

Problemi dostupnosti prigradskih naselja na primjeru Seseveta

Papić, Karlo

Undergraduate thesis / Završni 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:217:650542>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-22**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Karlo Papić

Problemi dostupnosti prigradskih naselja na primjeru Sesveta

Prvostupnički rad

Mentor: doc. dr. sc. Petra Radeljak Kaufmann

Ocjena: _____

Potpis: _____

Zagreb, 2022. godina.

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

Problemi dostupnosti prigradskih naselja na primjeru Sesveta

Karlo Papić

Izvadak: Mobilnost stanovnika i dostupnost prigradskih naselja na području zagrebačke aglomeracije itekako je važna zbog svakodnevnih migracija prema matičnom gradu. Ubrzana suburbanizacija zagrebačkog prstena dovela je do brojnih problema s kojima se susreću stanovnici Sesveta i Sesevetskog prigorja. Cilj ovog rada je istražiti kvalitetu dostupnosti prigradskih naselja na primjeru Sesveta koje su najistočnija i najveća gradska četvrt. Kako bi se što bolje obradila tema istražen je povijesni razvoj Sesveta, demografska, prirodno-geografska i prometno-geografska obilježja. Korištena je metoda intervjua s lokalnim stanovništvom, a proveden je i razgovor s vijećnikom Vijeća Gradske četvrti. Sesvete su jedno od rijetkih naselja koja bilježe pozitivne demografske trendove unatoč depopulaciji koja je teško pogodila cijelu Hrvatsku. Demografska dinamika u međusobnoj je vezi s dostupnosti, daljnji rast broja stanovnika za posljedicu će imati još opterećeniji sustav što bi dodatno otežalo mobilnost stanovnika Sesveta. Metodologija ovog rada sastoji se od analize stručne i znanstvene literature, analize statističkih podataka i kvalitativne metode intervjuiranja.

23 stranice, 9 grafičkih priloga, 1 tablica, 9 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: Sesvete, Sesevetsko prigorje, suburbanizacija, promet, dostupnost

Voditelj: doc. dr. sc. Petra Radeljka Kaufmann

Tema prihvaćena: 10. 2. 2022.

Datum obrane: 22. 9. 2022.

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

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Undergraduate Thesis

Problems of accessibility of suburban settlements: a case study of Sesvete

Karlo Papić

Abstract: The mobility of residents and the availability of suburban settlements in the area of the Zagreb agglomeration is important due to daily migrations towards the central city. The accelerated suburbanization of the Zagreb ring has led to numerous problems faced by the inhabitants of Sesvete and Sesvetsko Prigorje. The aim of this paper is to investigate the quality of accessibility of suburban settlements using the example of Sesvete, which is the easternmost and largest city district. In order to deal with the topic as well as possible, the historical development of Sesvete, its demographic, natural-geographical and transport geography features were researched. The interview with inhabitants was the base of the research and an interview was conducted with the councilor of the City Quarter Council. Sesvete is one of the few settlements that records positive demographic trends despite the depopulation that Croatia as a whole is experiencing. Demographic dynamics are interconnected with availability and further population growth will result in an even more burdened system, which would further complicate the mobility of the inhabitants of Sesvete. The methodology of this paper consists of the analysis of professional and scientific literature and statistical data and the qualitative method of interviewing.

23 pages, 9 figures, 1 tables, 9 references; original in Croatian

Keywords: Sesvete, Sesvetsko Prigorje, suburbanization, traffic, accessibility

Supervisor: Petra Radeljak Kaufmann, PhD, Assistant Professor

Undergraduate Thesis title accepted: 10/02/2022

Undergraduate Thesis defense: 22/09/2022

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

Sadržaj

| | |
|--|----|
| 1. UVOD | 1 |
| 2. METODOLOGIJA | 3 |
| 3. OBILJEŽJA SESVETA | 4 |
| 3.1. PRIRODNO-GEOGRAFSKA OBILJEŽJA | 5 |
| 3.2. OSNOVE POVIJESNO-GEOGRAFSKOG RAZVOJA | 5 |
| 3.3. DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA | 7 |
| 3.4. PROMETNO-GEOGRAFSKA OBILJEŽJA | 9 |
| 4. REZULTATI I ANALIZA PROVEDENOG ISTRAŽIVANJA | 12 |
| 4.1. RAZGOVOR S VIJEĆNIKOM GRADSKE ČETVRTI | 17 |
| 4.2. PRIJEDLOZI ZA POBOLJŠANJE DOSTUPNOSTI | 18 |
| 4.3. KAPITALNI PROJEKTI | 19 |
| 4.3.1. PRODUŽETAK ULICE KNEZA BRANIMIRA | 19 |
| 4.3.2. PRODUŽETAK ULICE GRADA VUKOVARA | 20 |
| 5. ZAKLJUČAK | 21 |
| LITERATURA | 22 |
| IZVORI | 23 |
| PRILOZI | IV |

1. UVOD

Završni rad se fokusira na područje Sesveta i okolice koja se velikom brzinom razvija proteklih nekoliko desetljeća.

Suburbanizacija je proces razvitka okolice, odnosno urbanizacije okolice pod utjecajem većeg, matičnog grada. Proces uključuje promjene u nekoliko elemenata, dolazi do socioekonomske, funkcionalne i morfološke preobrazbe naselja. Suburbanizacijom nekoć ruralnih naselja u okolini nastaje urbanizirano naselje koje s matičnim gradom čini kontinuum odnosno gradsku regiju. Šezdesetih godina prošlog stoljeća kreće intenzivnija suburbanizacija zagrebačke aglomeracije koju je do tada karakterizirala isključiva koncentracija. Sedamdesetih godina kreće i pojačana decentralizacija određenih gradskih funkcija, prvenstveno se to odnosi na decentralizaciju industrije i stambenih naselja koja se šire van formalnog grada (Vresk, 1997).

Promet je jedan od sastavnih čimbenika svakodnevnog života te ga najjednostavnije možemo definirati kao kretanje ljudi, roba i informacija iz jednog mjesta u drugo (Black, 2003). Povećana mobilnost stanovništva neumoljivo prati suburbanizaciju, ili pak ona nju; suburbanizacija i promet neizostavno idu ruku pod ruku, odnosno povećanom mobilnošću stanovništva dolazi do dnevnih migracija koje omogućuju razvoj nekadašnje ruralne sredine. Razvojem prometne infrastrukture i pojeftinjenjem prometnih usluga dolazi do ubrzanog razvoja svih satelitskih gradova u zagrebačkoj aglomeraciji, a posebno Sesveta kojima broj stanovnika rapidno raste od sredine prošlog stoljeća. Dnevne migracije zaposlenih i učenika, odnosno studenata potvrđuju da je suburbanizirana okolica funkcionalno itekako ovisna o matičnom gradu. Proces suburbanizacije gotovo nikada ne prestaje, nakon što su se Sesvete suburbanizirale pod utjecajem Zagreba, sada se manja i tradicionalno ruralna naselja oko Sesveta urbaniziraju što stavlja dodatan pritisak na prigradsku prometnu infrastrukturu.

U radu se analizira dostupnost prigradskih naselja na primjeru Sesveta zato što se radi o najvećoj zagrebačkoj četvrti po broju stanovnika i po površini; Sesvete imaju zanimljiv prometno-geografski položaj i ogledan su primjer urbanizacije jednog omanjeg prigrorskog ruralnog naselja koje se u samo nekoliko desetljeća zbog povoljnog položaja i raznih procesa razvilo u gradsku sredinu koja broji gotovo 80.000 stanovnika. Naime, iako je proces depopulacije snažno pogodio Hrvatsku u cjelini nakon Domovinskog rata (od popisa 1991. godine), Sesvete konstantno bilježe pozitivne trendove i broj stanovnika, uz izraženu stambenu

izgradnju. Osim prometne povezanosti s Gradom Zagrebom Sesvete su poznate kao administrativni, kulturni i gospodarski centar Prigorja te brojnim stanovnicima služe kao funkcionalno središte, a također rad će se osvrnuti i na posljednji popis stanovništva iz prošle godine.

