

Utjecaj prometa na bavljenje sportom srednjoškolaca općine Ljubuški

Jelavić, Andrija

Master's thesis / Diplomski rad

2019

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:217:802016>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-09**



Repository / Repozitorij:

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



Andrija Jelavić

**UTJECAJ PROMETA NA BAVLJENJE SPORTOM
SREDNJOŠKOLACA OPĆINE LJUBUŠKI**

Diplomski rad

Zagreb

2019.

Andrija Jelavić

**Utjecaj prometa na bavljenje sportom srednjoškolaca općine
Ljubuški**

Diplomski rad

predan na ocjenu Geografskom odsjeku

Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu

radi stjecanja akademskog zvanja

magistra geografije

Zagreb

2019.

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija; smjer: Prostorno planiranje i regionalni razvoj* na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom izv. prof. dr. sc. Martine Jakovčić

Sveučilište u Zagrebu

Diplomski rad

Prirodoslovno-matematički fakultet

Geografski odsjek

Utjecaj prometa na bavljenje sportom srednjoškolaca općine Ljubuški

Andrija Jelavić

Izvadak: Promet predstavlja jednu od osnovnih djelatnosti ljudskog društva. U radu se analizira utjecaj prometa na izvanškolske sportske aktivnosti srednjoškolaca općine Ljubuški. U radu je provedena analiza i sinteza dobivenih podataka, korištene su statističke metode i metode vizualizacije pomoću kartografskih prikaza. U radu je također korištena metoda anketiranja unutar srednjih škola Gimnazija Ljubuški te Srednje strukovne škola Ruđer Bošković. Od 244 anketirana ispitanika, utvrđeno je kako se sportom bavi 77 ispitanika. Rezultati ukazuju kako vlada nezainteresiranost srednjoškolaca za sportskim aktivnostima, te da promet ne igra presudnu ulogu kod sportaša prilikom odlaska na treninge.

59 stranica, 36 grafičkih priloga, 7 tablica, 24 bibliografske reference; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: promet, sport, srednjoškolci, općina Ljubuški

Voditelj: izv. prof. dr. sc. Martina Jakovčić

Povjerenstvo: izv. prof. dr. sc. Martina Jakovčić

doc. dr. sc. Ksenija Bašić

doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Tema prihvaćena: 7. 2. 2018.

Rad prihvaćen: 12. 9. 2019.

Datum obrane i vrijeme obrane: 27. 9. 2019. u 10:00 sati

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

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb

Master Thesis

Faculty of Science

Department of Geography

Impact of traffic on sports activities of highschool students of Ljubuski municipality

Andrija Jelavić

Abstract: Transport is one of the basic activities of human society. This paper analyzes the impact of traffic on extracurricular sports activities of highschool students of Ljubuski municipality. The paper analyzes and synthesizes the obtained data, uses statistical procedures and methods of visualizing using cartographic representations. The paper also used a survey method within the secondary schools of the Ljubuški Grammar School and the Rudjer Boskovic Secondary Vocational School. Of the 244 respondents surveyed, 77 were found to be involved in sports. The results indicate that highschool students are not interested in sports activities, and that traffic has not an important role in their decision to take part in sports activities.

59 pages, 36 figures, 7 tables, 24 references; original in Croatian

Keywords: traffic, sport, highschool students, Ljubuski municipality

Supervisor: Martina Jakovčić, PhD, Associate Professor

Reviewers: Martina Jakovčić, PhD, Associate Professor

Ksenija Bašić, PhD, Assistant Professor

Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Thesis title accepted: 07/02/2018

Thesis accepted: 12/09/2019

Thesis defense: 27/09/2019 at 10:00 AM

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

Sadržaj

Uvod.....	1
1.1. Predmet istraživanja	2
1.2. Prostorni i vremenski okvir istraživanja.....	2
1.3. Ciljevi, zadaci i hipoteze u istraživanju.....	4
1.4. Metodologija Istraživanja.....	5
2. Pregled dosadašnjih istraživanja	10
3. Srednjoškolska populacija u prometu.....	12
4. Srednjoškolska populacija i sportske aktivnosti.....	14
5. Geografska obilježja općine Ljubuški.....	16
5.1. Fizičko-geografska obilježja	16
5.2. Demografska obilježja.....	17
5.3. Prometna obilježja.....	21
5.3.1. Stanje postojeće cestovne infrastrukture	24
5.3.2. Javni promet na području općine Ljubuški	27
6. Obrazovanje u općini Ljubuški	32
6.1. Srednjoškolsko obrazovanje u općini Ljubuški.....	32
7. Sport i sportska infrastruktura u općini Ljubuški	35
7.1. Sportovi i sportski klubovi u općini Ljubuški prema anketnom istraživanju.....	37
8. Rezultati istraživanja	39
9. Rasprava.....	57
10. Zaključak.....	59
Literatura.....	V
Izvori:	VIII
Popis slika	X
Popis tablica	XII
Prilozi	XIII

Uvod

Prometna geografija kao disciplina, proizašla je iz ekonomske geografije u drugoj polovici 20. st. Veća mobilnost putnika i rast teretnog prometa opravdali su nastanak prometne geografije kao specijaliziranog polja istraživanja. Uloga prometne geografije jest razumijevanje prostornih odnosa u prometnim sustavima (Rodrigue i sur., 2013).

Promet predstavlja jednu od najvažnijih ljudskih aktivnosti u svijetu. On je nezamjenjiva sastavnica gospodarstva i igra veliku ulogu u prostornim odnosima između lokacija. Promet stvara vrijedne veze između regija i ekonomskih aktivnosti, između ljudi i ostatka svijeta. Promet je višedimenzionalna aktivnost čija se važnost može očitati u povijesnom, socijalnom, političkom, ekonomskom i ekološkom smislu (Rodrigue i sur., 2013). U današnje vrijeme promet rastom tehnologije postaje nezaustavljiva pojava. Obavljanje životnih funkcija, bavljenje pojedinim aktivnostima i korištenje različitih usluga briga je socijalne politike u okviru "socijalne pravednosti" koju treba provoditi svaka država, omogućujući svakom pojedincu barem minimum participiranja u životnim aktivnostima kako nebi došlo do njegove isključenosti (Minogue, 1998 prema Gašparović i Jakovčić, 2014), tako da će glavnu ulogu u promicanju socijalne pravednosti imati promet (Foley, 2004 prema Gašparović i Jakovčić, 2014).

Promet je djelatnost prijevoza ljudi, dobara i energije te prijenosa informacija s jednog mjesta na drugo (Black, 2003 prema Pleić i Jakovčić, 2017). Njegova je svrha prijevoz s jednog mjesta na drugo radi zadovoljavanja osnovnih životnih potreba. Promet predstavlja temeljni faktor za sve društvene i gospodarske aktivnosti. U novije doba rast tehnologije je omogućio poboljšanje brzine, kapaciteta i učinkovitosti prometa. Suvremeni ekonomski procesi su značajno nastali zbog povećanja mobilnosti i više razine pristupačnosti.

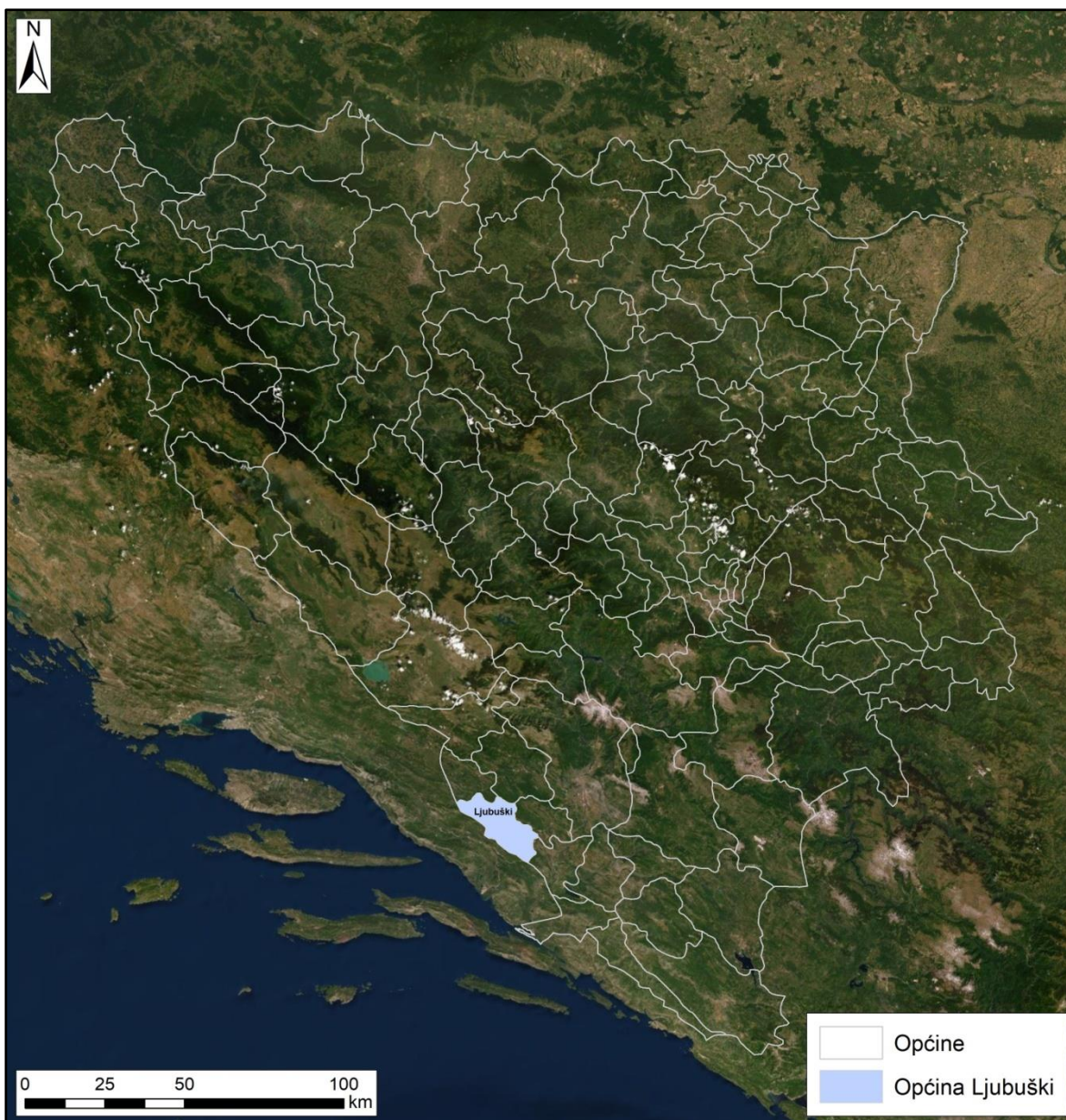
Promet je jedan od temeljnih čimbenika u životima ljudi koji će utjecati na pristup odnosno mogućnost obavljanja različitih životnih funkcija. Pritom će dva elementa imati presudnu ulogu. To su mobilnost (fizička i virtualna), kao mogućnost kretanja pojedinaca, te dostupnost, u smislu opsega u okviru kojeg se može doći do određene usluge i aktivnosti. Primjerena mobilnost i dostupnost osnovni su zahtjevi današnjeg globaliziranog društva (Hoyle i Knowles, 1998 prema Gašparović i Jakovčić, 2014).

1.1. Predmet istraživanja

S obzirom da je bit prometa povezivanje, njegova je važnost, u sinergiji s komunikacijama, očituje u okviru povezivanja, s jedne strane stanovanja, a s druge preostalih funkcija kao što su obrazovanje, rad, odmor i opskrba. Nedostatak prometnog povezivanja i komunikacija otežat će ili onemogućiti međusobno povezivanje navedenih životnih funkcija (Vresk, 1997 prema Gašparović, 2014). U ovom diplomskom radu istražuje se utjecaj prometa na izvanškolske sportske aktivnosti srednjoškolaca općine Ljubuški gdje je naglasak u istraživanju stavljen na mrežu prometnica te na javni prijevoz iz pretpostavke da najviše srednjoškolaca putuje autobusom u školu i na izvanškolske sportske aktivnosti, te se želi utvrditi u kojoj mjeri su srednjoškolci zadovoljni uslugom javnog prometa. U ovom istraživanju obuhvaćeni su pojedinačni sportovi: karate, boks, taekwondo i timski sportovi: rukomet, odbojka, nogomet, košarka, aerobni ples, futsal. Zbog sve veće popularnosti ovim istraživanjem obuhvaćen je još i fitness, koji se često poistovjećuje s teretanama i fitness klubovima. Vježbanje kod kuće i na ulici ovim istraživanjem nije obuhvaćeno, zbog složenosti istraživanja ali i pretpostavke da je takav način vježbanja lako dostupan. Ovim radom se nastoji razumijeti javni prijevoz unutar manjih gradova i ruralnih sredina kroz dnevnu cirkulaciju.

1.2. Prostorni i vremenski okvir istraživanja

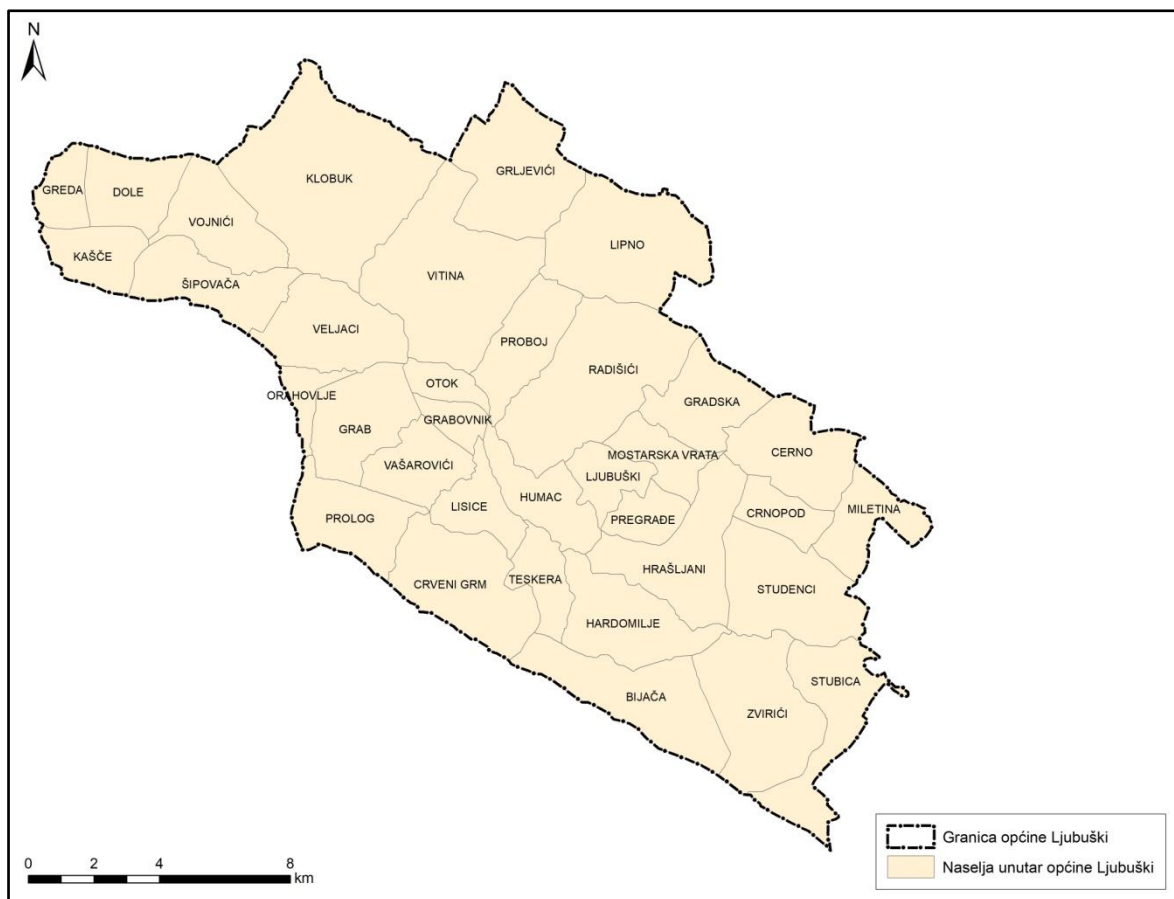
Općina Ljubuški nalazi se na samom jugozapadu Federacije Bosne i Hercegovine, te je jedna od četiri općine u Županiji Zapadnohercegovačkoj (zajedno sa općinama Grude, Posušje, Široki Brijeg). Općina Ljubuški na jugu i zapadnu graniči s gradovima Metković i Vrgorac, te općinama Kula Norinska i Pojezerje u Republici Hrvatskoj. Na sjeveru graniči s općinom Grude i Široki Brijeg, te na istoku s Čaplinom i Čitlukom (Integrirana strategija razvoja općine Ljubuški od 2014. do 2024. godine).



Sl. 1. Položaj općine Ljubuški

Izvor: World Imagery-Esri, DigitalGlobe, 2019. i Diva-GIS (<http://www.diva-gis.org/>)

Granica prostora istraživanja jesu i administrativne granice općine Ljubuški. Općina Ljubuški sastoji se od 35 sljedećih naselja: Bijača, Cerno, Crnopol, Crveni Grm, Dole, Grab, Grabovnik, Gradska, Greda, Grljevići, Hardomilje, Hrašljani, Humac, Kašče, Klobuk, Lipno, Lisice, Ljubuški, Miletina, Mostarska Vrata, Orahovlje, Otok, Pregrađe, Proboj, Prolog, Radišići, Stubica, Studenci, Šipovača, Teskera, Vašarovići, Veljaci, Vitina, Vojnići, Zvirići.



Sl. 2. Naselja u općini Ljubuški

Izvor: Gis portal Federalnog zavoda za statistiku (<http://www.gis.fzs.gov.ba/gis/map.jsp>)

Istraživanje je provedeno u općini Ljubuški početkom 2018. godine, a rezultati istraživanja odnose se na srednjoškolsku populaciju školske godine 2017./2018. Podaci o javnom prijevozu su prikupljeni 6. travnja 2018. godine. U periodu izrade diplomskog rada, općina Ljubuški je preimenovana, te je dobila status Grada (URL 12).

1.3. Ciljevi, zadaci i hipoteze u istraživanju

Prilikom izrade diplomskog rada, postavljeni su zadaci iz kojih proizlaze ciljevi istraživanja, te hipoteze koje ćemo potvrditi ili demantirati.

Zadaci u ovom radu su:

1. Istražiti stanje prometne infrastrukture općine Ljubuški
2. Istražiti specifičnosti sustava javnog prijevoza općine Ljubuški
3. Istražiti navike promatrane srednjoškolske populacije kao što su njihov način putovanja u školu te način odlaska na treninge

Glavni cilj ovog rada je utvrditi utjecaj prometa na izvanškolske sportske aktivnosti srednjoškolaca općine Ljubuški. Ostali ciljevi su:

1. Analizom i obradom podataka izraditi grafičke i tablične priloge te kartografske prikaze promatranog područja
2. Analizirati oblike korištenja prijevoza među srednjoškolskom populacijom
3. Obraditi podatke koje smo dobili metodom anketiranja na srednjoškolskoj populaciji

Hipoteze u ovom radu su:

H1 Srednjoškolci općine Ljubuški predstavljaju prometno depriviranu skupinu društva.

H2 Srednjoškolci općine Ljubuški prilikom odlaska na izvannastavne sportske aktivnosti uglavnom se oslanjaju na roditelje, rodbinu ili prijatelje.

H3 Promet je razlog koji utječe na odluku srednjoškolaca žele li se baviti sportom.

1.4. Metodologija Istraživanja

Zbog jasnijeg i preciznijeg razumijevanja teme, objasniti ćemo metodologiju istraživanja, primjenjene metode koje se koriste u istraživanju, te vremenski okvir.

Temelj istraživanja u ovom radu je anketni upitnik. Prije provođenja ankete definirana je struktura ankete, broj ispitanika, mjesto i vrijeme anketiranja. Struktura ankete je izrađena kako bi bila kratka, prilagođena i razumljiva za ispitanike. Anketni upitnik je prikupljan na srednjoškolskoj populaciji unutar srednjih škola Gimnazija Ljubuški i Srednja strukovna škola Ruđer Bošković Ljubuški, dana 25. siječnja 2018. godine. Anketni upitnik je proveden unutar 15 razrednih odjeljenja navedenih škola. Unutar Gimnazije Ljubuški anketirano je 8 razreda (po dva razredna odjeljenja, od svake godine), dok je u Srednjoj strukovnoj školi Ruđer Bošković anketirano 7 razreda, (po dva razredna odjeljenja prvih, drugih i trećih razreda, te jedan četvrti razred) te su anketirani učenici svi koji su se u tom trenutku zatekli u razredu i ispunjavali školske obveze. Svim ispitanicima pojašnjena je svrha istraživanja kao i dobrovoljni pristup istraživanju. Anketno istraživanje je provedeno uglavnom za vrijeme školske nastave, što je odobreno od strane ravnatelja, pedagoga i predmetnih nastavnika koji su u tom trenutku ispunjavali svoje nastavne obveze. Predmetni nastavnici su sudjelovali u dijeljenju anketnih upitnika kao i u kontroliranju pravovaljanih

ispunjavanja anketa u slučaju prepisivanja. Vrijeme anketnog istraživanja unutar svakog razrednog dijela trajalo je u prosjeku 15 minuta.

Tab. 1. Struktura anketiranih razreda Gimnazije Ljubuški i Srednje Strukovne škole Ruđer Bošković

Razredi	Gimnazija Ljubuški	SSŠ Ruđer Bošković
1. Razred	2	2
2. Razred	2	2
3. Razred	2	2
4. Razred	2	1
Ukupno:	8	7

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

U školskoj godini 2017./2018. prema podacima (URL 3) u navedenim školama bilo je upisano 1012 učenika. Anketnim istraživanjem obuhvaćena su 244 učenika (24,11% učenika svih srednjih škola), odnosno anketnim istraživanjem ispitan je gotovo svaki četvrti učenik srednjih škola. Gimnaziju Ljubuški školske godine 2017./2018. pohađala su 352 učenika, anketnim istraživanjem ispitan je 131 učenik (37,21%), odnosno ispitan je svaki treći učenik Gimnazije Ljubuški. Srednju Strukovnu školu Ruđer Bošković školske godine 2017./2018. pohađalo je 660 učenika. Anketnim istraživanjem obuhvaćeno je 113 učenika iz Strukovne škole (17,12%).

Tab. 2. Broj učenika upisanih u školsku godinu 2017./2018., te broj i udio anketiranih učenika.

Naziv srednje škole	Broj učenika upisanih u školsku godinu 2017./2018.	Broj anketiranih učenika	Postotak anketiranih učenika
Gimnazija Ljubuški	352	131	37,21%
SSŠ Ruđer Bošković	660	113	17,12%
Ukupno	1012	244	24,11%

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Nakon što su ankete pregledavane nekoliko puta, pažljivo su birani kriteriji koji su uvjetovali ulazak pojedinih anketa u daljnje istraživanje. Na dan anketiranja, sveukupno su podijeljena 334 anketna upitnika, od kojih nije ušlo u obradu 90 anketnih upitnika. Nakon pregleda anketnih upitnika u obzir su uzeta 244, što čini 70,93% pravovaljanih anketa od ukupnih 344 (100%). Postojali su brojni kriteriji za uzimanje u obzir pojedinog anketnog

upitnika. Najvažniji kriterij za ulazak ankete u istraživanje je pravovaljano upisivanje općih podataka, odnosno prvih 7 pitanja unutar ankete. Kao i u većini slučajeva tijekom anketnih istraživanja u obzir nisu ulazile nepregledne, neozbiljne ili išarane ankete, takvih anketa bilo je ukupno 36. Među podijeljenim anketnim upitnicima nalazilo se 16 anketa koje su bile polovično ispunjene, one također nisu ušle u obradu. Jedan od uvjeta za prihvaćanje ankete uz pravovaljano ispunjavanje bio je da ispitanici žive na teritorijalnom dijelu administrativnih granica općine Ljubuški, tako da se unutar anketa koje nisu ušle u obradu nalazilo 27 primjera ispitanika koji ne žive unutar okvira granica istraživanja. Također 8 ispitanika je se izjasnilo kako se bavi sportskim aktivnostima koji nisu unutar administrativnog dijela općine Ljubuški, odnosno unutar granica istraživanja. Unutar anketa koje nisu ušle u obradu nalazile su se 3 ankete koje nisu uzete u obzir iz razloga što ispitanici nisu upisali adekvatnu sportsku aktivnost, odnosno naveli su da se bave folklorom, koji ne spada u kategoriju sporta, te se u ovom slučaju ne odnosi na temu istraživanja. Primjećen je veći broj anketa koje nisu ušle u obradu unutar Strukovne škole za razliku od Gimnazije. Anketiranjem unutar Strukovne škole neobrađeno je 58 anketa, dok su unutar Gimnazije neobrađene 32 ankete. Valja napomenuti, kako nitko od ispitanika nije odbio pristupiti anketnom istraživanju.

Ankete su rađene o autorovom vlastitom trošku. Provedena anketa nalazi se u prilogu ovog rada, a sastojala se od 26 pitanja, koje možemo podijeliti u skupine.

