

Mogućnost organizacije integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline

Soldo, Patrik

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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:217:669458>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-04**



Repository / Repozitorij:

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



Patrik Soldo

Mogućnost organizacije integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline

Diplomski rad

Zagreb

2022.

Patrik Soldo

Mogućnost organizacije integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline

Diplomski rad

predan na ocjenu Geografskom odsjeku
Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
radi stjecanja akademskog zvanja
magistra geografije

Zagreb

2022.

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija; smjer: istraživački (Prostorno planiranje i regionalni razvoj)* na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom doc. dr. sc. Slavena Gašparovića

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Diplomski rad

Mogućnost organizacije integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline

Patrik Soldo

Izvadak: Promet je bitan čimbenik za razvoj i funkcioniranje nekog prostora te kao takav omogućuje mobilnost ljudi i dostupnost usluga i funkcija pri čemu javni prijevoz ima iznimno važnu funkciju. Integrirani javni prijevoz jedna je od mogućnosti za kvalitetnijim i efikasnijim povezivanjem nekog prostora. Na području Požeške kotline postoji potreba za javnim prijevozom zbog prisutnih dnevnih migracija iz okolnih naselja u Požegu, ali organizacija javnog prijevoza nije adekvatna pri čemu su ljudi prisiljeni koristiti osobni automobil. Integrirani javni prijevoz na području Požeške kotline nije razvijen kao ni u ostatku Republike Hrvatske. Cilj je rada istražiti mogućnost razvoja integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline, posebice jer do sada ne postoje takva istraživanja za taj prostor. Metodologija rada primarno se sastojala od kvalitativne metode intervjua i analize u GIS-u. Prema dobivenim rezultatima vidljivo je da je integrirani javni prijevoz potreban na području Požeške kotline te da sva područja nisu adekvatno povezana. Samim povezivanjem svih krajeva Požeške kotline došlo bi do ravnomjernog gospodarskog razvoja.

47 stranica, 12 grafičkih priloga, 20 tablica, 33 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: Požeška kotlina, integrirani prijevoz putnika, promet, vozni red

Voditelj: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Povjerenstvo: doc. dr. sc. Slaven Gašparović
izv. prof. dr. sc. Martina Jakovčić
doc. dr. sc. Ivan Šulc

Tema prihvaćena: 3. 12. 2020.

Rad prihvaćen: 10. 2. 2022.

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

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Master Thesis

The possibility of organizing integrated public transport in Požega Valley

Patrik Soldo

Abstract: Transport is an important factor for the development and functioning of a space; it enables the mobility of people and the availability of services and functions, where public transport plays an extremely important role. An integrated public transport system is one of the possibilities for better and more efficient connection of a space. In the area of the Požega valley, there is a need for public transport due to the present daily migrations from the surrounding settlements to Požega, but the organization of public transport is not adequate and people are forced to use a car. Integrated public transport in the Požega Valley is not as well developed as in the rest of the Republic of Croatia. The aim of this paper is to investigate the possibility of developing integrated public transport in the Požega Valley, especially since so far there has been no such research conducted about this area. The methodology of the work primarily consists of a qualitative method, interviewing and analysis in GIS. According to the obtained results, it is evident that integrated public transport is needed in the area of the Požega Valley, and that not all areas are adequately connected. Connecting all parts of the Požega Valley would lead to a more balanced economic development.

47 pages, 12 figures, 20 tables, 33 references; original in Croatian

Keywords: Požega valley, integrated passenger transport, transport, timetable.

Supervisor: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Reviewers: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor
Martina Jakovčić, PhD, Associate Professor
Ivan Šulc, PhD, Assistant Professor

Thesis title accepted: 03/12/2020

Thesis accepted: 10/02/2022

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

SADRŽAJ

1.	UVOD	1
2.	PRISTUP ISTRAŽIVANJU	2
2.1	Pojam integriranog prijevoza putnika.....	2
2.2	Metodologija rada.....	4
2.3	Cilj i hipoteze rada.....	4
2.4	Prostorni obuhvat istraživanja	5
3.	PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA	6
4.	KARAKTERISTIKE INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA	7
4.1	Vozni red	7
4.2	Prijevozna sredstva u integriranom sustavu	8
4.3	Infrastruktura	9
4.4	Sustav naplate karata	10
4.5	Vrste karata.....	10
4.6	Kategorizacija korisnika	11
4.7	Sustav naplate	11
4.8	Prednosti integriranog prijevoza putnika.....	12
5.	OBILJEŽJA PROSTORA.....	13
5.1	Teritorijalni aspekt.....	13
5.2	Demografski aspekti	14
5.2.1	Broj i razmjestaj stanovništva	14
5.2.2	Opće kretanje stanovništva.....	15
5.3	Struktura stanovništva	16
5.3.1	Biološka struktura	16
5.3.2	Ekonomska struktura.....	17
5.3.3	Obrazovna struktura	18
5.4	Gospodarski aspekti.....	18

5.4.1	Poslovni subjektu na području Požeške kotline	19
6.	PROMETNA OBILJEŽJA.....	20
6.1	Cestovni promet.....	21
6.1.1	Državne ceste	21
6.1.2	Županijske ceste	23
6.1.3	Lokalne ceste.....	23
6.2	Željeznički promet.....	24
6.3	Javni prijevoz putnika.....	25
6.3.1	Javni gradski prijevoz u Požegi.....	25
6.3.2	Međugradski prijevoz željeznicom	28
7.	PRIJEDLOZI INTEGRIRANOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU POŽEŠKE KOTLINE	
	31	
8.	INTERVJU.....	35
9.	SWOT ANALIZA.....	38
10.	ZAKLJUČAK	41
	LITERATURA.....	43
	POPIS IZVORA.....	44
	Popis slika	VI
	Popis tablica	VII
	Pitanja korištena za intervju	VIII

1. UVOD

Promet igra važnu ulogu u suvremenom ljudskom životu. Da bi postigli različite ciljeve, ljudi se uvijek trebaju kretati. Modernu civilizaciju karakterizira velika pokretljivost i pokretljivost svih stanovnika što podrazumijeva odlazak ljudi na posao, školu, fakultet, kupovinu te ostale društvene aktivnosti koje su ovisne o prometu. Samim rastom gradova došlo je do velikog povećanja prometa na gradskim ulicama koji je mnogo veći i brži nego što se očekivalo. U svim razvijenim zemljama, zbog ubrzane proizvodnje i uporabe motornih vozila, potražnja za prijevozom znatno se povećala. U pogledu motorizacije mnogi su se problemi intenzivirali, posebno u jezgrama starih gradova gdje je došlo do povećanja prometa kojeg nije pratio adekvatan razvoj cestovne infrastrukture. Uz to, koncentracija stanova dovela je do potrebe za prijevozom velikog broja ljudi od mjesta prebivališta do mjesta rada organiziranim gradskim javnim prijevozom i obrnuto. Životni standard ljudi i težnja za većom mobilnošću i udobnošću doveli su do sve veće uporabe privatnih vozila. Što je životni standard veći i što je kvaliteta prometnog sustava bolja to je mobilnost veća pa se mobilnost povećava s razvojem društva.

Zbog sve veće potražnje za prijevozom zbog gore navedenih i drugih čimbenika, prometni sustav u urbanim sredinama treba bolja rješenja. Potrebno je poboljšati mobilnost, povećavajući time potražnju za prijevozom, kao i racionalnost prostora, energije, okoliša i gospodarstva, i novi način rješavanja problema gradskog prijevoza. Razvoj održivih planova gradskog prijevoza kroz mjere upravljanja potražnjom za prijevozom doprinosi održivom razvoju gradova. Gradovi se razlikuju prema broju stanovnika, površini, gradskom sustavu javnog prijevoza i mnogim drugim čimbenicima, ali zajednički problemi uglavnom su zagušenja u prometu i sigurnost u prometu. Kako bi došlo do smanjenja prometa na cestama i poboljšao sam javni prijevoz, posljednjih nekoliko godina razvijaju se različite strategije za rješavanje problema javnog prijevoza. Strategija koja je pokazala niz prednosti za rješavanje tog problema je integrirani oblik javnog prijevoza putnika. Promet u većim gradovima Europske unije koji usvoji ovu metodu organizacije javnog prijevoza eliminira potrebu za automobilima u samim središtima gradova, smanjuje vrijeme putovanja i ekonomičnije upravlja proračunom i glavnim prijevozom putem objedinjenih prijevoznih karata za sve načine, i u konačnici organiziranih lokalnih prijevoza. Šire gledano to će utjecati na broj zaposlenih, održivost rada prijevoznika, poboljšanje kvalitete zraka i druge aspekte okoliša. U osnovi,

integrirani prijevoz pokazao se najboljim rješenjem za optimizaciju gradskog javnog prijevoza (MMPI, 2017).




2. PRISTUP ISTRAŽIVANJU

2.1 Pojam integriranog prijevoza putnika

Integrirani prijevoza putnika način je koordinirane upotrebe različitih vrsta javnog prijevoza putnika koje provodi više prijevoznika kako bi se osigurala namjenska i ekonomična pokrivenost prometa nekog područja iz perspektive ekonomskih i neekonomskih potreba pojedinaca i institucija obuhvaćenih sustavom (Nevistić, 2015). Što znači da više prijevoznika koristi različite modele prijevoza integrirane u jedan sustav kako bi zadovoljile sve potrebe određenog područja.

Integrirani putnički prijevoz izgrađen je na temelju što većeg broja intermodalnih terminala i što većeg broja postaja javnog prijevoza različitih oblika, kako bi se lakše ostvario cilj da putnici što brže putuju do i od odredišta. Postoji i model organizacije putnika po zajedničkoj tarifi (jedinствена prijevozna karta), gdje korisnici trebaju kupiti samo jednu kartu za putovanje u više različitih oblika javnog prijevoza, tako da nema potrebe kupovati zasebnu kartu za svaki način prijevoza. Također, najčešći vozni red za ovu vrstu prijevoza je taktni vozni red, npr. svakih 10 minuta (Nevistić, 2015).

Najvažniji oblik prijevoza u integriranom sustavu je željeznički prijevoz putnika. Željeznica je najbrže i najučinkovitije sredstvo za prijevoz velikog broja putnika, kada kompletnu uslugu može pružiti sama. Ako ne postoji tehnička mogućnost, prijevoz će biti organiziran cestovnim podsustavom kao i drugi oblici koji služe za prijevoz putnika do željezničkih postaja. Svaka vrsta prometa integriranog u sustav treba surađivati s drugim načinima prijevoza, tako što su putnici uvijek najbitniji, odnosno možemo reći da su oni početak i kraj sustava. Preduvjeti koji su potrebni u sustavu integriranog prijevoza putnika su:

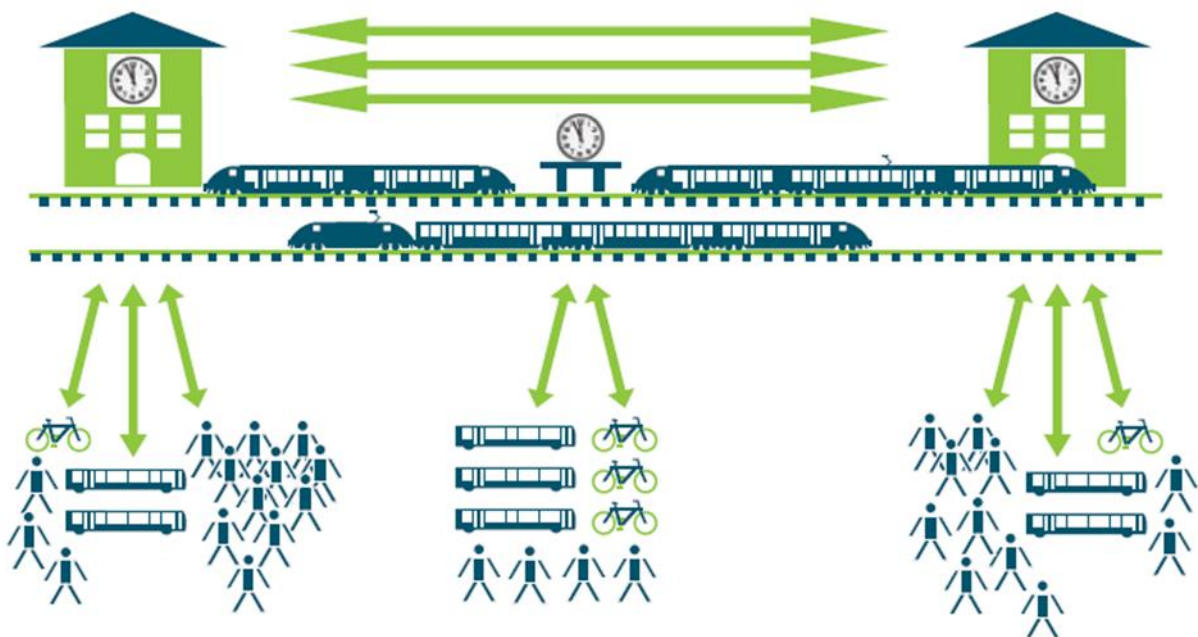
-  **PROMETNI PREDUVJET:** Treba imati osnovne podatke o karakteristikama prostora kao što su intenzitet, količina i smjer prometa.
-  **INFORMACIJSKI PREDUVJET:** Korisnici sustava bi trebali biti informirani o načinu korištenja sustava, te koja je njegova svrha i zašto bi se trebali odlučiti za baš takvu vrstu prijevoza, a sustav kao takav bi trebao biti jednostavan i jasan.
-  **KOOPERATIVNI PREDUVJET:** Tako što bi aktivnom suradnjom među sudionicima sustava bio ispunjen aspekt za daljnji razvoj tog istog sustava. Osim toga, uključivanje

politike važno jer za uspješne rezultate, vlada svake države probleme mora rješavati sa sudionicima i aktivnim nositeljima sustava.