Analizirat će se prometni sustav prigradskih naselja na primjeru Sesveta, kao i njegove prednosti i manjkavosti.

Cilj rada je upoznati se s problemima lokalnog stanovništva, njihovom svakodnevicom i njihove stavovima i razmišljanjima oko dostupnosti Sesveta. Rad će se osvrnuti na prirodno-geografska obilježja, povijesno-geografski razvoj Sesveta, odnosno etape koje su dovele do današnjeg oblika naselja. Također pregledat će demografska i za ovaj rad najvažnija prometno-geografska obilježja. Rad će se dotaknuti prometnih projekata koji bi trebali biti realizirani kroz nekoliko godina, a i sami stanovnici će iznijeti prijedloge kako bi se poboljšala kvaliteta života u Sesvetama.

2. METODOLOGIJA

Glavna metoda korištena u završnom radu je intervju s lokalnim stanovništvom kako bi dobili što bolji uvid u stavove stanovnika o kvaliteti prometa i dostupnosti Sesveta. Korištena je stručna i znanstvena literatura vezana uz temu suburbanizacije te literatura o prostornim obilježjima Sesveta, značajno manjeg opsega.

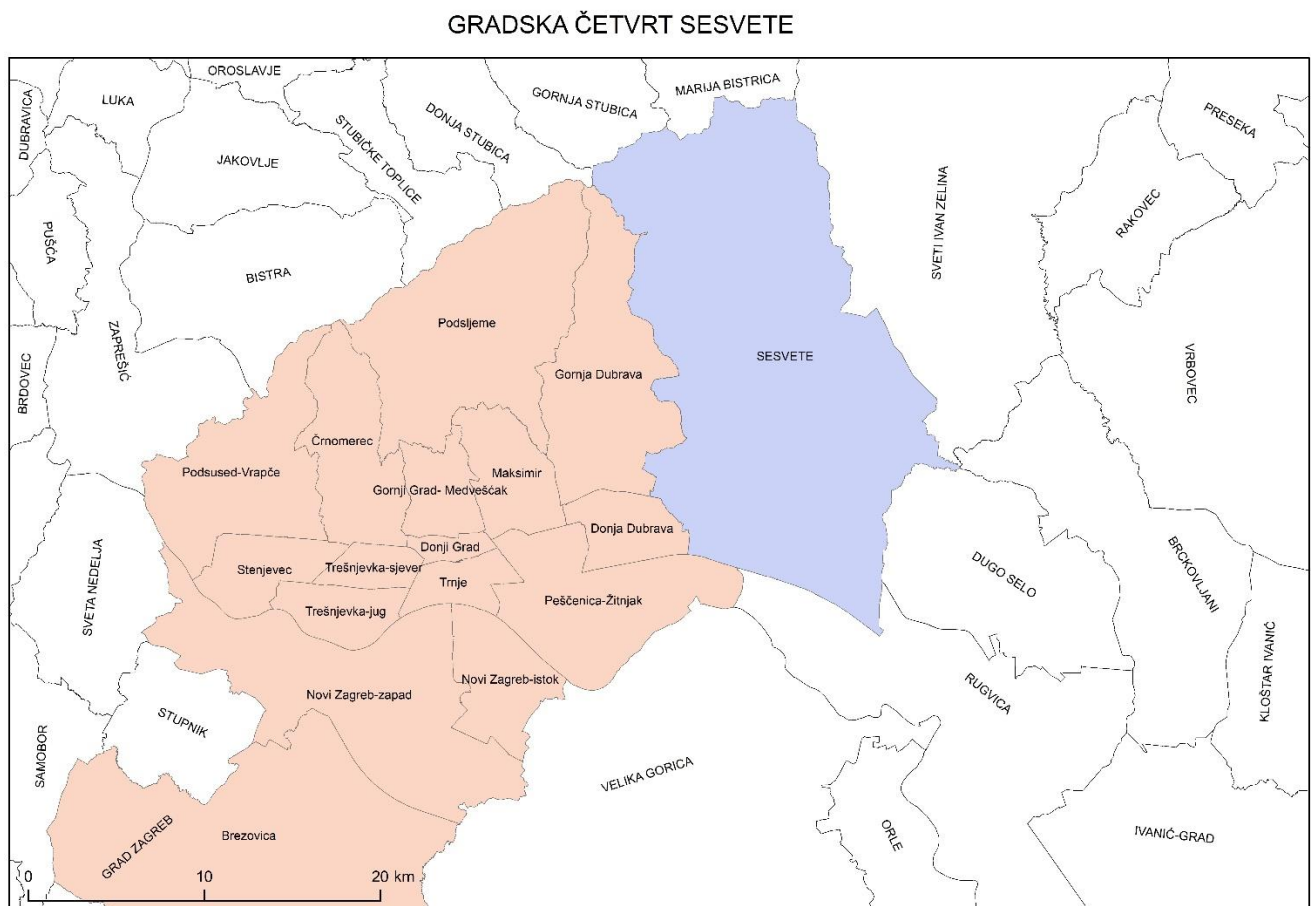
Kao što je već navedeno, najvažniji dio rada odnosi se na rezultate polustrukturiranih intervjua, provedenih u cilju dubljeg razumijevanja razmišljanja i stavova stanovništva. Svi ispitanici su s područja Sesveta. Kako Sesvete broje 37 naselja gotovo nikako nije bilo moguće provesti razgovor sa stanovnicima iz svih naselja. Kontaktiran je vijećnik Vijeća gradske četvrti Sesvete – Vinko Batinić.

Ispitanici su podijeljeni u tri dobne skupine: mlado stanovništvo (do 20 godina), zrelo stanovništvo (20 – 59 godina) i staro stanovništvo (60 i više godina). Ispitanike se pitalo o zadovoljstvu sa sadašnjom prometnom infrastrukturom, korištenju javnog prijevoza te njihovom preferiranom obliku prijevozu. Nadalje, ispitanici su upitani o svakidašnjim problemima na koje nailaze, o njihovom prijedlozima kako unaprijediti prometnu mrežu, a upitani su i o prometnim projektima s kojima su upoznati i koje smatraju važnima. Razgovor s ispitanicima je trajao otprilike 10 do 15 minuta te je proveden uživo tijekom srpnja i kolovoza 2022. godine. Razgovori su snimani mobilnim telefonom, zatim su napravljeni transkripti zbog lakše obrade podataka. Autor je dobro upoznat s područjem te je analizom kvalitativnih podataka sažeo svakodnevicu ispitanika, njihove misli i stavove prema temi te su korišteni citati ispitanika.

Prilikom kartografske vizualizacije korišten je GIS ArcMap 10.3.1, a za grafičke priloge i tablice korišten je Microsoft Excel. Kartografske i grafičke priloge izradio je autor samostalno.

3. PROSTORNA OBILJEŽJA SESVETA

Sesvete su površinom najveća 165,255 km² (Grad Zagreb, n.d), po posljednjem popisu 2021. najmnogoljudnija 71216 stanovnika (DZS, 2022) i najistočnija gradska četvrt u sklopu Grada Zagreba, a sastoje se od 37 naselja u kojima djeluje 46 mjesnih odbora. Velik broj manjih naselja još ima ruralne karakteristike, osobito ona naselja na sjeveru gdje gradska četvrt graniči s Krapinsko-zagorskom županijom. Na istoku graniči sa Zagrebačkom županijom, odnosno na jugoistoku s Gradom Dugim Selom; nadalje, na istoku malu granicu dijeli i s Općinom Brckovljani, a na sjeveroistoku s Gradom Sveti Ivan Zelina. Južnu granicu čini Općina Rugvica, dok na zapadu graniči s gradskim četvrtima Gornja Dubrava i Donja Dubrava. Na samom jugozapadu Sesvete graniče i s gradskom četvrti Peščenica – Žitnjak (sl. 1).