Prva skupina pitanja (pitanja broj; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) odnosi se na opće podatke o ispitanicima (dob, spol, razred koji pohađaju, termin nastave koju pohađaju, naselje iz kojeg dolaze, posjedovanje vozačke dozvole). Druga skupina pitanja (pitanja broj; 8, 9, 10, 11, 12) odnosi se na način putovanja do škole, u toj skupini pitanja ispitanici odgovaraju kojim prijevoznim sredstvom putuju u školu, u kojem su bili ponuđeni odgovori: pješice, biciklom, motociklom, automobilom, autobusom, taksijem ili na neki drugi način kojeg ispitanici upisuju po potrebi. U istoj skupini pitanja doznajemo koju prostornu i vremensku udaljenost ispitanici moraju prijeći od mjesta stanovanja do stanice javnog prijevoza te koju prostornu i vremensku udaljenost ispitanici moraju prijeći od stanice javnog prijevoza do škole. Unutar ove skupine ispitanicima je bilo ponuđeno da ocjene pojedina obilježja školskog prijevoza kao što su: sigurnost prijevoza školskog autobusa, brzina prijevoza školskog autobusa, udobnost prijevoza školskog autobusa, troškovi prijevoza školskog autobusa, odnos s vozačem školskog autobusa, uređenost stanice gdje čekaju autobus, te učestalost autobusnih linija. Treća skupina pitanja odnosi se na školski uspjeh (pitanja broj

13 i 14), tako da iz ove skupine od ispitanika doznajemo sveukupni ostvareni prosjek ocjena prethodne školske godine, te motiviranost i zainteresiranost za školskim uspjehom, odnosno koliko smatraju zaključene ocjene bitnim ili nebitnim u srednjoškolskom obrazovanju. Prosjek ocjena je uzet od ispitanika drugih, trećih i četvrtih razreda, jer su ispitanici prvih razreda upisivali prosjek ocjena iz osnovne škole. Unutar četvrte skupine pitanja (pitanja broj 15 i 16) saznajemo stupanj motoriziranosti kućanstva ispitanika, gdje je ispitanicima ponuđeno da odgovore koliko članova obitelji čini njihovo kućanstvo, da bi u sljedećem pitanju odgovorili s koliko automobila raspolaže njihovo kućanstvo. Dijeljenjem broja članova u obitelji i brojem automobila u kućanstvu, dobivamo stupanj motoriziranosti kućanstva. Peta skupina pitanja odnosi se na izvanškolske sportske aktivnosti kod ispitanika (pitanje broj 18 i 19) gdje u pitanju broj 18 ispitanici odgovaraju jesu li se bavili nekim sportskim aktivnostima u osnovnoj školi, dok u pitanju broj 19 ispitanici odgovaraju bave li se nekom sportskom aktivnosti za vrijeme srednje škole. Nakon ovog pitanja ispitanici se dijele na sportaše i one koji se ne bave sportom, nakon čega su za svaku skupinu predviđena različita pitanja u anketnom upitniku. Sportaši u istom pitanju upisuju sport kojim se bave, klub unutar kojeg treniraju i naselje gdje obavljaju potrebu za sportskim aktivnostima. Šesta skupina pitanja (pitanje broj 21 i po potrebi pitanje broj 22) odnosi se na ispitanike koji su u prethodnom pitanju odgovorili da se ne bave nikakvom sportskom aktivnosti, gdje odgovaraju razlog nepracticiranja sportskih aktivnosti. U prvom pitanju ove skupine ponuđeni su odgovori na pitanje, te je ostavljen prostor za dodatni odgovor ako za to postoji potreba. Kako je tematika rada prometne problematike, u slučaju da su ispitanici u istom pitanju zaokružili da je promet razlog nepracticiranja njihovih sportskih aktivnosti u sljedećem pitanju su im ponuđeni razlozi ili prostor za dodatni odgovor ako za to postoji potreba. Sedma skupina pitanja je dosta opširnija od prethodne skupine (pitanja broj 20, 23, 24, 25, 26), a odnosi se na ispitanike koji su odgovorili da prakticiraju sportske aktivnosti. U ovoj skupini pitanja doznajemo od ispitanika pristupaju li sportu profesionalno ili rekreativno, te koliko puta tjedno prakticiraju sportske aktivnosti, odnosno koliko sati tjedno provode na treninzima. Dva pitanja unutar ove skupine su prometne problematike, gdje ispitanici odgovaraju na koji način putuju na treninge uz ponuđene odgovore ili dodatni prostor za odgovor ako za to postoji potreba, te pitanje u kojem odgovaraju s kojim prometnim problemima se susreću prilikom dolaska i povratka s treninga uz ponuđene odgovore ili prostor za dodatni odgovor ako za to postoji potreba.

Metodologija rada nalaže korištenje i analizu relevantne znanstvene literature o široj tematici rada zajedno sa prikupljanjem i analizom dostupnih podataka. Unutar rada korištena je statistička metoda gdje su rezultati istraživanja obrađivani i prikazani pomoću računalnog programa Microsoft Office Excel 2007. U radu je korišten program ArcGIS 10.3. i s glavnom aplikacijom ArcMap za vizualizaciju i izradu kartografskih prikaza analiziranih podataka unutar istraživanog područja.

2. Pregled dosadašnjih istraživanja

Kako bih što bolje razjasnili problematiku, koristit će se znanstveni i stručni članci koji se bave tematikom iz prometa i prometne geografije. Najveći broj istraživanja vezanih uz promet, pripada prometnim stručnjacima koji naglasak stavljaju na tehničke komponente prometa koristeći kvantitativne metode i razne matematičke operacije. U novije vrijeme u hrvatskoj znanstvenoj literaturi postoje brojni radovi koji se bave prometnom geografijom. Prije svega valja naglasiti doktorsku disertaciju *Utjecaj prometne marginaliziranosti na svakodnevni život srednjoškolaca Grada Zagreba* (Gašparović, 2014), koji predstavlja jedan od značajnijih primjera istraživanja u prometnoj geografiji. U radu se obrađuje utjecaj kvalitete i dostupnosti javnog gradskog prijevoza unutar srednjoškolske populacije kroz tri segmenta: školske aktivnosti, izvanškolske aktivnosti te večernji izlasci izvan kvarta. Istom problematikom bavi se rad *Prometna marginaliziranost na primjeru srednjoškolaca Grada Zagreba* (Gašparović i Jakovčić, 2014). Od ostalih domaćih istraživanja relevantnih za ovu temu ističe se noviji rad; *Utjecaj prometne povezanosti na školski uspjeh srednjoškolaca: primjer Srednje škole Donji Miholjac, Hrvatska* (Pleić i Jakovčić, 2017) gdje se problematizira utjecaj prometne povezanosti kao prediktora školskog uspjeha na primjeru učenika. Tematika nalaže proučavanje geografije sporta, relativno novije geografske discipline. Unutar pojedinih disciplina kao što je sociologija, povijest i menadžment utvrđeni su snažni trendovi unutar istraživanja sporta, u geografskim istraživanjima postoji ograničen broj radova koji se bave tematikom sporta, iako sport ima snažne društvene utjecaje te doprinosi značenju mjesta i prostora. Tu valja spomenuti rad *Sports Geography* (Bale, 2003). Bale u svom radu istražuje međuodnos sporta, lokacije i korištenja zemljišta, te smatra kako su sport i geografija dvije prostorne znanosti. Zbog nedostatka geografske literature vezano za područje općine Ljubuški, što ukazuje na činjenicu da je područje dosta slabo istraženo, te se nameće potreba za daljnje analize u svrhu razumijevanja stanja i procesa te razvoja prostora, stoga će se u istraživanju koristiti radovi koji se bave srodnom tematikom na širem promatranom području kao što je doktorska disertacija Jelice Galić (2015): *Demografski problemi Zapadnohercegovačke županije i njihov utjecaj na morfološko funkcionalne promjene naselja* gdje se istražuju demografska i urbana promjena gradskih i ruralnih naselja kroz pregled prirodno-geografskih karakteristika koje su imale direktan utjecaj na nastanak općinskih središta u Zapadnohercegovačkoj županiji. U radu se koriste strategije razvoja i prostorni planovi: *Strategija integriranog razvoja općine Ljubuški od 2014. do 2024. godine*, koji predstavlja

ključni strateški dokument te predstavlja smjernice za rast i razvoj zajednice općine, zatim *Prostorni plan općine Ljubuški za razdoblje od 2015. do 2025. godine* kojim se vrši usklađivanje svih aktivnosti i proces te održavanja i razvijanja povoljnih uvjeta za život i rad ljudi na prostoru općine. U ovom diplomskom radu koristit će se stručni radovi iz područja sporta koji obuhvaćaju srednjoškolsku populaciju i važnost sporta, odnosno razni stručni radovi sa konferencija sporta.

3. Srednjoškolska populacija u prometu

Svrha prijevoza je prevladavanje prostora, koji je oblikovan različitim ljudskim i fizičkim ograničenjima kao što su: udaljenost, vrijeme, administrativne podjele i topografija (Rodrigue i sur. 2013).

Mladi žive u sve složenijim sredinama koje zahtjevaju veću potrebu za putovanjem. S jedne strane, njihovo sudjelovanje u aktivnostima i mobilnost ograničeni su roditeljskim pristankom i zakonskim ograničenjima upravljanja automobilom, s druge strane njihovo odrastanje daje im povećanu dozvolu za donošenje neovisnijih odluka i provođenja vremena bez nadzora stariji. Ponašanje mladih je važan predmet istraživanja, jer navike koje razvijaju u fazi sazrijevanja oblikuju njihova ponašanja u odrasloj dobi (Kamargianni i sur., 2012).

Mladi su jedni od najčešćih korisnika javnog prijevoza, stoga treba osigurati takav javni prijevoz koji će omogućiti sigurnost, udobnost te mogućnost korištenja bez potrebe oslanjanja na roditelje za putovanja na kraće i dulje udaljenosti (Stafford i dr., 2003 prema Pleić i Jakovčić, 2017).

Prijevoz učenika u školu je posebno i važno pitanje za društvo, jer se odnosi na vrlo osjetljivu dobnu skupinu. Stoga je potrebno odgovarajuće planirati, organizirati i osigurati maksimalnu sigurnost u takav sustav. Prijevoz u školu uključuje sve načine kretanja učenika od doma do škole i školskih aktivnosti, kao i nazad. Odlazak u školu pješice, biciklom, osobnim automobilom, autobusom, taksijem spada unutar školskog sustava prijevoza, dok su učenici, roditelji, rodbina, prijatelji, učitelji, vozači autobusa te na kraju i škola osnovni sudionici (Sakellariou i sur. 2015).

Školski autobusi i automobili najčešći su oblici prijevoza kod učenika koji idu u školu. U prošlosti su učenici pješачili u skupinama. Trenutno su učenici koji pješāče u skupinama rijetka pojava, posebno u urbanim sredinama. Postoji nekoliko čimbenika koji utječu na izbor prijevoza do škole. To uključuje udaljenost između škole i kuće, urbani oblik, posjedovanje automobila, zaposlenost roditelja, te složene obiteljske rasporede (Nasrudin i Rahim, 2013). Prema studiji *Department for Transport* u Londonu broj učenika koji pješāče do škole smanjio se sa 61% 1994. godine na 52% 2003. godine. U međuvremenu putovanje automobilom poraslo je s 30% na 40% (McMillan, 2005 prema Nasrudin i Rahim, 2013).

Važnu ulogu u omogućavanju pristupa aktivnostima i uslugama ima mobilnost i dostupnost. Pojam mobilnost najčešće se odnosi na fizičko kretanje, odnosno fizičko putovanje ljudi, iako se pod mobilnost podrazumijevaju i drugi oblici, kao virtualna mobilnost. Na mobilnost utječu socijalni faktori (dob, spol, imovnijsko stanje, osobne sposobnosti i dr.) i fizički faktori (raspoloživost pojedinih oblika prometa za korištenje, osobine prostora u kojem se putuje, destinacije kojima se teži i same karakteristike putovanja) (Hurni, 2006 prema Gašparović, 2014). Dostupnost se definira kao stupanj sposobnosti kojom ljudi mogu pristupiti životnim aktivnostima u okviru prihvatljivih troškova, u razumnom vremenu i s podnošljivom lakoćom (Social Exclusion Unit, 2003 prema Gašparović, 2014). U slučaju otežane, ograničene ili čak onemogućene mobilnosti i dostupnosti ugroženo je i korištenje prometnih usluga. U takvoj situaciji nastupit će proces prometne marginaliziranosti (Gašparović, 2014; Gašparović i Jakovčić, 2014).

Iako je prometna marginaliziranost tema brojnih inozemnih istraživanja, ne postoji njezina jedinstvena definicija. Zajednički element svih definicija je višedimenzionalnost fenomena. U najširem smislu, prometna marginaliziranost može se definirati kao nemogućnost putovanja kada i kamo se želi bez poteškoća, (Denmark, 1998 prema Gašparović i Jakovčić, 2014) gdje se ističu dva elementa: želja za kretanjem i određene teškoće. Također, prometna marginaliziranost se može pojaviti na tri razine: na razini kućanstva, na lokalnoj razini i na metropolitanskoj razini (Hurni, 2006 prema Gašparović, 2014). Prometna marginaliziranost može zahvatiti i ljude i prostore. Svi autori u prometno marginalizirane skupine ljudi smatraju djecu i mlade. Iako mladi obuhvaćaju populaciju od nula do 19 godina, nisu sve dobne skupine mladih jednako izložene problemu prometne marginaliziranosti. Srednjoškolci u dobi od 15 do 18 godina smatraju se najizloženijima, jer mala djeca i osnovnoškolci nemaju ni približno toliku potrebu za kretanjem kao što su srednjoškolci što je povezano s udaljenošću od škole, izvanškolskim aktivnostima i provođenjem slobodnog vremena (Hopkins, 2010; Horton, i dr. 2010 prema Gašparović i Jakovčić, 2014).

Nemogućnost upravljanja automobilom, odnosno neposjedovanje vozačke dozvole glavni je čimbenik koji izdvaja mlade kao prometno marginaliziranu skupinu društva. Prema zakonodavstvu o osnovama sigurnosti prometa na cestama u Bosni i Hercegovini, vozačka dozvola se izdaje osobama starijim od 18 godina koji su pritom položili ispit za upravljanje motornim vozilom (URL 13).

4. Srednjoškolska populacija i sportske aktivnosti

Razvojem moderne tehnologije značajno su se promijenile životne navike, pogotovo mladih ljudi, a time i njihov način provođenja slobodnog vremena. To je ono vrijeme u danu koje mogu posvetiti sebi i svome zdravlju, no uz današnje društvene promjene i veliki tehnološki napredak, užurban i stresan način života, sve veći broj ljudi, posebno mladih, odabire provoditi svoje slobodno vrijeme u sedentarnim aktivnostima, kao što je gledanje televizije, igranje videoigara te u zadnje vrijeme korištenje društvenih mreža na računalo ali i na mobitelima (Maras i Marinčević, 2016 prema Ricov i sur., 2018).

Djetinstvo i adolescencija su važna razdoblja u životu za usvajanje tjelesno aktivnog načina života u kasnijoj odrasloj dobi (Malina, 2001 prema Pano i Markola, 2012). Tjelesna aktivnost povezana je s zdravstvenim koristima, kao što su sprječavanje kroničnih bolesti i poboljšana kvaliteta života. Štoviše povećanje količine tjelesne aktivnosti može rezultirati dodatnim zdravstvenim koristima, što jasno pokazuje da je tjelesna aktivnost važna za sve pojedince bez obzira na dob i spol.

Jedan od načina za povećanje razine tjelesne aktivnosti je poticanje aktivne uporabe prijevoza. Poticanje aktivnog korištenja prijevoza postala je popularna strategija politike i može se provesti zamjenom vožnje automobilima na kratke udaljenosti biciklom ili pješaćenjem (Global Recommendations on Physical Activity for Health, 2010 prema Hollander i sur., 2015).

Sudjelovanje u rekreacijskim i sportskim aktivnostima uvelike ovise o sociodemografskim karakteristikama, prostornim mogućnostima, udaljenosti od kućanstva i odredišta te spremnost na putovanje (McCormark i sur., 2006). Blizina rekreacijskih sadržaja i objekata za vježbanje povezana je s navikama vježbanja (Sallis i sur., 1990).

Sport predstavlja pozitivan element u životu i obrazovanju. Opće je poznato da tjelesna aktivnost od najranije mladosti pa do pozne starosti jedan od najznačajnijih čimbenika koji u pozitivnom smislu utječu na psihosomatski status čovjeka (Mišigoj Durakovići sur., 1999 prema Telebar, 2013).

Sport i tjelesno vježbanje sastavni su dio odgojno-obrazovnog procesa. Pod pojmovima sport i tjelesno vježbanje u odgojno-obrazovnom procesu podrazumjeva se nastava tjelesne i zdravstvene kulture (TZK) te izvannastavne sportske aktivnosti u školskom društvu u okviru sporta (Neljak i Milanović, 2007 prema Milanović i sur., 2013).

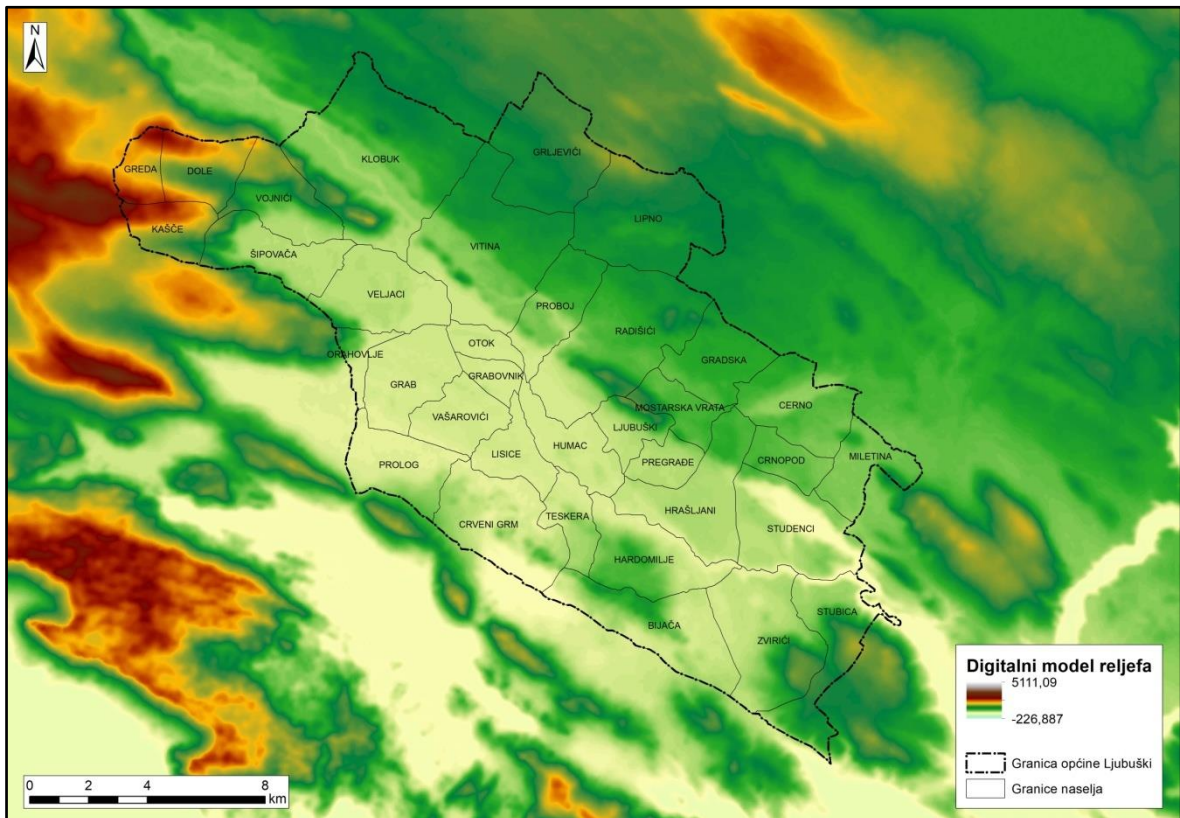
Učenici srednjih škola pripadaju kadetskoj (14 do 16 godina) te juniorskoj (16 do 18 godina) dobnoj kategoriji u sportskim klubovima (Milanović i sur. 2013). Motivacija mladih za sudjelovanje u fizičkim aktivnostima pod utjecajem je njihove percepcije aktivnosti kao zabavne i vrijedne ili dosadne i neugodne (Martens,1996 prema Pano i Markola, 2012).

Mnoga prethodna istraživanja su pokazala da srednjoškolci sportaši imaju bolje ocjene imaju više obrazovne i profesionalne aspiracije, prema provode više vremena ispunjavajući domaću zadaću te imaju pozitivniji stav prema školi (Darling i sur., 2005 prema Rees i Sabia, 2010) za razliku od srednjoškolaca koji se ne bave sportom. Međutim u prethodnim istraživanjima nije ustanovljena uzročno-posljedična veza između bavljenja sportom i školskog uspjeha, odnosno nije uvijek slučaj da učenik koji se bavi sportom ima bolje ocjene od kolege koji ne prakticira sportske aktivnosti.

5. Geografska obilježja općine Ljubuški

5.1. Fizičko-geografska obilježja

Općina Ljubuški zauzima površinu od 292,73 km² (URL 2). Promatrano područje spada u dio regionalne cjeline Niske Hercegovine, jedinog dijela mediteranskog prostora koji pripada Bosni i Hercegovini (Šimunović, 1997). Osnovna morfološka obilježja ovog područja su rijeka Trebižat s okolnim poljima i geomorfološki oblici dolovi i humovi (Galić, 2015). Veći dio općine prostire se na nadmorskoj visini od 60 do 250 metara, dok se ističe najveći planinski vrh Vrlošinj (959 metara) koji se nalazi na sjeverozapadnom dijelu općine između naselja Kašće i Dole. Prostor općine Ljubuški karakterizira krški reljef s više plodnih polja: Ljubuško, Veljačko, Vitinjsko, Studenačko te Rastok, koje natapa rijeka Trebižat.



Sl. 3. Hipsometrijska karta šireg područja općine Ljubuški

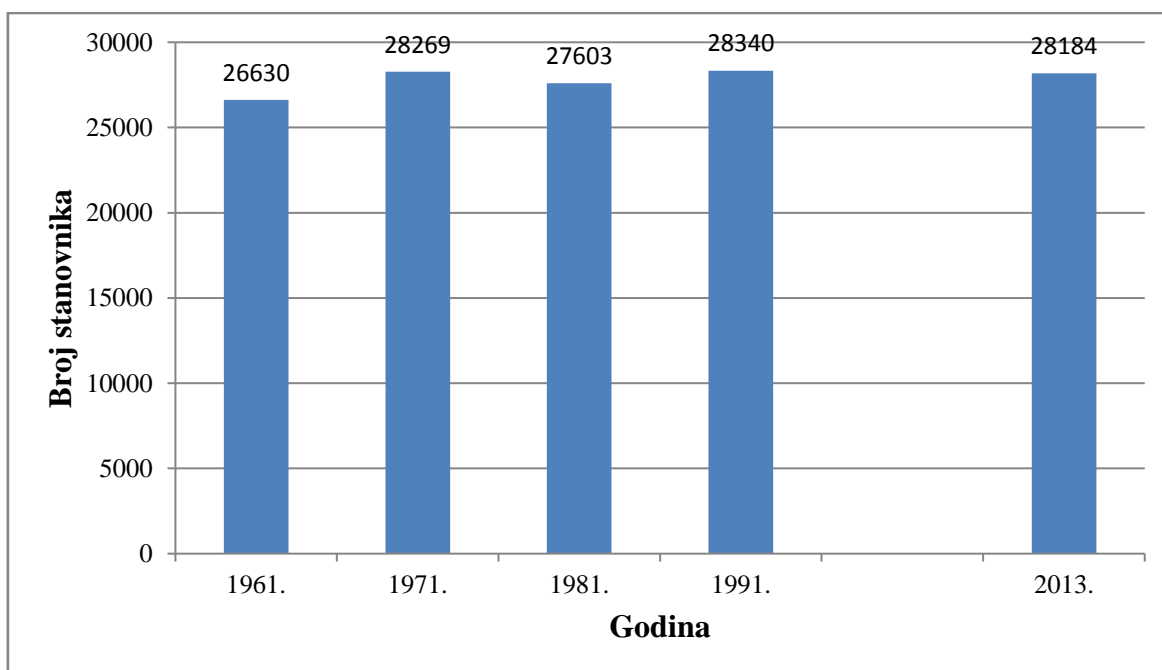
Izvor: Digital Elevation Model over Europe (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/eu-dem>) i Gis portal Federalnog zavoda za statistiku (<http://www.gis.fzs.gov.ba/gis/map.jsp>)

Prostor cijele općine obiluje površinskim i podzemnim vodama. Faktori koji direktno utječu na klimu su blizina mora, reljef i nadmorska visina, stoga općinu karakterizira umjereno mediteranska klima s prosječnom godišnjom temperaturom od 15°C, te preko

3000 sunčanih sati tijekom cijele godine. Zime su umjerene i blage s uglavnom kišnim padalinama dok se snijeg rijetko pojavljuje, dok su ljeta žarka i suha. Bura i jugo su karakteristični vjetrovi za ovo područje.

5.2. Demografska obilježja

Poznavanje demografske situacije na bilo kojem prostoru je od iznimne važnosti za donošenje brojnih odluka u javnom i privatnom sektoru. Nakon Drugog svjetskog rata, područje Bosne i Hercegovine bilo je kao i većina europskih zemalja posljednjih nekoliko desetljeća suočena s brojnim demografskim problemima kojima se pridodaje dosta pažnje (Galić, 2016). Kretanje broja stanovništva općine Ljubuški pouzdanije se može promatrati nakon 1961. godine iz razloga što ne postoje pouzdani podaci vitalne statistike, nego se kretanja očitavaju iz procjena.