✚ GOSPODARSKI, TEHNIČKI I TEHNOLOŠKI PREDUVJETI: Označavaju financijsku stabilnost sustava (Nevistić, 2015).

Kada budu ispunjeni neki od osnovnih uvjeta (struktura grada, demografske karakteristike, promet na određenom području) onda se može početi s planiranjem integriranog sustava. Na početku bi trebalo vidjeti tko je glavni nositelj željezničke linije, u slučaju Republike Hrvatske to su Hrvatske željeznice. Poslije treba utvrditi regionalni sustav linija cestovnog prometa sa željeznicom, tako da zajedno tvore tranzitne točke.

Nakon što se definira osnovna mrežna linija pokreće se izrada taktnog voznog reda koji će biti pogodan za putnike. Na kraju je potrebno potencijalnim korisnicima predstaviti i upoznati ih sa sustavom te je u tu svrhu potrebno organiziranje prezentacije. Kretanje gradom i regijom je glavna aktivnost svih stanovnika. Kvaliteta života u gradu u velikoj mjeri ovisi o gradskom i prigradskom prometnom sustavu. Karakteristika modernih gradova u razvijenim zemljama je u razvijenoj organizaciji prometnog sustava posebno javnog gradskog prijevoza. Ako se promatra svakodnevno putovanje jednog putnika integriranim javnim prijevozom, može se uvidjeti da sve počinje pješaćenjem i raste do intenzivnijih tokova u sustavu javnog gradskog prijevoza (željeznica, tramvaj, autobus) ili samog sustava prometa osobnih vozila (Dadić, 2007).



Sl. 1. Shematski prikaz integriranog sustava javnog prijevoza putnika

Izvor: IPZP.hr




2.2 Metodologija rada

Metodologija rada se sastojati od kvalitativne metode intervjua s relevantnom osobom odgovornom za javni prijevoz na području Požeške kotline. Intervju je izvršen sredinom kolovoza 2021. godine. Osoba koja je intervjuirana nadležna je za uređenje i vođenje prometnih procesa na području Požeško – slavonske županije i kao takva bila je idealan sugovornik oko same teme ovog rada. Osim toga, izvršena je detaljna analiza relevantne znanstvene i stručne literature, dok je kartografska vizualizacija izvršena korištenjem GIS-a. Osim navedenih podataka, istraženi su i vozni redovi relevantnih tvrtki za javni prijevoz putnika na promatranom području. Relevantni vozni redovi za autobusne linije preuzete su sa službene stranice Požeško – slavonske županije u prosincu 2021. godine, a vozni red vlakova preuzet je sa stranice Hrvatskih željeznica iz siječnja 2022. godine. Također, svi demografski podatci preuzeti su iz Državnog zavoda za statistiku s Popisa stanovništva iz 2011. godine.

2.3 Cilj i hipoteze rada

Cilj je rada istražiti mogućnost razvoja integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline, posebice jer do sada ne postoje takva istraživanja za taj prostor te na temelju rezultata dobivenih istraživanjem ponuditi mogućnost organizacije integriranog javnog prijevoza na istraživanom području, s ciljem dostupnosti javnog prijevoza što većem broju korisnika i smanjenjem eventualne prometne marginaliziranosti pojedinih korisnika i dijelova prostora.

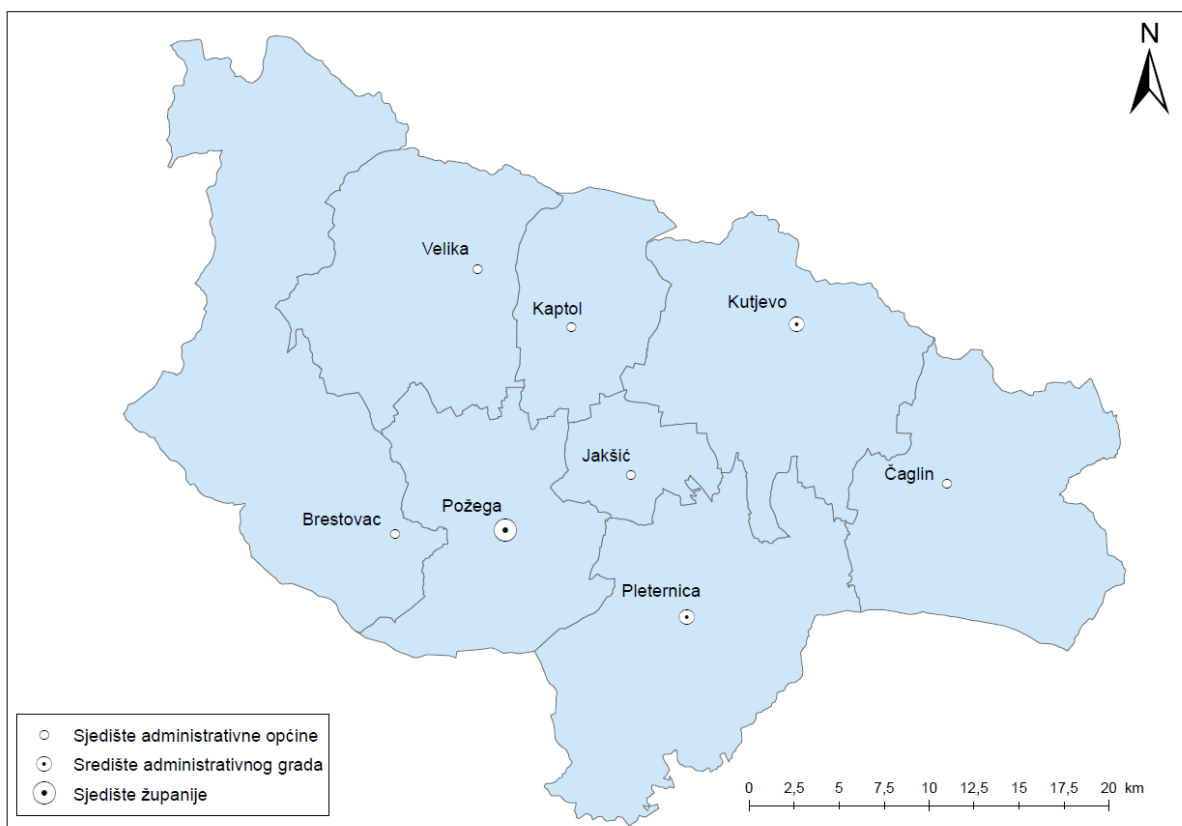
Prije samog početka istraživanja postavljene su tri hipoteze koje se testirane daljnjom analizom. Hipoteze se svode na razvoj samog integriranog javnog prijevoza na odabranom području.

-  **H1: Moguća je organizacija integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline.**
-  **H2: Područja Požeške kotline imaju specifične prometne probleme koja zahtijevaju specifična rješenja.**
-  **H3: Mreža javnog prijevoza na području Požeške kotline prvenstveno je podređena potrebama učenika osnovnih i srednjih škola.**

Tako su na temelju triju hipoteza u radu analizirana prometna, demografska i funkcionalna obilježja prostora te je dana vizija razvoja integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline.

2.4 Prostorni obuhvat istraživanja

U samo područje istraživanja ubrajaju se tri grada: Požega, Pleternica i Kutjevo te općine Brestovac, Velika, Kaptol, Jakšić i Čaglin. Stoga možemo vidjeti da se sama područja dvaju gradova, Lipika i Pakraca, koji su sastavni dio Požeško – slavonske županije ne ubrajaju u obuhvatno područje Požeške kotline.



Sl. 2. Karta prostora istraživanja

Izvor: ESRI, 2022

Požega kao administrativno središte Požeško-slavonske županije središte je i Požeške kotline te samim svojim utjecajem, kako gospodarskim tako i društvenim, glavno je prometno središte na ovom području. Sve gospodarske djelatnosti su smještene uglavnom u Požegi te tako sva okolna područja ovise o Požegi i njezinoj povezanosti s njima.

3. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Predmetom integriranog javnog prijevoza uglavnom se bave prometne znanosti. Stoga je broj radova geografa na ovu temu malen. Hrvatska nema sustav integriranog javnog prijevoza, tako da se njegovi elementi i utjecaj ne mogu niti gledati iz geografske perspektive. Međutim, postoje mnogi geografski radovi koji se bave temom javnog prijevoza i njegovim aspektima. Temom integriranog javnog prijevoza govori se u diplomskom radu kojemu je tema „Geografskog aspekta razvoja integriranog javnog prijevoza u sjeveroistočnom dijelu Urbane aglomeracije Zagreb“ (Šišak, 2020) koji se osvrće na stanje integriranog prijevoza na sjeveroistočnom području Grada Zagreba i predlaže idealna rješenja. Iz 90-ih spominju se Sić i Zoran Klarić koji se bave temama mogućnosti razvoja željezničkog prijevoza na području Zagreba. (Sić, 1992). Tih istih 90-ih radove objavljuju Ilić i Njegač (1992) koji se bave autobusnim prometom. Nakon nekoliko godina pauze, neizravno se temom integriranog prijevoza s geografskog aspekta, u kontekstu utjecaja prometa na život srednjoškolaca u Gradu Zagrebu, bave Gašparović i Jakovčić (2014). Stoga možemo vidjeti da na promatranom području Požeške kotline nema radova koji govore o integriranom javnom prijevozu, kao i na području cijele Požeško-slavonske županije.

Kada govorimo o integriranom javnom prijevozu u stranoj literaturi koja se bavi prometnom geografijom onda možemo vidjeti da se taj pojam skoro i ne koristi u geografskoj literaturi već uglavnom u prometnim znanostima. Tako da se javni prijevoz uglavnom promatra sa stajališta vezanih za promet u gradovima, gdje su prikazane njegove vrste, razvoji i problemi (Rodrigue i dr., 2017), a kada se promatra promet u ruralnim područjima, uglavnom se govori o dostupnosti ruralnih područja s gradom (Gray i dr., 2008).

4. KARAKTERISTIKE INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA

Za što bolje razumijevanje određenih prometnih sustava potrebno ih je razumjeti na svim njihovim razinama te kao takav integrirani prijevoz ima svoje karakteristike koje će u ovom poglavlju biti što bolje prikazane.

4.1 Vozni red

Kada govorimo o voznom redu onda možemo reći da je to komponenta bez koje sustav ne bi imao smisla jer vozni red je unaprijed određeno vrijeme dolaska jednog oblika prijevoza i odlaska drugog oblika prijevoza sa stajališta ili kolodvora. Vremenska i infrastrukturna usklađenost i proračunatost su važan faktor kako bi se korisnici usluge javnog prijevoza što manje zadržavali, ali i bez žurbe mogli presjesti s jednog na drugi modus prijevoza.

Kod integriranog prijevoza putnika najčešće se koriste taktni vozni redovi. „Taktni vozni red je vrsta voznog reda koji ima polaske sa svakog stajališta u točno određenim vremenskim intervalima (npr. svakih 5, 10, 20, 30 minuta)“ (SZZ.hr, srpanj 2021). Takt ovisi o puno faktora kao što su doba dana (jutarnje linije su češće, također kao i one poslijepodneve zbog odlaska ljudi na posao kao i odlazak kući s posla), veličini naselja i njegovoj naseljenosti. Nepredviđene okolnosti su normalnost kod taktnog voznog reda, kao što su radovi na cesti ili neka prometna nesreća, ali poboljšanjem sustava informiranja putnika, neugodne situacije s višeminutnim čekanjem mogu se izbjeći.

4.2 Prijevozna sredstva u integriranom sustavu

Što korisnik integriranog javnog prijevoza ima na izbor više oblika prijevoza za dolazak do točke susreta ili terminala integracije to je za njega javni prijevoz prihvatljiviji, stoga na više načina može nastaviti dalje svoje putovanje. Svaki grad posjeduje jedan ili više karakterističnih oblika javnog prijevoza, po kojemu on može biti i prepoznatljiv, ali glavni oblici prijevoza u sklopu integriranog sustava su:

-  vlakovi
-  autobusi
-  taksi
-  javni bicikli
-  rent-a-car
-  žičara
-  tramvaj
-  uspinjača
-  podzemna željeznica
-  brod.

Svaka vrsta prijevoza mora biti kompatibilna sa svom popratnom infrastrukturom kako bi bio moguć što jednostavniji ulazak i izlazak iz vozila. Uza sve to sva sredstva prijevoza i njihova popratna infrastruktura moraju biti prilagođeni za osobe sa invaliditetom. Sve je veći naglasak i na obnovljivim izvorima energije i smanjenoj emisiji štetnih plinova, tako da se sve više u integrirani javni prijevoz uključuju električna ili hibridna vozila, poput električnih bicikala, električnih romobila ili električnih automobila. Također, tračna vozila poput željeznice, tramvaja ili podzemne željeznice su najbolji pokazatelj kako se u integriranom prijevozu koriste vozila na električni pogon.

4.3 Infrastruktura

Svaki terminal za putnike, bio to kolodvor ili stajalište, treba biti izgrađen da presjedanja, prilasci i odlasci budu što ugodniji i brži. Svaki terminal trebao bi biti opremljen parkinzima kako bi osobe koje putuju dalje javnim prijevozom imale gdje ostaviti svoje osobne automobile, također ista stvar vrijedi i za bicikle, gdje bi trebali postojati natkrivena mjesta sa stalcima za što sigurnije ostavljanje bicikala.

Infrastrukturalna ulaganja su izrazito velika pa bi se pri planiranju bilo kakve infrastrukture u vezi s javnim prijevozom trebala koristiti već postojeća, kako bi se što manje narušavala vizura, ali i što manje financijski izdvajalo za takve projekte. Kada se govori o infrastrukturnim ulaganjima ne misli se samo o integracijskim mjestima spajanja već i na ulaganja u staze namijenjene za bicikliste i pješake koje su u ovom sustavu jako bitne jer promiču zdrav način života. Uza sve to jako je bitno da se infrastruktura održava, kako ne bi došlo do njenog zastarijevanja, kao što je na primjeru hrvatskih željeznica, koje su svojom višegodišnjom zapuštenošću dosegle razinu da su vlakovi prisiljeni na nekim dionicama voziti minimalnom brzinom, što nekome ne donosi dobro - organizatoru prijevoza donosi samo trošak, a putnicima veliko nezadovoljstvo. Također, prometnice isto tako trebaju biti održavane jer su samo takve prometnice sigurne i brze, a korisnici tog oblika prometa zadovoljniji.