Sl. 1. Položaj gradske četvrti Sesvete

Izvor: izradio autor prema podacima SRPJ, 2016.

3.1 Prirodno-geografska obilježja

Sesvete su smještene u središnjoj Hrvatskoj, u području Prigorja, često zvanog i Sesvetsko prigorje. Sjeverni dio omeđen je Medvednicom, nadmorska visina penje se sve do 742 metara gdje je smješten vrh Rog na istoimenoj uzvisini koja čini središnji dio Medvednice. Potoci Vuger, Kašina i Glavničica raščlanjuju reljef na sjeveru svojim dolinama. Reljef se postepeno mijenja prema jugu, od brežuljkastog reljefa s disperznom naseljenošću te male gustoće naseljenosti prema sve nižem reljefu na jugu gdje se razvija velika gustoća naseljenosti i grupirana naselja. Južnu granicu čini rijeka Sava, a jasno je da se reljef spušta prema aluvijalnoj nizini uz Savu koja je pogodna za razvoj ratarstva (Nadu, 1991).

Geološki je područje Sesvetskog prigorja izuzetno nestabilno; podsjetimo se dva potresa iz ožujka 2020. godine s epicentrom na sjeveroistočnom dijelu grada blizu Markuševca, a oba su povezana s aktivnošću na reverznim rasjedima na dubini oko 10 kilometara (HGI, 2020).

Klimatološki radi se o klasičnoj umjereno toploj kontinentalnoj klimi gdje višnji dijelovi pri Medvednici dobivaju nešto više padalina. Prema Köppenovoj podjeli klima, klima na području Grada Zagreba pripada klimatskom razredu C, umjereno tople vlažne klime, oznake Cfb, umjereno topla vlažna klima s toplim ljetom čija je srednja srpanjska temperatura zraka manja od 22 °C. Mjesec s najmanje padalina nalazi se u hladnoj polovici godine, dok su dva perioda otprilike jednako kišovita, radi se o ranom proljeću i kasnoj jeseni (Šegota i Filipčić, 1996).

3.2 Osnove povijesno-geografskog razvoja

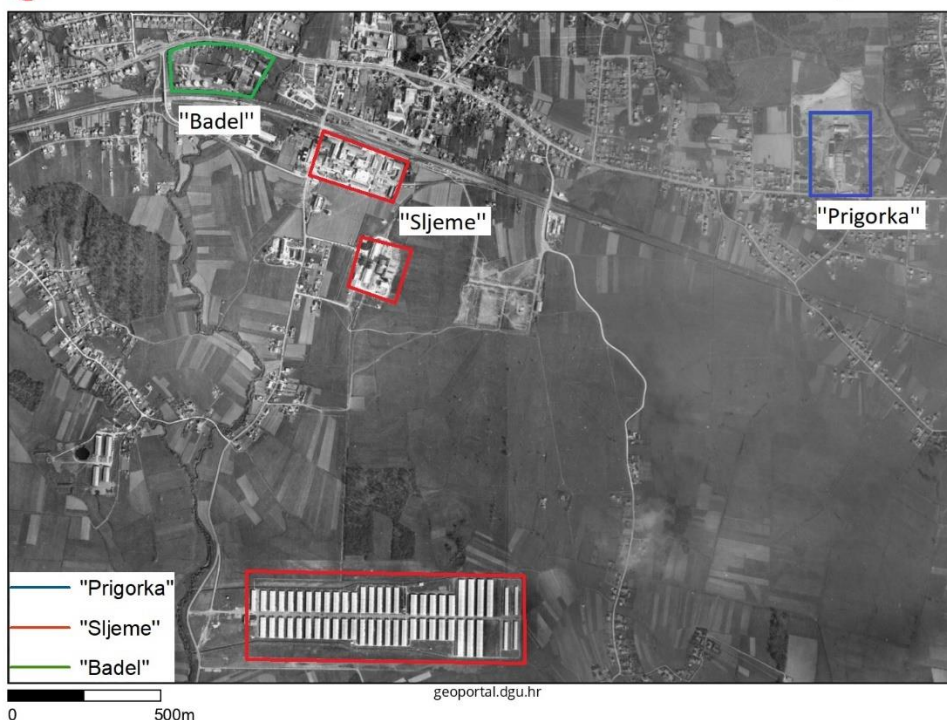
Područje današnje gradske četvrti naseljeno je još od prapovijesti, prvenstveno su naseljavana viša područja na sjeveru, odnosno na brežuljkastom pobrđu. Tako su pronađeni ostatci života blizu Glavnice Donje na lokalitetu Kuzelin koji datiraju još iz mlađeg željeznog doba. Ostatke iz rimskog doba pronalazimo u današnjoj Kašini koja se tada zvala Cassandrija, a kako autor navodi nije poznato radi li se o rimskoj utvrdi ili o rimskoj cesti (Klaić, 2002).

Crkveni spisi spominju već 1201. godine posjed zagrebačkog biskupa u Sesvetskom prigorju, radi se o posjedu u Vugrovcu. Isto tako na području današnje gradske četvrti spominje se posjed zagrebačkog dekana Barana iz 1217. godine u čijem su sastavu tadašnja četiri sela od kojih su tri na današnjem području gradske četvrti Sesvete: Sesvete, Popovec i Dobrodol. Također iste godine spominje se i Kašina koja je tada, a i dugi niz godina kasnije najveće naselje na području Sesvetskog prigorja (Nadu, 1992).

Crkveni spisi spominju i crkvu u Sesvetama još početkom 14. stoljeća koja je pod vlasništvom zagrebačkog Kaptola, a samim time dalo bi se zaključiti da je selo starije od crkve. Krajem 14. stoljeća počinje se koristiti i mađarsko ime za Sesvete – Mendzenth. Tadašnje stanovništvo su bili isključivo seljaci, odnosno kmetovi čiji su feudalni gospodari bili sa zagrebačkog Kaptola i čiju su tlaku, odnosno zemlju obrađivali i plaćali porez. 15. stoljeće obilježava prodor Turaka koji dolaze i na područje Sesveta, tako kmetovi mole da se smanji njihov porez Kaptolu kako bi kompenzirali štetu koju su nanijeli Turci (Nadu, 1991).

Sesvete stoljećima ostaju malo selo, kanonik J. Š. Šidić spominje selo Sesvete 1695. godine kao naselje koje ima 12 kuća i broji 100 stanovnika. Nadalje, 1811. godine Sesvete imaju svega 128 stanovnika. Bolji uvid u obilježja područja današnjih Sesveta daju podaci iz 1862. godine kada je izašao prvi katastarski plan. Sesvete su i dalje malo selo potpuno okruženo šumom, a broje 16 kuća i 171 stanovnika, ali su centar crkvene župe kojoj pripada okolnih 11 sela i imaju pučku školu. Kuće su većinom izgrađene od drva i cigle, rijetko kada cigle u potpunosti, a krovovi kuća su pokriveni crjepovima, dok je većina gospodarskih objekata pokrivena slamom. Život se kreće mijenjati 1870. godine kada je izgrađena pruga i povećava se broj stanovnika.

Dvadesetih godina prošlog stoljeća dolazi do osnivanja nekoliko tvrtki koje će obilježiti Sesvete narednih 50 godina kao jaku industrijsku zonu na rubu Zagreba (sl. 2). Osniva se tvornica suhomesnatih proizvoda "Rabus i sin" 1921. godine, kasnije prerasta u veliku industriju "Sljeme" koja je na svom vrhuncu zapošljavala velik broj ljudi i zapošljavala ruralno stanovništvo iz okolnih mjesta. Također osniva se tvornica octa i špirita "Badel" koja prerasta u jednu od glavnih jugoslavenskih destilerija i tvornica opeke "Prigorica" (Malić, 1969). Nakon Drugog svjetskog rata vanjski zagrebački prsten detektira se kao zona pogodna za preseljenje industrije koja će rasteretiti grad i pomaknuti sekundarni sektor van uskih gradskih granica. Samobor, Sesvete, Velika Gorica i Zaprešić postaju perjanice industrije pogotovo 60-ih godina prošlog stoljeća. Jugoslavija za cilj ima industrijalizaciju i deagrarijaciju kako bi smanjili udio seljačkog stanovništva. Industrija se grupira uz željeznicu zbog lakšeg transporta dobara, Sesvete dobivaju prve zgrade u današnjem užem centru i polako napreduje urbanizacija (Stiperski, 1989).