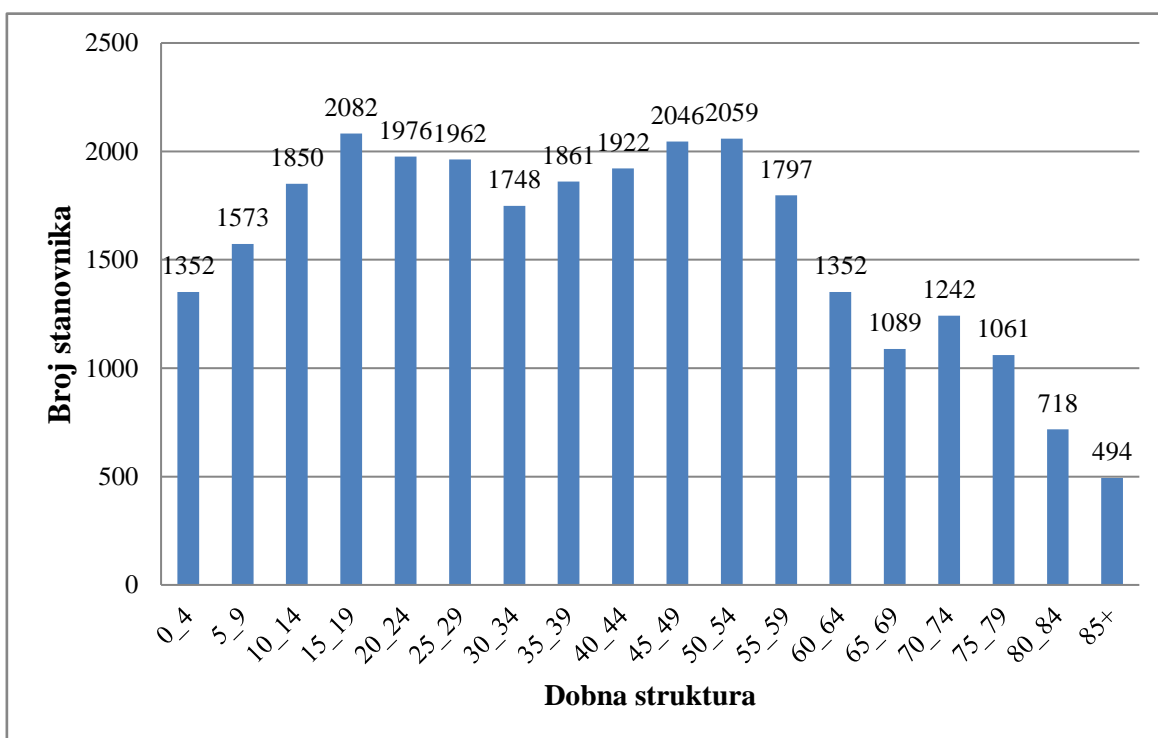
Sl. 4. Kretanje broja stanovništva općine Ljubuški u razdoblju od 1961. do 2013. godine

Izvor: Demografski razvitak Zapadnohercegovačke županije od 1961. do 2011. godine (Galić, 2016) i URL 2

Proučavajući kretanje stanovništva općine Ljubuški kroz promatrano razdoblje vidljivo je da popisom od 1961. do 1971. godine broj stanovnika u značajnijem porastu. U to vrijeme stanovništvo se uglavnom bavilo djelatnostima primarnog sektora, a za tradicionalna društva karakteristične su visoke stope nataliteta koje su dijelom bile kompenzacijske, s

obzirom na visoke stope smrtnosti novorođenčadi (Galić, 2016). Pad broja stanovnika bilježi se 1981. godine kao proces uzrokovam iseljavanjem, budući da je prirodno kretanje u čitavom periodu do 1981. godine bilo pozitivno (Galić, 2016). Nedugo prije rata, 1991. godine općina Ljubuški bilježi veći broj stanovnika od popisa iz 1981. godine. Popis stanovništva 2013. godine predstavlja prvi popis stanovništva Bosne i Hercegovine nakon stjecanja nezavisnosti (URL 1). U tom razdoblju od 22 godine stanovništvo općine Ljubuški nije moglo dosegnuti brojku nastala popisom prije rata, veliku važnost tome pridodaju ekonomska emigracija, urbanizacija, deagrarizacija, deruralizacija, prirodna depopulacija, rat u Bosni i Hercegovini, te brojni drugi faktori.

Prosječna starost stanovništva općine Ljubuški je 39,4 godine (URL 2). Prema demografskoj strukturi stanovništva u općini Ljubuški najviše je stanovništva od 15 do 19 godina koja je ujedno i ciljana skupina ovog istraživanja. Promatrajući grafički prikaz uočljiv je trend sve manjeg broja novorođene djece u proteklom desetljeću.

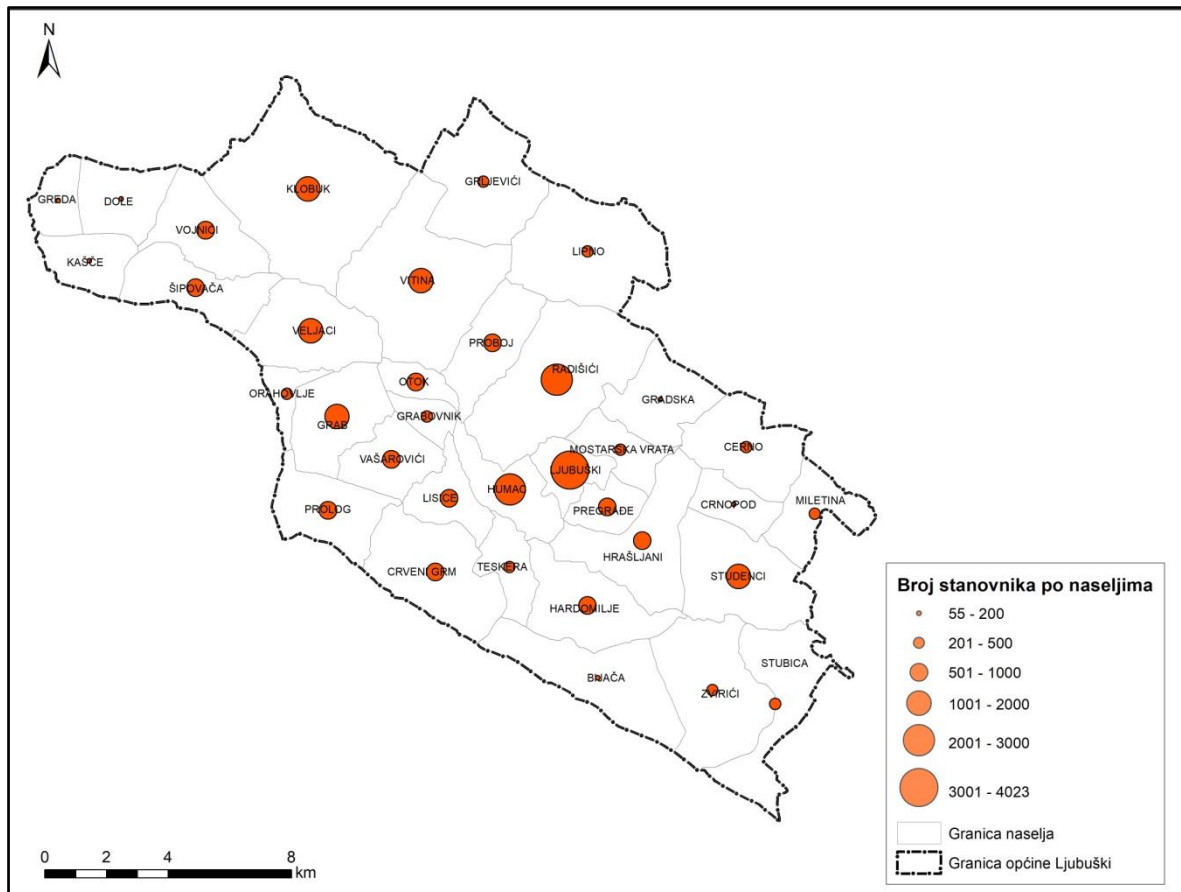


Sl. 5. Demografska struktura stanovništva općine Ljubuški prema konačnim rezultatima popisa stanovništva iz 2013. godine

Izvor: URL 2

Promjena broja stanovnika u određenom periodu, rezultat je interakcije triju procesa: rađanja, umiranja i migracija, koji čine dinamičke komponente promjene broja stanovnika,

a rezultiraju porastom, smanjenjem ili stagnacijom. Na interakciju ovih triju komponenti značajan utjecaj imaju određeni prostorni i socioekonomski faktori te napredak tehnologije. Dakle, u prostorno-vremenskoj interakciji ovih triju komponenata dolazi do promjena u broju stanovnika, gustoći naseljenosti i sastavu stanovništva (Nejašmić, 2005 prema Galić, 2015).

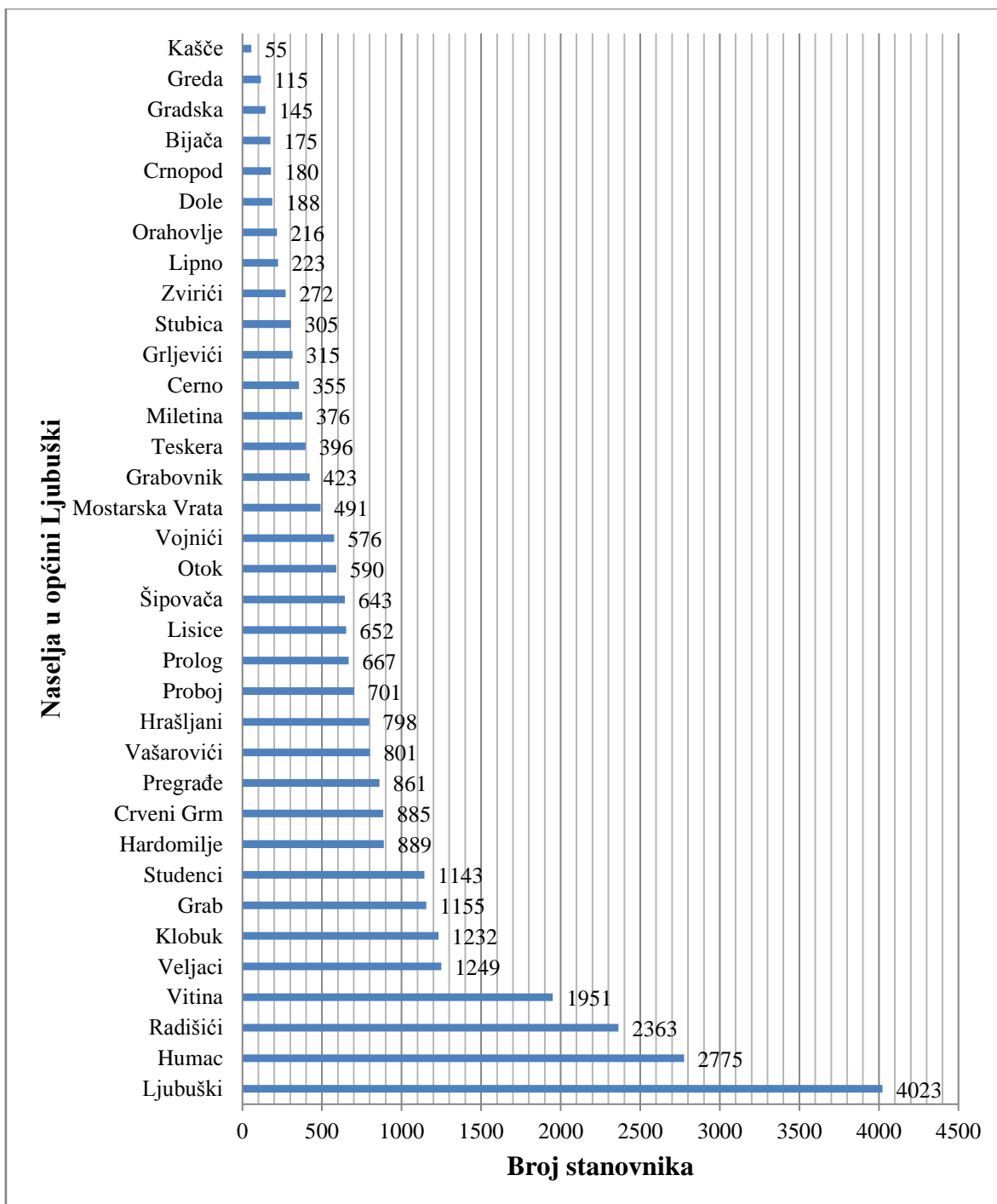


Sl. 6. Broj stanovnika po naseljima općine Ljubuški

Izvor: Gis portal Federalnog zavoda za statistiku (<http://www.gis.fzs.gov.ba/gis/map.jsp>)

Prosječna gustoća stanovništva na području općine je 96,3 st/km². Općina Ljubuški sastoji se od 35 naselja. Samo jedno naselje je urbano a to je Ljubuški, koji je ujedno i administrativno središte općine, te ima ujedno i najveći broj stanovnika, odnosno 4023 stanovnika (14,3%). U ostala 34 naselja općine Ljubuški prevladava ruralno stanovništvo, odnosno 85,7% svih stanovnika općine Ljubuški. Unutar općine nalazi se još 7 naseljenih mjesta koji imaju više od 1000 stanovnika a to su: Humac, Radišići, Vitina, Veljaci, Klobuk, Grab te Studenci. Unutar općine Ljubuški ima 11 naselja koji imaju od 500 do 1000 stanovnika, a to su: Hardomilje, Crveni Grm, Pregrađe, Vašarovići, Hrašljani, Proboj,

Prolog, Lisice, Šipovača, Otok te Vojnići. Unutar općine Ljubuški 15 naselja ima od 100 do 500 stanovnika, a to su: Mostarska Vrata, Grabovnik, Teskera, Miletina, Cerno, Grljevići, Stubica, Zvirici, Lipno, Orahovlje, Dole, Crnopod, Bijača, Gradska te Greda. Samo 1 naselje unutar općine Ljubuški ima manje od 100 stanovnika a to je naselje Kašče (URL 2).



Sl. 7. Broj stanovnika po naseljima unutar općine Ljubuški

Izvor: URL 2

5.3. Prometna obilježja

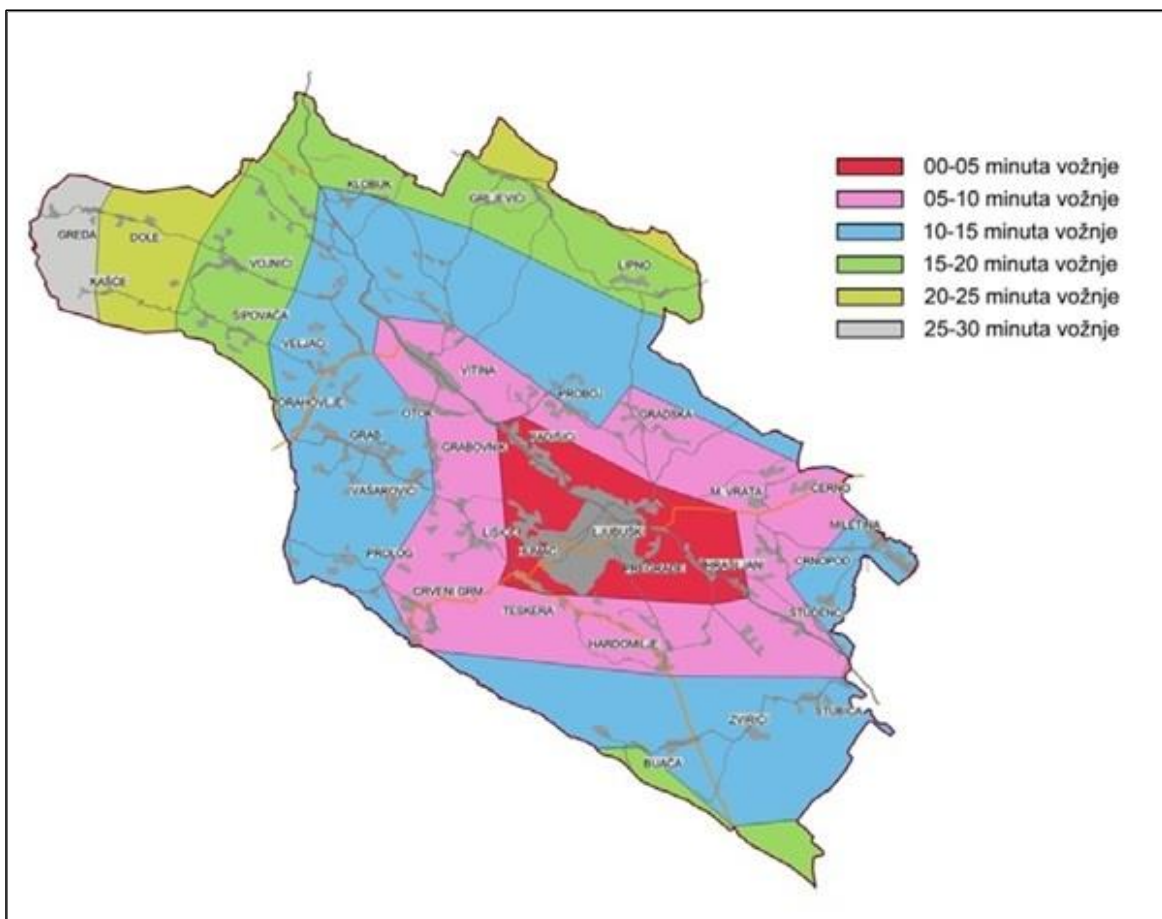
Tijekom 1996. godine razmatrana je mogućnost izgradnje zračne luke na granici općine Ljubuški i susjednoj općini Čitluk. U tom smislu je urađena inicijalna tehnička dokumentacija i preporučena zaštita prostora. Općina Ljubuški tako najbližu vezu sa zračnim prometom ima u zračnoj luci koja se nalazi u Mostaru, ostali dio putničkog prometa odvija se preko međunarodnih zračnih luka u susjednoj Republici Hrvatskoj, u zračnim lukama Split i Dubrovnik.

Što se tiče željezničkog prometa, unutar općine Ljubuški ne postoji željeznička mreža, iako je Prostornim planom Federacije Bosne i Hercegovine definiran koridor u razmatranju Jadransko-Jonske željezničke pruge Čapljina – Međugorje – Grude – Posušje – Split, kao dio Jadransko-Jonskog transportnog koridora koja prolazi kroz općinu Ljubuški. Najbliža željeznička postaja nalazi se u susjednoj općini Čapljina.

Kako općina Ljubuški graniči s Republikom Hrvatskom, na njezinom području nalaze se dva tipa graničnih prijelaza: Granični prijelazi za putnički promet (Orahovlje - Orah, Crveni Grm - Mali Prolog, Zvirici – Prud) koji su otvoreni 24 sata dnevno za međunarodni promet putnika, osobnih vozila, i vozila za prijevoz putnika, neovisno na zemlju iz koje dolaze, te Granični prijelaz s inspeksijskim kontrolama (Granični prijelaz Bijača) koji uz navedeno služi za promet svih vrsta roba bez obzira na podrijetlo, odnosno zemlju iz koje dolaze.

Stupanj motorizacije u općini Ljubuški iznosi 271 vozilo na 1000 stanovnika ili 1 vozilo na 3,7 stanovnika (Prostorni Plan općine Ljubuški za razdoblje od 2015. do 2025. godine).

Prema Prostornom planu općine Ljubuški za razdoblje od 2015. do 2025. godine na karti izokrona vidljivo je 6 različitih zona koji prikazuju dostupnost putovanja automobilom unutar općine Ljubuški. Svaka zona određena je u razmaku od 5 minuta putovanja automobilom.



Sl. 8. Dostupnost putovanja automobilom unutar općine Ljubuški

Izvor: Prostorni plan općine Ljubuški za razdoblje od 2015. do 2025. godine

Unutar prve zone moguće je kroz 5 minuta vožnje automobilom doći do središta Ljubuškog. Prva zona sastoji se od općinskog centra Ljubuški zajedno sa susjednih 5 naselja (Hraščljani, Humac, Pregrađe, Radišići, Teskera), gdje je koncentrirano sveukupno 11216 stanovnika, odnosno 39,79% svih stanovnika općine. Unutar druge zone u razmaku od 5 do 10 minuta vožnje automobilom, potrebno je izdvojiti kako bi se stiglo do općinskog centra. Drugu zonu čini 8 naselja (Cerno, Crveni Grm, Gradska, Hardomilje, Lisice, Mostarska Vrata, Proboj, Studenci, Vitina), gdje je koncentrirano sveukupno 7212 stanovnika, što čini 25,59% stanovnika općine. Treća zona dostupnosti karakterizira općinska naselja u kojima je potrebno izdvojiti od 10 do 15 minuta vožnje kako bi se došlo do općinskog centra. Treću zonu dostupnosti čini najviše naselja, njih 12 (Bijača, Crnopod, Grab, Grabovnik, Miletina, Orahovlje, Otok, Prolog, Stubica, Vašarovići, Veljaci, Zvirici), gdje je koncentrirano sveukupno 6409 stanovnika, odnosno 22,75% stanovništva. U četvrtoj zoni dostupnosti potrebno je izdvojiti između 15 do 20 minuta vožnje

automobilom kako bi se stiglo do općinskog centra. Četvrta zona nalazi se u sjevernom dijelu općine Ljubuški a sastoji se od 5 naselja (Grljevići, Klobuk, Lipno, Šipovača, Vojnići), gdje je koncentrirano 2989 stanovnika, odnosno 10,62%. Peta zona dostupnosti nalazi se u sjeverozapadnom dijelu općine u kojoj je potrebno izdvojiti od 20 do 25 minuta vožnje automobilom, te se ona sastoji samo od 2 naselja (Dole, Kašče) gdje je koncentrirano 243 stanovnika, odnosno 0,86%. Šesta zona dostupnosti, koja je ujedno i najudaljenija gdje je potrebno izdvojiti od 25 do 30 minuta vožnje automobilom sastoji se samo od jednog naselja, naselje Greda koja broji 115 stanovnika, odnosno 0,39% stanovništva cijele općine. U priloženoj tablici je vidljivo kako se broj stanovnika smanjuje udaljavanjem od općinskog centra.

Tab. 3. Broj stanovnika i naselja unutar zona dostupnosti automobilom od općinskog centra

Zone dostupnosti	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
Vremenska udaljenost u minutama	do 5	5 do 10	10 do 15	15 do 20	20 do 25	25 do 30
Broj i udio stanovnika	11216 (39,79%)	7212 (25,59%)	6409 (22,75%)	2989 (10,62%)	243 (0,86%)	115 (0,39%)
Broj naselja	6	8	12	5	2	1
Nazivi naselja	Hrašljani, Humac, Ljubuški, Pregrađe, Radišići, Teskera	Cerno, Crveni Grm, Gradska, Hardomilje, Lisice, Mostarska Vrata, Proboj, Studenci, Vitina	Bijača, Crnopod, Grab, Grabovnik, Miletina, Orahovlje, Otok, Prolog, Stubica, Vašarovići, Veljaci, Zvirići	Grljevići, Klobuk, Lipno, Šipovača, Vojnići	Dole, Kašče	Greda

Izvor: Prostorni plan općine Ljubuški za razdoblje od 2015. do 2025. godine, prilagodio autor

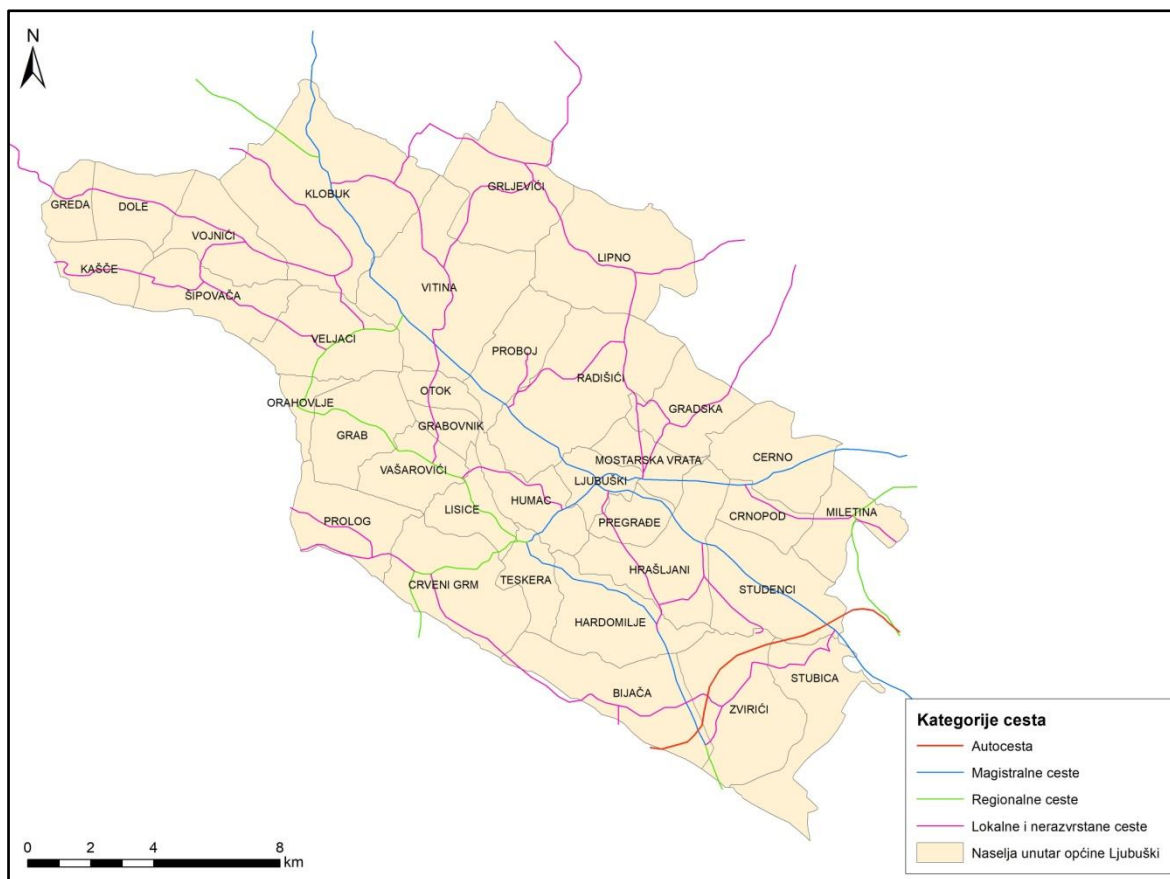
5.3.1. Stanje postojeće cestovne infrastrukture

Sukladno Zakonu o cestama Federacije Bosne i Hercegovine upravljanje cestama je u nadležnosti javnih poduzeća ili ustanova, a one su:

- Javno poduzeće "Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine", nadležne za upravljanje autocestama
- Javno poduzeće "Ceste Federacije Bosne i Hercegovine", nadležne za upravljanje magistralnim cestama
- Javne komunalne ustanove za ceste, nadležne za upravljanje regionalnim cestama
- Općinska tijela prema odluci Općinskog vijeća, nadležni za upravljanje lokalnim cestama

Općina Ljubuški isključivo se oslanja na cestovni promet. Cesta predstavlja svaku površinu po kojoj se odvija promet, te se one dijele na javne i nerazvrstane (URL 4). Općina ima povoljan položaj s aspekta magistralnih i regionalnih cesta, te kroz općinu prolazi koridor VC koji zbog svog prometnog značenja ima važnost. Nakon uvođenja Schengenskog graničnog režima, ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju, između Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine će postojati samo dva granična prijelaza za uvoz i izvoz roba. Uz carinski i granični prijelaz Gradiška na sjeverozapadu Bosne i Hercegovine, jedan od njih je granični prijelaz Bijača uz čvorište Zvirici zbog kojeg će doći do dodatnog prometnog opterećenja na magistralnim cestama, posebice kod prijevoza teških tereta.