Sl. 3. Prikaz stalaka za bicikle

Izvor: <https://lokalni.vecernji.hr/media/daguerre/99/e7/01ebb79d0a2220fd2ab0.jpeg>

4.4 Sustav naplate karata

Sustav naplate u integriranom prijevozu putnika trebao bi biti takav da putnici bez puno zadržavanja pri promjeni modela prijevoza mogu nastaviti sa svojim putovanjem. Tako da bi se kupovinom zasebne karte za svaki oblik prijevoza izgubio taj smisao integracije pa je rješenje nađeno u obliku jedne karte koja služi za više oblika prijevoza. Cijene karata su formirane tako da operateri koji obavljaju uslugu javnog prijevoza mogu isplatiti svoje troškove i osigurati si profit, a putnici su zadovoljni cijenom koja ih motivira za daljnje korištenje takvog oblika prijevoza. Samo odluka o kreiranju cijene karte ovisi od područja do područja, a donosi se na tri načina:

- ✚ ODLUKOM VLASTI: Odluku donosi posebno državno tijelo te operateri ovdje ne mogu sudjelovati, već se samo može konzultirati.
- ✚ PRJEDLOGOM OPERATERA: Operateri predlažu cijenu uz suglasnost nadležnih vlasti.
- ✚ ODLUKOM OPERATERA: Operateri sami donose konačnu odluku o cijeni karata.
(Bator, 2016)

4.5 Vrste karata

Postoji više vrsta karata, a one ovise o samim potrebama korisnika:

- ✚ godišnje
- ✚ mjesečne
- ✚ tjedne
- ✚ višednevne
- ✚ dnevne
- ✚ povratne
- ✚ pojedinačne
- ✚ grupne.

4.6 Kategorizacija korisnika

Nisu svi korisnici javnog prijevoza u mogućnosti priuštiti si kartu, bila to godišnja, mjesečna ili tjedna. Stoga su za određene skupine uvedene subvencije koje im omogućuju da koriste različite oblike javnog prijevoza. Skupine kojima su omogućene subvencije:

- + djeca
- + učenici
- + studenti
- + umirovljenici
- + povlašteni državni službenici
- + građani slabijeg imovinskog statusa.

4.7 Sustav naplate

Kada govorimo o sustavu naplate, karte je onda moguće kupiti na stanicama putem automata, putem mobilnog uređaja, elektroničkim karticama ili na standardni način u poslovnici. Cijene karata formiraju se po različitim tarifnim modelima, a svaki model ima neke od prednosti ili nedostataka. Tako da postoje sljedeći oblici naplaćivanja:

- + KLASIČNA NAPLATA: svi plaćaju jednaku cijenu karte
- + PREMA TRASI: svaka trasa zasebno ima svoju cijenu
- + ZONALNA NAPLATA: gdje je javni prijevoz podijeljen na zone, gdje svaka zona ima svoju cijenu te se prema tome naplaćuju
- + PREMA PRIJEĐENOJ UDALJENSTI: putnik plaća kartu prema prijeđenom kilometru
- + PREMA VRSTI KARTE: određena vrsta karte ima svoju određenu cijenu.



Sl. 4. Kartomat

Izvor:

https://evarazdin.hr/upload/publish/359537/thumb/kartomat_581485cd9d87e_860x484c.jpg

4.8 Prednosti integriranog prijevoza putnika

Integrirani javni prijevoz koristan je i na gospodarskoj, društvenoj i životnoj razini, a sve prednosti prikazane su u tablici ispod:

Tab. 1. Integrirani prijevoz putnika

ZA PUTNIKE	ZA LOKALNU UPRAVU
<ul style="list-style-type: none">✚ veći broj linija✚ povećana mobilnost✚ univerzalna prijevozna karta✚ kvalitetniji način života.	<ul style="list-style-type: none">✚ optimalne subvencije✚ kvalitetnije prostorno planiranje✚ jeftinije održavanje prometne infrastrukture✚ besplatan prijevoz učenika.
ZA PRIJEVOZNIKE	ZA GOSPODARSTVO
<ul style="list-style-type: none">✚ dugoročno planiranje✚ održivo poslovanje✚ povećanje putnika i prihoda.	<ul style="list-style-type: none">✚ pokretljivost radne snage✚ povećanje prihoda✚ povećanje BND.

Izvor: <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2012/04/IPP-prezentacija.pdf>

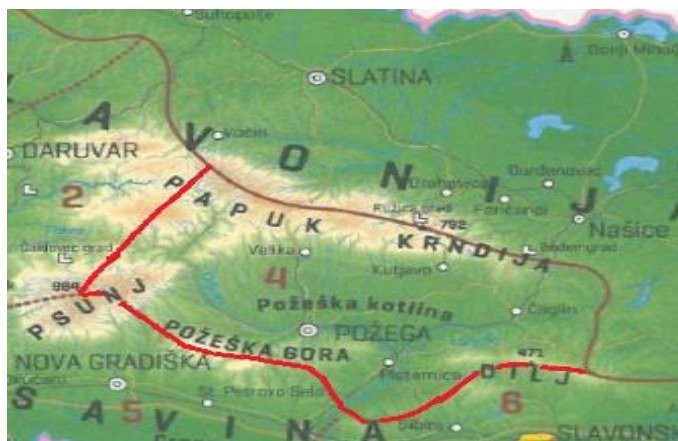
Prednosti integriranog prijevoza vidljive su u tablici 1. Za putnike su vjerojatno najveće prednosti jer dolazi do povećanja broja linija, što donosi lakšu mobilnost i kvalitetniji način života za stanovnike nekog područja. Za samu lokalnu upravu velika je povlastica što dolazi do boljeg prostornog planiranja i samim time jeftinijeg održavanja prometne infrastrukture, a tako se omogućuju razne dobrobiti za stanovnike tog područja poput jeftinijih karti za određene skupine, primjerice studente i umirovljenika. Možda najveću prednost u integriranom prijevozu imaju samo prijevoznici koji lakše i sigurnije mogu planirati svoje poslovne planove, a samim time povećava se broj korisnika njihove usluge koje im uprihode više financijskih sredstava. Kao i za prijevoznike tako i za cjelokupno gospodarstvo velike su povlastice u integriranom prijevozu putnika jer dolazi do lakše i brže pokretljivosti radne snage na nekom području i dolazi do povećanja prihoda za gospodarstvo nekog područja.

5. OBILJEŽJA PROSTORA

Požeška kotlina stoljećima je jedno od najvažnijih životnih središta stanovništva središnje Slavonije. Njezin topografski položaj podno okolnih vinorodnih brežuljaka, omogućio je stvaranje gradova, ali i vrlo važnih trgovačkih i obrtničkih središta. Povijest Požeške kotline seže u daleku pretpovijest, davno prije pisanog traga u 1227.g., kada se prvi put spominje ime Požeške županije i grada Požege (PSŽUPANIJA.HR, 2021). Opći vrlo povoljni uvjeti položaja za nastanak naselja ukazuju na nesumnjivi kontinuitet naseljavanja. Pretpostavlja se da se rimski grad Incerum nalazio na mjestu Požege (Potrebica, 2012).

5.1 Teritorijalni aspekt

Požeška kotlina obuhvaća područje koje se nalazi u Požeško-slavonskoj županiji u istočnoj Hrvatskoj. Okružen je slavonskim planinama - Papukom, Krndijom, Psunjem, Požeškom gorom i Dilj gorom. Najviša točka je na Psunju, na 989 metara nadmorske visine, a najniža je na području uz dolinu Orljave, između 150 i 200 metara nadmorske visine. Dakle, možemo reći da je područje Požeške kotline geografski zatvorena cjelina. Na malom području izmjenjuju se planinske šume, obronci su zasađeni voćnjacima i vinogradima, a tlo se koristi za poljoprivredu. U Požeškoj dolini kontinentalna je klima blaga, odnosno topla i vlažna, s toplim ljetima. Prosječna mjesečna temperatura izmjerena u Požegi je oko 1°C, najviša je 21°C, a prosječna je oko 11°C. Požeška dolina ima 1975 sunčanih sati tijekom cijele godine. Prosječna godišnja količina padalina u dolini iznosi oko 800 mm (malo više od prosjeka u planinskom području, a malo niže u nizinama). Smjer vjetra uglavnom je zapadni, što je karakteristika umjerene klime, ali je u ovom slučaju također ograničeno uzdužnim produljenjem riječne doline od istoka prema zapadu (SPUO.HR, 2018).



Sl. 5. Prikaz Požeške kotline

Izvor: Magaš, 2013

5.2 Demografski aspekti

Demografske karakteristike određenog područja ukazuju na potencijalne razvojne mogućnosti, a njegova analiza uključuje istraživanje i prikupljanje podataka vezanih uz prirodna kretanja i migracije stanovništva, koji su glavne odrednice ukupnog kretanja stanovništva na tom području. Prirodno i mehaničko kretanje stanovništva također utječe na strukturu stanovništva, što je potrebno utvrditi tijekom analize stanovništva. Karakteristike strukture i dinamike stanovništva pokazatelji su razvojnog potencijala regije. Proučavanje demografskih karakteristika Požeške doline nije ograničeno na posljednje regulacijsko razdoblje, budući da su procesi koji se danas javljaju nastali u posljednjem razdoblju. Naime, nakon Drugoga svjetskog rata razvoj Hrvatske obilježen je procesom intenzivne industrijalizacije koji je poticao deruralizaciju i urbanizaciju.

5.2.1 Broj i razmještaj stanovništva

Brojnost i veličina nekog promatranog naselja osnovni su pokazatelji broja stanovnika svake zemlje. Oni ne samo da odražavaju karakteristike prošlog razvoja, već su i jedan od čimbenika budućeg razvoja. Oblik stanovništva i razmjeri naselja utječu na strukturu i koncepcije urbanizacije, kvalitetnu organizaciju prostora i druge prostorne postupke.

Tab. 2. Populacijska usporedba Požeške kotline sa Republikom Hrvatskom

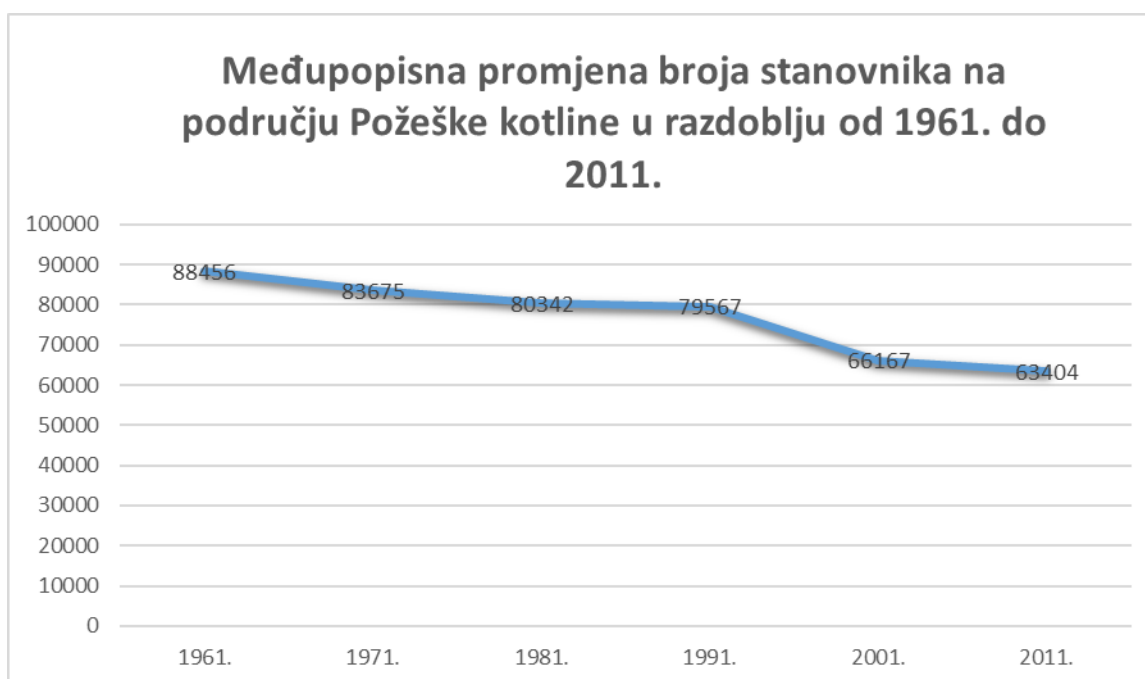
Prostorna jedinica	Površina u km ²	Udio u površini	Broj stanovnika 2011.	Udio stanovništva	St/km ²
Požeška kotlina	1249 km ²	2,30%	63 404	1,48%	50,7
RH UKUPNO	56594 km ²	100%	4 284 889	100%	75,7

Izvor: Popis stanovništva 2011., www.dzs.hr

Područje Požeške kotline ima površinu od 1 249 km² i na njemu živi 63 404 stanovnika sukladno popisu stanovništva iz 2011. godine. Prema ovoj tablici možemo uočiti da je gustoća naseljenosti mala i da previše odstupa od državnog prosjeka, ali znamo da je na području cijele Slavonije velika depopulacija stanovništva, stoga takvi rezultati nisu iznenađujući. Samo područje Požeške kotline nije nešto naročito veliko, ono zauzima samo 2,30% teritorija Republike Hrvatske.