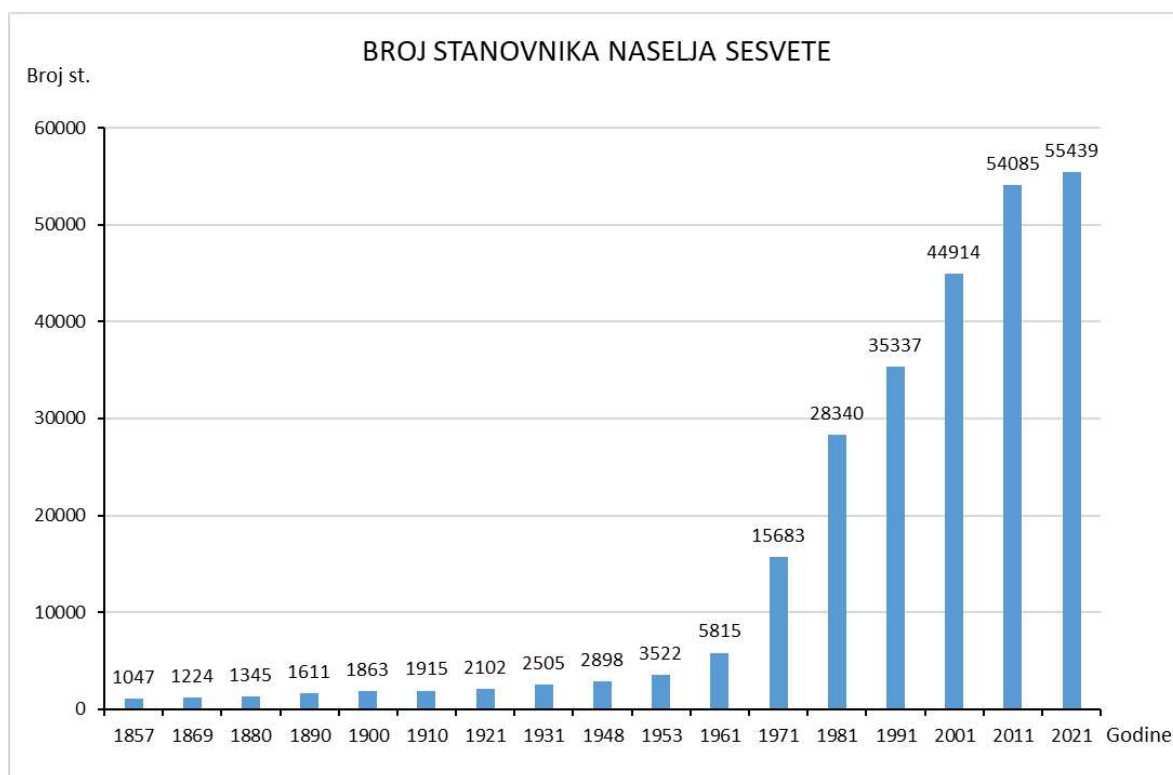
Sl. 2 Industrija u Sesvetama 1968. godine

Izvor: Geoportal DGU, 2022.

3.3 Demografska obilježja

Snažna suburbanizacija 60-ih godina prošlog stoljeća potakla je velik broj stanovnika iz Sesevetskog prigorja na preseljenje i napuštanje primarnog sektora, a stanovništvo i iz drugih dijelova Hrvatske, kao i bivše Jugoslavije kreće naseljavati područje današnje gradske četvrti. Sesvete od malenog sela s početka 20. stoljeća izrastaju u jedan od najvećih satelitskih gradova u zagrebačkoj aglomeraciji, konstantno povećavajući broj stanovnika, kao i broj kućanstava i stanova. Prema prvim rezultatima popisa iz 2021. godine Sesvete broje 71216 stanovnika, 22428 kućanstava i 28452 stambenih jedinica na 165,255 km², što iznosi 430,95 stan./km², dok je prosječna gustoća naseljenosti Hrvatske 68,7 stan./km², odnosno Sesvete su nešto više od šest puta naseljenije od prosjeka (DZS, 2022).

Jedino naselje gradskog tipa su Sesvete koje broje 55439 stanovnika. Važno je napomenuti da Sesvete kao naselje obuhvaća fizionomski jedinstveno područje izduženo prvenstveno u smjeru zapad-istok od Brestja na zapadu koje graniči s Dupcom, sve do Sesevetskog Kraljevca koji je ujedno i najistočnija točka Grada Zagreba i graniči sa Zagrebačkom županijom, dok se južni dio proteže do Starog i Novog Jelkovca (naselje izgrađeno 2009. godine).



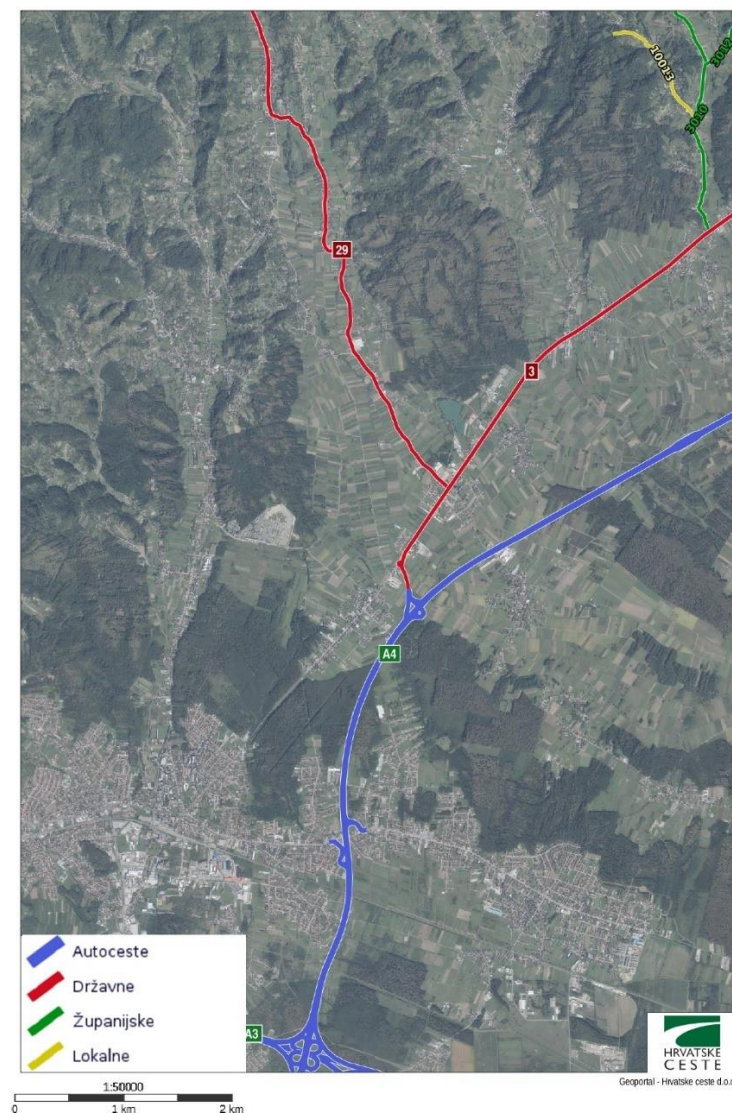
Sl. 3. Kretanje broja stanovnika naselja Sesvete

Izvor: izradio autor prema podacima DZS, 2022.

