni prijevoz ne mislimo na školski autobus za prijevoz školaraca) DA NE
2. Smatram kako bi trebalo uvesti javni prijevoz u naselja koja ga nemaju  
DA NE

Zašto? \_\_\_\_\_

3. Promet u velikoj mjeri utječe na moj život i važne odluke (poput ostanka ili odlaska sa ovih prostora, koju školu upisati, kako putovati do posla i sl.) DA NE

Zašto? \_\_\_\_\_

**Prema Vašem mišljenju, kako bi se prometna situacija na području Općine Zdenci i okolice mogla unaprijediti?**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Hvala na sudjelovanju!**

PITANJA IZ INTERVJUA:

1. Što mislite o prometnom sustavu Općine Zdenci?
2. Kako promet utječe na Vaš način života?
3. Što mislite, može li se ikako unaprijediti prometna situacija?
4. Mislite li da ima smisla uvoditi javni prijevoz u sva naselja Općine Zdenci?
5. Što mislite o odlasku mladih sa ovih prostora, utječe li promet ikako na taj proces?
6. Razmišljate li Vi o odlasku?