5.2.2 Opće kretanje stanovništva

Proces smanjenja broja stanovnika počeo je i postao je osnovni ograničavajući faktor razvoja. U 20. stoljeću, uslijed procesa razvoja, industrijalizacije i urbanizacije s jedne strane te deruralizacije s druge strane, brdovita planinska područja i poljoprivredno orijentirana područja postala su najistaknutija područja u strukturi stanovništva. Zbog svojih prirodnih, prometnih, političkih i socio-ekonomskih obilježja, regija Požege je dugo privlačila stanovništvo. Općenito, razvoj stanovništva relativno je prosperitetan, a imigracija i dalje traje. Tako je bilo prije i poslije Drugog svjetskog rata. Nakon 1960-ih, Požeška kotlina se iz područja u kojem dominiraju imigranti transformira u imigrantsko područje koje je karakterizirano pomakom u društveno-ekonomskom razvoju, a tradicionalna poljoprivredna orijentacija dovela je do nekontrolirane i neadekvatno osmišljene društvene industrijalizacije i urbanizacije. Treba, međutim, napomenuti da se useljavanje u regiju nastavlja (iz ostalih dijelova Hrvatske, uglavnom iz Korduna, Banovine, Like te iz drugih bivših jugoslavenskih republika, uglavnom iz Bosne i Hercegovine), ali zbog useljavanja u Zapadnu Europu i prekomorske zemlje.



Sl. 6. Međupopisna promjena broja stanovnika na području Požeške kotline u razdoblju od 1961. do 2011.

Izvor: www.dzs.hr

Iz sl. 6 možemo vidjeti kako broj stanovnika u promatranom razdoblju od 1961. do 2011. konstantno pada, a najveći je pad došao baš u doba nakon Domovinskog rata gdje je u razdoblju od deset godina broj stanovnika pao za više od 10 000.

5.3 Struktura stanovništva

Zaostajanje u razvoju rezultat je međusobnog utjecaja mnogih čimbenika. Od ratom zahvaćenog Domovinskog rata, gospodarstva pogođenog uvjetima gubitka radnih mjesta i deindustrijalizacije, pokrenuli su proces useljavanja koji je imao dubok utjecaj na razvoj stanovništva. To se očituje u pogoršanju dobnog sastava, ubrzanom procesu starenja, negativnom prirodnom kretanju ili ukupnom negativnom kretanju ukupnog stanovništva te trendu izumiranja stanovništva. Taj nepovoljan demografski i gospodarski proces promijenio je identitet Požeške kotline. Demografski i sveukupni društveno-ekonomski oporavak koji dolazi u Požeškoj kotlini neće biti moguć bez povećanja nataliteta, useljavanja, gospodarskog razvoja i zapošljavanja mladih kako bi se zaustavila njihova masovna migracija.

5.3.1 Biološka struktura

Za Požešku kotlinu možemo reći da je pravi primjer imigracijskog prostora jer to je prostor u kojemu su vidljivi problemi u prirodnoj depopulaciji i demografskome starenju, te se kao takvo negativno reflektira na biološki sustav i budući razvoj ovog područja.

Tab. 3. Biološka struktura stanovništva

Prostorna jedinica	Opća stopa fertilitet		Prosječna starost		Indeks starosti		Koeficijent starosti	
	2001.	2011.	2001.	2011.	2001.	2011.	2001.	2011.
Požeška kotlina	47,5	40	38,2	40,9	81	99,2	21,8	23,6
Republika Hrvatska	42,3	42,3	39,3	41,7	90,7	115	21,6	24,1

Izvor: Popis stanovništva 2011., www.dzs.hr

Kada pogledamo tab. 3 vidimo da stanovništvo na području Požeške kotline stari u odnosu na popis stanovništva iz 2001. kao što je slučaj na području cijele Hrvatske. To sve može biti rezultat velikog iseljavanja mladog stanovništva s područja Požeške kotline, koje odlazi na fakultete u velike gradove i uglavnom ondje ostaju ili napuste Hrvatsku – odlaze za boljim životom u zemlje Europske unije.

5.3.2 Ekonomska struktura

Aktivno stanovništvo podijeljeno po pojedinim djelatnostima i aktivnim sektorima je ukupni učinak gospodarskog razvoja na određenom području, odnosno učinak postignute razine gospodarskog razvoja. To je također prepoznatljivo obilježje u društvenoj podjeli rada, kretanju proizvodnih snaga, tehnološkom razvoju pojedinih gospodarskih djelatnosti. Opterećenje radne snage i neaktivnog stanovništva ima ekonomske i socijalne posljedice zbog negativnih demografskih kretanja.

Tab. 4. Stanovništvo prema ekonomskoj aktivnosti

Prostorna jedinica	Sta. prema školskoj spremi		Opća stopa aktivnosti		Umirovljenici		Stopa nezaposlenosti	
	2001.	2011.	2001.	2011.	2001.	2011.	2001.	2011.
Požeška kotlina	32,70%	33,80%	40,70%	42,60%	25,30%	30,60%	8%	8,80%
Republika Hrvatska	35%	41,40%	44%	49,40%	25,90%	29,30%	9%	8%

Izvor: www.dzs.hr

U tab. 4 vidimo da je udio umirovljenika bio nešto veći od hrvatskog prosjeka 2001. godine, no 2011. godine broj umirovljenika se povećao. U Hrvatskoj je zaposleno nešto više od 40% radno sposobnog stanovništva dok je u Požeškoj kotlini taj postotak znatno manji.

Snažan migracijski trend visokoobrazovanih mladih ljudi utemeljen na znanju, inovacijama, rastu i povećanju raznolikosti proizvodnih i društvenih usluga ograničavajući je čimbenik gospodarskog razvoja. Povećanje raznolikosti zanimanja povećava udio zanimanja koja zahtijevaju više vještina i visoko obrazovanje, te je kao takav čimbenik koji je ograničavajući za razvoj nekog područja zbog iseljavanja i nedostatka visokoobrazovanog stanovništva.

Tab. 5. Struktura zaposlenih prema sektorima

Prostorna jedinica	Primarni		Sekundarni		Tercijarni		Kvartarni	
	2001.	2011.	2001.	2011.	2001.	2011.	2001.	2011.
Požeška kotlina	15,80%	9%	29%	29,30%	28,40%	28,10%	25,30%	31,60%
Republika Hrvatska	12,30%	5,30%	28,70%	27,70%	34%	34%	23,20%	30,60%

Izvor: www.dzs.hr

Tab. 5 prikazuje da na području Požeške kotline dominiraju djelatnosti iz kvartarnog sektora, a uz njega je odmah tercijarni, dok je 2001. dominantan sektor bio sekundarni.

5.3.3 Obrazovna struktura

Kada govorimo obrazovnoj strukturi stanovništva možemo reći da je to jedan od najznačajnijih sastavnica stanovništva, te je vrlo važna s gledišta potencijalnog gospodarskog razvoja određenog prostora.

Prema popisu stanovništva iz 2011. koji je vidljiv u tab. 6, vidimo da na području Požeške kotline najviše stanovnika ima završenu srednju školu, nešto manje od 50%. Višu i visoku razinu obrazovanja ima samo 10% stanovnika Požeške kotline, što je dosta manje kada vidimo da 17% stanovnika Hrvatske ima završeno visokoškolsko obrazovanje. Zabrinjavajući je broj ljudi koji nemaju ni završenu osnovnu školu ili su bez ikakve škole sa skoro 15%. Po ovim rezultatima možemo vidjeti da je stanovništvo Požeške kotline uglavnom ono koje se bavi poljoprivredom ili nekom vrstom industrije, za koje ne postoji potreba za boljim obrazovanjem.

Tab. 6. Stanovništvo staro 15 godina i više prema stručnoj spremi 2011.

Prostorna jedinica	Stanovništvo prema školskoj spremi				
	Bez škole	Nezavršena osnovna škola	Osnovna škola	Srednja škola	Fakultetsko obrazovanje
Požeška kotlina	3,10%	11%	28,30%	47,40%	10%
Republika Hrvatska	1,70%	7,80%	21,30%	52,60%	16,40%

Izvor: www.dzs.hr

5.4 Gospodarski aspekti

Gospodarski aspekt jedan je od glavnih cjelina svake promatrane regije ili grada, tako i ovdje, gdje su izneseni podatci iz Županijske razvojne strategije iz 2020. Prvo ćemo spomenuti zaposlenost i nezaposlenost na području Požeške kotline kao glavnog pokazatelje gospodarskog stanja na ovome području.

U prosincu 2021. godine evidentirano je 2.460 nezaposlenih osoba s područja grada Požege, što je povećanje od 6,8% ili 156 osoba u odnosu na prethodni mjesec. U odnosu na isti mjesec prošle godine, stopa nezaposlenosti smanjena je za 12,5 posto, odnosno za 352 osobe. Od ukupnog broja nezaposlenih 64,6% ili 1.589 su žene, a 35,4% ili 871 su muškarci. U odnosu na

prethodni mjesec, broj nezaposlenih mladih (15-29 godina) manji je za 1,1%, srednjih (30-49 godina) manji je za 12,2%, a starijih (iznad 50 godina) manji za 8,4%. (HZZ.hr., 2021).

U strukturi nezaposlenih mladi uzimaju 29,4% nezaposlenih, osobe srednje životne dobi 38,6%, a starije osobe 32,0%. U usporedbi s istim mjesecom 2020. godine, udio nezaposlenih mladih povećan je za 9,7%, dok je udio osoba srednje životne dobi smanjen za 3,2%, a udio starijih građana smanjen je za 6,5% (HZZ.hr., 2021).



Sl. 7. Kretanje broja zaposlenih na području Požeške kotline u razdoblju od 2011. - 2019.

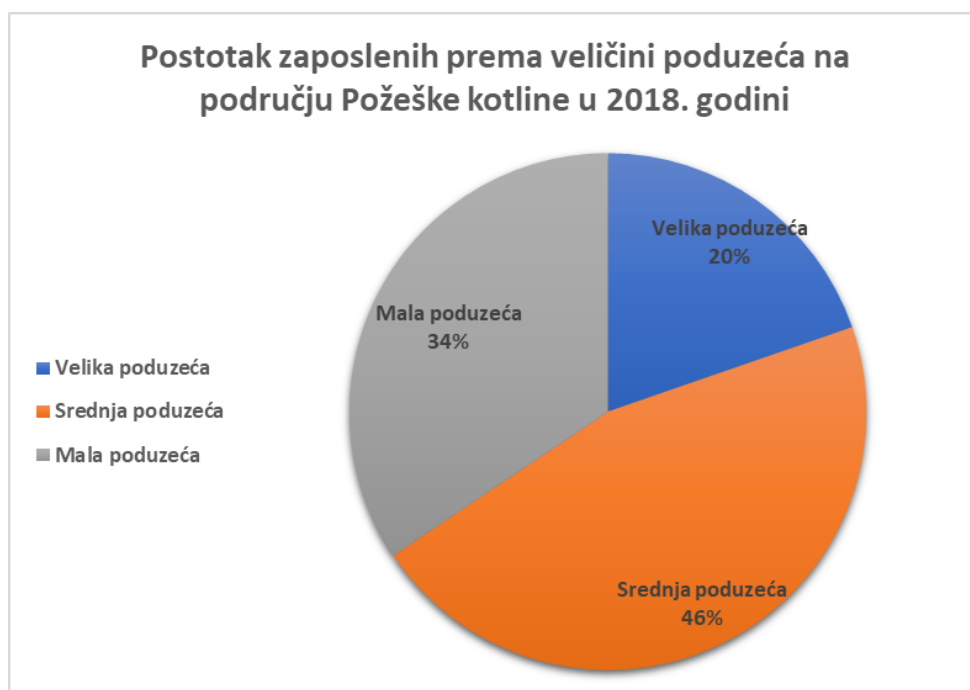
Izvor: www.dzs.hr

5.4.1 Poslovni subjektu na području Požeške kotline

Na području Požeške doline registrirane su 424 tvrtke (uključujući 211 zaposlenih) i 422 obrta. Najveći broj registriranih poslovnih subjekata su trgovina na veliko i malo, popravak automobila i motocikala (89 obrta i 119 tvrtki) i proizvodnja (50 obrta i 58 tvrtki), zatim

građevinarstvo (58 obrta i 36 tvrtki)), stručno znanstveno-tehničko djelatnosti (34 obrta i 56 tvrtki), djelatnosti smještaja, te pripreme i usluživanja hrane (57 obrta i 26 tvrtki), zatim stručne znanstvene i tehničke djelatnosti (51 obrt i 13 tvrtki) (Županijska razvoja strategija, 2018).

Gledajući prema veličini poduzeća najveći broj poduzeća spada u mala 94,8%. Velikih poduzeća je svega 0,5%, a srednjih 2,6%. Udio zaposlenih u primarnom sektoru djelatnosti u Požeškoj kotlini broji 2,6%. Udio sekundarnog sektora, odnosno industrije i građevinarstva u Požeškoj kotlini je veći nego u njenom pripadajućem okruženju 33%. Najviše zaposlenih djelatnosti prerađivačke industrije (31,5%), slijede trgovački lanci, te trgovina motornim vozilima (14%), u javnim upravama i obveznim socijalnim osiguranjima (13,5%). Najmanje zaposlenih ima u djelatnosti rudarstva i vađenja (0%), poslovanja s nekretninama (2%) te administrativnih i pomoćnih uslužnih djelatnosti (0,57%). Najviše zaposlenih imaju srednji poduzetnici 2.017 (45,9%), zatim slijede mali s 1.512 (34,4% zaposlenih i veliki sa 865 zaposlenih (19,7%) kao što je vidljivo na slici broj 8. Više od polovine zaposlenih zaposleno je u jednoj djelatnosti: prerađivačkoj industriji 2.374 (54%) (Županijska razvoja strategija, 2018).



Sl. 8. Postotak zaposlenih prema veličini poduzeća na području Požeške kotline u 2018. godini

Izvor: Županijska razvoja strategija, 2018.

6. PROMETNA OBILJEŽJA

Na području Požeške kotline u sjeveroistočnom dijelu Republike Hrvatske europski i nacionalno važni prometni koridori nisu istaknuti, što je karakteristično za ovaj dio Hrvatske.