Stanovništvo naselja Sesvete u konstantnom je porastu od prvog popisa 1857. godine (sl. 3), ali moraju se izdvojiti dva ključna trenutka u kojima dolazi do "booma". Prvi je naravno već gore spomenuta industrijalizacija koja je privukla prvenstveno mlado radno sposobno stanovništvo iz bližih područja tijekom 1960-ih godina, dok je drugi ključni trenutak Domovinski rat, odnosno 1990-ih i ranih 2000-ih dolazi velik broj izbjeglica iz Bosne i Hercegovine, prvenstveno iz Bosanske Posavine iz koje su Hrvati prognani od strane srpskih snaga. Sesvete i istočni dijelovi Grada Zagreba ističu se kao područje s najintenzivnijim naseljavanjem stanovništva iz BiH koji su mahom Hrvati i lako su se integrirali u društvo (Podgorolec i dr., 2020). Malić u svojem radu iz 1969. godine spominje 30-godišnji urbanistički plan koji je predviđao da će u samom naselju živjeti oko 25000 stanovnika, međutim taj broj je gotovo poduplan u trenutku popisa 2001. godine. Naravno da prenapučenost dovodi do problema, a bitno je napomenuti da je mali broj stambenih objekata rađen planski. Samo je nekolicina njih na području Gradske četvrti, a većina je izgrađena za vrijeme SFRJ tijekom 70-ih i 80-ih godina prošlog stoljeća; tu se ponajprije ističe naselje Luka, Selčina i Karlovačka ulica.

3.4 Prometno-geografska obilježja

Sesvete imaju veoma povoljan prometno-geografski položaj spoja Sesevskog prigorja sa savskom naplavnom nizinom. Jedna od najvažnijih prometnica je autocesta A4 koja u dužini od 96,9 kilometara spaja Zagreb s Varaždinom i proteže se sve do granice s Mađarskom. Sesvete imaju tri ulaza na ovu dionicu (Kraljevečki Novaki, Popovec i Ivanja Reka) koja na području Gradske četvrti spada pod Zagrebačku obilaznicu i besplatna je za promet vozila. Državna cesta DC29 povezuje Novi Golubovec – Zlatar – Mariju Bistricu – Soblinec, a državna cesta DC3 Čakovec – Varaždin – Zagreb – Karlovac – Rijeka prolazi kroz Soblinec (NN, 2012).



Sl. 4. Autoceste i državne ceste na području Sesveta

Izvor: Geoportal – Hrvatske ceste, 2022.

Među najvažnije prometnice za funkcioniranje Sesveta ubrajaju se Ulica kneza Branimira i nekadašnja autocesta Slavonska avenija koje su žile kucavice za sve stanovnike koji cestovnim putem idu u smjeru Zagreba. Ulica kneza Branimira spaja se na Zagrebačku cestu u Brestju, dok se Slavonska avenija spaja na Ulicu Ljudevita Posavskog koja se zatim spaja na navedenu Zagrebačku cestu blizu samog centra Sesveta.

Veza sa Zagrebom se ostvaruje putem željeznice koja ide u smjeru zapad-istok, u izgradnji je željeznička stanica u Sesvetskoj Sopnici i pitanje je vremena kada će biti puštena u rad, a preostala dva stajališta su Sesvete i Sesvetski Kraljevec. Međugradski vlakovi su česti na liniji Harmica - Zaprešić - Zagreb Glavni kolodvor - Sesvete - Dugo Selo.

Javni prijevoz prema Zagrebu odvija se autobusnim linijama ZET-a (tab.1), dok Čazmatrans, Presečki i Škreb imaju svoje redovne linije za prijevoz van granica Grada Zagreba.

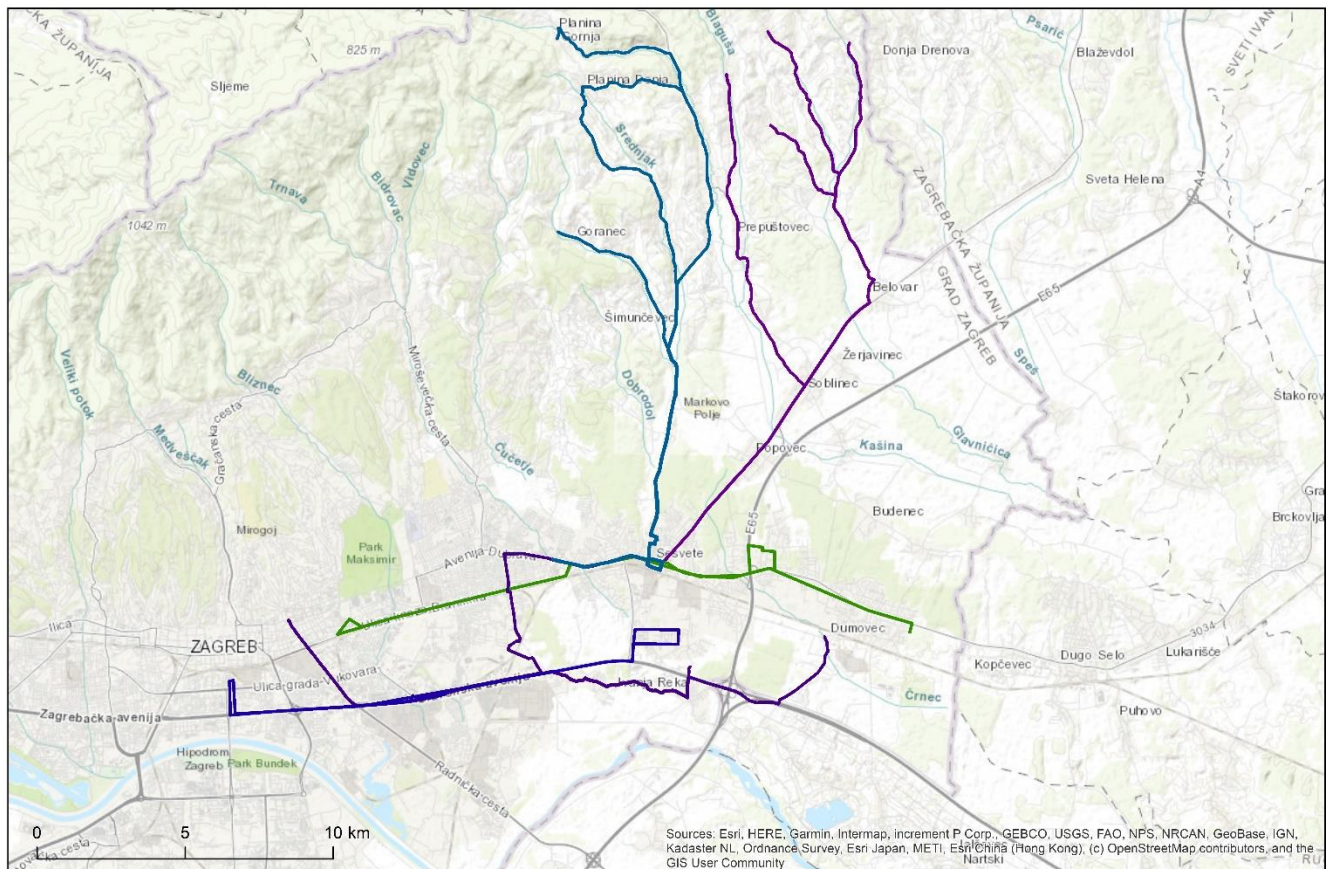
| Broj linije | Naziv linije |
|-------------|---|
| 212 | Sesvete - Dubec |
| 224 | Novoselec - Dubec |
| 225 | Sesvete - Kozari Bok |
| 261 | Goranec - Sesvete - Dubec |
| 262 | Planina Donja - Sesvete - Dubec |
| 263 | Planina Gornja - Kašina - Sesvete - Dubec |
| 264 | Jesenovec - Sesvete - Dubec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

Tab. 1 Autobusne linije ZET-a

Izvor: izradio autor na temelju podataka sa zet.hr, 2022.