Prema Zakonu o cestama u Federaciji Bosne i Hercegovine, ceste se dijele na: autoceste (AC), brze ceste (BC), magistralne ceste (MC), regionalne ceste (RC) te lokalne ceste (LC). Kategorizacija cesta u Županiji Zapadnohercegovačkoj provedena je po odluci Vlade Federacije Bosne i Hercegovine o kategorizaciji cesta u autoceste i brze ceste, magistralne ceste i regionalne ceste i odluci Vlade Županije Zapadnohercegovačke o kategorizaciji lokalnih cesta u Županiji Zapadnohercegovačkoj.



Sl. 9. Kategorije cesta u općini Ljubuški

Izvor: Gis portal Federalnog zavoda za statistiku (<http://www.gis.fzs.gov.ba/gis/map.jsp>)

Autocesta predstavlja javnu cestu posebno izgrađenu i namjenjenu za promet motornih vozila koja je propisana posebnim prometnim znakom, ima dvije fizički odvojene prometne trake za promet iz suprotnih smjerova, te najmanje dvije prometne trake s trakom za prisilno zaustavljanje vozila bez ukrštavanja s ostalim prometnim putevima, željezničkim ili tramvajskim linijama u istom nivou. Na autocestu se može uključiti ili isključiti posebno izgrađenom priključnom javnom cestom na odgovarajuću prometnu traku autoceste. Autoceste se uglavnom grade u fazama, služe povezivanju velikih gradova i značajnih ekonomskih područja te su uključene u sistem europskih autocesta. Područjem općine Ljubuški prolazi autocesta na koridoru VC (Lot 7 – dionica Počitelj – Bijača, te poddionica Zvirici – Bijača - granica s Republikom Hrvatskom). Općinom Ljubuški prolazi 8,2 km ove autoceste, te se križa u Zviricima s magistralnom cestom M120.

Magistralne ceste namijenjene su povezivanju velikih gradova i značajnih ekonomskih područja države, sa svojim prometno-tehničkim elementima omogućavaju brzo odvijanje prometa te su povezane s cestama iste ili više kategorije. Prostorom općine Ljubuški prolaze dvije magistralne ceste: M230 (Imotski – Grude – Ljubuški – Čapljina u duljini

27,27 km, te M120 (Mostar – Čitluk – Ljubuški – Teskera – Bijača – granica s Republikom Hrvatskom) u duljini od 21,95 km koja se pruža okomito na M230 te ostvaruje najkraću vezu s Republikom Hrvatskom i regionalnim centrom Mostarom. Tehnički elementi navedenih cesta su u relativno dobrom stanju, međutim uz pojedine dijelove cesta došlo je do preizgrađenosti u rubnim zonama, također na pojedinim djelovima ceste su izgubile funkcije magistralnih cesta, a dobili funkciju ulice, stoga se traže alternativna rješenja proširenja ili premještanja kao primjerice izgradnja zapadne obilaznice na magistralnoj cesti M230 (URL 14).

Regionalne ceste namijenjene su za prometno povezivanje ekonomskih područja država, značajnih središta lokalnih zajednica, kao i za prometno povezivanje s cestama iste ili više kategorije i za povezivanje graničnih prijelaza. Prostorom općine Ljubuški prolazi ukupno 5 regionalnih cesta ukupne duljine 22,17 km. Regionalne ceste na prostoru općine Ljubuški imaju dobre tehničke elemente s uvjetno dobrim ili djelomično ispucanim kolnikom.

Lokalne ceste povezuju naselja u općini s naseljima iz susjednih općina, povezuju važnija naselja unutar općine te se povezuju na druge lokalne ceste ili na ceste više kategorije. Prostorom općine Ljubuški zabilježeno je sveukupno 39 lokalnih cesta što zajedno čini mrežu od 145,08 km lokalnih cesta koje su povezane lokalnim cestama ili imaju pristup na ceste višeg reda. Ono što je zajedničko za ove lokalne ceste je da je kolnik vrlo često ispucao, djelomično oštećen ili da nije zadovoljavajuće širine, što dovodi do potrebe za modernizacijom, koja je se ostvarila na pojedinim primjerima kroz proteklih nekoliko godina (URL 15).

Pored navedenih cesta, zabilježeno je ukupno 37 nekategoriziranih cesta ukupne duljine 73,18 km. Ukupna mreža svih kategorija cesta u općini Ljubuški iznosi 297,85 km.

Tab.4. Podaci o cestovnoj mreži na području općine Ljubuški

Kategorija	Oznaka	Naselja kroz koje prolazi	Duljina (km)	Širina kolnika (m)	Podaci o kolniku
AC		Bijača - Zvirici	8,2		Asfalt, dvije odvojene trake
Ukupna dužina cesta za ovu kategoriju			8,2		
MC	M230	Vinjani Donji – Posušje - Ljubuški - Studenci	27,27	7	Asfalt, uvjetno dobar
MC	M120	Mostar - Čitluk-Ljubuški – Teskera - Bijača	21,95	5 - 7	Asfalt, uvjetno dobar
Ukupna dužina cesta za ovu kategoriju			49,22		
RC	R854	Klobuk – Tihaljna - Drinovci	1,5	5	Asfalt, dobar
RC	R857	Vitina - Orahovlje	5,32	5	Asfalt, dobar
RC	R802	Teskera - Crveni Grm - granica s RH	5,4	5	Asfalt, djelomično ispucao
RC	R858	Orahovlje - Teskera	9	5	Asfalt, djelomično ispucao
RC	R801	Čitluk – Miletina - Čapljina	0,85	< 5	Asfalt, uzak i djelomično ispucao
Ukupno za kategoriju			22,17		
Ostale lokalne ceste			145,08	2,5 - 5	Asfalt, relativno uzak, ispucao
Ostale nekategorizirane ceste			73,18	> 3	Na pojedinim dionicama nema asfalta, jako uska širina kolnika
Ukupna dužina svih cesta			297,85		

Izvor: Prostorni plan općine Ljubuški za razdoblje od 2014. do 2024. godine, prilagodio autor

5.3.2. Javni promet na području općine Ljubuški

Unatoč značenju automobila kao neizostavnog elementa suvremene civilizacije, javni prijevoz, načelno bi trebao biti dostupan svima. Stoga se prometna marginaliziranost može

odrediti kao situacija u kojoj ljudi nisu u mogućnosti služiti se javnim prijevozom ili prema njemu nemaju pristupa (Batellino, 2009 prema Gašparović i Jakovčić, 2014).

Prema Prostornom planu općine Ljubuški za razdoblje od 2015. do 2025. godine kao jedan od ciljeva koji se odnose na cestovni promet navodi se organiziranje javnog prijevoza putnika na bazi optimalne mreže linija, posebno s aspekta potreba školstva, održanja i razvoja sustava mreže naselja.

Usluge javnog prijevoza na prostoru općine Ljubuški vrši autokompanija Autoherc. Autoherc je grupacija koja objedinjuje više prijevoznčkih tvrtki (Autoherc d.o.o. Grude, Autoherc d.o.o. Čapljina, Autoherc d.o.o. Metković, Autoherc d.o.o. Sokolac, Autotransport d.o.o. Ljubuški, Autotransport d.o.o. Zagreb, Autopoduzeće Z. d.o.o. Imotski) u kojima funkcioniра više djelatnosti kao što su: prijevoz putnika, iznajmljivanje vozila, tehnički pregledi vozila, turističko posredovanje (URL 6). Tvrtke koje su u sklopu grupacije Autoherc nastale na području Bosne i Hercegovine 1948. godine iz potreba za prijevozom učenika koje su se sustavno širile i zauzimale mjesto na tržištu. Sve to grupaciju Autoherc čini najstarijom prijevoznikom tvrtkom u Bosni i Hercegovini. Usluge prijevoza Autoherc nudi gotovo po cijeloj Bosni i Hercegovini (URL 6). U svrhu kako bi bolje razumjeli javni prijevoz u općini Ljubuški, iz područnog ureda Autoherca u Ljubuškom zatraženi su popisi autobusnih linija. Iz ureda su naglasili kako se svakodnevne linije mijenjaju sukladno potrebama prijevoza učenika. Za potrebe istraživanja uzeli smo vremenske intervale kretanja autobusa dana 6. travnja 2018. godine.

U priloženoj tablici nalaze se termini odvijanja prijevoza. Autobusi koji se nalaze u tablici prometuju u svrhu prijevoza svih učenika osnovnih i srednjih škola općine Ljubuški. Na taj dan usluge prijevoza obavljalo je sveukupno 9 autobusa. Svi autobusi za mjesto polaska i mjesto dolaska koriste autobusni kolodvor u Ljubuškom.

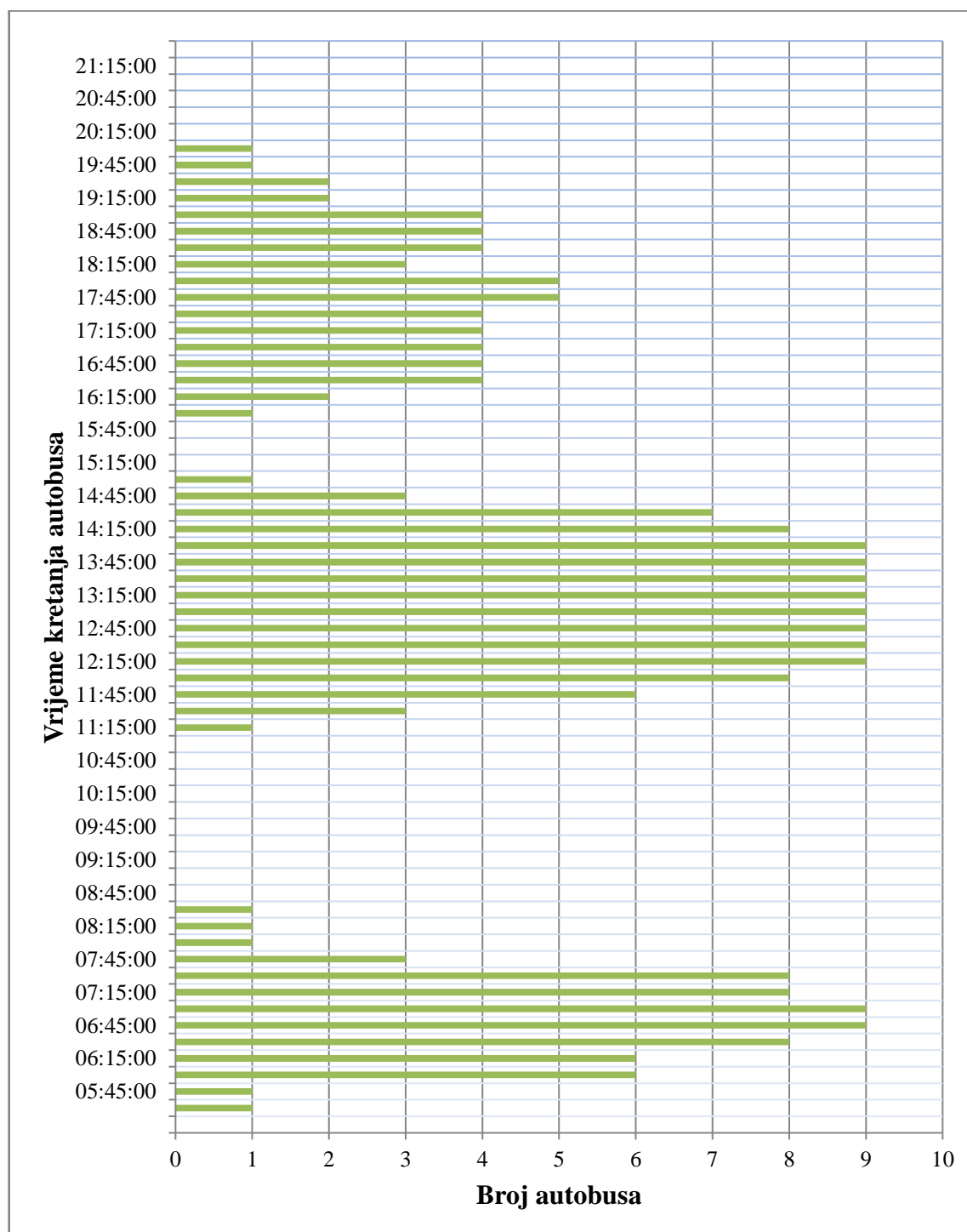


Sl. 10. Autobusni kolodvor u Ljubuškom i autobusi u mirovanju

Izvor: slikao autor 28. ožujka 2019.

U grafičkom prikazu se vide 3 turnusa kretanja autobusa. Prvi turnus se odvija u jutarnjem terminu, kada učenici iz jutarnje smjene idu u školu. Kretanje autobusa odvija se od 5:30 do 08:30 sati. Autobusi imaju polaznišnu točku na autobusnom kolodvoru u Ljubuškom, te kruže unutar općine, sakupljaju učenike te ih dovoze do škole. Frekvencija autobusa je najjaktivnija od 06:30 do 07:30 sati kada je aktivno 8, odnosno 9 autobusa. U 08:30 prvi turnus završava, autobusi su u stanju mirovanja. Sljedeći turnus koji je najaktivniji odvija se u periodu od 11:15 do 15:00 sati. U početku ovog turnusa, autobusi sakupljaju učenike koji odlaze u školu u poslijepodnevnom terminu, te vraćaju u mjesto stanovanja učenike koji su izvršavali nastavu u jutarnjem terminu. Frekvencija kretanja autobusa je najaktivnija u periodu od 12:30 do 14:00 sati kada u tom periodu prometuje svih 9 autobusa, jer odvoze učenike osnovnih i srednjih škola iz škole, te dovoze učenike srednjih škola u poslijepodnevnoj smjeni. Zadnji turnus odvija se u periodu od 16:00 do 20:00 sati. Iako vremenski traje duže od ostalih turnusa, frekvencija prometovanja autobusa je znatno manja od prethodnih iz razloga, što je broj učenika osnovnih i srednjih škola dosta manji u

poslijepodnevnoj smjeni za razliku od jutarnje smjene. 5 autobusa unutar ovog turnusa prometuje u periodu od 17:45 do 18:15. Do 20:15 sati prestaje kretanje autobusa. Autobusi se vraćaju na autobusni kolodvor u stanje mirovanja do sljedećeg dana.



Sl. 11. Vozni red autobusa unutar općine Ljubuški u svrhu prijevoza učenika na dan 6. travnja, 2018. godine

Izvor: Autoherc d.o.o., podružnica Ljubuški

Iako javni prijevoz na području općine ima za primarnu funkciju prijevoz učenika do škole i nazad, usluge prijevoza su dostupne i ostalim putnicima. Cijena usluge prijevoza unutar općine Ljubuški iznosi od 3 do 7 konvertibilnih maraka¹ u jednom smjeru ovisno od mjesta polaska. Zapadnohercegovačka županija i Općina Ljubuški svake godine subvencioniraju prijevoz učenicima (URL 8). Za školsku godinu 2017./2018. Vlada Županije Zapadnohercegovačke izdvojila je 700 000 konvertibilnih maraka za potrebe subvencioniranja prijevoza učenika osnovnih i srednjih škola. Iznos sredstava koji je dodijeljen temelji se na broju učenika, tako da je općini Ljubuški dodijeljeno ukupno 200 603 konvertibilne marke. Cijena mjesečne karte za učenike unutar općine Ljubuški se kreću od 30 do 50 konvertibilnih maraka.

¹ konvertibilna marka (1KM) iznosi 3,56 hrvatskih kuna (3,56 HRK), izvor: URL 10

6. Obrazovanje u općini Ljubuški

U općini Ljubuški postoje vrtići, osnovne i srednje škole. Što se tiče predškolskog obrazovanja na području općine postoji 5 vrtića, od kojih je jedan gradski vrtić, dok ostali spadaju u privatne vrtiće. Međutim i dalje postoji potreba za proširenjem gradskog vrtića te otvaranjem novih privatnih vrtića, kako bi se odgovorilo za sve većim zahtjevima roditelja za upis djece (Integrirana strategija razvoja općine Ljubuški od 2014. do 2024. godine).

Što se tiče osnovnog obrazovanja na području općine Ljubuški postoje 3 osnovne škole, koji u svom sastavu imaju i područne škole. A to su:

- Osnovna škola Marka Marulića u Ljubuškom s područnim školama u Miletini, Cernu, Gornjim Radišićim i Donjim Radišićima
- Osnovna škola Ivane Brlić-Mažuranić na Humcu s područnim školama u Studencima, Vašarovićima, Crvenom Grmu i Prologu
- Osnovna škola Tina Ujevića u Vitini s područnim školama u Grabu, Veljacima, Šipovači, Vojnićima, Dolama, Grljevićima i Klobuku

Što se tiče srednjoškolskog obrazovanja na području općine Ljubuški, postoje dvije srednje škole: Gimnazija Ljubuški i Srednja strukovna škola Ruđer Bošković, koje ćemo detaljnije obraditi u sljedećem podpoglavlju.

6.1. Srednjoškolsko obrazovanje u općini Ljubuški

Srednje školstvo u Ljubuškom se počinje razvijati od 1933. godine, kada je u travnju iste godine Kraljevska banska uprava Primorske banovine u Splitu donijela rješenje da se u Ljubuškom otvori privatna ženska zanatska škola pod upravom Nastojništva družbe sestara milosrdnica iz Zagreba, tako da je redovna nastava započela 14. travnja 1933. godine.

Gimnazija Ljubuški u današnjoj zgradi djeluje od 1961. godine kao opća s nastavnim planom i programom u četverogodišnjem trajanju. Veličina objekta Gimnazije je 2068 m², bez okolnih terena i dvorišta škole. Škola raspolaže s 15 informatičkih opremljenih učionica, te posebnim informatičkim kabinetom sa 17 računala, dok knjižnica u sklopu objekta raspolaže s preko 8700 knjiga. Nastava se izvodi prema Nastavnom planu i programu kojeg je donijelo Ministarstvo prosvjete, znanosti, kulture i sporta od 16. srpnja 1999. godine (URL 9).



Sl. 12. Gimnazija Ljubuški

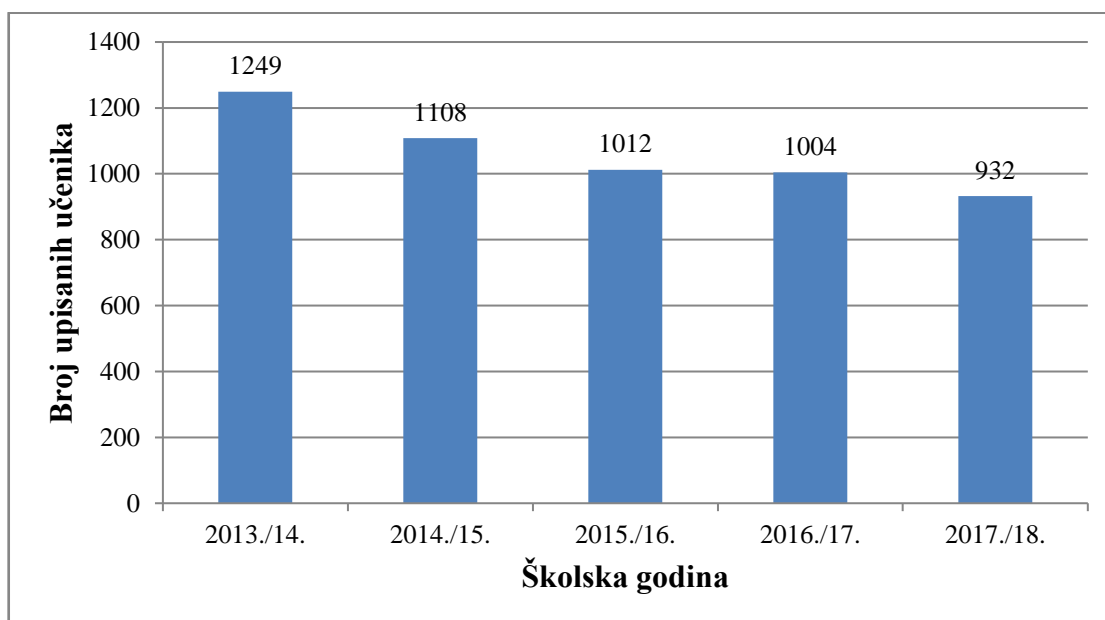
Izvor: URL 9

Srednja strukovna škola Ruđer Bošković nalazi se u neposrednoj blizini Gimnazije Ljubuški. Strukovna škola vrši nastavu u 26 razrednih odjeljenja u četverogodišnjim i trogodišnjim zanimanjima. Škola osigurava stjecanje znanja i vještina iz 16 različitih usmjerenja, kao što su: stolar, autolimar, automehaničar, tehničar cestovnog prometa, agroturistički tehničar, vodoinstalater, elektrotehničar, električar, frizer, trgovac EU VET, prodavač, medicinski tehničar, ekonomski tehničar, kuhar, konobar, tehničar za mehatroniku (Integrirana strategija razvoja općine Ljubuški od 2014. do 2024. godine).

Strukovna škola vrši nastavu u jutarnjem i poslijepodnevnom terminu za razliku od Gimnazije koja nastavu vrši isključivo u jutarnjem terminu. Nastava u jutarnjem terminu Gimnazije i Strukovne škole traje od 07:30 do 13:30 sati s pauzama između školskih sati od 5 minuta i velikim odmorom od 20 minuta. Školski sat unutar navedenih termina traje 45 minuta. Nastava u poslijepodnevnom terminu Strukovne škole traje od 12:45 do 18:30 sati s pauzama između školskih sati od 5 minuta i velikim odmorom od 20 minuta. Za razliku od jutarnjeg termina školski sat traje 40 minuta, odnosno 5 minuta manje od jutarnjeg termina.

Prilikom anketnog istraživanja u navedenim školama, tražili smo uvid u kretanje broja učenika kroz proteklih desetak godina, međutim djelatnici srednjih škola nisu nam ih mogli ustupiti, iz razloga što takve informacije još nisu unešene u digitalni oblik.

U školskoj godini 2017./2018. u prve razrede srednjih škola u Zapadnohercegovačkoj županiji upisana su 932 učenika, što je za 72 učenika manje s obzirom na prethodnu godinu. Promatranjem grafičkog prikaza uočava se kontinuirano smanjenje učenika prvih razreda upisanih u srednje škole.



Sl. 13. Broj učenika upisanih u prve razrede srednjih škola u Zapadnohercegovačkoj županiji

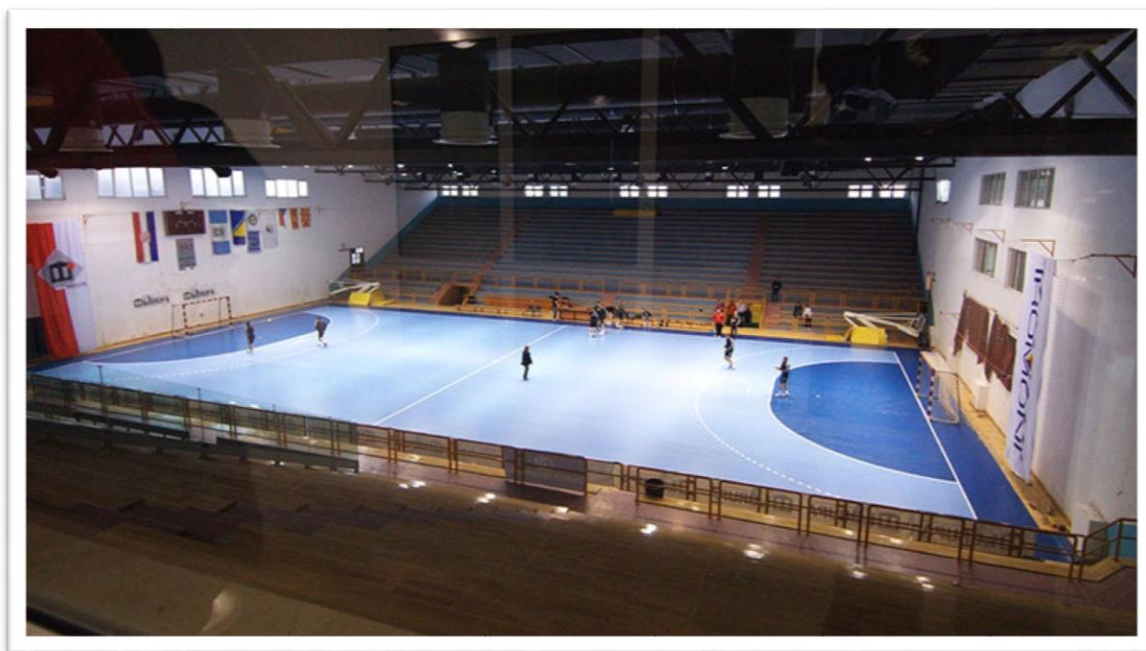
Izvor: URL 3

Razlog smanjenja upisanih učenika u srednje škole uvjetovan je činjenicom da dio učenika pohađa školu u susjednoj Republici Hrvatskoj, naročito učenici koji žive u pograničnom području. Slična situacija je s osnovnoškolskim obrazovanjem. Također na razlog smanjenja upisanih učenika u srednje škole utječe pad nataliteta te trend iseljavanja obitelji u razvijenije zemlje.

7. Sport i sportska infrastruktura u općini Ljubuški

Definicija sporta nije nimalo jednostavna. Ograničena ali vrlo "zdravstvena" definicija sporta glasila bi: to je tjelesna aktivnost koja značajno poboljšava fiziološke karakteristike pojedinca (Brkljačić, 2007). U posljednjih nekoliko godina sport je postao popularan i spektakularan putem medija i medijskih procesa. Mnogi gradovi, regije i države postali su izrazito popularni zahvaljujući sportskim uspjesima (Wise i Kohe, 2018). Moderni sport je postao industrija zabave (Bale, 2003) ali i sredstvo propagande u međunarodnoj politici te poligon za odmjeravanje snaga blokova svijeta (Brkljačić, 2007). Način na koji su organizirani sportovi, posebice timski stimuliraju rivalstvo i nacionalni identitet (Bale, 2003).