Požeška kotlina je ruralno područje u Republici Hrvatskoj i nije lako dostupno. Javni prijevoz u tim područjima je loše organiziran i preskup za većinu stanovnika, što dovodi do daljnjeg propadanja i izolacije u ruralnim područjima. Tako da, prometni sustav Požeške kotline obuhvaća: cestovni i željeznički promet.

6.1 Cestovni promet

„Temeljem Zakona o cestama (NN 84/2011, 22/2013, 54/2013, 148/2013 i 92/2014) i Uredbe o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/2012) javne ceste razvrstavaju se na: autoceste, državne ceste, županijske ceste i lokalne ceste.“¹ Budući da na području Požeške kotline, a i same Požeško-slavonske županije ne postoji ni kilometar autoceste onda ćemo samo spomenuti redom: državne, županijske i lokalne ceste. Samo upravljanje i održavanje županijskih i lokalnih cesta na području Požeške kotline je pod nadležnošću Županijske uprave za ceste Požeško-slavonske županije. Te se pod njihovom nadležnošću nalazi 26 županijskih cesta duljine 201,6 km i 78 lokalnih cesta duljine 273,15 km, te sveukupno duljine od 474,80 km.

6.1.1 Državne ceste

„Državne ceste su javne ceste koje imaju funkciju povezivanja Republike Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanja kontinuiteta E-cesta prometnog povezivanja regija Republike Hrvatske, prometnog povezivanja sjedišta županija međusobno, povezivanje sjedišta županija s većim regionalnim sjedištima susjednih država (gradovi veći od 100 000 stanovnika), omogućavanja tranzitnog prometa, koje čine cestovnu okosnicu velikih otoka i kojima se ostvaruje kontinuitet državnih cesta kroz velike gradove.“² Dobra povezanost s državnim cestama također govori o razvijenosti područja na kojem se nalazi mreža državnih cesta.

¹ <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama>

² <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama>

Državne ceste su nositelji gospodarstva, stoga je potrebno više ulaganja u nacionalne ceste kako bi se promatrano područje bolje povezalno s ostatkom regije ili zemlje.



Sl. 9. Prikaz državnih cesta na području Požeške kotline

Izvor: www.zuc-pz.hr

Požeška kotlina sastoji se od sljedećih državnih cesta:

- ✚ **D38 (Pakrac/ D5/ - Požega – Pleternica – Đakovo - /D7):** državna cesta ukupne duljina 120,7 km. Državna cesta D38 ide preko glavnog županijskog središta, grada Požege te se prolaskom kroz cijelu Požeško-slavonsku županiju spaja se na autocestu A5, te kao takva je jako važna za gospodarstvo i žitelje ovoga kraja.
- ✚ **D49 (Pleternica-čvorište Lužani/ A3):** državna cesta ukupne duljine 19,2 km. Državna cesta D49 je kao takva glavna poveznica grada Pleternice s autocestom A3 Lužani što je vrlo bitno za žitelje Pleternice i njene okolice, te kao takva pridonosi njenom gospodarskom razvoju.
- ✚ **D51 (Gradište/D53/ - Požega - čvorište Nova Gradiška /A3/):** državna cesta ukupne duljine 50,3 km. I kao takva je jedna od najvažnijih cesta za povezivanje grada Požege sa autocestom A3 u Novoj Gradišci, jer povezuje Požegu i njenu okolicu sa svim najvažnijim prometnim pravcima jer je jedini izlaz za autocestu. Tako da je za razvoj Požege i njenog gospodarstva ovo ključna prometnica.
- ✚ **D53 (Granični prijelaz Donji Miholjac /granica Mađarske/ - Našice – Granični prijelaz Slavonki Brod /granica Bosne i Hercegovine):** državna cesta ukupne

duljine 91,6 km. Kao takva je jako bitna za stanovnike općine Čaglin jer ih povezuje sa Slavonskim Brodom na jugu, a na sjeveru s našičkim krajem.

✚ **D69 (Slatina /D2/ - Čeralije - Voćin – Zvečevo - Kamensko/ D38):** državna cesta ukupne duljine 53,4 km. Cesta koja je važna za povezanost Požeške kotline s Podravinom i u Slatini se spaja s Podravskom magistralom.

✚ **D525 (Pleternica/ D49/ - čvorište Slavonski Brod zapad /A3/ - Slavonski Brod/ D53):** državna cesta ukupne duljine 25,6 km, te kao takva je važna poveznica grada Slavonskog Broda s gradom Pleternicom i još jedan od mogućih izlaza na autocestu A3 za žitelje pleterničkog kraja.

6.1.2 Županijske ceste

„Županijske ceste su javne ceste koje povezuju sjedišta županija s gradovima i općinskim sjedištima, koje povezuju sjedišta gradova i općina međusobno, preko kojih se ostvaruje veza grada ili gradskih dijelova s državnim cestama.“³ Kada govorim o županijskim cestama na području Požeške kotline onda vidimo da je središnji dio oko grada Požege, jugoistočni oko grada Pleternice i područje krajnjeg istoka oko općine Čaglin jako zapostavljen što se tiče razvijenosti županijskih cesta. Na području Požeške kotline postoji 14 županijskih cesta ukupne duljine 142, 85 km.

6.1.3 Lokalne ceste

„Lokalne su ceste javne ceste koje povezuju sjedišta grada, odnosno općine s naseljima s više od 50 stanovnika unutar grada ili općine, ceste u urbanom području koje povezuju gradske četvrti sa županijskim cestama, ceste koje povezuju susjedne gradske četvrti međusobno, a razvrstane su kao lokalne ceste sukladno Zakonu o cestama.“⁴ Na području Požeške kotline manjak je lokalnih cesta na svim područjima, te su potrebna ulaganja na svim razinama kako bi se mreža lokalnih, ali i županijskih cesta bolje razvijala. Požeška kotlina sastoji se od 56 lokalnih cesta ukupne duljine 186,9 km.

³ <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama>

⁴ <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama>

6.2 Željeznički promet

Na području Požeške kotline postoji samo jednokolosječna željeznička pruga i to lokalnog značaja, ukupne duljine 60,059 km. Željeznički se promet prema trasama dijeli na:

- ✚ **L205 Nova Kapela - Batrina – Pleternica - Našice:** S ukupnom dužinom od 35,104 km, pruga ide u pravcu sjevera u smjeru Našica, preko planine Krndije prema Pleternici sve do N. Kapele, stoga je željeznička pruga važna za lokalni promet L205. Trasa je loše održavana, s malo prometno-tehničkih elemenata, ograničenjem brzine i niskom razinom prometne usluge.
- ✚ **L206 Pleternica – Požega - Velika:** Druga pruga, duga 24,955 km, položena je u dolini Orljave, a prometno-tehnički elementi trase su povoljniji. No, podvrgnut je tek minimalnom održavanju, pa je zajednička značajka obiju željeznica niska razina prometnih usluga.



Sl. 10. Željezničke pruge na području Požeške kotline

Izvor: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/04/HZ_railmap_only-lines1-radno.pdf

6.3 Javni prijevoz putnika

„Javni linijski prijevoz putnika u Republici Hrvatskoj pa tako i na području Požeške kotline reguliran je Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/2018) i Pravilnikom o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/2019) temeljem kojih se izdaju dozvole te pripadajući vozni redovi. Temeljem odredaba Zakona o prijevozu u cestovnom prometu javni prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, shuttle prijevoz, povremeni prijevoz, autotaksi prijevoz, mikroprijevoz ili kao posebni oblik prijevoza. Nadalje, javni linijski prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu obavlja se kao komunalni prijevoz putnika, županijski prijevoz putnika ili međžupanijski prijevoz putnika“⁵

Kada govorimo o javnom prijevozu putnika na području Požeške kotline ono obavlja samo jedno poduzeće, Slavonija Bus d.o.o.. Javni prijevoz odvija se samo u gradu Požegi, a na drugim područjima Požeške kotline ne postoji nikakav autobusni prijevoz. Što se tiče željezničkog prijevoza ono se odvija u svim područjima kroz koja prolazi željeznička linija L205 i L206.

6.3.1 Javni gradski prijevoz u Požegi

U ovome odlomku ćemo prikazati linije javnog gradskog prijevoza na području grada Požege, kao jedinog područja Požeške kotline u kojemu žitelji Požege mogu koristiti javni gradski prijevoz.

Tab. 7. Autobusna linija: Bolnica - Novi Štitnjak - Bankovci - Bolnica

Linija: BOLNICA-NOVI ŠTITNJAK-BANKOVCI-BOLNICA	
Radni dan	Subota
7:00	7:10
9:00	8:00
10:00	11:00
12:00	13:00
13:00	
14:00	
15:05	
17:05	
19:00	

Izvor: <https://pozega.hr/>

⁵ <https://www.zakon.hr/z/245/Zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu>

Tab. 8. Autobusna linija: Frankopanska - Bolnica - Frankopanska

Linija: FRANKOPANSKA-BOLNICA-FRANKOPANSKA			
Radni dan		Subota	
Smjer A	Smjer B	Smjer A	Smjer B
6:15	8:00	7:30	8:00
8:20	9:00	8:20	11:00
9:20	10:00	11:20	13:00
10:20	14:00		
14:20	15:05		
15:30	17:05		

Izvor: <https://pozega.hr/>

Tab. 9. Autobusna linija: Dervišaga - Bolnica - Dervišaga

Linija: DERVIŠAGA - BOLNICA - DERVIŠAGA			
Radni dan		Subota	
Smjer A	Smjer B	Smjer A	Smjer B
6:20	8:00	7:30	8:00
7:20	9:00	8:20	11:00
8:20	10:00	11:20	13:00
9:20	11:00		
10:20	13:15		
12:30	14:00		
14:20	15:05		
15:30	19:10		

Izvor: <https://pozega.hr/>

Tab. 10. Autobusna linija: Novo Selo - Drškovci - Požega

Linija: NOVO SELO - DRŠKOVCI - POŽEGA	
Radnim danom i subotom	
Smjer A	Smjer B
8:45	11:35

Izvor: <https://pozega.hr/>

Tab. 11. Autobusna linija: Novi Mihaljevci - Golobrdci - Požega i obrnuto

Linija: NOVI MIHALJEVCI - GOLOBRDCI - POŽEGA I OBRNUTO	
Radnim danom i subotom	
Smjer A	Smjer B
8:40	11:30

Izvor: <https://pozega.hr/>

Tab. 12. Autobusna linija: Hrvatskih branitelja-Jurja Križanića-Trg Sv. Trojstva-Bolnica

Linija: HRVATSKIH BRANITELJA-JURJA KRIŽANIĆA-TRG SV.TROJSTVA-BOLNICA			
Radni dan		Subota	
Smjer A	Smjer B	Smjer A	Smjer B
7:30	8:30	7:30	8:30
9:00	9:30	9:00	9:30
10:00	10:30	10:00	10:30
11:00	11:30	11:00	11:30
15:30	17:10		13:00

Izvor: <https://pozega.hr/>

Tab. 13. Autobusna linija: Crkveni Vrhovci - Bolnica i obrnuto

Linija: CRKVENI VRHOVCI-BOLNICA-CRKVENI VRHOVCI			
Ponedjeljak i Četvrtak		Utorak,Srijeda,Petak i Subota	
Smjer A	Smjer B	Smjer A	Smjer B
6:45	11:00	6:45	11:00*
8:05	12:45	08:15*	12:35
	18:40	12:50	18:40
		*(Subotom samo u to vrijeme)	

Izvor: <https://pozega.hr/>

Tab. 14. Autobusna linija: Industrijska-Trg Sv. Trojstva

Linija: INDUSTRIJSKA-TRG SV. TROJSTVA
Ponedjeljkom i Četvrtkom
13:00

Izvor: <https://pozega.hr/>

Na području grada Požege postoji osam autobusnih linija javnog gradskog prijevoza koje prometuju svaki radni dan i subotom, osim nedjeljom i praznicima, osim jedne linije koja prometuje samo ponedjeljkom i četvrtkom kao što je vidljivo u tablici 14. Iz priloženih tablica možemo vidjeti da su linije posložene da voze u jutarnjim i popodnevnim satima, te da navečer ne voze, što znači da su linije bazirane da služe žiteljima Požege i njene okolice za odlazak na posao i u školu, jer su linije napravljene tako da ponajviše služe stanovnicima prigradskih naselja. Iznos karte za javni gradski prijevoz iznosi 6 kuna u jednome smjeru, a mjesečne 200 kuna.

Što se tiče međugradskog prijevoza na području Požeške kotline on se odvija samo s nekim autobusnim linijama s kolodvora u Požegi te prolazi kroz same gradove Požeške kotline. Tako između Požege i Pleternice postoji samo u ranim jutarnjim satima prije 7 sati kada autobus

linije Požega – Slavonski Brod staje u Pleternici. Ista takva star je s gradom Kutjevom koji je usputna postaja za sve autobuse koji putuju na liniji Požega – Osijek, samo što u ovome slučaju postoji više linija za Osijek; jedna u jutarnjim, jedna u poslijepodnevnim i jedna u večernjim satima. Za ostale općine Požeške kotline postoje tek po jedna linija dnevno iz Požege i obrnuto. Kada se sagleda sveopća slika međugradskih prijevoza na području Požeške kotline vidljivo je da su linije uglavnom bazirane za učenike koji putuju u Požegu u srednju školu.

6.3.2 Međugradski prijevoz željeznicom

U prijašnjem poglavlju spomenuli smo da na području Požeške kotline prometuju dvije trase linijskog prijevoza, jedna je trasa L205, a drug L206. Za obje trase početno stajalište je Nova Kapela – Batrina, koje se nalazi na međunarodnoj trasi i koja je zapravo poveznica Požeške kotline s ostatkom Hrvatske. Stoga u sljedećim tablicama možemo vidjeti koje su sve mogućnosti za žitelje Požeške kotline u vidu željezničkog prijevoza.