Sve autobusne linije koje idu prema manjim naseljima na sjeveru Gradske četvrti prolaze kroz Ninsku ulicu u centru Sesveta (sl. 5.) i zatim nastavljaju svoj put prema Dupcu, samim time gotovo svakih nekoliko minuta autobusi prolaze na liniji Sesvete – Dubec, tj. brzo je dostupna tzv. tramvajska zona. Ninska ulica služi kao terminal za autobuse, a i tu se nalazi i željeznički kolodvor. Generalno su sva naselja, pa i ona manja poprilično dobro povezana javnim gradskim prijevozom.

AUTOBUSNE LINIJE NA PODRUČJU GRADSKE ČETVRTI



Sl. 5. Mreža ZET-ovih autobusnih linija

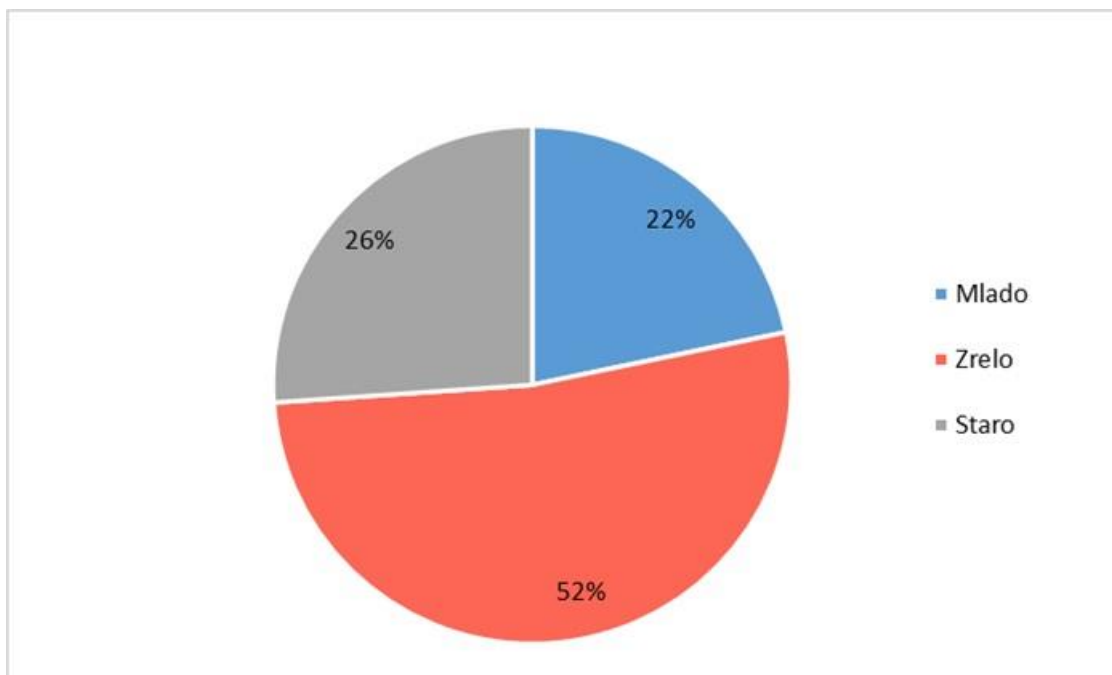
Izvor: izradio autor na temelju podataka sa zet.hr, 2022.

4. REZULTATI I ANALIZA PROVEDENOG INTERVJUIRANJA

Kvalitativna metoda intervjua korištena je u svrhu pisanja završnog rada kako bi se istražili stavovi ispitanika – stanovnika Sesveta o njihovoj svakodnevici, problemima i prijedlozima za unaprjeđenje prometne mreže. Cilj završnog rada, odnosno provedenih intervjua bio je utvrditi probleme dostupnosti prigradskih naselja na primjeru Sesveta. Ispitane su ukupno 23 osobe s područja Sesveta, cilj je bio pronaći što više sugovornika iz različitih naselja kako bi se dobio širok dijapazon odgovora.

Od 23 osobe 14 je muškog spola, dok je 9 ženskog.

Ispitanici su podijeljeni u tri skupine, mlado stanovništvo (do 19 godina), zrelo (20 do 59 godina) i staro stanovništvo (preko 60 godina). U intervjuu je većinom sudjelovalo zrelo (12), radno aktivno stanovništvo, dok je udio mladog stanovništva (5) i starog nešto manji (6) (sl. 6).

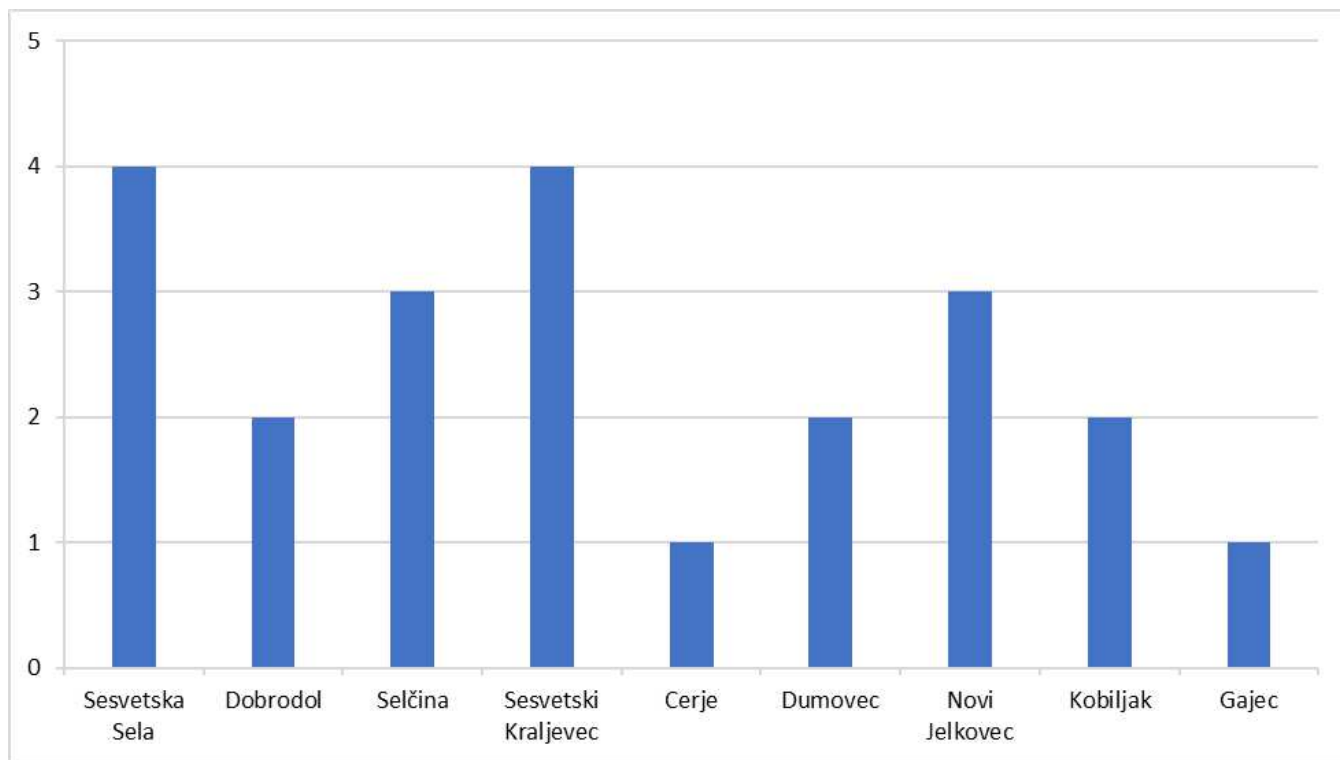


Sl. 6. Ispitanici po dobnim razredima

Izvor: izradio autor prema podacima istraživanja, 2022.

Većina ispitanika dolazi iz naselja Sesvete (sl. 7), ali kako smo već prije napomenuli Sesvete kao naselje protežu se gotovo 9 kilometara u smjeru istok-zapad i svaki dio naselja nosi se s drugačijim problemom dostupnosti.