Sport predstavlja važnu sastavnicu u kulturnim i društvenim obilježjima općine Ljubuški. Najvažniji sportski klub unutar općine Ljubuški je Rukometni klub Izviđač. Rukometni klub Izviđač je klub duge i bogate tradicije utemeljen 1956. godine i već više godina predstavlja nositelja ljubušskog i bosanskohercegovačkog sporta. Uz izvrsne rezultate postignute tijekom povijesti, što govori i činjenica kako je u novijoj povijesti proglašavan za najbolju sportsku momčad općine Ljubuški, te redovito nominiran za najbolju momčad u izboru Sportskog saveza Bosne i Hercegovine. U sklopu kluba, djeluje Rukometna akademija namijenjena mladim uzrastima, koja broji preko 200 polaznika (URL 11).



Sl. 14. Unutrašnjost Gradske sportske dvorane u Ljubuškom

Izvor: URL 11

Kroz proteklo stoljeće, razvoj sporta ostavio je neizbrisiv trag na pejzaže, izgradnjom prostorno ograničenih sportskih kapaciteta (Bale, 2003). Najvažniji dio sportske infrastrukture predstavlja Gradska sportska dvorana sagrađena 1998. godine koja ima kapacitet oko 4000 sjedećih mjesta. Dvoranu također koriste srednje škole koje se nalaze u neposrednoj blizini za obavljanje tjelesne i zdravstvene kulture ali i brojni drugi klubovi (Rukometni klub Izviđač, Boksачki klub Ljubuški, Košarkaški klub Ljubuški, Karate klub Ljubuški, Futsal Ljubuški, Odbojkaški klub Ljubuški, itd.).

Od ostalih sportskih kapaciteta bitno je izdvojiti Gradski stadion Babovac na kojem djeluje Nogometni klub Ljubuški. Gradski stadion Babovac izgrađen 1979. godine u sklopu kojeg se nalazi i atletska staza sa kapacitetom nešto manjim od 4000 sjedećih mjesta.



Sl. 15. Gradski stadion Babovac

Izvor: URL 5

Centar malih sportova koji osim sportskih događaja služi za brojna kulturna događanja tijekom cijele godine. Centar malih sportova ima kapacitet od 874 sjedeća mjesta, iako tijekom važnijih manifestacijabude prisutno i više ljudi.

Izvan Ljubuškog nalaze se također modernizirane i natkrivene sportske dvorane. Tako da se mogu izdvojiti 3 školske dvorane (školska dvorana u sklopu područne osnovne škole Tina Ujevića u Klobuku, školska dvorana u sklopu Osnovne škole Tina Ujevića u Vitini, školska dvorana u sklopu osnovne škole Ivane Brlić Mažuranić na Humcu, školska dvorana u sklopu osnovne škole Marka Marulića u Ljubuškom), dvije dvorane s umjetnom

travom terenskih dimenzija za futsal u naseljima Mostarska Vrata i Studenci, dvorana unutar koje se nalazi teniski teren sa zemljanom podlogom u Veljacima.

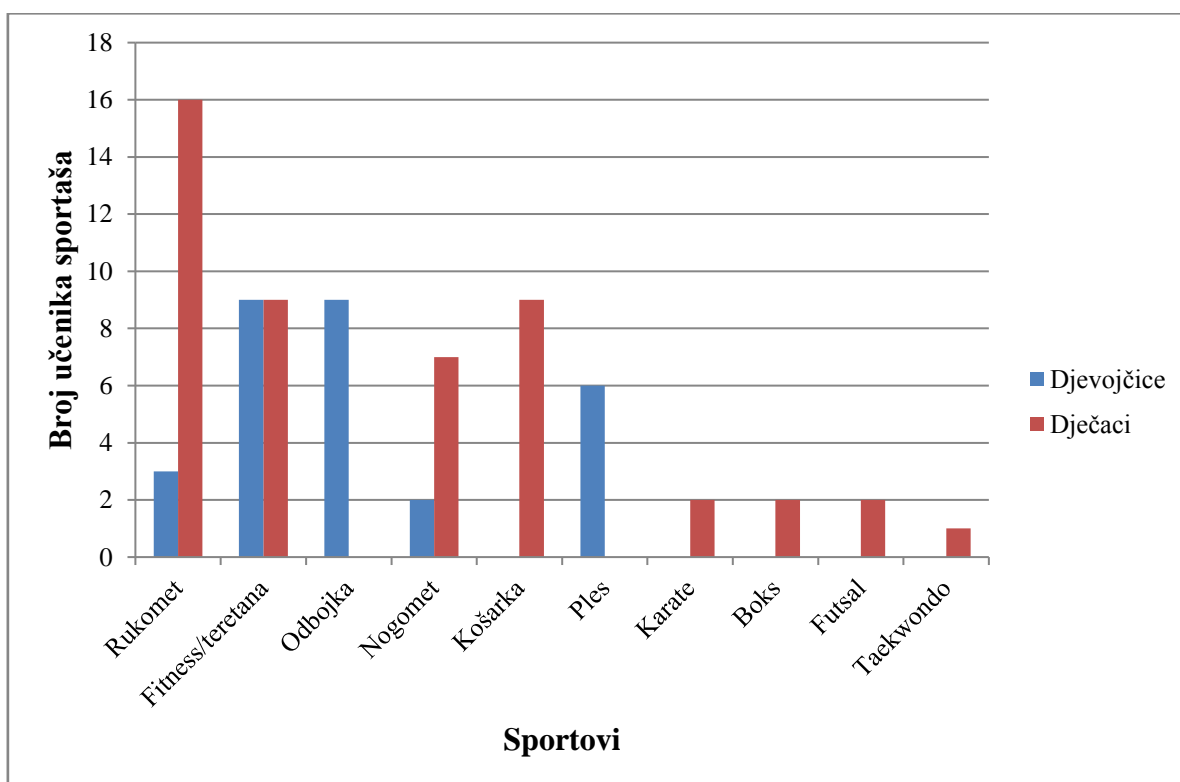
Većina naselja, odnosno svaka mjesna zajednica posjeduje sportska igrališta većinom sličnih dimenzija za futsal, uglavnom u blizini područnih osnovnih škola. Prema analizi funkcija centraliteta po naseljima općine Ljubuški samo u Ljubuškom zabilježeno je igralište s pratećom infrastrukturom, dok su u 23 naselja zabilježena otvorena igrališta. Mnoga igrališta treba dodatno modernizirati, a u zadnje vrijeme zbog depopulacije i drugačijeg načina života sve manje se mogu uočiti rekreativci na sportskim igralištima.

7.1. Sportovi i sportski klubovi u općini Ljubuški prema anketnom istraživanju

Anketnim istraživanjem je utvrđeno da se od 244 ispitanika, sportskim aktivnostima bavi 77 ispitanika. Unutar prostora općine Ljubuški anketnim istraživanjem zabilježeno je 10 različitih sportova unutar kojih djeluje 15 sportskih klubova. Gotovo svi sportski klubovi nalaze se u Ljubuškom, dok se dva sportska kluba nalaze u naselju Humac te u naselju Klobuk.

Prema anketnom istraživanju, najpopularniji sport kod ispitanika je rukomet. Rukometom se bavi 16 dječaka i 3 djevojčice u sklopu *Rukometnog kluba Izviđač* i *Ženskog Rukometnog kluba Izviđač*. Treninzi se odvijaju od ponedjeljka do petka za obje selekcije, u poslijepodnevnim satima unutar Gradske sportske dvorane. Sljedeći najpopularniji sport kod ispitanika jest fitness. Fitnessom se bavi ukupno 18 ispitanika (po 9 dječaka i 9 djevojčica). Unutar Ljubuškog nalaze se 3 privatna fitness centra. Dva fitness centra (*Fitness Centar Fortis* i *Ozone Gym*) su otvorena za svoje članove svakim radnim danom i subotom od jutarnjih do večernjih sati, dok jedan fitness centar (*Fitness centar Maya*) obavlja treninge za svoje članove po dogovoru. Odbojkom se bave samo djevojčice, njih 9. Treninzi se odvijaju u sklopu *Odbojkaškog kluba Ljubuški* samo četvrtkom u poslijepodnevnim satima unutar Gradske sportske dvorane. Nogomet trenira ukupno 9 ispitanika, odnosno 7 dječaka i 2 djevojčice u sklopu *Nogometnog kluba Ljubuški* i *Ženskog nogometnog kluba Ljubuški*. Muška selekcija treninge izvodi 4 puta tjedno (ponedjeljak, utorak, četvrtak, petak) u kasnim poslijepodnevnim satima, dok ženska selekcija treninge izvodi 3 puta tjedno (ponedjeljak, srijeda, petak) u ranijim

poslijepodnevnim satima prije muške selekcije. Košarkom se bave samo dječaci, njih 9 u sklopu *Košarkaškog kluba Ljubuški*. Treninzi se izvode svakim radnim danom od ponedjeljka do petka unutar Gradske sportske dvorane u večernjim satima. Plesom se bave samo djevojčice, njih 6. Treninzi se odvijaju petkom u sklopu *Plesnog kluba Paganini* unutar dvorane u školi Ivane - Brlić Mažuranić na Humcu u večernjim satima. Karate treniraju dva dječaka, unutar dva kluba (*Karate klub Ljubuški* i *Karate klub Klobuk*). Treninzi u sklopu *Karate kluba Ljubuški* odvijaju se u večernjim satima svakim radnim danom od ponedjeljka do petka unutar Gradske sportske dvorane, dok *Karate klub Klobuk* svoje treninge obavlja utorkom i četvrtkom u večernjim satima u sklopu dvorane područne škole Tina Ujevića u Klobuku. Boks treniraju dva dječaka. Treninzi se odvijaju u sklopu *Boksačkog kluba Ljubuški* svakim radnim danom od ponedjeljka do petka u večernjim satima unutar Gradske sportske dvorane. Futsal treniraju dva dječaka. Treninzi se odvijaju u sklopu kluba *Futsal Ljubuški* srijedom i petkom u kasnim večernjim satima unutar Gradske sportske dvorane. Taekwondo trenira samo jedan dječak. Treninzi se odvijaju u sklopu *Taekwondo kluba Brežan – Nižić 1972* svakim radnim danom u poslijepodnevnim satima unutar dvorane osnovne škole Marka Marulića u Ljubuškom.



Sl. 16. Spolna struktura učenika s obzirom na sport kojim se bave

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

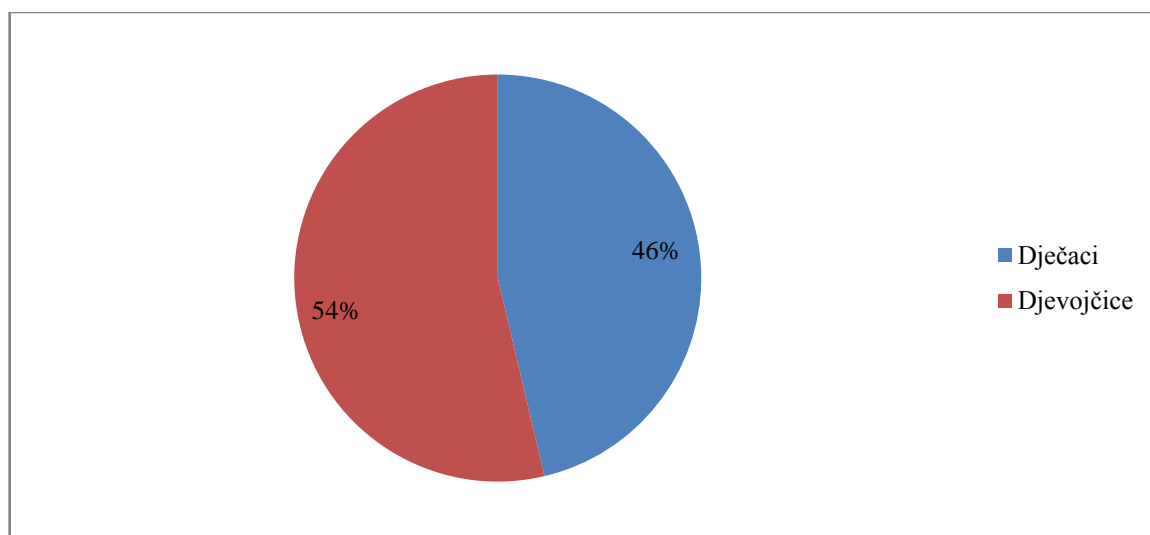
8. Rezultati istraživanja

Temelj ovog diplomskog rada predstavlja anketni upitnik koji je podijeljen 25. siječnja 2018. godine srednjoškolcima u srednjim školama; Srednja strukovna škola Ruđer Bošković i Gimnazija Ljubuški u općini Ljubuški.

Metoda anketiranja je postupak kojim se na temelju anketnog upitnika istražuju i prikupljaju podaci, informacije, stavovi i mišljenja o predmetu istraživanja, te se upotrebljava samo u slučajevima kada se na druge načine ne mogu prikupiti određeni podaci i informacije, a to prije svega u društvenim i humanističkim znanostima (Zelenika, 2000).

Metoda anketiranja u ovom istraživanju korištena je kako bi se prikupili stavovi i mišljenja srednjoškolaca (u daljnjem tekstu: ispitanici) navedenih škola o problemima odlaska na izvanškolske sportske aktivnosti uzrokovane prometom. Izvanškolske aktivnosti čine različiti organizacijski i programski oblici okupljanja učenika u društvima, klubovima i drugim institucijama izvan škole kao što su trening sporta, plesna škola, škola stranih jezika, razni tečajevi i slično (Šiljković i dr., 2007 prema Gašparović, 2014).

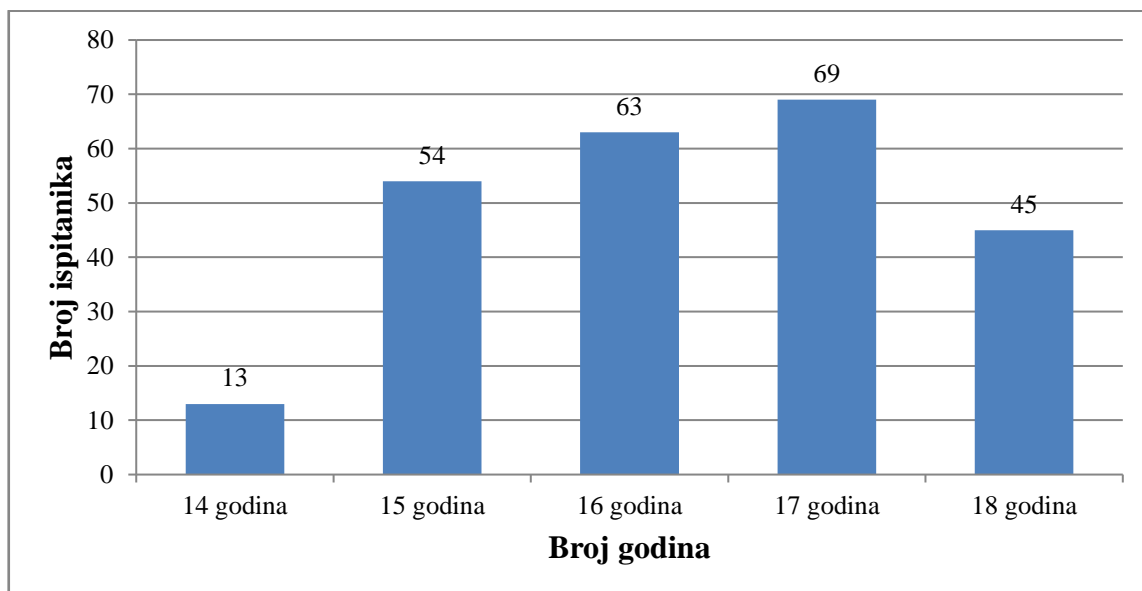
Prema spolnoj strukturi u anketnom istraživanju blago prevladavaju žene odnosno djevojčice, njih 131, odnosno 53,7% svih ispitanika. Manji udio čine muškarci, odnosno dječaci, njih 113, odnosno 46,3%.



Sl. 17. Spolna struktura ispitanika

Izvor: Anketni upitnik 2018

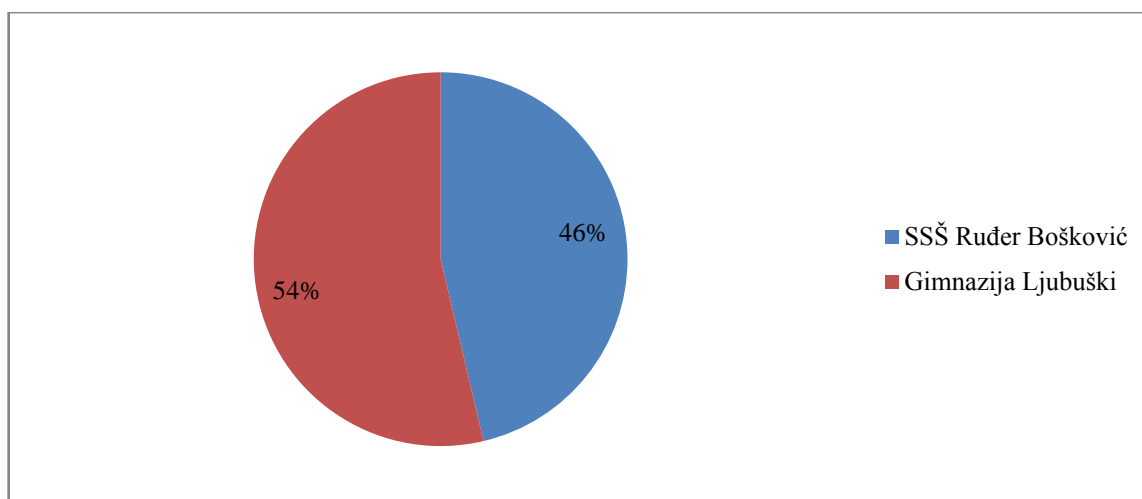
S obzirom na dob, anketnim istraživanjem utvrđeno je kako najveći broj čine sedamnaestogodišnjaci, njih 69 odnosno 28,29%, zatim slijede šesnaestogodišnjaci, njih 63 odnosno 25,82%, zatim petnaestogodišnjaci, njih 54 odnosno 22,13%, zatim osamnaestogodišnjaci, njih 4 (18,44%), te 13 četrnaestogodišnjaka (5,32%).



Sl. 18. Dobna struktura ispitanika

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Prema srednjoj školi koju anketni ispitanici pohađaju, blago prevladavaju gimnazijalci, njih 131 (53,7%), dok ispitanika iz strukovne škole ima 113 (46,3%).

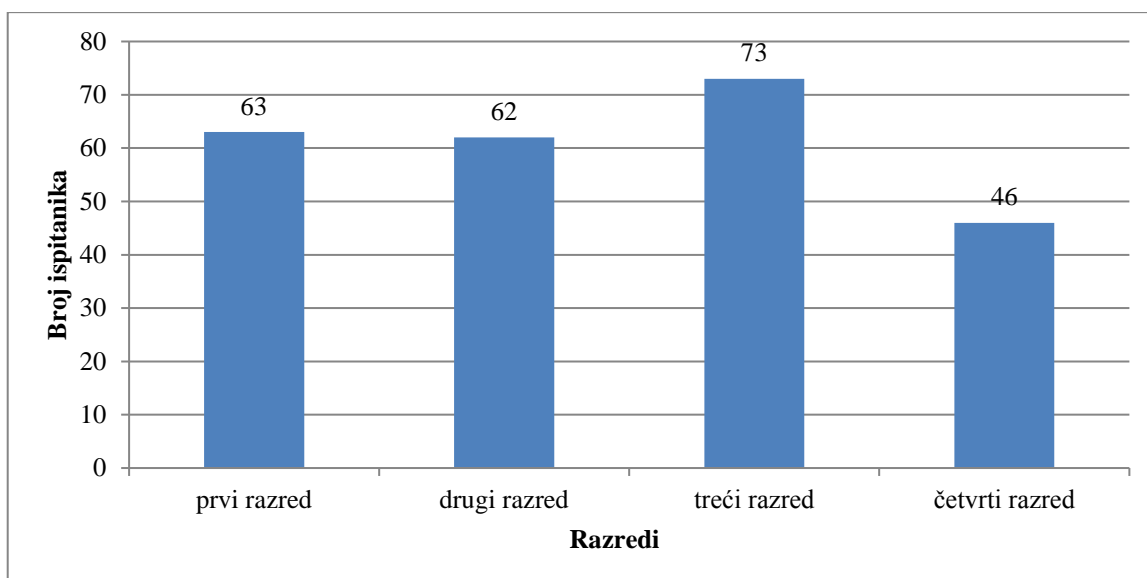


Sl. 19. Struktura ispitanika po usmjerenju

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Kao što smo prethodno napomenuli, Strukovna škola nastavu izvršava u prijedpodnevnom i poslijepodnevnom terminu. Broj anketiranih ispitanika iz strukovne škole koji pohađaju nastavu u jutarnjem terminu iznosi 72, odnosno 63,71% ispitanika, ili 29,05% svih anketiranih ispitanika, dok nastavu u poslijepodnevnom terminu pohađa 41 anketirani ispitanik, odnosno 36,28% ispitanika, ili 16,8% svih anketiranih ispitanika.

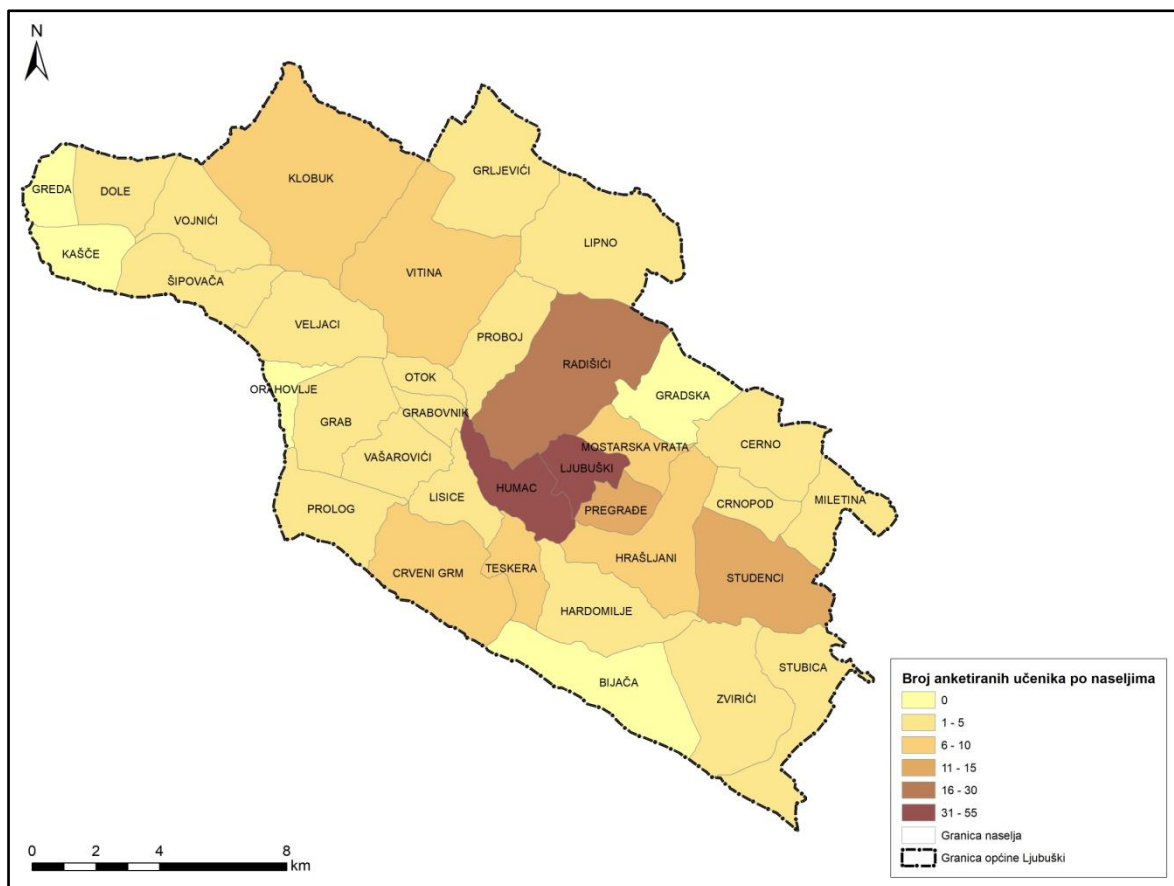
Sobzirom na razred koji pohađaju, anketnim istraživanjem obuhvaćeno je najviše ispitanika trećih razreda, njih 73 (29,93%), zatim slijede 63 ispitanika prvih razreda (25,82%), 62 ispitanika drugih razreda (25,4%), te 46 ispitanika četvrtih razreda (18,85%). U grafičkom prikazu možemo uočiti kako je broj ispitanika znatno manji od ispitanika ostalih razreda, jer je anketiran jedan razredni odjel manje.