Tab. 15. Željeznička linija: Nova Kapela-Pleternica

Linija: Nova Kapela-Pleternica	
Polazak	Dolazak
04:20 h	04:50 h
05:37 h	06:07 h
06:56 h	07:26 h
09:30 h	10:00 h
12:02 h	12:32 h
14:17 h	16:00 h
15:30 h	16:00 h
17:22 h	17:52 h
18:34 h	19:04 h
19:32 h	20:00 h
20:33 h	21:03 h

Izvor: <http://www.hzpp.hr/>

Tab. 16. Željeznička linija: Pleternica-Nova Kapela

Linija: Pleternica-Nova Kapela	
Polazak	Dolazak
06:13 h	06:44 h
08:14 h	08:45 h
08:57 h	09:28 h
13:40 h	14:11 h
14:52 h	15:23 h
16:47 h	17:17 h
17:58 h	18:28 h
19:57 h	20:28 h
21:08 h	21:39 h
22:36 h	23:07 h

Izvor: <http://www.hzpp.hr/>

Tab. 17. Željeznička linija: Pleternica-Velika

Linija: Pleternica-Velika	
Polazak	Dolazak
04:51 h	05:27 h
06:17 h	06:53 h
07:27 h	08:03 h
11:44 h	12:20 h
12:33 h	13:37 h
14:48 h	15:33 h
18:02 h	18:38 h
19:05 h	19:52 h

Izvor: <http://www.hzpp.hr/>

Tab. 18. Željeznička linija: Velika-Pleternica

Linija: Velika-Pleternica	
Polazak	Dolazak
05:36 h	06:12 h
07:15 h	08:13 h
08:20 h	08:56 h
12:26 h	13:39 h
14:06 h	14 42 h
17:21 h	17:57 h
19:20 h	19:56 h
20:22 h	20:58 h

Izvor: <http://www.hzpp.hr/>

Tab. 19. Željeznička linija: Pleternica-Čaglin

Linija: Pleternica-Čaglin	
Polazak	Dolazak
10:52 h	11:12 h
16:01 h	16:21 h

Izvor: <http://www.hzpp.hr/>

Tab. 20. Željeznička linija: Čaglin-Pleternica

Linija: Čaglin-Pleternica	
Polazak	Dolazak
11:18 h	13:38 h
16:26 h	16:46 h

Izvor: <http://www.hzpp.hr/>

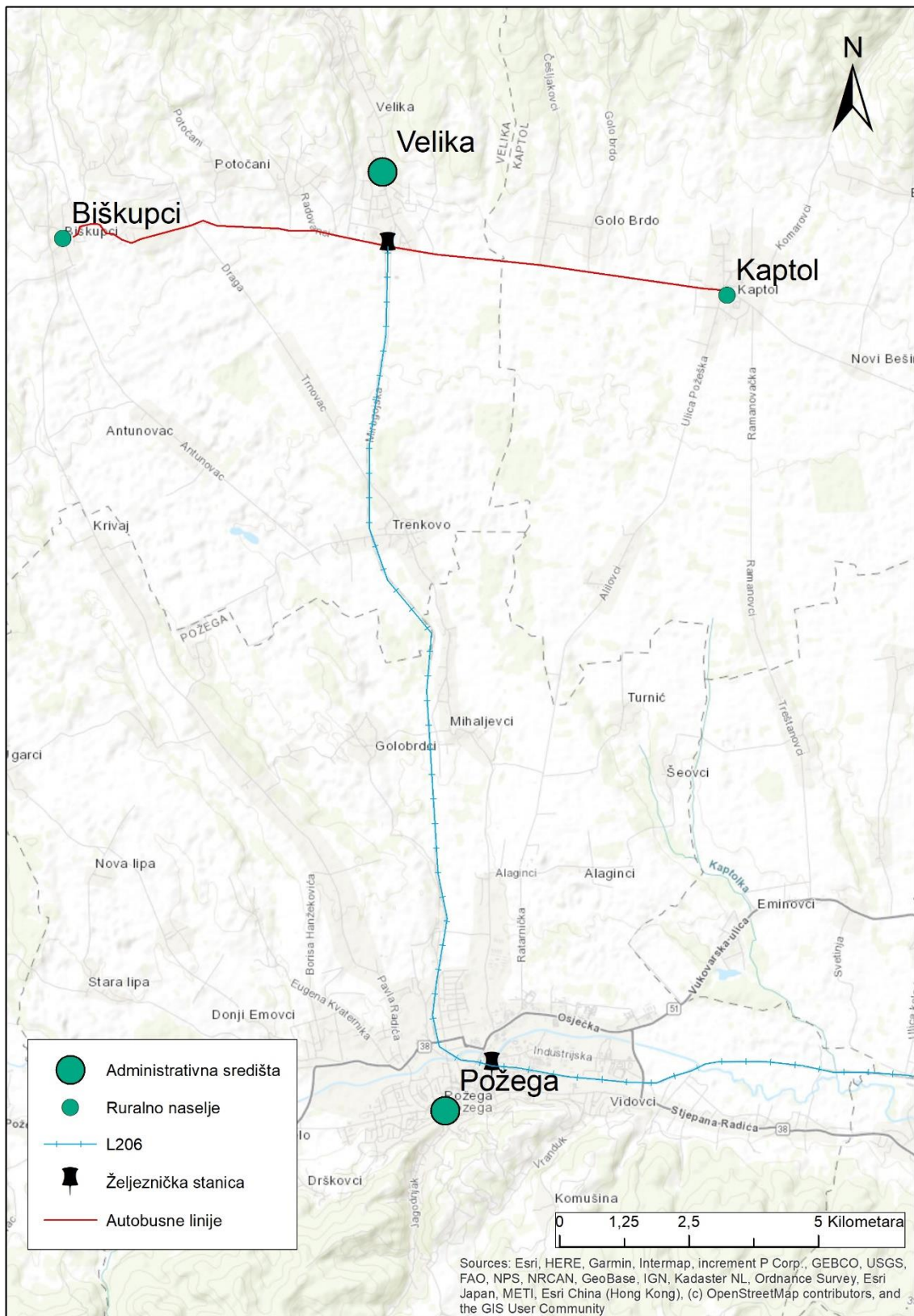
Kao što je i vidljivo iz priloženih slika voznih redova na području Požeške kotline, glavni kolodvor ovog područja je kolodvor u Pleternici jer ono je sjecište dviju trasa, jedne koja ide prema Velikoj i drugoj koja ide do Čaglina prema Našicama. Na slikama 7 i 8 vidljivo je da postoji deset dnevnih linija koje prometuju od Nove Kapele – Batrine prema Pleternici i obrnuto. Tako da od kolodvora Pleternica prema Velikoj postoji osam dnevnih linija i obrnuto, kao što je vidljivo na slikama 9 i 10, a ta linija je jako važna jer oba područja povezuje sa središtem Požeško-slavonske županije. Na kraju slika 11 prikazuje dvije dnevne linije između Pleternice i Čaglina koja je prije povezivala požeški kraj s našičkim, ali vlak trenutno vozi samo do Čaglina jer ostatak trase vapi za obnovom.

7. PRIJEDLOZI INTEGRIRANOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU POŽEŠKE KOTLINE

U razradi ovog poglavlja u obzir su uzeta dva područja. Prvo je područje Grada Kutjeva i njegova okolica, zbog svoje specifičnosti u smještaju na području Požeške kotline. Područje Kutjeva zauzima sjeveroistočni dio Požeške kotline, vinorodno područje koje je prepoznatljivo u cijeloj Hrvatskoj, a i šire, nije najbolje povezano s mrežom javnog prometa u Požeškoj kotlini. Kroz okolicu Kutjeva ne prolazi željeznička pruga, koja je od samog središta Kutjeva udaljena 17 kilometara, te se najbliža željeznička stanica nalazi u Pleternici. Što se tiče drugog područja razmatranja njegovo središte je Općina Velika, koja je smještena na sjeverozapadnoj strani Požeške kotline. Okolica Velike nije ponajbolje spojena sa samom Velikom, a budući da se u Velikoj nalazi željeznička stanica tu je vidljiva prilika za spajanje javnog prijevoza sa samim vlakom.

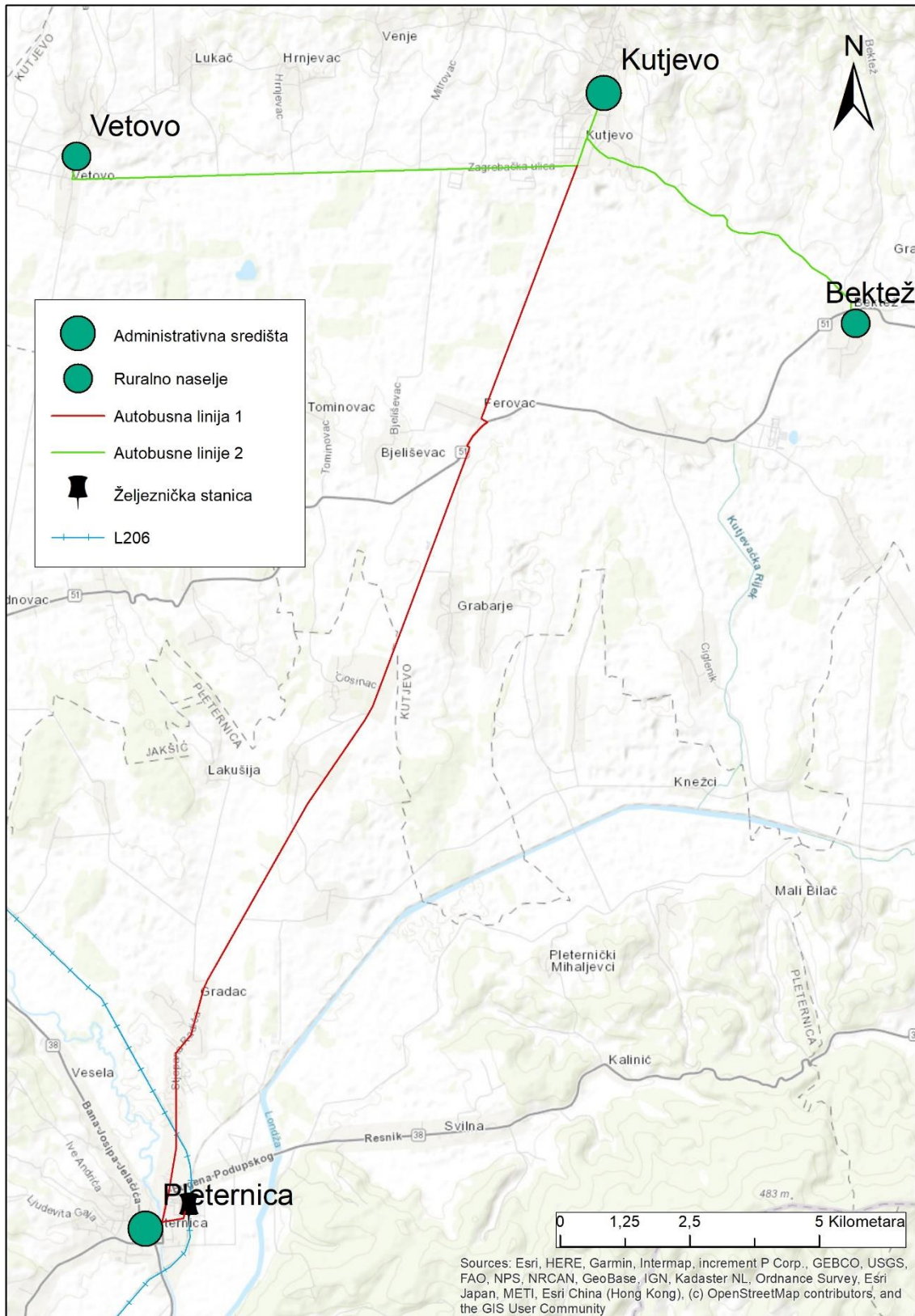
Samim time koncept svih linija koje su u ovome poglavlju prikazane baziran je na željezničkom prometu. Linije vode od obližnjih mjesta do središta Velike i Kutjeva, a od Kutjeva dalje prema Pleternici povezuju se na željezničku prugu L206. Tako da se tu vide najveći potencijali za razvoj integriranog prijevoza na području Požeške kotline.

Druga područja poput Općine Jakšić nisu uzeta u razmatranje kao i prijedlog neke od mogućih linija zbog svog specifičnog smještaja. Budući da Jakšić posjeduje željezničku stanicu koja se nalazi točno na pola puta od Požege do Pleternice, nema potrebe za uvođenjem mogućih autobusnih linija koje bi se vezale na samu željeznicu, te samo posjedovanje željezničke stanice otvara mogućnost za umrežavanja okolice na nju. Područje Općine Čaglin koje je ponajviše pogođeno iseljavanjem stanovništva posjeduje željezničku stanicu koja je veza prema Pleternici i dalje prema Požegi. Vidljivo je da nema potrebe za uvođenjem autobusnih linija koje bi povezivale okolicu sa samom željezničkom stanicom, ponajviše zbog manjka stanovništva, te bi se dodatnim željezničkim linijama zadovoljile potrebe stanovništva Čaglina i okolice.



Sl. 11. Prikaz linija SZ područja Požeške kotline prema njenom središtu

Izvor: ESRI, 2022



Sl. 12. Prikaz linija SI područja Požeške kotline prema njenom središtu

Izvor: ESRI, 2022

Prema kartama koje je moguće vidjeti na sl. 11 i 12, gdje obje karte prikazuju područja kojima je krajnja točka samo središte Požeške kotline, grad Požega kao glavno gospodarsko i socio-ekonomsko središte Požeške kotline. Karte prikazuju one najosnovnije linije u čijem je središtu željeznica jer se željeznicom najlakše kretati prostorom Požeške kotline. Autobusne linije prate ona područja uz glavnu cestu koja su zastupljena s najvećim brojem stanovnika.