Ključna stavka kod Sesveta je ta da gotovo sav promet se slijeva kroz centar, dok manji dio stanovnika naselja koji živi na samom istoku (Sesvetski Kraljevec) služi se obilaznicom.



Sl. 7. Broj ispitanika iz naselja na području Sesveta

Izvor: izradio autor prema podacima istraživanja, 2022.

"Prevelik broj automobila za veliku gradsku četvrt Sesvete koja je tranzitna točka periferije grada i Dugog Sela i Zeline s Gradom Zagrebom. Svako jutro ogromna količina vozila ulazi u Sesvete, a svaki dan iza 3 su velike kolone za izlaz iz grada prema periferiji, sve to prolazi baš kroz Sesvete. Naravno da gradski promet je u kašnjenju zbog velike količine vozila, a prometnice s mnogobrojnim semaforima nemogu podnijeti toliki protok vozila", Željko, 48.

Većina ispitanika ističe infrastrukturu dotrajalom, a neki otvaraju pitanje poštivanja zakonskih odredbi i propisa posebno zbog autobusnih stanica koje se nalaze na samoj cesti, osobito u manjim naseljima Sesvetskog prigorja.

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

Iako se svi žale na loš cestovni promet većina ispitanika najčešće koristi automobil kao prijevozno sredstvo, dok mlađe i starije stanovništvo u većoj mjeri koristi se javnim prijevozom, odnosno autobusom kao prijevoznim sredstvom.

Određeni broj stanovnika koji živi blizu željeznice koristi se tzv. intermodalnim prijevozom, tako je uobičajena scena vidjeti mnoštvo parkiranih automobila ujutro na željezničkim postajama u Sesevskom Kraljevcu i Sesvetama. Dok je u Sesvetama dostupan velik broj parkirnih mjesta na parkiralištu uz samu prugu, u Sesevskom Kraljevcu je to pak jako loše regulirano i sva su vozila parkirana na "divlje".

"Živim na samom kraju Sesevskog Kraljevca, a radim u blizini Zapadnog kolodvora, nekoć sam išla autom na posao, ali u posljednje vrijeme to je gotovo nemoguća misija, pogotovo zadnjih pet godina od kada se dosta ljudi naselilo u Iver (stambeno naselje na kraju Sesveta). Kada je ljepše vrijeme nekada odem i biciklom do željezničke stanice, ali najčešće autom, pa nastavljam sve do Zapadnog kolodvora vlakom. Vlakovi su dosta pristojni, međutim uvijek gledam da idem vlakom ranije jer često vlakovi kasne i ako radite od 8 morate otići u 6:40 na vlak jer uobičajena je praksa da se on pojavi u 7:00, a ako pak idete na onaj koji bi trebao biti tu u 7:10 računajte da ćete zakasnuti na posao. Autom mi nema smisla ići, još uz ova poskupljenja...", Marija, 36.

Većina ispitanika u zreloj dobi koristi se isključivo osobnim vozilom, dok učenici, studenti i starije stanovništvo koje ne posjeduje osobno vozilo ističu da ovise o javnom prijevozu, odnosno najčešće koriste autobuse kao primarno prijevozno sredstvo. Ovisnost o putovanjima prema zapadu, odnosno Zagrebu neke autobusne linije preopterećuje, a tu se pogotovo ističe linija 269 Iver – Sesevski Kraljevec – Borongaj.

Naime, ne postoji linija koja samostalno spaja Sesevski Kraljevec i Sesvete, već svatko tko ima potrebu putovati javnim gradskim prijevozom do Sesveta ovisi isključivo o jednoj ZET-ovoj liniji.

Ispitanici ističu da ne smatraju lošom mrežu javnog prijevoza, ali imaju skepsu prema javnom prijevozu zbog netočnosti. Pritom krivicu ne prebacuju na ZET i vozače već općenito na promet koji je nepredvidljiv, a mora se uzeti u obzir da se radi o autobusnim linijama od nekoliko kilometara, pa i najmanje zagušenje u prometu utječe na kašnjenja.

"Ma nisu ljudi krivi, samo rade svoj posao, ujutro i popodne uvijek kasni bus, ali kada nema gužve sve funkcionira kako treba. Puno ljudi koristi liniju 269 koja vozi do Sesevetskog Kraljevca, a putuju do Sesveta te stvaraju gužvu iako imaju druge linije kojima mogu doći do Sesveta (ali sporije), dok je za mještane Sesevetskog Kraljevca to jedina linija koja ide do tamo. Također školarcima koji idu u gimnaziju u Sesvetama ili u tehničku u Jelkovcu to je jedini način prijevoza i stvaraju se ogromne gužve", Ivan, 24.

Bicikl najčešće koristi jako mali broj ispitanika, tj. samo jedan ispitanik koji živi u Sesevetskim Selima i radi u blizini svog doma. Većina ispitanika radi u Zagrebu, mladi se školuju u Zagrebu, dok stariji idu često prema Zagrebu zbog nedostatka određenih funkcija.

Ispitanici su detektirali i naveli velik broj problema u prometnoj infrastrukturi, koje su opisivali riječima poput – *gužva, zakrčenost, prometni čepovi, preopterećenost* i slično. Najčešći problem su konstantne gužve koje se stvaraju zbog preopterećenosti prometne mreže; često se događa da stanovnici sami reguliraju promet, odnosno da dođe do kolapsa semafora u ranim jutarnjim i popodnevnim satima kada stanovnici idu i vraćaju se s posla.

Važno je napomenuti da semafor "kod Martinija" ne radi već desetljećima i doslovno sami vozači upravljaju križanjem propuštajući vozila sa sporedne ceste.

Problematici su pružni prijelazi na kojima se stvaraju velike gužve, ima ih nekoliko: Dumovec, Sesevetski Kraljevec, Sesevetska Selnica i Sesvete, dok je izgrađen samo jedan nadvožnjak (Ulica Ljudevita Posavskog) kako bi se premostila pruga i sam je nedovoljan da promet bude protočan.

U razgovoru s gospođom koja je stara Sesevećanka dobiva se dublji uvid u stvarno stanje infrastrukture.

"Koliko ja znam ova cesta u blokovima (Dugo Selo – Sesvete) ti je napravljena početkom 40-ih kad su Nijemci dolazili, rađena je od betonskih blokova zbog tenkova koji su prolazili. Kakva je tad bila, takva je i sad. Kak su ti ljudi dolazili ništa se nije ni gradilo od cesta, semafor "kod Martinija" ti ne radi od Univerzijade, nije nikada ni radio. Ja stvarno ne znam kada je nešto veće napravljeno u posljednjih 20-30 godina, to je sve bilo neko asfaltiranje pred izbore i to je to", Božica, 58.

Kao uzrok problema ističe se prenapučenost i preizgrađenost prostora koju nije pratio razvoj prometne infrastrukture, a često se ispitanici pitaju što će biti dalje s obzirom da se gradi velik broj stambenih jedinica na području Sesveta. Trend izgradnje manjih zgrada koji je bio prisutan u Zagrebu sada se prelio u Sesvete zbog porasta cijene zemljišta, ali i nedostatka prostora za izgradnju u Zagrebu; ruše se stare kuće, a grade se nove, manje zgrade s nekoliko stanova koje se investitorima vrlo brzo isplate.

"Ja stvarno ne znam tko ovo dopušta da se gradi, pa jesu oni svjesni da mi jedva i sada funkcioniramo. Evo, kreni od Ivera, još se i dalje gradi nekoliko zgrada, pa to ti je barem još 300 do 500 auta, pa odi dalje dolje prema pruzi gradi se puno kuća u nizu, evo kod crkve u Kraljevcu niknule tri zgrade u pola godine, a parkinga ni za lijeka, pa gdje će se ljudi parkirat, kako će još to podnijeti prometna infrastruktura. Eno ti u Novacima se radi gore ispod Habeka, pa kod crkve u Selima, svi su se pomamili za zaradom čini mi se, cijena kvadrata je otišla u nebo i sada svi žele "zgrnut lovu", a mene samo zanima tko daje te dozvole i gdje ćemo mi doći ako se ovako nastavi. E sad sam se sjetio, da ne spominjem zgrade u samom centru Sesveta, čovječe pa tamo je naredano 150 stanova u jednosmjernu ulicu koja je ujedno i najprometnija ulica u Sesvetama... Neću psovati, ali očito je da neko nekome pogoduje u cijeloj ovoj priči", Stjepan, 42.