Sl. 20. Struktura ispitanika po razredima

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

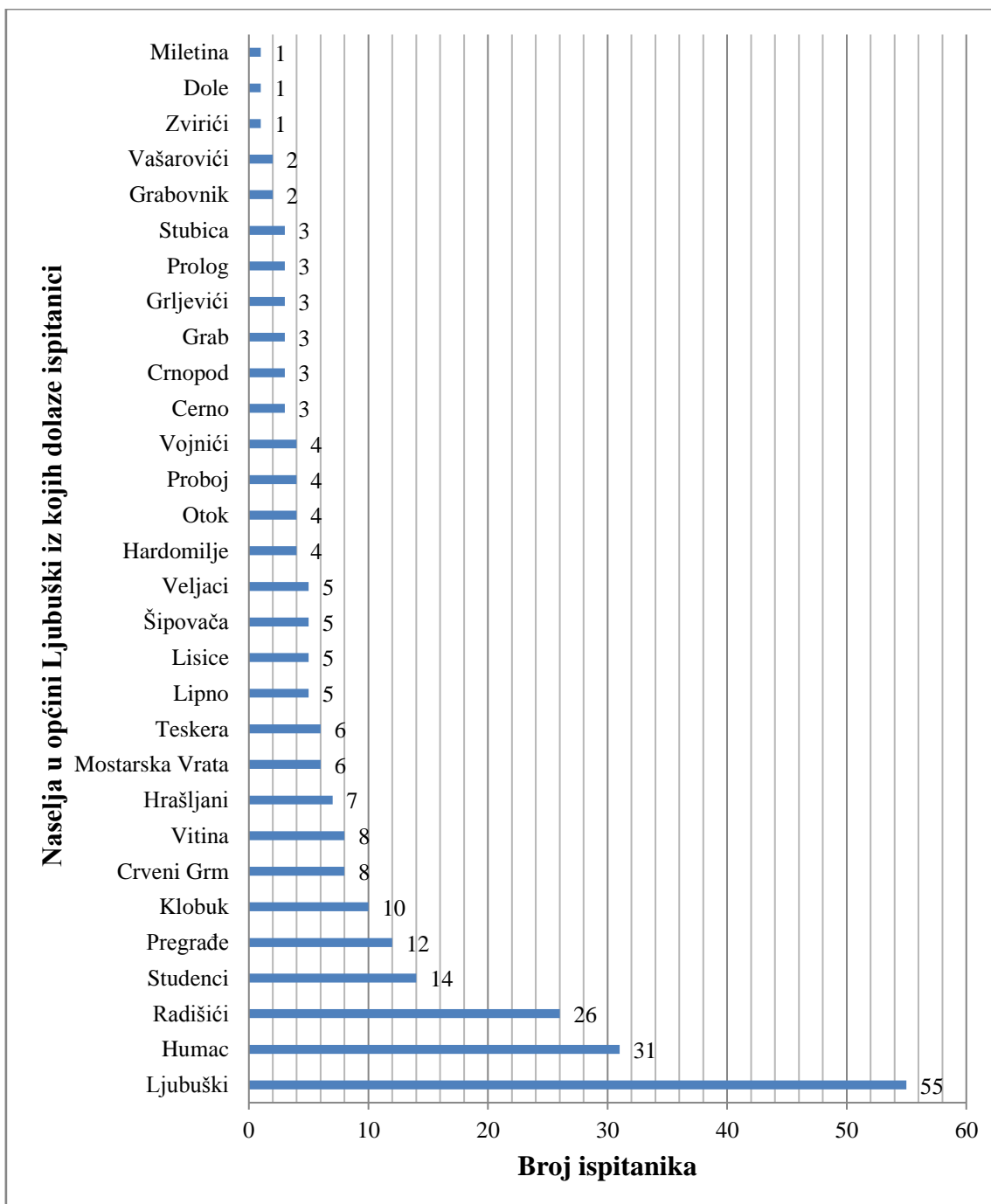
Od 35 naselja unutar općine Ljubuški, anketnim istraživanjem je obuhvaćeno sveukupno 244 ispitanika koji dolaze iz 30 naselja općine Ljubuški. Naselja koja nisu obuhvaćena anketnim istraživanjem su: Kašće, Greda, Gradska, Bijača te Orahovlje. Navedena naselja ujedno imaju i najmanji broj stanovnika u općini.



Sl. 21. Broj anketiranih ispitanika po naseljima

Izvor: Gis portal Federalnog zavoda za statistiku (<http://www.gis.fzs.gov.ba/gis/map.jsp>) i Anketno istraživanje 2018.

Najveći broj ispitanika dolazi iz grada Ljubuškog, njih 55, odnosno 22,54% svih anketiranih ispitanika, što predstavlja ispitanike iz gradskog naselja, ostali 77,46% ispitanika živi u ruralnim naseljima. Zatim po naseljima slijede ispitanici iz naselja Humac, njih 31, odnosno 12,7%, zatim ispitanici iz naselja Radišići, njih 26, odnosno 10,65% svih anketiranih ispitanika. Ostala struktura anketiranih ispitanika po naseljima nalazi se u sljedećem grafikonu.



Sl. 22. Broj ispitanika po naseljima koji su sudjelovali u istraživanju

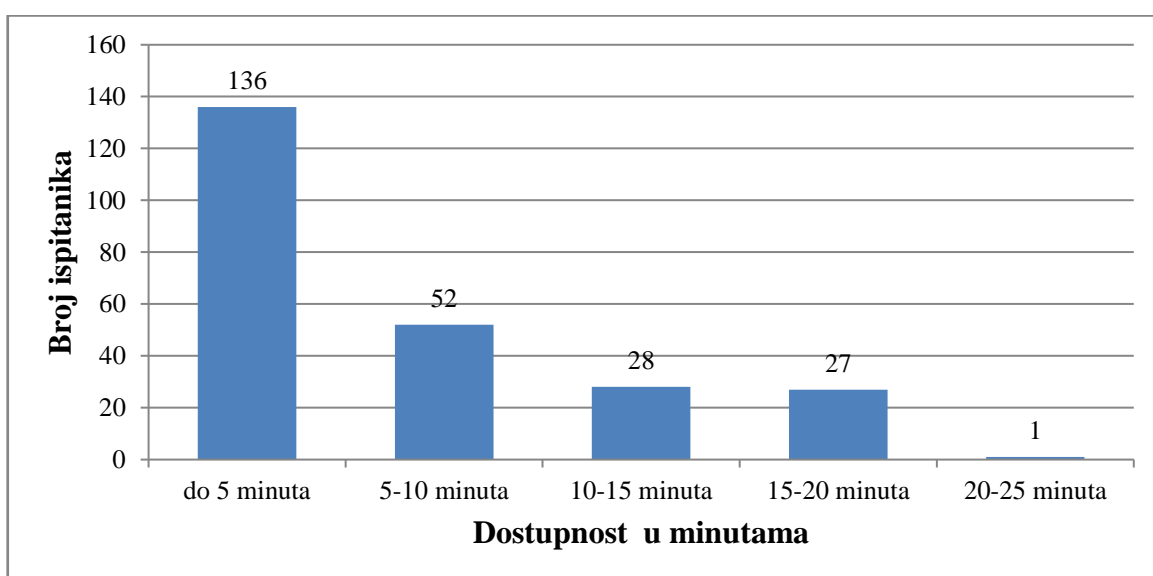
Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Anketnim istraživanjem obuhvaćeno je 10 ispitanika (4,1%) koji imaju narušeno zdravstveno stanje (astma, invaliditet i sl.), te 10 ispitanika (4,1%) koji posjeduju vozačku dozvolu.

Više od polovice ispitanika, njih 136 (55,73%) živi unutar zone do 5 minuta vožnje automobilom do centra Ljubuškog. 52 (21,31%) ispitanika žive u naseljima gdje je

potrebno 5 do 10 minuta vožnje automobilom do centra Ljubuškog. 28 (11,47%) ispitanika živi unutar naselja u zoni gdje je potrebno izdvojiti 10 do 15 minuta vožnje automobilom do centra Ljubuškog. Kod 27 (11,06%) ispitanika potrebno je izdvojiti od 15 do 20 minuta vožnje automobilom do centra Ljubuškog. Samo 1 ispitanik (0,41%) živi unutar zone naselja kojem je potrebno više od 20 minuta vožnje automobilom da dođe do centra Ljubuškog.

Kao i u prijašnjoj analizi broja stanovnika općine Ljubuški prema zonama dostupnosti i ovdje je uočeno kako se broj anketiranih ispitanika smanjuje udaljavanjem od općinskog centra.

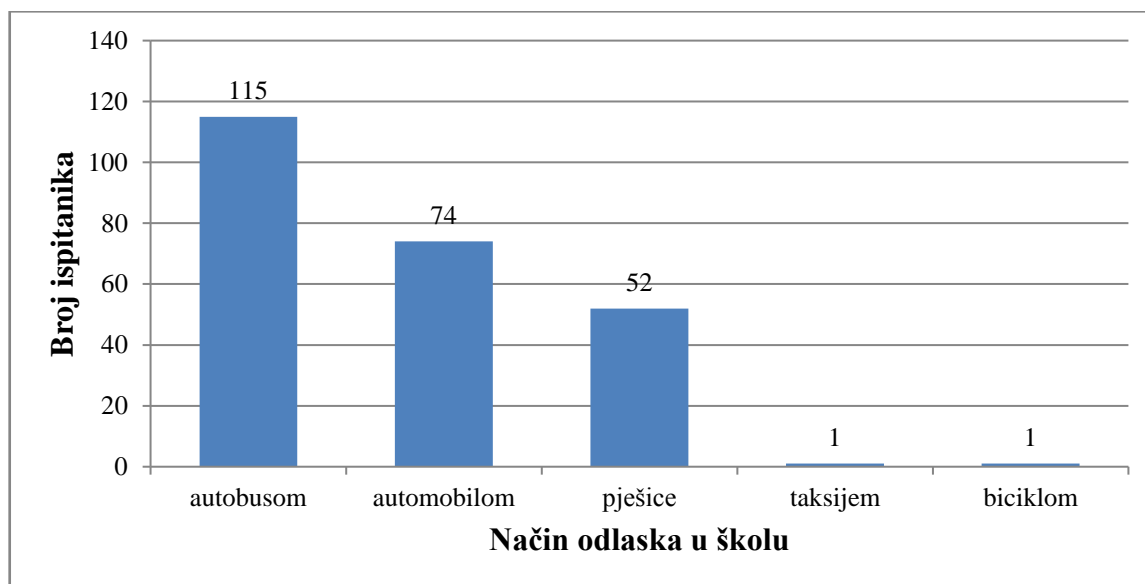


Sl. 23. Broj ispitanika prema zonama dostupnosti

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Pohađanje škole obavezno je svakog radnog dana, stoga ta aktivnost ima središnje mjesto kao putnička potreba u životima srednjoškolaca jer je svakodnevno moraju upražnjavati (Gašparović, 2014). Na pitanje kojim prijevoznim sredstvom ispitanici najčešće putuju u školu, ispitanicima je bilo ponuđeno 6 odgovora, odnosno putovanje pješice, biciklom, motociklom, automobilom, autobusom, taksijem te jedan dodatni prostor za odgovor, ako na neki drugi način putuju u školu. Zbog lakše interpretacije i obrade podataka, od ispitanika je zatraženo da zaokruže samo jedan odgovor, odnosno način na koji najčešće putuju u školu. Najviše ispitanika je odgovorilo da putuje u školu autobusom, gotovo polovica, njih 121 odnosno 47,6%. Drugi najpopularniji način putovanja u školu kod ispitanika je automobilom. Automobilom s obzirom da ih netko od roditelja, rodbine ili prijatelja vozi u školu putuje 75 ispitanika, odnosno 29,5%, slijedi odlazak u školu pješice

gdje 55 ispitanika pješaci do škole (21,7%). Biciklom putuje samo jedan ispitanik (0,4%), te jedan ispitanik taksijem (0,4%). Nitko se nije izjasnio da putuje motociklom u školu.



Sl. 24. Broj ispitanika s obzirom na način odlaska u školu

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Ispitanici koji putuju autobusom u prosjeku potroše 5,23 minute pješice do najbliže stanice javnog prijevoza. Najviše je anketiranih ispitanika, njih 83 odnosno 72,18% kojima je potrebno manje od 5 minuta pješićiti od mjesta stanovanja do najbliže stanice javnog prijevoza. Svakom petom ispitaniku koji putuje autobusom potrebno je od 6 do 10 minuta pješićenja od mjesta stanovanja do najbliže stanice javnog prijevoza. Od 11 do 15 minuta, 7 ispitanika pješići od mjesta stanovanja do najbliže stanice javnog prijevoza, dok 2 ispitanika pješiće od 16 do 20 minuta od mjesta stanovanja do najbliže stanice javnog prijevoza (Anketno istraživanje, 2018.).

Tab. 5. Prosječno ukupno vrijeme dolaska pješice do najbliže stanice javnog prijevoza (u minutama)

Vrijeme dolaska pješice	Broj ispitanika	Udio ispitanika
<5	83	72,18%
6 - 10	23	20%
11 - 15	7	6,08%
16 - 20	2	1,74%
Ukupno:	115	100%

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Od 115 ispitanika koji putuju autobusom, 104 ispitanika (90,43%) su procjenili vrijeme putovanja od najbliže stanice javnog prijevoza do škole. Ostatak ispitanika nije upisao vrijeme putovanja, vjerovatno zbog straha od krive procjene. Prosjek putovanja za sve ispitanike od njihove najbliže stanice javnog prijevoza do škole iznosi nešto više od 22 minute. Rezultati istraživanja priloženi su u sljedećoj tablici.

Tab. 6. Prosječno ukupno vrijeme putovanja do škole (u minutama)

Vrijeme putovanja	Broj ispitanika	Udio ispitanika
<10	24	23,08%
11 - 15	17	16,36%
16 – 20	18	17,3%
21 – 30	30	28,84%
31 – 45	10	9,61%
45>	5	4,81%
Ukupno:	104	100%

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Od 115 anketiranih ispitanika koji putuju autobusom, njih 86, odnosno 74,78% je procjenilo udaljenost od stanice javnog prijevoza do škole. Prosječna udaljenost koju ispitanici moraju prijeći od stanice javnog prijevoza do škole iznosi 9,87 kilometara. Detaljniji rezultati istraživanja priloženi su u sljedećoj tablici.

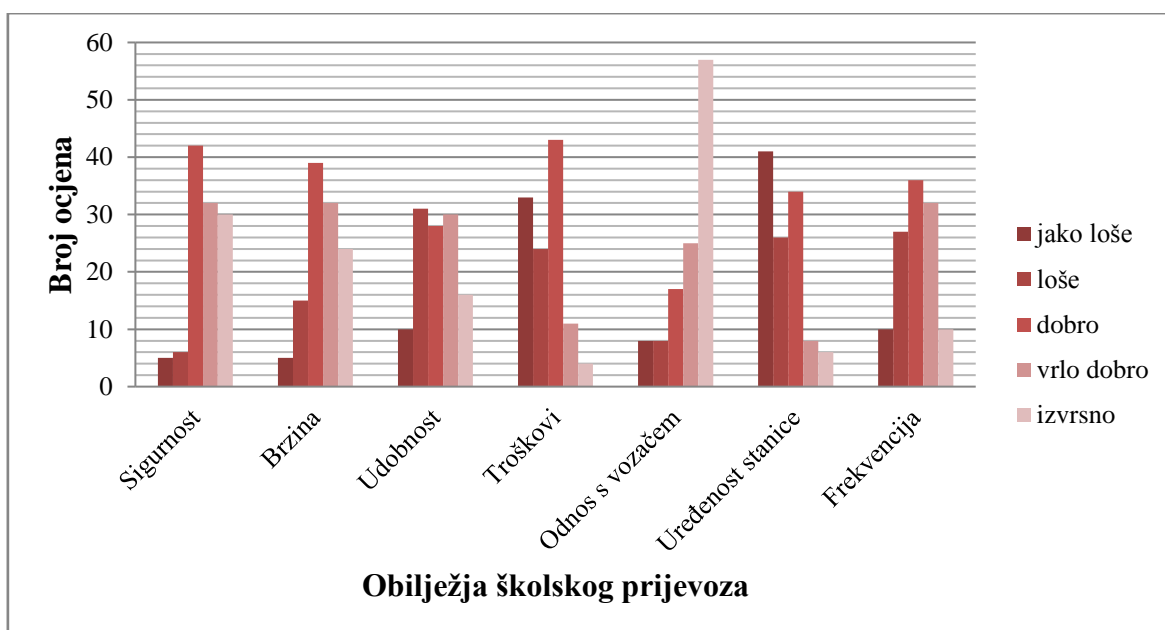
Tab. 7. Prosječna udaljenost od stanice javnog prijevoza do škole (u kilometrima)

Udaljenost do škole	Broj ispitanika	Udio ispitanika
<5	15	17,44%
6 – 10	40	46,52%
11 – 15	21	24,42%
15>	10	11,62%
Ukupno:	86	100%

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Unutar anketnog upitnika ispitanicima je ponuđeno da ocjene pojedina obilježja školskog prijevoza metodom Likertove skale ocjenama od 1 do 5 (pri čemu je ocjena 1 označavala jako lošu ocjenu, dok je ocjena 5 označavala izvrsnu ocjenu). Ispitanicima je ponuđeno na

ocjenu 7 obilježja, odnosno sigurnost pri prijevozu, brzina dolaska, udobnost prijevoza, troškovi prijevoza, odnos s vozačem autobusa, uređenost stanice, učestalost autobusnih linija. U obzir su uzeti samo podaci od ispitanika koji putuju u školu autobusom, jer će ispitanici koji svakodnevno putuju autobusom relevantnije ocijeniti obilježja od ispitanika koji ne putuju autobusom. Od 115 ispitanika koji su se izjasnili da putuju autobusom u školu, 112 (97,4%) ispitanika je ocijenilo navedena obilježja.



Sl. 25. Grafički prikaz ocijenjenih obilježja školskog prijevoza prema odgovorima ispitanika

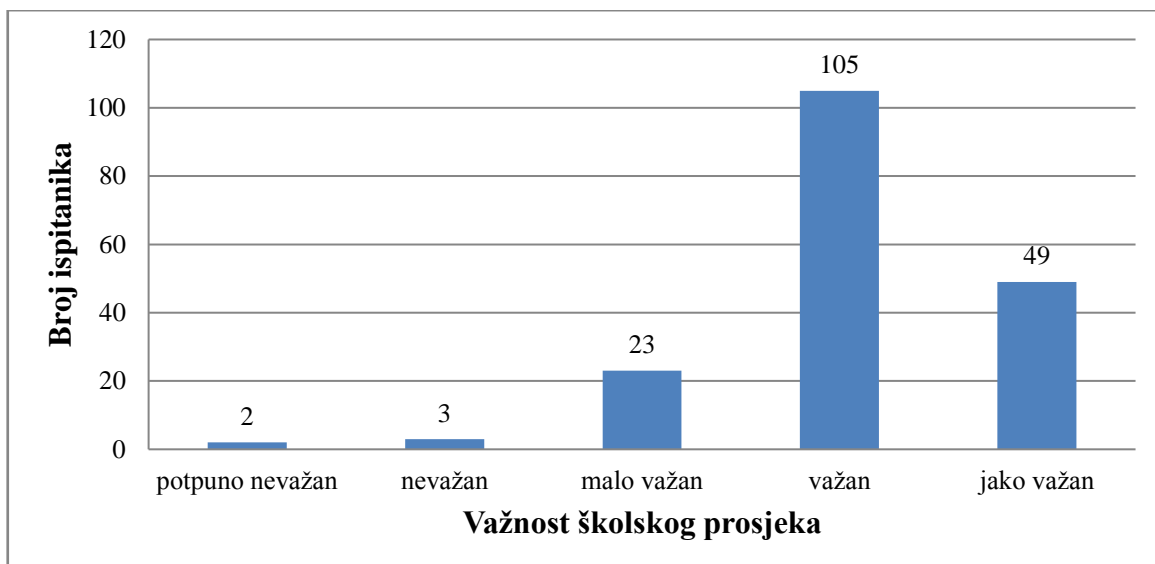
Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Najveću ocjenu unutar ponuđenih obilježja školskog prijevoza ispitanici su pridodali 'Odnos s vozačem', koje je dobilo najveću prosječnu ocjenu 3,74. Isto tako to obilježje ima najviše izvrsnih ocjena (57). Sljedeća najveća ocjena koju su anketirani ispitanici ocijenili odnosi se na sigurnost školskog prijevoza, s prosječnom ocjenom 3,66. Anketirani ispitanici su ovom obilježju pridodali najmanje negativnih ocjena (samo 5). Obilježje 'Brzina dolaska do škole', ispitanici su ocijenili s prosječnom ocjenom 3,52. Slijedi obilježje 'Udobnost školskog prijevoza' s prosječnom ocjenom 3,11 te obilježje 'Frekvencija' odnosno učestalost autobusnih linija s prosječnom ocjenom 3,07. Ispitanici su najmanju prosječnu ocjenu pridodali obilježjima 'Troškovi prijevoza', te 'Uređenost stanice'. Obilježje 'Troškovi prijevoza' ispitanici su ocijenili s prosječnom ocjenom 2,35 dok je obilježje 'Uređenost stanice' ocijenjeno od strane ispitanika prosječnom ocjenom 2,22 te je navedeno obilježje dobilo najmanje izvrsnih ocjena (samo 4). Činjenica zašto je ovo

obilježje dobilo najmanju ocjenu je da na području općine Ljubuški terenskim istraživanjem nije registrirana niti jedan adekvatna stanica javnog prijevoza. Mnoge autobusne stanice unutar istraživanog područja nemaju označeno mjesto za stajalište autobusa, autobusne nadstrešnice, klupice, koš za smeće itd. Učenici srednjih te osnovnih škola i ostali putnici prisiljeni su čekati autobuse na otvorenom te na raznim proširenjima uz cestu. Generalno gledajući ispitanici su dali loše ocjene javnoprivezničkoj usluzi što kazuje da postoji potreba za poboljšanjem i modernizacijom usluge.

Što se tiče školskog uspjeha i školskog prosjeka ocjena, prema anketnom istraživanju utvrđeno je kako gimnazijalci imaju veći prosjek ocjena (4,15) za razliku od ispitanika strukovne škole čiji prosjek ostvarenih ocjena iznosi 3,65. Anketnim istraživanjem također je utvrđeno kako djevojčice (4,15) imaju puno veći prosjek od dječaka (3,65). Sportaši imaju manji prosjek (3,78) za razliku od ispitanika koji ne prakticiraju sportske aktivnosti (3,96). U suvremenom globaliziranom svijetu školsko postignuće smatra se važnim indikatorom uspješne budućnosti. Školski uspjeh ili neuspjeh ima važan utjecaj na učeničke adolescenske godine te često postaje glavni pokazatelj osobne prilagodbe te preduvjet za uspjeh i sreću (Jamil i Khalid, 2016 prema Pleić i Jakovčić, 2017).

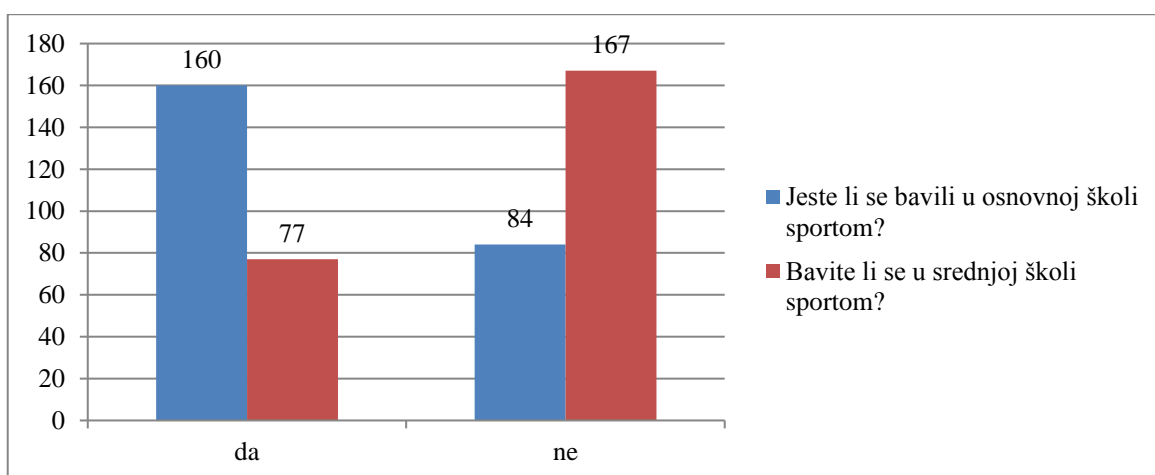
Metodom Likertove skale ispitanicima je ponuđeno da ocjene svoj ostvareni prosjek ocjena, (pri čemu je ocjena 1 predstavljala potpuno nevažno slaganje s tvrdnjom, dok je ocjena 5 predstavljala jako važno slaganje s tvrdnjom). Prosječna vrijednost za važnost ostvarenog školskog prosjeka prema anketnom istraživanju iznosi 4,07 što znači da anketirani ispitanici svoj prosjek ocjena smatraju važnim u srednješkolskom obrazovanju. Najviše ispitanika, njih 105 smatra ostvareni prosjek ocjena važnim tijekom srednjoškolskog obrazovanja, 49 ispitanika svoj ostvareni prosjek ocjena smatra jako važnim, 23 ispitanika smatra malo važnim ostvareni prosjek ocjena iz svih predmeta, 3 ispitanika svoj prosjek ocjena smatra nevažnim, dok 2 ispitanika smatraju svoj ostvareni prosjek ocjena iz svih predmeta potpuno nevažnim.



Sl. 26. Broj ispitanika drugih, trećih i četvrtih razreda prema važnosti ostvarenog školskog prosjeka

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

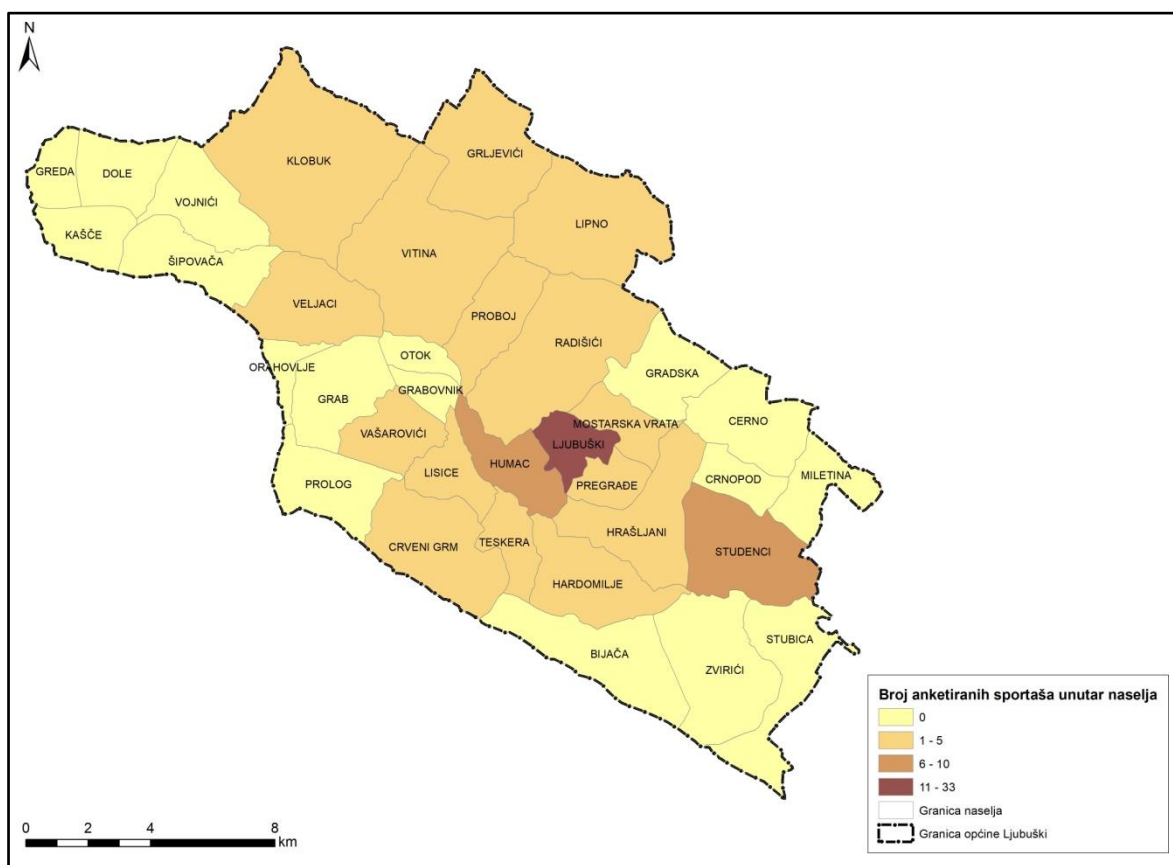
Prema anketnom istraživanju, 160 ispitanika (65,57%) je se bavilo u osnovnoj školi nekom sportskom aktivnosti, dok se 84 ispitanika (34,43%) nije bavilo nikakvom sportskom aktivnosti u osnovnoj školi. Na pitanje bave li se nekom sportskom aktivnosti u srednjoj školi, unutar anketnog istraživanja na uzorku od 224 ispitanika, zabilježeno je 77 ispitanika sportaša (31,56%), dok se 167 anketiranih ispitanika (68,44%) ne bavi se nikakvim sportskim aktivnostima tijekom srednje škole. Najviše sportaša dolazi iz Ljubuškog njih 33 (42,86% ispitanika sportaša), gdje ujedno ima i najviše ispitanika.