Tako na slici 11 možemo vidjeti moguću liniju od Biškupaca prema Kaptolu kojima je središnje područje Općina Velika. Tako što bi se autobusna linija u oba smjera sastajala na željezničkom kolodvoru u Velikoj te bi stanovnici ovog područja bili povezani sa samim središtem Požeške kotline. Autobusne linije bi bile sinkronizirane s polaskom vlaka koji vozi na relaciji Velika- Nova Kapela i obrnuto. Stoga bi stanovnici ovog područja bili povezani i s gradovima Požegom i Pleternicom i dalje s Novom Kapelom koja je povezana sa Zagrebom i Vinkovcima.

Sl. 12 prikazuje liniju koja povezuje Grad Kutjevo i njegovu okolicu s Pleternicom te dalje željeznicom do središta Požeške kotline. Autobusna linija s jedne strane koja je označena zelenom bojom prikazuje povezanost okolnih općina i naselja s Gradom Kutjevom , gdje ta ista linija povezuje Vetovo i Bektež s Kutjevom, te se ona dalje nastavlja prema željezničkom kolodvoru u Pleternici. Stoga crvena linija označava rutu od Kutjeva do Pleternice, gdje putnici dolaze autobusima, te dalje nastavljaju putovanje vlakom prema Požegi. S druge strane moguće je korištenje linije kao u slici broj 12, tako da putnici mogu ići prema Novoj Kapeli gdje su povezani s ostatkom Hrvatske.

8. INTERVJU

Za što cjelovitiji rad odlučeno je intervjuiranje relevantne osobe za prostorno uređenje i javni prijevoz na području Požeške kotline. Jer kvalitativna metoda istraživanja nudi veću dubinu samih informacija kako ljudi vide događaje u samom kontekstu situacije. U samom intervjuu ispitivač može vidjeti neverbalne znakove koji mu govore o oklijevanju na odgovoru samog sugovornika, te je u mogućnosti postaviti potpitanje.

Zbog tema i informacija koje želimo dobiti, smatra se da je bolje napraviti individualni intervju, koji je ovdje proveden. „Individualni intervju je možda najbolji izbor za istraživača koji želi osvjetliti osjetljivu temu (...) ili temu o kojoj je individualac preosjetljiv govoriti u prisutnosti drugih osim istraživača koji garantira ispitaniku potpunu anonimnost.“ (Schroder i sur, 2003:153).

U dogovoru s ispitanikom, ispitanik je htio ostati anoniman. Samo ćemo reći da je relevantna osoba za temu integriranog prijevoza i kao takva je na raznim funkcijama što se tiče prostornog uređenja već više od 20 godina.

Prvih se nekoliko pitanja odnosilo općenito na temu integriranog javnog prometa u globalu i na mišljenje o samoj razvijenosti integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline gdje ispitanik govori o tome kako je ova tema jako zanimljiva, te da je iznenađen da se netko bavi ovom temom baš na ovom području. („*Smatram da je tema integriranog javnog prijevoza jako interesantna, da se sve više spominje na području Republike Hrvatske i da je u svakom slučaju dobro da se o njoj raspravlja. Znamo da je svaki početak težak, ali i vi ste dokazali samim odabirom teme integriranog prijevoza za svoj diplomski rad, da postoji zainteresiranost za tu temu.*“). Ispitanik također kaže da tek kad odemo u neke uređenije zemlje, pogotovo na zapad Europe uviđamo kako je moguće da kod nas nema ni malo inicijative da se barem u većim gradovima ne uvede model integriranog javnog prijevoza. Samo viđenje stanja javnog prijevoza na području Požeške kotline možemo vidjeti po ispitanikovom odgovoru koji je mišljenja da („*Javni gradski prijevoz na području Požeške kotline nije dovoljno razvijen, sama činjenica da samo grad Požega ima organizirani javni gradski prijevoz govori dovoljno o tome. Još kada uzmemo u obzir i da taj javni gradski prijevoz na području Požege vozi uglavnom u jutarnjim i popodnevnim satima i tu u prosjeku od svakih sat vremena dovoljno govori.*“), te se na ovome pitanju osvrće i na dotrajalost prometne infrastrukture na ovome području i po tome su stanovnici ovoga kraja prisiljeni koristiti svoje osobne automobile.

Na pitanja o samom stanju prometne infrastrukture na području Požeške kotline i o ulaganjima koja su ključna da bi se život odvijao u što lakšim uvjetima ispitanik odgovara (*„Ulaže se onoliko koliko je potrebno, jer stanovnika na području Požeške kotline sve je manje, gospodarstke djelatnosti su svedene na svega nekoliko firmi koje zapošljavaju većinu ljudi na ovom području, a firme koje su prepoznatljivi brend Požeštine poput Zvečeva ostale su na još par stotina zaposlenika i pred zatvaranjem su svojih pogona u Požegi.“*) gdje vidimo da većina ulaganja ovise o samim potrebama stanovnika za javnim prijevozom, a stanovnika na ovom području je sve manje i manje, te sama potreba za njime možda i nije najveći problem ovoga kraja. Baš na to se i osvrće ispitanik koji i sam kaže da je (*„Prometna infrastruktura je zadovoljavajuća na području čitave Požeške kotline. Jer kada vidimo izdvajanja iz proračuna Županije ili gradova onda možemo vidjeti da ponajviše svote novca baš idu u prometnu infrastrukturu.“*), gdje su vidljiva ulaganja u prometnu infrastrukturu, ali kome graditi i uređivati kad je stanovnika sve manje.

Možda i najvažnije pitanje je ono koje nam govori o tome postoji li uopće zainteresiranost za javnim gradskim prijevozom na području Požeške kotline, kada znamo da na nekim područjima je to od ključne važnosti kao što je to u Zagrebu i njegovoj okolini gdje većina stanovnika okolice putuje baš u Zagreb na posao. (*„Postoji, ali ovisi o kojoj dobroj skupini stanovništva govorimo. Primjer grada Požege i njegovog sustava javnog prijevoza uglavnom koriste osobe starije dobi koje su u mirovini i kojim je to jedini način da odu do samog središta grada kako bi obavili sve svoje obveze. Mlađi građani ga ne koriste osim onih kojima je to jedini način kako bi došli do svojih obrazovnih ustanova i vratili se nazad kući.“*), na što se ispitanik osvrće da na nekim područjima ne postoji skoro pa nikakva zainteresiranost jer su ljudi navikli da ovise o osobnome automobilu.

Kada smo se dotaknuli već toga da na nekim područjima Požeške kotline skoro pa i ne postoji zainteresiranost za javnim gradskim prijevozom postavlja se vrlo jasno pitanje postoji li uopće potreba za istim. (*„Naravno da postoji, svako područje zaslužuje adekvatni javni prijevoz. Za neka područja ne mora to biti tko zna koliko linija, ali po mome mišljenju dovoljne su tri do četiri dnevne linije za neka udaljenija područja od samog sjedišta Županije. Jer nije pravedno da jedan Čaglin koji administrativno spada u PSŽ, da njegovi stanovnici nemaju adekvatan javni prijevoz do Požege ili imaju samo dvije linije dnevno vlakom do Pleternice.“*)

U nekim od prijašnjih odgovora vidljivo je da se sve bazira na samome stanovništvu, koje je na ovom području u konstantnom padu, te se postavlja pitanje zanemaruju li nadležna tijela potrebe ovoga kraja za javnim gradskim prijevozom jer ipak su ljudi ti koji čine potražnju za uslugom javnog prijevoza, a ponuda je skoro pa nikakva. (*„Možemo reći da je sama slika gospodarstva na ovome području odraz toga da ne postoji adekvatni javni prijevoz. Sigurno da postoje neki veliki gospodarski subjekti u Požegi ili Pleternici da bi došlo do potrebe za javnim prijevozom u tim gravitacijskim područjima, te da bi sigurno i došlo do same organizacije javnog prijevoza.“*)

Pred sam kraj intervjua ispitanika smo zamolili da nam kaže postoji li generalno potreba za javnim gradskim prijevozom na području Požeške kotline i da nam kaže kako on vidi javni gradski prijevoz na ovome području za pet godina. (*„Kada sagledamo cjelokupnu sliku ovakva kakva je onda ne postoji nikakva potreba za integriranim prijevozom na području Požeške kotline. Ali moje je mišljenje da bi svaka županija u Republici Hrvatskoj trebala imati integrirani javni prijevoz baš zbog lakšeg kretanja ljudi, bar neki minimum koliko se on može organizirati. Tako da sam siguran kad bi se preuzela inicijativa i kad bi se uskladili vozni redovi s potrebama stanovnika da bi se pokazalo da i na području Požeške kotline integrirani prijevoz može uspjeti.“*) Na samome kraj intervjua ispitanik je iznio svoje viđenje u budućnosti na ovu temu. (*„Mišljenja sam da će javni gradski prijevoz na području na Požeške kotline ostati isti, da se neće nešto puno poboljšavati, može se samo još malo pogoršati. Kao što sam spomenuo u nekim od prijašnjih pitanja već su najave da će željeznički promet na ovom području biti usporen, te za pet godina možemo očekivati još veća smanjenja brzine, jer ne postoje nikakve naznake da se planira obnova dionice pruge na ovom području. Što se tiče autobusnog prijevoza on će vjerojatno i dalje biti isti kao do sada, vozni red će se raditi tako da služi samo za školarce koji putuju u Požegu u srednju školu.“*)

9. SWOT ANALIZA

Prema dosadašnjem istraživanju ovom Swot analizom bit će prikazane snage, slabosti, prilike i prijetnje integriranog javnog prijevoza za područje Požeške kotline.

SNAGE

- ✚ Dobra pokrivenost cestovnom mrežom – jako bitna stvar za razvoj nekog oblika javnog prijevoza; vidjeli smo da je područje Požeške kotline dobro povezano na svim razinama od državnih, županijskih i lokalnih, a u zadnjih nekoliko godina vidljiv je trend obnove cestovne infrastrukture na ovome području.
- ✚ Dobar geografski položaj Požeške kotline - samo promatrano područje nije toliko brdovito, više je zavala, stoga postoje sve predispozicije za lakšim razvojem javnog prijevoza. Također treba spomenuti i dva izlaza na autocestu A3 koja su u neposrednoj blizini grada Pleternice.
- ✚ Dostupnost željezničkog prometa – jako bitna stvar za razvoj javnog prijevoza je dostupnost željezničke pruge ne nekome području. Pruga koja prolazi kroz Požešku kotlinu je zadovoljavajuća što se tiče raspoređenosti na samome teritoriju, ali ista ta pruga žudi za obnovom.
- ✚ Ne postoje problemi s kapacitetom cestovne mreže – cestovna mreža na području Požeške kotline sasvim je dovoljna za protok svih ljudi i sredstava koji prometuju na tom području.

SLABOSTI

- ✚ Nejednaka razvijenost prometne infrastrukture na području Požeške kotline – cestovna infrastruktura nije na cijelom području jednako razvijena, to se posebno odnosi na ona ruralna područja koja su udaljena od većih središta.
- ✚ Nedovoljna ulaganja u prometnu infrastrukturu – to je posebno uočljivo u željezničkome prometu, gdje se na promatranom području u željezničku infrastrukturu nije ulagalo godinama, stoga iz godine u godinu vlakovi na području Požeške kotline voze sve sporije. Što se tiče cestovne infrastrukture vidljiva su sve veća ulaganja posebno od kada je Hrvatska članica Europske unije.

- ✚ Stavljanje izvan prometa nekih dijelova željezničke mreže – pravi primjer je pruga od Pleternice prema Našicama, koja je stanovnike Požeške kotline spajala s ostatkom Slavonije. Ista ta pruga nije u funkciji već godinama te vlak sada putuje samo od Pleternice do Čaglina.
- ✚ Javni prijevoz nije konkurentan naspram osobnih automobila – svako da javni prijevoz nije konkurentan kada i ne postoji pravi oblik javnog prijevoza na cijelom području Požeške kotline te su ljudi prisiljeni koristiti osobne automobile kako bi tišli od točke A do točke B.
- ✚ Nepostojanje koordinacije između gradova, općina i županije – ne postoje nikakve koordinirane akcije kako bi se javni prijevoz na ovome području podigao na višu razinu, sve što postoji je na mikrorazini kao na primjeru grada Požege ili neke županijske razine kada su u pitanju školske linije.
- ✚ Slabljenje gospodarstva na području Požeške kotline – samim slabljenjem gospodarstva dolazi do smanjenja radne snage te tako ne postoji potreba za mobilnošću određenog broja stanovnika.

PRILIKE

- ✚ Mogućnost korištenja sredstava iz Europske unije – svakako jedna jako velika prilika postoji za razvoj integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline samim time jer postoje sredstva Europske unije. Tako da se dobrom idejom i dobrim projektom mogu dobiti sredstva koja bi uvelike pripomogla razvoju integriranog prijevoza.
- ✚ Modernizacija željezničke infrastrukture: možda i ponajveća potreba ovoga kraja je ulaganje u željezničku infrastrukturu. Gdje bi se sa uložnim sredstvima mogla podići razina sigurnosti, a samim time i brzina prometovanja vlakova na ovome području, što bi sigurno dovelo do povećanja broja korisnika željezničkog prometa.
- ✚ Poboljšanje javnog prijevoza i usklađivanje vozni redova – svakako najbitnija stvar je poboljšati javni prijevoz na području Požeške kotline i uskladiti vozni red koji bi odgovarao svim sudionicima javnog prijevoza, a samim time bi se povećao i novi broj korisnika javnog prijevoza.
- ✚ Uvođenje novih tehnologija u javni prijevoz – svakako treba pratiti trend novih tehnologija i razvojem integriranog javnog prijevoza trebalo bi popratiti i mobilnom

aplikacijom kojom bi korisnici javnog prijevoza mogli biti informirani o voznim redovima i mogućim kašnjenjima ili tehničkim problemima.