Sl. 27. Odgovori na pitanja ispitanika; Jeste li se bavili sportom u osnovnoj školi? i Bavite li se sportom u srednjoj školi?

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

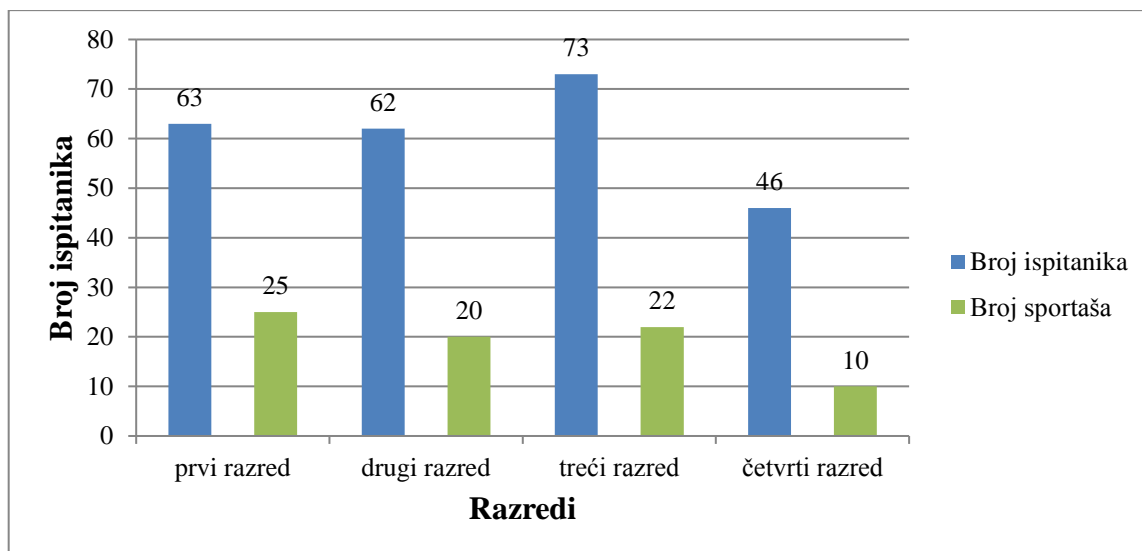
Prema rezultatima istraživanja vidljivo je kako je se puno veći broj ispitanika bavio sportskim aktivnostima tijekom osnovne škole, dok je tijekom srednje škole broj ispitanika koji se bave sportom znatno manji.



Sl. 28. Broj anketiranih sportaša unutar naselja

Izvor: Gis portal Federalnog zavoda za statistiku (<http://www.gis.fzs.gov.ba/gis/map.jsp>) i Anketno istraživanje 2018.

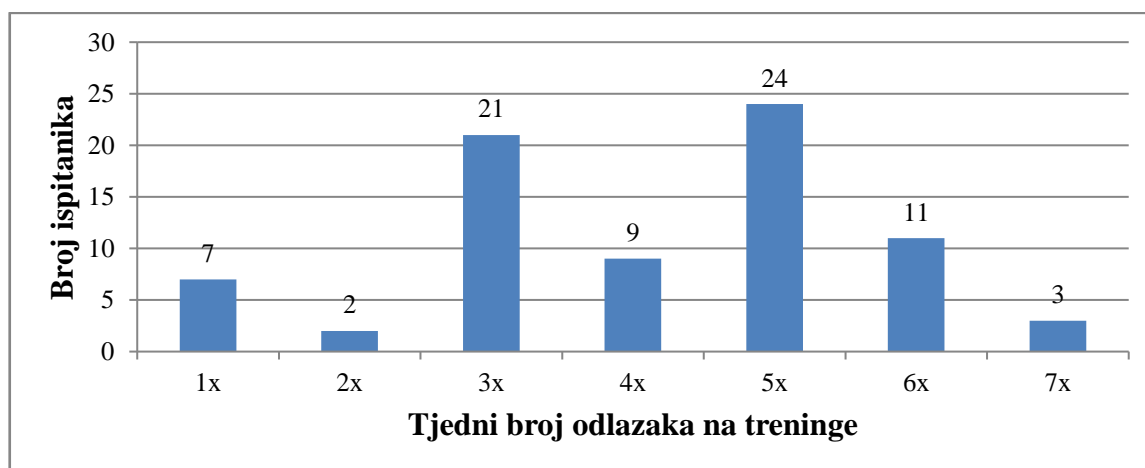
Što se tiče spolne strukture, anketnim istraživanjem zabilježeno je više muških sportaša ispitanika (48 sportaša od 113 ispitanika, 42,48%), za razliku od sportašica (29 sportašica od 131 ispitanika, 22,14%). Od 77 anketiranih ispitanika koji su se izjasnili da se bave sportskim aktivnostima, 45 ispitanika smatra da sportu pristupaju profesionalno, dok 32 anketirana ispitanika smatra da se rekreativno bave sportom. Uočljivo je kako se broj sportaša smanjuje s obzirom na starost učenika. Tako da se unutar prvog razreda prema anketnom istraživanju sportom bavi 39,68% ispitanika, u drugom razredu 32,26%, u trećem razredu 30,14%, te u četvrtom razredu 21,74%. Pad zastupljenosti ispitanika koji se bave sportom, kazuje što je razred viši, manji broj ispitanika je zastupljen u sportskim aktivnostima. Rezultati su prikazani u sljedećem grafikonu.



Sl. 29. Broj ispitanika i sportaša prema razrednom odjeljenju

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

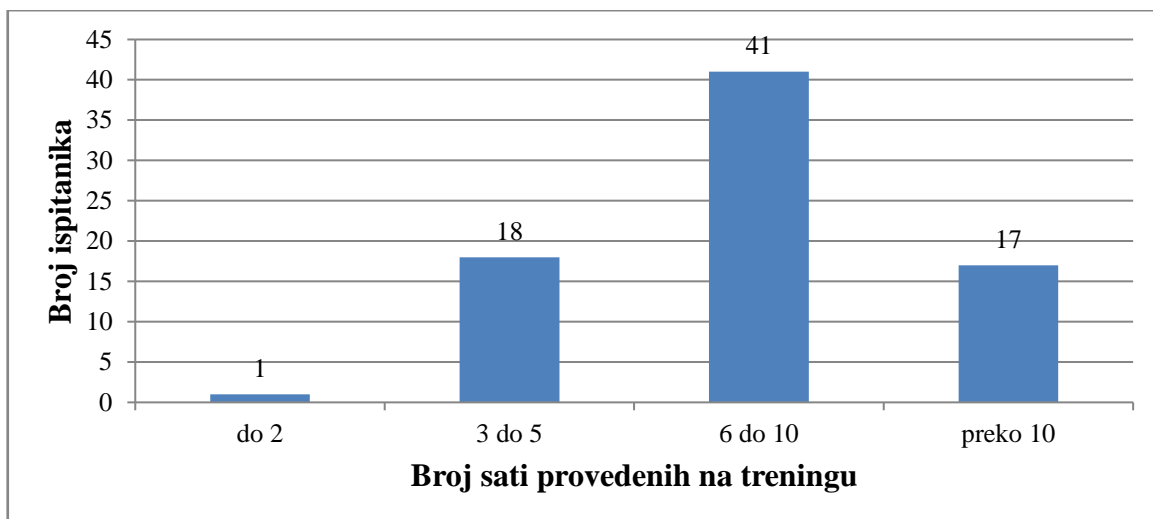
Anketirani ispitanici u prosjeku idu nešto više od 4 puta tjedno na trening. Najviše ispitanika ide 5 puta tjedno na trening, njih 24 (31,17%), zatim slijede ispitanici koji idu 3 puta tjedno na treninge, njih 21 (27,27%). Detaljniji prikaz rezultata nalazi se u sljedećem grafikonu.



Sl. 30. Tjedni broj odlazaka na treninge ispitanika koji se bave sportom

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

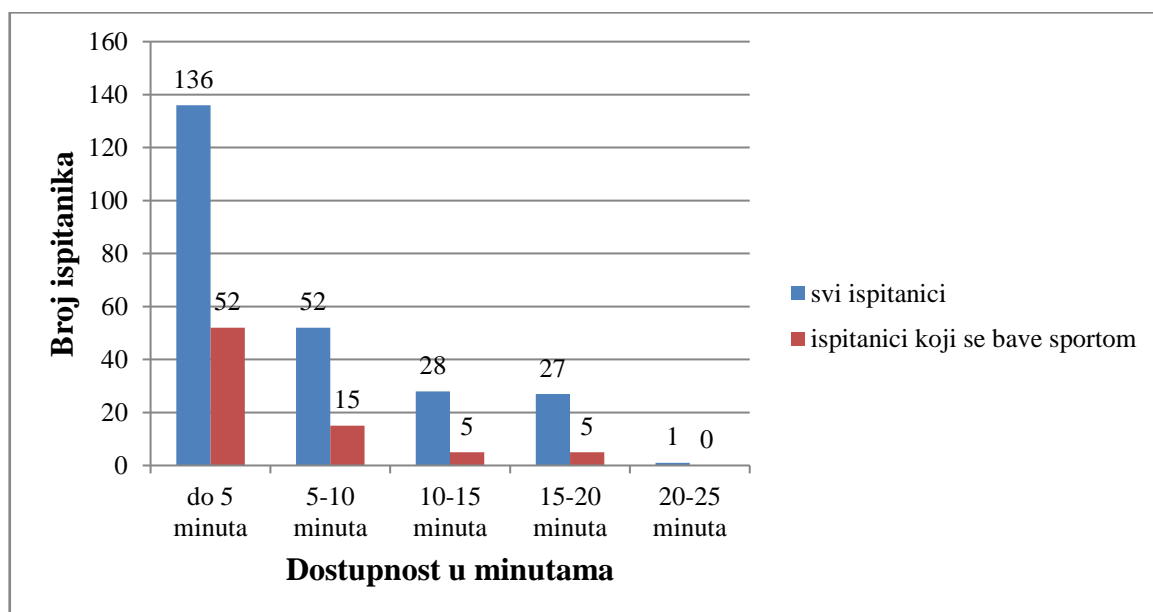
S obzirom koliko sati tjedno provode na treninzima, ispitanici su odgovorili da prosječno provedu 8 sati na treninzima. Najviše ispitanika tjedno provede od 6 do 10 sati na treninzima, više od polovice, njih 41 (53,25%). Detaljniji prikaz nalazi se u sljedećoj tablici.



Sl. 31. Prosječan broj sati provedenih na treningu na tjednoj razini

Izvor: Anketni istraživanje 2018.

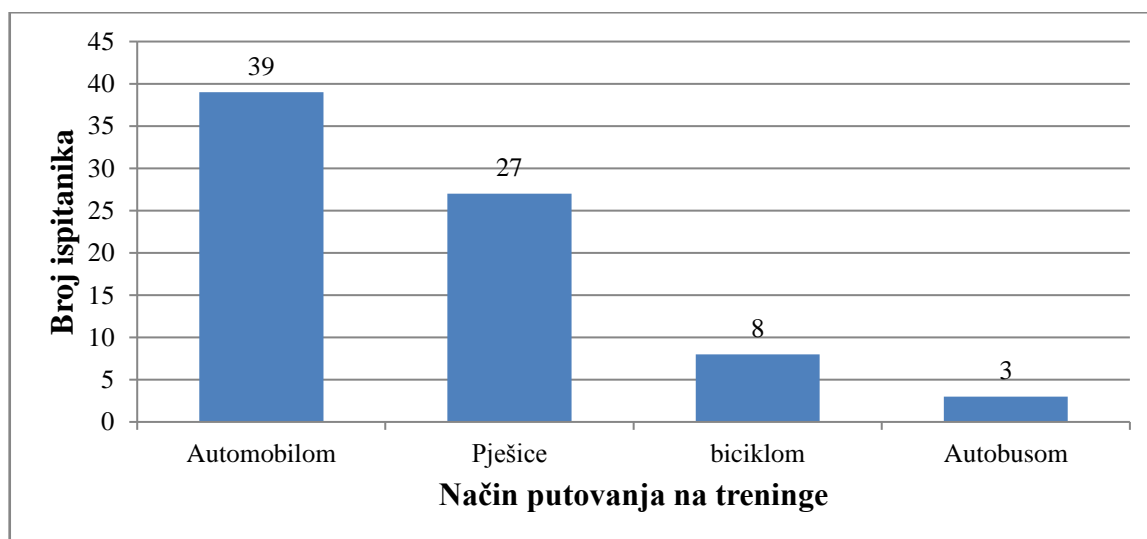
Anketnim istraživanjem utvrđeno je kako se broj ispitanika koji se bave sportom smanjuje težom dostupnosti od mjesta stanovanja do objekata sportskih klubova. Prva zona dostupnosti iz koje ujedno dolazi najviše ispitanika, njih 136 ima najveći udio sportaša, koji iznosi 38,25%, u drugoj zoni dostupnosti iz koje dolaze 52 ispitanika, udio sportaša iznosi 28,85%, u trećoj zoni dostupnosti iz koje dolazi 28 ispitanika, udio sportaša iznosi 17,86%, u četvrtoj zoni iz koje dolazi 27 ispitanika udio sportaša iznosi 18,52%. U petoj zoni dostupnosti živi jedan ispitanik koji se uopće ne bavi sportom.



Sl. 32. Broj svih ispitanika i ispitanika koji se bave sportom prema zoni dostupnosti

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Što se tiče načina odlaska na izvanškolske sportske aktivnosti, nešto više od polovice anketiranih ispitanika, njih 39, potrebu za sportskim aktivnostima zadovoljavaju putujući automobilom na trening. Sljedeći način kojim ispitanici putuju na treninge je pješice, gdje na trening putuje 27 ispitanika, dok 8 ispitanika na trening putuje biciklom, te samo 3 ispitanika na treninge putuje autobusom. Od 27 ispitanika koji putuju pješice na trening, njih 25 dolazi iz prve zone dostupnosti. (25 učenika iz Ljubuškog, 2 učenika iz Humca, učenik iz Pregrađa), te 2 ispitanika iz druge zone dostupnosti (2 učenika iz Studenaca). Od 8 ispitanika koji putuju biciklom na trening, svi ispitanici dolaze iz prve zone dostupnosti (4 učenika iz Ljubuškog, 2 učenika iz Humca, učenik iz Teskere, učenik iz Pregrađa). Od 3 ispitanika koji putuju autobusom, 2 ispitanika žive unutar naselja druge zone dostupnosti (učenik iz Proboja, učenik iz Studenaca), te jedan ispitanik živi u četvrtoj zoni dostupnosti (učenik iz Grljevića). Od 39 ispitanika koji putuju automobilom na trening, 17 ispitanika dolazi iz prve zone dostupnosti, 11 ispitanika dolazi iz druge zone dostupnosti, 5 ispitanika iz treće, te 4 ispitanika iz četvrte zone dostupnosti.

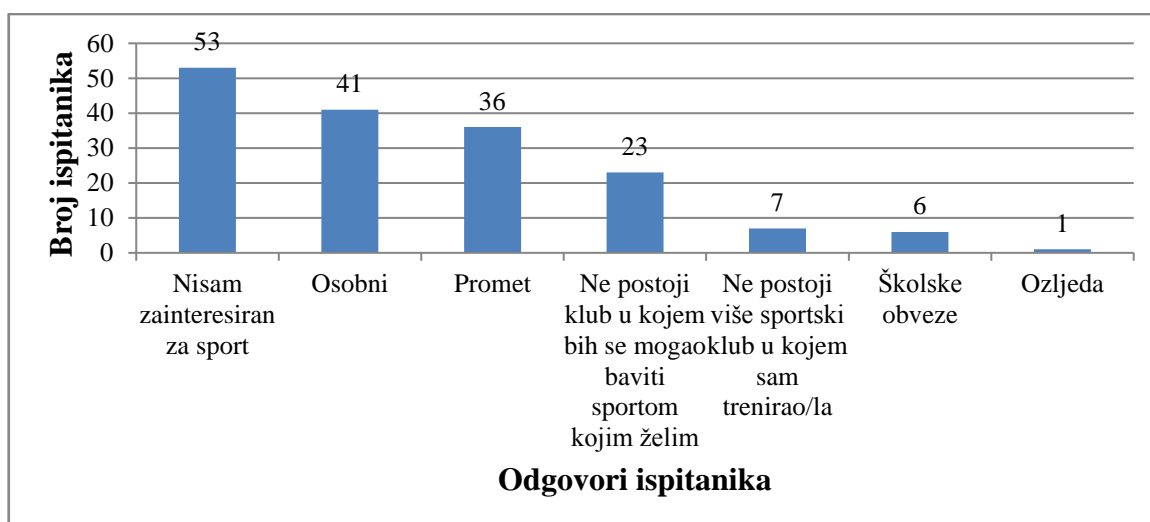


Sl. 33. Način putovanja na treninge kod ispitanika sportaša

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Na pitanje zbog čega se ispitanici ne bave sportom, 167 ispitanika je imalo priliku zaokružiti jedan od ponuđenih odgovora ili nadopuniti vlastitim razlogom. Od 167 ispitanika koji su se izjasnili da se ne bave sportom, najviše ispitanika, njih 53 se izjasnilo kako nisu zainteresirani za sport. Slijedi 41 ispitanik koji navodi kako je razlog njihovog neavljenja sportom osobne prirode (što može biti loša financijska situacija, školske

obveze ili sl.), dok 36 ispitanika se izjasnilo kako je glavni razlog njihovog neobavljenja sportom promet te 23 ispitanika smatra kako unutar općine Ljubuški ne postoji sport ili sportski klub u kojem bi se željeli baviti sportom, dok se 7 ispitanika izjasnilo kako ne postoji više sport ili sportski klub gdje su prije trenirali (na području općine Ljubuški bilo je prilike baviti se s nekoliko sportova, koji su u međuvremenu ukinuti, prema autorovim saznanjima, to su: šah, atletika, badminton, slobodna borba). Sljedeći razlozi koji ispitanici navode kao razlog njihovog neobavljenja sportom izneseni su u dopunskim odgovorima, koji se mogu pridodati grupi osobnih razloga, tako da 6 ispitanika smatra kako ih školske obveze ograničavaju u sportskim aktivnostima, dok 1 ispitanik pod razlog trenutnog neobavljenja sportom navodi ozljedu.

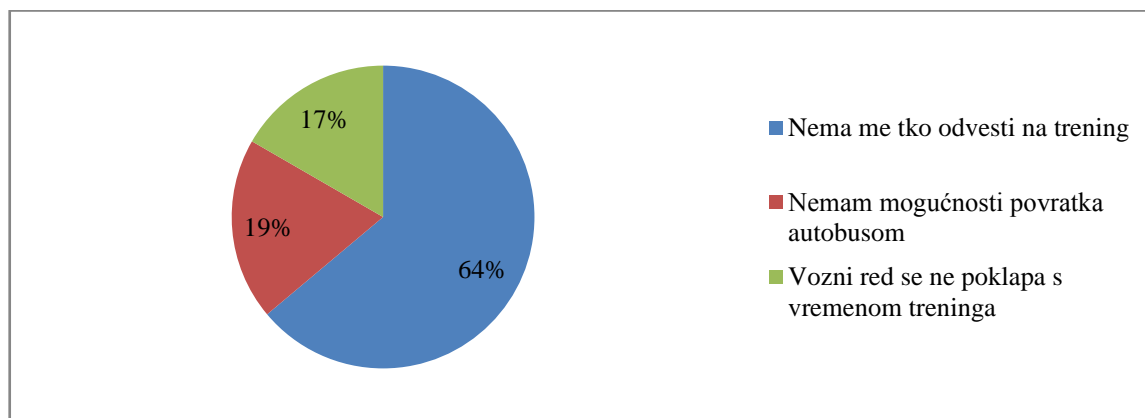


Sl. 34. Razlozi zbog kojih se anketirani ispitanici ne bave sportom

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Kako je istraživanje bazirano na prometnim problemima, unutar pitanja zbog čega se ispitanici ne bave sportom, za sve ispitanike koji su naveli da je razlog prometne problematike, postojalo je posebno pitanje, gdje su ispitanici imali priliku zaokružiti jedan od ponuđenih razloga, ili nadopuniti vlastito mišljenje. Od 36 ispitanika koji smatraju da ih promet ograničava u izvanškolskim sportskim aktivnostima, 23 ispitanika se izjasnilo kako ih nema tko odvesti na trening, iako je stupanj motoriziranosti kućanstva kod ovih ispitanika veći (stupanj motoriziranosti iznosi 3,17 automobila po kućanstvu) od svih anketiranih ispitanika (stupanj motoriziranosti iznosi 2,8 automobila po kućanstvu), 7 ispitanika koje promet ograničava u sportskim aktivnostima navodi kako nemaju mogućnosti povratka autobusom s treninga, dok 6 ispitanika smatra kako se vozni red

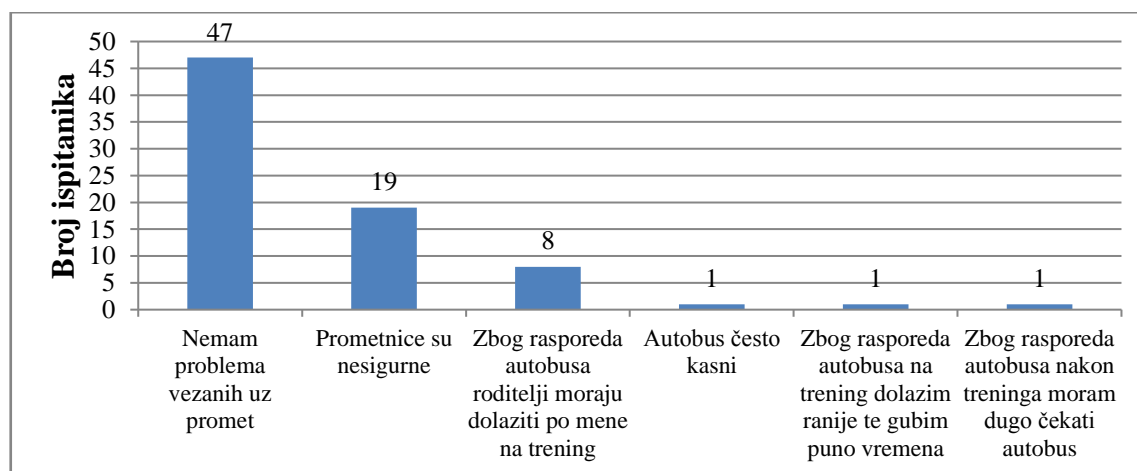
autobusa ne poklapa s vremenom treninga. Iz grafikona koji označava kretanje autobusa tijekom dana vidi se kako su autobusne linije najmanje aktivne u periodu kada većina sportskih klubova obavlja treninge za svoje članove.



Sl. 35. Udio ispitanika koji su naveli razloge zbog čega im promet predstavlja problem prilikom odlaska na treninge

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Sportašima je bilo postavljeno slično pitanje gdje su odgovorili s kojim problemima se najčešće susreću prilikom odlaska ili povratka s treninga a vezani su uz promet. Od ponuđenih 8 odgovora i mogućnosti dopunskog odgovora, zaokruženo je 6 odgovora. Najviše ispitanika odgovorilo je kako nemaju problema vezanih uz promet, njih 47 (61,04%), slijedi 19 odgovora od ispitanika u kojima naglašavaju da je najčešći problem nesigurnost prometnica pri odlasku ili povratku s treninga, gdje 1 ispitanik putuje biciklom, 7 ispitanika putuje automobilom te 11 ispitanika putuje pješice na trening.



Sl. 36. Odgovori na pitanje: Koji je najčešći problem s kojim se susrećete prilikom odlaska ili povratka s treninga, a vezan je uz promet?

Izvor: Anketno istraživanje 2018.

Iako samo 3 ispitanika najčešće putuju autobusom na trening, 11 ispitanika su naveli odgovore koji se dotiču javnog prijevoza. Tako, 8 ispitanika navodi da zbog rasporeda autobusa roditelji moraju dolaziti po njih na trening. Iako putuje automobilom na trening, jedan ispitanik navodi kako mu je najveći problem što autobus često kasni. Ispitanik koji putuje autobusom navodi kako zbog rasporeda autobusa na trening dolazi ranije, te na taj način gubi puno vremena, te jedan ispitanik navodi kako zbog rasporeda autobusa nakon treninga mora dugo čekati autobus.

9. Rasprava

Uspoređujući pojedine rezultate ovog istraživanja s prethodno utvrđenim znanstvenim spoznajama uočavaju se pojedine sličnosti ali i razlike.

Strategije razvoja i prostorni plan istraživanog područja korištenog pri izradi ovog rada definiraju ciljeve i smjernice koje poboljšavaju cestovnu infrastrukturu i podižu sustav javnog prijevoza na veću razinu. Što se tiče cestovne infrastrukture, zabilježen je značajniji pomak u modernizaciji svih kategorija cesta proteklih nekoliko godina, dok u sustav javnog prijevoza nema značajnijih ulaganja. Sličnu tezu u svojoj disertaciji naglašava Gašparović (2014): U mnogim gradovima u svijetu nastupila je izgradnja i obnova već postojećih cesta, te u isto vrijeme nazadovanje javnog prometa iz razloga što su prometni planeri fokus stavljali na mobilnost ljudi koji posjeduju automobil, a zanemarivali ostale skupine društva koji nemaju automobil ili ga ne mogu koristiti zbog zakonskih ograničenja. Kvalitativnim metodama kao što su dnevници putovanja, dubinski intervjui i fokus grupe podigle su svijest o važnosti i potrebi veće razine dostupnosti i mobilnosti za sve skupine društva, tako da je metoda intervjua korištena u ovom istraživanju pridonijela razumijevanju potreba određene populacije na mikrorazini. Sustav javnog prijevoza u općini Ljubuški i dalje ima svrhu prijevoza učenika u škole, odnosno prometuje samo za vrijeme dok traje školska nastava. Izgleda da lokalne vlasti nisu prepoznale mogućnosti važnost javnog prometa koje bi služile svim stanovnicima općine Ljubuški u ovom slučaju i ispitanicima srednjih škola u svrhu prijevoza na treninge.

Istraživanje je utvrdilo da se većom udaljenosti mjesta stanovanja od objekata sportskih klubova, broj sportaša smanjuje. Gdje udio sportaša u prvoj zoni naselja iznosi 38,25%, u drugoj zoni 28,85%, u trećoj zoni 17,86%, te u četvrtoj zoni 18,52%, što se poklapa s prethodnim rezultatima istraživanja u Zapadnoj Australiji da na putovanja do određenih rekreacijskih sadržaja kako bi se koristile tjelesne aktivnosti utječu demografske karakteristike povezane s udaljenostima putovanja do istih sadržaja (McCormak i sur., 2006). Uz lakši pristup rekreacijskim sadržajima, manje je vrijeme putovanja do istih sadržaja te je veća vjerojatnost za njihovo korištenje. Osim demografskih karakteristika i udaljenosti važan čimbenik je spremnost, odnosno volja za putovanje te svijest o rekreacijskim mogućnostima. Još jedna činjenica koja se poklapa s ovim istraživanjem da dostupnost objekata sportskih klubova je manja među stanovnicima ruralnih područja jer se suočavaju s udaljenosti, vremenom i troškovima koje iziskuje putovanje. U urbanom

dijelu općine Ljubuški nudi se više mogućnosti te se nalaze gotovo svi objekti sportskih klubova navedeni u ovom istraživanju, gdje je ispitanicima potrebno manje vremena, troškova, te mogu pješaćiti do istih, što se poklapa s prethodnim istraživanjem gdje je gustoća objekata za vježbanje usko povezana s navikama vježbanja. (Sallis i sur., 1990).

Istraživanjem je ustanovljeno kako se gotovo svaki treći ispitanik bavi nekom sportskom aktivnosti (31,55%), te da je najveća zastupljenost ispitanika najveća u prvim (39,68%) a najmanja u četvrtim razredima (21,74%), to je potvrdilo prethodno istraživanje na ispitanicima Srednje škole u Koprivnici (Telebar, 2013) Pad zastupljenosti po razredima obrnuto je proporcionalan visini razreda koje učenici prolaze, što znači što je razred viši, manji broj učenika je uključen u izvanškolske sportske aktivnosti. Razlozi prema tome mogu biti različiti kao: nedovoljna motiviranost učenika za izvanškolske sportske aktivnosti, veće obveze prema školi, odabir budućih zanimanja i suočavanje s adolescencijom i sl.

Istraživanje je utvrdilo kako ispitanici koji prakticiraju sport nemaju toliko dobre ocjene kao ispitanici koji se ne bave sportskim aktivnostima. Ispitanici koji prakticiraju sportske aktivnosti imaju prosjek ocjena 3,78 dok oni koji ne prakticiraju sportske aktivnosti imaju prosjek sveukupan prosjek 3,96. Pravilo u ovom istraživanju vrijedi kada i strukturiramo ispitanike po usmjerenju, gdje gimnazijalci sportaši imaju manji prosjek 4,07 od gimnazijalaca koji se ne bave sportom gdje njihov prosjek iznosi 4,15 i kod ispitanika iz srednje škole je ista situacija gdje sportaši iz srednje škole imaju prosjek 3,46 dok ispitanici iz srednje škole koji se ne bave sportom imaju sveukupan prosjek ocjena 3,65. Kada gledamo spolnu strukturu, rezultati su drugačiji, naime sportašice imaju prosjek ocjena 4,18 dok djevojčice koje ne prakticiraju sport imaju prosjek 4,15. Razlike su minimalne, međutim većina prethodnih istraživanja je utvrdila kako učenici koji prakticiraju sportske aktivnosti imaju puno bolje ocjene i profesionalne aspiracije prema školi (Rees i Sabia, 2010) i vrijeme koje provode na treningu pozitivno djeluje na njihovu motivaciju za učenjem, te osvježavaju intelektualne sposobnosti i koncentraciju (Telebar, 2013). U ovom slučaju razlog može biti u činjenici što sportaši provode više vremena na putovanje, te na treninzima, što im oduzima vrijeme za učenje kao što imaju učenici koji se ne bave sportom, te fizička iscrpljenost nakon treninga koja može dovesti do manjka koncentracije potrebne za učenje.

10. Zaključak

Pregledom relevantne literature te obradom i analizom podataka proizašlih iz anketnog istraživanja hipoteze postavljene na početku rada pokazale su se točne, djelomično točne ili netočne.

Prva hipoteza; Srednjoškolci općine Ljubuški predstavljaju prometno depriviranu skupinu društva, pokazala je se točna. Prethodni radovi i istraživanja su utvrdili kako srednjoškolska populacija od svih mladih ima najveću potrebu za kretanjem. Također srednjoškolci zakonom nisu u mogućnosti da upravljaju automobilom, stoga su prisiljeni ovisiti o roditeljima ili starijima, te o drugim oblicima prijevoza kao što je pješaćenje ili javni prijevoz kako bi zadovoljili svoje potrebe.

Druga hipoteza; Srednjoškolci općine Ljubuški prilikom odlaska na izvannastavne sportske aktivnosti uglavnom se oslanjaju na roditelje, rodbinu ili prijatelje, pokazala je se djelomično točna. Iako većina srednjoškolaca u ovom istraživanju u školu putuje autobusom, to nije slučaj kao i kod putovanja na izvanškolske sportske aktivnosti. Razlog leži u činjenici što javni sustav u općini Ljubuški nije dovoljno razvijen, te je frekvencija autobusa najmanje aktivna u periodu dok traju treninzi odnosno u poslijepodnevnom i večernjem terminu, tako da srednjoškolci, pogotovo iz udaljenijih naselja ovisе o volji starijih roditelja, rodbine ili prijatelja. Srednjoškolci koji se nalaze u blizini objekata sportskih klubova ne moraju ovisiti o starijima jer na treninge putuju pješice.

Treća hipoteza: Promet je razlog koji utječe na odluku srednjoškolaca žele li se baviti sportom, pokazala je se netočna. U slučaju idealnog prometa, odnosno većom frekvencijom javnog prijevoza, većom dostupnosti objekata sportskih klubova broj sportaša nebi se bitnije mijenjao, jer je sport i rekreacija stvar osobne volje. Kao najveći razlog zašto se srednjoškolci ne bave sportom je njihova nezainteresiranost za sportskim aktivnostima, što je više od polovice ispitanika potvrdilo u anketnom istraživanju. Sljedeći razlog kojeg su ispitanici naveli su osobni razlozi, što mogu biti školske obveze, loša financijska situacija kod roditelja i slično. Promet su naveli kao treći razlog zašto srednjoškolci općine Ljubuški nisu u mogućnosti da se bave sportom.

Literatura

Bale J., 2003., *Sports geography*, Second edition, Routledge

Brkljačić M., 2007., Etika i sport, *Medicina*, 43, 230-233

Galić J., 2015., Demografski problemi Zapadnohercegovačke županije i njihov utjecaj na morfološko-funkcionalne promjene naselja, *doktorska disertacija*, Prirodoslovno-matematički fakultet, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Univerzitet u Novom Sadu, Novi Sad

Galić J., 2016., Demografski razvitak Zapadnohercegovačke županije od 1961. do 2011. godine, *Zbornik radova Odjela za geografiju, turizam i hotelijerstvo*, 45/2, 79-89

Gašparović S., 2014., Utjecaj prometne marginaliziranosti na svakodnevni život srednjoškolske populacije Grada Zagreba, *doktorski rad*, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Zagreb

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

Hollander E., Scheepers E., Wijnen H., Wesemael P., Schuit A. J., Wendel-Vos W., Kempen E., 2015., Transport choice when travelling to a sports facility: the role of perceived route features – Results from a cross-sectional study in the Netherlands, *BMC Sports Science, Medicine and Rehabilitation*, 7/15

Integrirana strategija razvoja općine Ljubuški od 2014. do 2024. godine

Kamargianni M., Polydoropoulou A., Gouligas K. G., 2012., "Teenagers" Travel Pattern for School and After - School Activities, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 48, 3635 - 3650

Nasrudin N., Rahim A. M. N., 2013., Travelling to school: transportation selection by parents and awareness towards sustainable transportation, *The 3rd International Conference on Sustainable Future for Human Security SUSTAIN 2012*, *Procedia Environmental Sciences* 17, 392 – 400

McCormark G. R., Giles-Corti B., Bulsara M., Pikora T. J., 2006., Correlates of distance traveled to use recreational facilities for physical activity behaviors, *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 3 (18)

Milanović D., Čustonja Z., Šalaj S., 2013., Izvannastavne sportske aktivnosti učenika srednjih škola: specifičnosti treninga i natjecanja u školskom sportu, u *22. ljetna škola kineziologije: zbornik radova*, Poreč 25. – 29 lipnja 2013. godine, Hrvatski Kineziološki savez, Poreč, 34-42

Pano G., Markola L., 2012., 14-18 years old children attitudes, perception and motivation towards extra curricular physical activity and sport, *Journal of Human Sport and Exercise*, 7/1, 51-66

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

Prostorni plan općine Ljubuški za razdoblje od 2014. do 2024. godine

Rees D. I., Sabia J. J., 2010., Sports participation and academic performance: Evidence from National Longitudinal Study of Adolescent Health, *Economics of Education Review*, 751-759

Ricov J., Rozijan F., Blažun V., Jozić M., Mendeš M., 2019., Povezanost korištenja Instagrama i tjelesnog vježbanja kod srednjoškolske populacije, u: *28. ljetna škola kineziologije: zbornik radova*, Zadar 26. – 29. lipnja 2019. godine, Hrvatski kineziološki savez, 160 – 166

Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B., 2013., *Transportation and Geography*, u: The geography of transport systems, Third edition, Routledge, 1 – 30

Sallis J. F., Hovell M. F., Hofstetter C. R., Ellder J. P., Hackley M., Caspersen C. J., Powell K. E., 1990., Distance between homes and exercise facilities related to frequency of exercise among San Diego residents, *Public Health Report* 105/2, 179-185

Sakellariou A., Kotoula K. M., Morfoulaki M., Mintsis G., 2017., Identification of quality in school bus transportation system, *3rd Conference on Sustainable Urban Mobility*, 26. – 27. may 2016, Volos, Greece, *Transportation Research Procedia* 24, 212 – 219

Šimunović V., 1997., Hijerarhija centralnih naselja zapadne Hercegovine, *Acta Geographica Croatica*, vol. 32, 125 - 144

Telebar B., 2013., Angažiranost učenika u izvannastavnim i izvanškolskim sportsko-rekreativnim aktivnostima, u: *22. ljetna škola kineziologije: zbornik radova*, Poreč 25. – 29. lipnja 2013.godine, Hrvatski kineziološki savez, Poreč, 378 - 384

Wise N., Kohe G. Z., 2018., Sports geography: new approaches, perspectives and directions, *Sport in Society*, Routledge, 1 - 11

Zelenika R., 2000., *Metoda anketiranja*, u: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog dijela, četvrto izdanje, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka 366 - 375

Izvori:

URL 1: Popis stanovništava, domaćinstava/kućanstava i stanova u Bosni i Hercegovini 2013. godine, Konačni rezultati, Federalni zavod za statistiku Federacije Bosne i Hercegovine, dostupno: <http://fzs.ba/index.php/popis-stanovnistva/popis-stanovnistva-2013/konacni-rezultati-popisa-2013/>

URL 2: Analiza konačnih rezultata popisa stanovništva po naseljenim mjestima općine Ljubuški, dostupno: <http://www.statistika.ba/?show=11#link77>

URL 3: Informacija o upisu učenika u osnovne i srednje škole u školskoj godini 2017./2018. u Federaciji Bosne i Hercegovine, Federalno ministarstvo obrazovanja i nauke, Mostar, studeni 2017. godine, dostupno: http://fmon.gov.ba/Upload/Dokumenti/53aec450-e50e-424c-a3f7-e856b82f0775_Informacija%20o%20upisu%20ucenika%20skolska%202017%2018%20godina.pdf

URL 4: Zakon o cestama Federacije Bosne i Hercegovine, Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine 12/10, 2010. godine, dostupno: <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/Zakon-o-cestama-FBiH.pdf>

URL 5: Babovac postao moderni stadion, dostupno: <https://ljubuski.net/13809-babovac-postao-moderni-stadion>

URL 6: Službena stranica Autoherc grupe. dostupno: <https://autoherc.info/>

URL 7: Zapadno-hercegovački kanton u brojkama, Federalni zavod za statistiku, Federacija Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina, dostupno: <http://fzs.ba/wp-content/uploads/2018/07/Kanton-8-Zapadnohercegova%C4%8Dki-kanton.pdf>

URL 8: Izvješće o radu Vlade Županije Zapadnohercegovačke za 2018. godinu., dostupno: <http://www.skupstina-zzh.ba/Documents/2019/550/izvjesce%20o%20radu%20Vlade%20ZZH%20za%202018..pdf>

URL 9: Službena stranica Gimnazije Ljubuški, dostupno: <http://www.gimnazija-ljubuski.com/>

URL 10: Hrvatska poštanska banka d.d.,dostupno: <https://www.hpb.hr/mjenjacnica>

URL 11: Službene stranice Rukometnog kluba Izviđač Central Osiguranje d. d., dostupno: <http://www.izvidjac.com/>

URL 12: Zakon o Gradu Ljubuški, *Prijedlog za donošenje zakona po skraćenom postupku*, Vlada Federacije Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina, dostupno: https://parlamentfbih.gov.ba/dom_naroda/v2/userfiles/file/Materijali%20u%20proceduri_2018/ZAKON%20O%20GRADU%20LJUBUSKI-NACRT_bos.pdf

URL 13: Pravilnik o vozačkoj dozvoli, dostupno: https://mup.ks.gov.ba/sites/mup.ks.gov.ba/files/pravilnik_o_vozackoj_dozvoli_0.pdf

URL 14: Izgradnja zapadne obilaznice Ljubuškog, dostupno: <https://jpdcfbh.ba/bs/projekti/izgradnja-zapadne-obilaznice-ljubuskog/15>

URL 15: Izgradnja i proširenje ceste prema Grljevićima, dostupno: <http://www.radioljubuski.ba/ljubuski/item/15217-izgradnja-i-prosirenje-ceste-prema-grljevicima.html>

URL 16: DIVA GIS free, simple and effective, dostupno: <https://www.diva-gis.org/>

URL 17: Digital Elevation Model over Europe, dostupno: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/eu-dem>

URL 18: Gis portal Federalnog zavoda za statistiku, dostupno: <http://www.gis.fzs.gov.ba/gis/map.jsp>

URL 19: World Imagery – Esri, dostupno: <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=10df2279f9684e4a9f6a7f08febac2a9>

URL 20: Digital Globe, dostupno: <https://digitalglobe.com>

Pravilnik o kućnom redu i načinu korištenja športskih objekata, Javna ustanova "Kulturno-športski centar" Ljubuški, *Raspored i satnica korištenja Gradske športske dvorane, sezona 2017./2018.*, broj: 01-154/18

Popis slika

Slika 1. Položaj općine Ljubuški

Slika 2. Naselja u općini Ljubuški

Slika 3. Hipsometrijska karta šireg područja općine Ljubuški

Slika 4. Kretanje broja stanovništva općine Ljubuški u razdoblju od 1961. do 2013. godine

Slika 5. Demografska struktura stanovništva općine Ljubuški prema konačnim rezultatima popisa stanovništva iz 2013.g.

Slika 6. Broj stanovnika po naseljima općine Ljubuški

Slika 7. Grafički prikaz broja stanovnika po naseljima općine Ljubuški

Slika 8. Dostupnost putovanja automobilom unutar općine Ljubuški

Slika 9. Kategorije cesta u općini Ljubuški

Slika 10. Autobusni kolodvor u Ljubuškom i autobusi u mirovanju

Slika 11. Vozni red autobusa unutar općine Ljubuški u svrhu prijevoza učenika na dan 6. travnja 2018. godine

Slika 12. Gimnazija Ljubuški

Slika 13. Broj učenika upisanih u prve razrede srednjih škola u Zapadnohercegovačkoj županiji

Slika 14. Unutrašnjost gradske sportske dvorane u Ljubuškom

Slika 15. Gradski stadion Babovac

Slika 16. Spolna struktura učenika s obzirom na sport kojim se bave

Slika 17. Spolna struktura ispitanika

Slika 18. Dobna struktura ispitanika

Slika 19. Struktura ispitanika po usmjerenju

Slika 20. Struktura ispitanika po razredima

Slika 21. Broj anketiranih ispitanika po naseljima

Slika 22. Grafički prikaz broja ispitanika po naseljima koji su sudjelovali u istraživanju

Slika 23. Broj ispitanika po zonama dostupnosti

Slika 24. Broj ispitanika s obzirom na način odlaska u školu

Slika 25. Grafički prikaz ocijenjenih obilježja školskog prijevoza prema odgovorima ispitanika

Slika 26. Broj ispitanika drugih, trećih, četvrtih razreda prema važnosti ostvarenog školskog prosjeka

Slika 27. Odgovori na pitanja ispitanika; Jeste li se bavili sportom u osnovnoj školi? i Bavite li se sportom u srednjoj školi?

Slika 28. Broj anketiranih sportaša unutar naselja

Slika 29. Broj ispitanika i sportaša prema razrednom odjeljenju

Slika 30. Tjedni broj odlazaka na treninge ispitanika koji se bave sportom

Slika 31. Prosječan broj sati provedenih na treningu na tjednoj razini

Slika 32. Broj svih ispitanika i ispitanika koji se bave sportom prema zoni dostupnosti

Slika 33. Način putovanja na treninge kod ispitanika sportaša

Slika 34. Razlozi zbog kojih se anketirani ispitanici ne bave sportom

Slika 35. Udio ispitanika koji su naveli razloge zbog čega im promet predstavlja problem prilikom odlaska na treninge

Slika 36. Odgovori na pitanje: Koji je najčešći problem s kojim se susrećete prilikom odlaska ili povratka s treninga, a vezan je uz promet?

Popis tablica

Tablica 1. Struktura anketiranih razreda Gimnazije Ljubuški i Srednje strukovne škole Ruder Bošković

Tablica 2. Broj učenika upisanih u školsku godinu 2017./2018., te broj i udio anketiranih učenika

Tablica 3. Broj stanovnika i naselja unutar zona dostupnosti automobilom od općinskog centra

Tablica 4. Podaci o cestovnoj mreži na području općine Ljubuški

Tablica 5. Prosječno ukupno vrijeme dolaska pješice do najbliže stanice javnog prijevoza (u minutama)

Tablica 6. Prosječno ukupno vrijeme putovanja do škole (u minutama)

Tablica 7. Prosječna udaljenost od stanice javnog prijevoza do škole (u kilometrima)

Prilozi

(Primjer anketnog upitnika korištenog u istraživanju)

Poštovani srednjoškolci!

Pred Vama se nalazi anketni upitnik koji ispunjavaju svi srednjoškolci Gimnazije Ljubuški i Srednje strukovne škole Ruđer Bošković Ljubuški. Anketni upitnik je izrađen za potrebe diplomskog rada: „Utjecaj prometa na bavljenje sportom srednjoškolaca općine Ljubuški“ na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu. Anketa je **anonima**, ne trebaju nam vaši osobni **podaci**, a uvid u Vaše odgovore u anketi imat će samo znanstvenici koji sudjeluju u ovom radu. Na sudjelovanje u istraživanju pristupate dobrovoljno, a u mogućnosti ste anketu i odbiti.

Dragi srednjoškolci, hvala Vam na suradnji. Želimo Vam puno sreće i uspjeha u daljnjem obrazovanju.

1. Spol (*zaokružite*): a) M b) Ž
2. Koliko imate godina? _____
3. Koju srednju školu pohađate? a) Gimnazija Ljubuški b) SSS Ruđer Bošković Ljubuški
4. Koji razred pohađate? _____
5. U kojem terminu pohađate školu? a) Prijepodne b) Poslijepodne
6. Imate li vozačku dozvolu? a) Da b) Ne
7. U kojem naselju živite? _____
8. Postoji li javni prijevoz u Vašem naselju? a) Da b) Ne
9. Ocjenite u praznu crtu obilježja javnog prijevoza ocjenama od 1 do 5:
(*1 - jako loše, 2 - loše, 3 - dobro, 4 - vrlo dobro, 5 - izvrsno*)
a) sigurnost _____ b) brzina _____ c) udobnost _____ d) troškovi _____ e) odnos s vozačem _____ f) uređenost stanice (*npr. zaštita od kiše, koš za smeće, kvaliteta sjedalica...*) _____
g) učestalost/frekvencija autobusnih linija _____
10. Kojim prijevoznim sredstvom najčešće putujete u školu?
(*zaokružite onaj koji najviše koristite ili nadopunite ako je potrebno*)
a) Pješice b) Biciklom c) Motociklom d) Automobilom e) Autobusom
f) Taksi
g) neki drugi način: _____
11. Prema vlastitoj procjeni upišite koliko vremena Vam treba pješice do najbliže stanice javnog prijevoza? _____ minuta.
12. Prema Vlastitoj procjeni upišite koliko vremena i koliko udaljenost trebate prijeći do škole ako koristite javni prijevoz: _____ minuta, _____ kilometara.
13. Upišite prosjek ocjena koji ste imali zadnju školsku godinu (dvije decimale). _____
(*Napomena: Učenici koji su prvi puta ove godine krenuli u srednju školu ne upisuju prosjek.*)
14. Koliko smatrate Vaš ostvareni prosjek ocjena bitnim, odnosno težite li za što boljim uspjehom u školovanju? (*zaokružite*)
a) Potpuno nevažan b) Nevažan c) Malo važan d) Važan e) Jako važan
15. Koliko ima članova obitelji u Vašem kućanstvu? _____ članova.
16. S koliko automobila raspolaže Vaše kućanstvo? _____ (*U obzir ulaze samo registrirani automobili.*)

17. Opišite vaše zdravstveno stanje. Fizički sam:
- Mobilan, moje zdravlje mi omogućuje kretanje
 - Ograničeno sam mobilan (*primjer: invaliditet, astma i sl.*)
18. Jeste li se bavili u osnovnoj školi nekim sportom? a) Da b) Ne
19. Bavite li se sada sportom? a) Da b) Ne
- (Ako je Vaš odgovor **Da**, upišite u praznu crtu kojim sportom se bavite, u kojem klubu i u kojem naselju, te preskočite pitanja broj 21 i 22).
- _____ (sport), _____ (klub), _____ (naselje)
- Ako je Vaš odgovor **Ne**, odgovorite još samo na pitanja broj 21 i 22 ako je potrebno.
20. Koliko ste motivirani za sport?
- Aktivno se bavim sportom (profesionalno)
 - Rekreativno se bavim sportom (sport smatram hobbijem)
21. Zbog čega se ne bavite sportom?
- (*zaokružite ponuđene odgovore ili nadopunite Vaš odgovor u praznu crtu*)
- Osobni
 - Nisam zainteresiran za sport
 - Promet
 - Ne postoji više sportski klub u kojem sam trenirao/la
 - Ne postoji klub u kojem bih se mogao baviti sportom kojim želim
 - Neki drugi razlog: _____
22. Ako ste u prethodnom odgovoru zaokružili c) Promet, zaokružite jedan od ponuđenih razloga:
- Nema me tko odvesti na trening
 - Nemam mogućnost odlaska/povratka autobusom
 - Vozni red autobusa se ne poklapa s vremenom treninga
 - Neki drugi razlog: _____
23. Koliko puta tjedno idete na trening? _____ puta.
24. Koliko sati tjedno provedete trenirajući? _____ sati.
25. Kojim prijevoznim sredstvom putujete na trening?
- (*zaokružite onaj koji najviše koristite ili nadopunite ako je to potrebno*)
- Pješice
 - Biciklom
 - Motociklom
 - Automobilom - roditelji ili rodbina me voze na trening
 - Autobusom
 - Taksijem
 - _____
26. Koji je najčešći problem s kojim se susrećete prilikom odlaska ili povratka s treninga, a vezan je uz promet? (*zaokružite jedan od ponuđenih odgovora ili nadopunite Vašim odgovorom u praznu crtu*)
- Prometnice su nesigurne (nema rasvjete, nogostupa, biciklističke staze)
 - Zbog rasporeda autobusa kasnim na trening
 - Zbog rasporeda autobusa na trening dolazim ranije te gubim puno vremena
 - Zbog rasporeda autobusa moram otići ranije s treninga
 - Zbog rasporeda autobusa nakon treninga moram dugo čekati autobus
 - Autobus često kasni
 - Zbog rasporeda autobusa roditelji moraju dolaziti po mene na trening
 - Nemam problema vezanih uz promet
 - _____