PRIJETNJE

- ✚ Depopulacija stanovništva – vjerojatno i najveća prijetnja promatranog područja, koje je već uveliko zahvatio val iseljavanja mladih, ali sve više i starijih stanovnika ovog kraja. Stoga se postavlja pitanje postoji li uopće potreba za javnim prijevozom na području Požeške kotline kada je svakim danom sve manje ljudi.
- ✚ Nedovoljna ulaganja u izgradnju i održavanje cestovnih sustava – svakako da se mogućim zanemarivanjem javnih cesta na području Požeške kotline može doći do smanjenja već i ovako minimalnog broja korisnika javnog prijevoza.
- ✚ Ukidanje pojedinih željezničkih linija – kao što je već spomenut primjer pruge od Pleternice do Našica, gdje vlak sada prometuje samo do Čaglina, velika je mogućnost da se ta linija u potpunosti ukine, tako da stanovnicima čaglinskog kraja ostaje samo mogućnost vožnje osobnim automobilima.
- ✚ Nezainteresiranost pojedinih prijevoznika za uvođenjem novih modela prijevoza – svakako jedan od većih prijetnji jer prijevoznici koji sada posluju na području Požeške kotline sigurno nisu zainteresirani za uvođenje novih ili dodatnih linija, koje bi im samo donijele trošak, stoga se drže onoga što je sigurno.

10. ZAKLJUČAK

Na početku rada postavljene su tri hipoteze o integriranom javnom prijevozu putnika na području Požeške kotline koje su se tijekom rada pokušale opovrgnuti ili potvrditi analizom podataka:

✚ H1: *Moguća je organizacija integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline.*

Hipoteza je prihvaćena, tijekom čitavog rada govorilo se o mogućnosti razvoja integriranog javnog prijevoza, dobivenim rezultatima koji su prikazivali trenutno stanje na području Požeške kotline u vidu javnog prijevoza i intervjuom vidljivo je da je moguća organizacija integriranog javnog prijevoza. Svakako sam razvoj integriranog prijevoza ovisi o više faktora. Kao prvo bitno je da se ljudi na čelnim pozicijama u gradovima, općinama i županiji usuglase i vide kakva je uopće zainteresiranost stanovnika, ali i kolika je stvarna potreba za integriranim javnim prijevozom na području Požeške kotline. Svakako još jedan od faktora je i komunikacija između autoprijevoznika s jedne strane i HŽ-a s druge koje bi donijele prvi vozni red koji bi zadovoljio potrebe stanovnika.

✚ H2: *Područja Požeške kotline imaju specifične prometne probleme koja zahtijevaju specifična rješenja.*

Hipoteza je prihvaćena, jer svako područje Požeške kotline nije jednako povezano javnim prijevozom kao što su autobus ili željeznica. Vidljivo je da Općina Čaglin i njena okolica posjeduju željezničku stanicu s kojom su povezani s ostatkom Požeške kotline budući da je sama Općina smještena na samom istoku Požeške kotline i od ostalih područja je previše udaljena, tako da je željeznica sasvim dovoljna. Slična je priča i s područjem oko Grada Kutjeva i njegove okolice, koja ne posjeduje željezničku stanicu i najbliža stanica je u Pleternici, stoga je javni prijevoz najbolje organizirati autobusnim linijama do željezničke stanice u Pleternici.

✚ H3: *Mreža javnog prijevoza na području Požeške kotline prvenstveno je podređena potrebama učenika osnovnih i srednjih škola.*

Ova tvrdnja svakako nije točna te ju možemo opovrgnuti. Istina je da glavni korisnici javnog prijevoza jesu učenici, ali vozni redovi nisu napravljeni prvenstveno zbog njihovih potreba. Istina je da na nekim područjima nema javnog prijevoza u razdoblju dok nema škole, ali to je zbog toga što na tim područjima nema dovoljnog broja stanovnika koji bi i koristili javni prijevoz, tako da taj dio stanovnika uglavnom koristi svoje osobne automobile kako bi putovali od točke A do točke B.

Na kraju rada možemo zaključiti da je integrirani javni prijevoz na području Požeške kotline svakako potreba te bi kao takav poboljšao život stanovnicima ovoga kraja. Samim uvođenjem došlo bi do ravnomjerne povezanosti svih krajeva Požeške kotline, a tako bi došlo i do ravnomjernog gospodarskoga rasta jer svakako je vidljivo da je područje Požeške kotline gospodarski zaostalo. Vidljivi su tek mali obrisi razvoja samo na nekim područjima. Svakako kao glavni problem ovog područja je veliko iseljavanje stanovništva, stoga se postavlja pitanje postoji li uopće potreba za razvojem integriranog javnog prijevoza; ali kada bi se uvelo nekoliko linija za sva područja koja bi bila povezana s gradom Požegom kao njezinim središtem sigurno bi došlo do povećanja broja korisnika javnog prijevoza jer znamo da je to ipak najjeftiniji oblik prijevoza. Tako bi se zasigurno potaknulo stanovništvo da ga koriste, a posebno ono stanovništvo iz ruralnih krajeva. Kao posljednju misao i neko viđenje samog rada možemo reći da u ovome trenutku nema potrebe za uvođenjem integriranog javnog prijevoza na području Požeške kotline, za nekoliko godina da, ali sada sigurno ne, ali sigurno je da treba povećati broj linija koje bi povezivale ostala područja s gradom Požegom kao glavnim gospodarskim središtem i to tako da linije budu napravljene da odgovaraju radnicima na putu od doma do posla i nazad. Tako bi se zasigurno povećao broj putnika javnog prijevoza, a pružateljima usluga javnog prijevoza povećala bi se dobit.

LITERATURA

1. Bator, I, 2016: Integrirani prijevoz putnika, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih Znanosti
2. Dadić, I., 2007: Prometno značenje Bjelovarsko – bilogorske županije za Panonsku Hrvatsku
3. Gray, D., Farrington, J., Kagereiner, A., 2008: Geographies of Rural Transport, u: Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces (ur. Knowles, R., Shaw, J., Docherty, I.), Blackwell Publishing, Malden, Oxford, Victoria, 102-119
4. Ilić, M., Njegač, D., 1992: Centri autobusnog prometa Hrvatskog zagorja, *Acta geographica Croatica* 27, 163-172
5. Klarić, Z., 1994: Javni gradski promet Zagreba u funkciji nove uloge grada, *Geografski horizont* 40 (2), 44-49
6. Nevistić, A., 2015: Integrirani prijevoz putnika u Gradu Zagrebu, Zagrebačkoj županiji i Krapinsko-zagorskoj županiji, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.
7. Magaš, D., 2013: Geografija Hrvatske, Meridijani, Samobor
8. Potrebica, H., 2012: Požeška kotlina – europsko kulturno središte (arheološka perspektiva). *Radovi zavoda za znanstveni i umjetnički rad u Požegi*, 1, 185-208
9. Rodrigue, J. P., Comtois, C., Slack, B., 2017: *The Geography of Transport Systems*, Fourth edition, Routledge, London, New York
10. Sić, M., 1992: Zagreb kao središte međugradskog (intercity) željezničkog prometa, *Geografski glasnik* 54, 151-164
11. Schroder i sur. 2003: *Researching Audiences*. London, 153
12. Šišak, I., 2020: Geografski aspekti razvoja integriranog javnog prijevoza u sjeveroistočnom dijelu Urbane aglomeracije Zagreb, diplomski rad, Geografski odsjek Prirodolovno-matematičkog fakulteta, Zagreb

POPIS IZVORA

1. Arriva Hrvatska d.o.o. 2021: <https://www.arriva.com.hr/> (25.08.2021.)
2. Državni zavod za statistiku, 2013: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Zagreb, <https://www.dzs.hr/> (24.08.2021.)
3. ESRI, 2020: ESRI Data and Maps, <https://www.arcgis.com/home/group.html?id=24838c2d95e14dd18c25e9bad55a7f82#ove> (01.02.2022.)
4. Evarazdin.hr, <https://evarazdin.hr/drustvo/jucer-uvadeni-kartomati-za-kupnju-karata-za-sad-putnici-i-dalje-kupuju-rucno-na-blagajni-359537/> (25.08.2021.)
5. Grad Pleternica, 2021: <http://pleternica.hr/objave/strategija-razvoja/> (26.08.2021.)
6. Grad Požega, 2021: https://www.pozega.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=118 (22.08.2021.)
7. Hrvatski zavod za zapošljavanje, 2021: https://burzarada.hzz.hr/Posloprimac_RadnaMjesta.aspx (29.08.2021.)
8. HŽ Putnički prijevoz, 2022: <https://prodaja.hzpp.hr/hr/Ticket> (15.01.2022.)
9. Integrirani promet Zagrebačkog područja, <http://www.ipzp.hr/ipp-2/> (20.08.2021.)
10. Lokalni.hr, <https://lokalni.vecernji.hr/gradovi/jedan-su-od-najuspjesnijih-gradova-u-regiji-sto-se-tice-sustava-javnih-bicikala-17955> (01.02.2022.)
11. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.), 2017: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (20.08.2021.)
12. Panora-Regionalni koordinator razvoja Požeško-slavonske županije, 2021: <https://www.panora.hr/strateski-dokumenti/zupanijska-razvojna-strategija/> (20.08.2021.)
13. Požeško-slavonska županija, Zavod za prostorno uređenje, 2016: Prostorni plan Požeško-slavonske županije, <https://www.zpu-psz.hr/prostorni-planovi/> (20.08.2021.)
14. Savez za željeznicu, 2021: <https://szz.hr/> (20.08.2021.)
15. Slavonija Bus d.o.o, 2021: <https://www.slavonija-bus.hr/pozega-gradski-prijevoz/> (25.08.2021.)
16. Strateška studija utjecaja na okoliš, Županijske razvojne strategije za razdoblje do kraja 2020. godine Požeško – slavonske županije, 2018:

<https://www.pszupanija.hr/dokumenti/category/52-zavod-za-prostorno-uredenje.html>
(21.08.2021.)

17. Županijska uprava za ceste Požeško-slavonske županije, <https://www.zuc-pz.hr/ोजना/> (01.02.2021.)

18. <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama> (22.08.2021.)

19. <https://www.zakon.hr/z/245/Zakon-o-prijevozu-u-cestovnom-prometu> (22.08.2021.)

Popis slika

Slika 1. Shematski prikaz integriranog sustava javnog prijevoza putnika	3
Slika 2. Karta prostora istraživanja	5
Slika 3. Prikaz stalaka za bicikle	9
Slika 4. Kartomat.....	11
Slika 5. Prikaz Požeške kotline	13
Slika 6. Međupopisna promjena broja stanovnika na području Požeške kotline u razdoblju od 1961. do 2011.	15
Slika 7. Kretanje broja zaposlenih na području Požeške kotline u razdoblju od 2011. -2019.	19
Slika 8. Postotak zaposlenih prema veličini poduzeća na području Požeške kotline u 2018. godini.....	20
Slika 9. Prikaz državnih cesta na području Požeške kotline	22
Slika 10. Željezničke pruge na području Požeške kotline.....	24
Slika 11. Prikaz linija SZ područja Požeške kotline prema njenom središtu	32
Slika 12. Prikaz linija SI područja Požeške kotline prema njenom središtu	33

Popis tablica

Tablica 1. Integrirani prijevoz putnika	12
Tablica 2. Populacijska usporedba Požeške kotline sa Republikom Hrvatskom	14
Tablica 3. Biološka struktura stanovništva.....	16
Tablica 4. Stanovništvo prema ekonomskoj aktivnosti.....	17
Tablica 5. Struktura zaposlenih prema sektorima	17
Tablica 6. Stanovništvo staro 15 godina i više prema stručnoj spremi 2011.	18
Tablica 7. Autobusna linija: Bolnica - Novi Štitnjak - Bankovci - Bolnica.....	25
Tablica 8. Autobusna linija: Frankopanska - Bolnica - Frankopanska	26
Tablica 9. Autobusna linija: Dervišaga - Bolnica - Dervišaga.....	26
Tablica 10. Autobusna linija: Novo Selo - Drškovci - Požega	26
Tablica 11. Autobusna linija: Novi Mihaljevci - Golobrdci - Požega i obrnuto	26
Tablica 12. Autobusna linija: Hrvatskih Branitelja-Jurja Križanića-Trg Sv.Trojstva-Bolnica	27
Tablica 13. Autobusna linija: Crkveni Vrhovci - Bolnica i obrnuto	27
Tablica 14. Autobusna linija: Industrijska-Trg Sv. Trojstva.....	27
Tablica 15. Željeznička linija: Nova Kapela-Pleternica.....	28
Tablica 16. Željeznička linija: Pleternica-Nova Kapela.....	29
Tablica 17. Željeznička linija: Pleternica-Velika	29
Tablica 18. Željeznička linija: Velika-Pleternica	30
Tablica 19. Željeznička linija: Pleternica-Čaglin	30
Tablica 20. Željeznička linija: Čaglin-Pleternica	30

Pitanja korištena za intervju

- ✚ Kakvo je Vaše mišljenje o samoj temi integriranog javnog prijevoza?
- ✚ Smatrate li da je na području Požeške kotline dovoljno razvijen javni gradski prijevoz?
- ✚ Smatrate li da se na području Požeške kotline dovoljno ulaže u javni gradski prijevoz?
- ✚ Postoji li uopće zainteresiranost ljudi za javnim gradskim prijevozom na području Požeške kotline?
- ✚ Je li Po Vašem mišljenju prometna infrastruktura na području Požeške kotline zadovoljavajuća?
- ✚ Postoji li uopće potreba za javnim gradskim prijevozom na nekim područjima Požeške kotline?
- ✚ Smatrate li da odlaskom sve većeg broja ljudi s područja Požeške kotline nadležna tijela zanemaruju potrebe stanovnika ovoga kraja za javnim prijevozom?
- ✚ Kako vidite javni gradski prijevoz na području Požeške kotline za 5 godina?
- ✚ Postoji li potreba za integriranim prijevozom putnika na području Požeške kotline?