4.1 Razgovor s vijećnikom Vijeća gradske četvrti Sesvete

U sklopu istraživanja proveden je razgovor s vijećnikom Vijeća Gradske četvrti Sesvete – Vinkom Batinićem zbog njegove upoznatosti s problematikom te profesionalnog usmjerenja (magistar logistike).

"Trenutno mislimo u vijeću da je promet u potpunom kolapsu, a vezani smo za grad za bilo kakve odluke, gradska četvrt je savjetodavno tijelo, a grad po pitanju prometa u Sesvetama ne čini ništa. Od prometnih stvari odvijaju se samo asfaltiranja i preasfaltiranja, no ništa što bi riješilo gužve u prometu. Jednako tako niti država, odnosno Hrvatske željeznice ne čine ništa da bi učinili međugradski prijevoz bržim i efikasnijim."

Grad nema rješenja za probleme na koje svakodnevno nailaze stanovnici Sesveta, dok se u druge dijelove grada ulaže, Sesvete čekaju desetljećima na bilo kakav pomak. Vijećnik ističe kako bi jednostavno reprogramiranje semafora uvelike poboljšalo protočnost prometa.

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

Nedostatak infrastrukture ne prati demografske trendove na području gradske četvrti, a veliku prepreku čini željeznička pruga koja je u početku industrijalizacije bila ključna za razvoj Sesveta. Danas pruga predstavlja problem, samo na jednom mjestu cesta premošćuje prugu, dok se na ostalim pružnim prijelazima stvara gužva. Pružni prijelazi su u lošem stanju zbog velike količine vozila koja prelazi preko njih; nadvožnjaci ili podvožnjaci neka su od rješenja.

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

4.2 Prijedlozi za poboljšanje dostupnosti

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

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

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

Neki smatraju da se treba pozabaviti s uzrokom problema i poboljšati ostale načine prijevoza, a ne samo cestovni promet.

"Slažem se sa svim projektima i svima je jasno da treba nešto napraviti pod hitno, ali zašto ne bi krenuli od stvari koje se mogu lakše realizirati nego "razrovati" pola Sesveta. Trebale bi se uvesti biciklističke staze i unaprijediti postojeći javni gradski prijevoz, treba poticati ljude da se služe njime jer gužve će biti i dalje ako se nastavi ovakva automobilizacija, svaka obitelj posjeduje nekoliko auta, pa evo mi imamo tri auta, a nas je pet", Jasna, 25.

Drugi smatraju da su Sesvete potpuno zaboravljene od strane Grada Zagreba i da bi se moglo preseljenjem nekih funkcija smanjiti potreba za putovanjem prema gradu općenito.

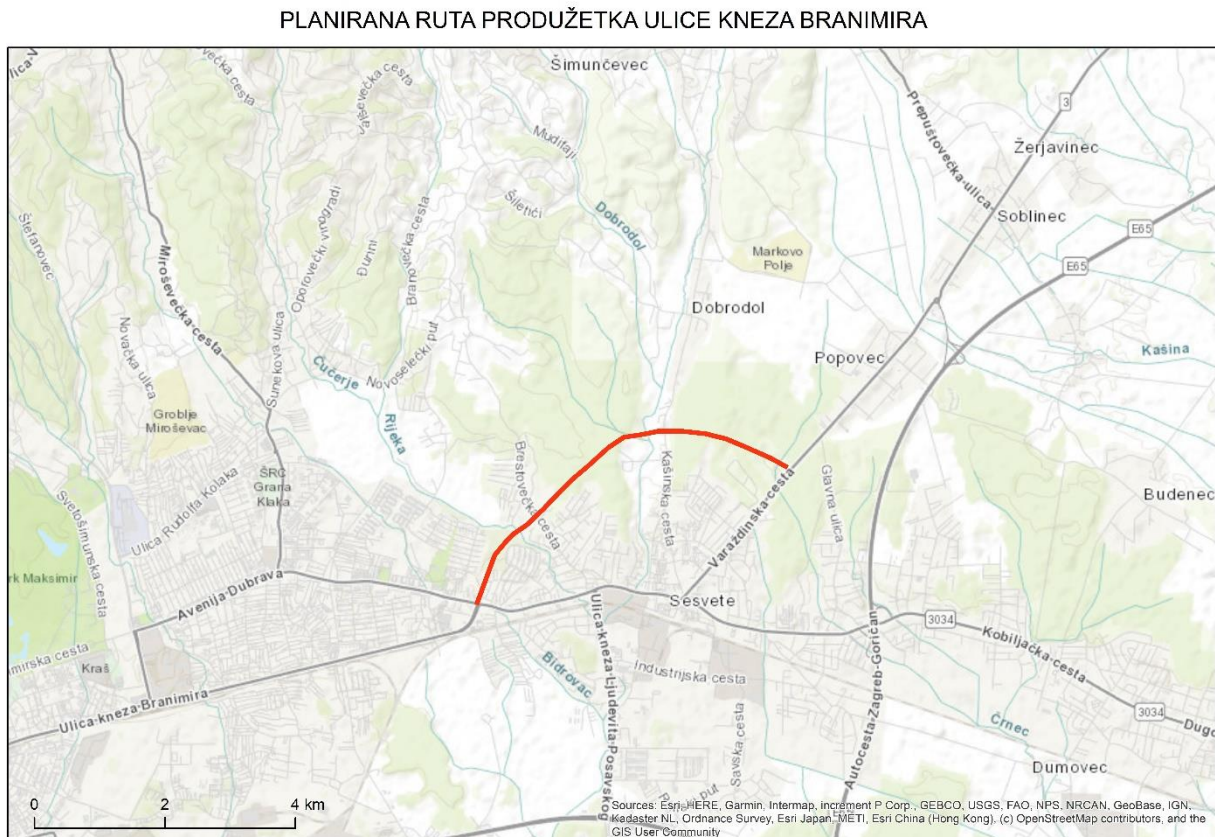
"A zašto ja moram do plinare ako idem sjediti u auto i ići do autobusnog, zašto moram ići do HEP-a na Vukovarsku? Ili pak ako moram na hitnu moram ići u Dubravu? Toliko stanovnika živi u Sesvetama, a nemamo maltane ništa, za sve moramo ići u grad. Što god se treba obaviti vezano za birokraciju moramo hodati po gradu, neki dan sam bio u ZG parking na Kvatriću, pa izgubio sam bez veze skoro sat vremena da dođem tamo i predam dva papira...", Stjepan, 42.

4.3 Kapitalni projekti

4.3.1 Produžetak Ulice kneza Branimira

Projekt produženja Ulice kneza Branimira ispitanici izdvajaju kao jedan od najvažnijih za rasterećenje prometne mreže, iako sam entuzijizam kod ispitanika već blago opada. Naime, stariji ispitanici ističu da se ovaj projekt razmatra već skoro 30 godina.

Radi se o projektu koji bi spajao Ulicu kneza Branimira i Varaždinsku ulicu. Produžena Branimirova ulica (u dužini od 3870 m) je podijeljena u tri dionice – I. od Zagrebačke do Brestovečke (dužine 1177 m); II. od Brestovečke do Ulice Ivana Ančića (u dužini od 1915 m); III. od Ulice Ivana Ančića do Varaždinske ulice (u dužini od 780 m) odnosno do Dubokog Jarka (zagreb.hr, n.d.).



Sl. 8. Planirana ruta produžetka Ulice kneza Branimira

Izvor: izradio autor prema informacijama Zagreb.hr, 2022.

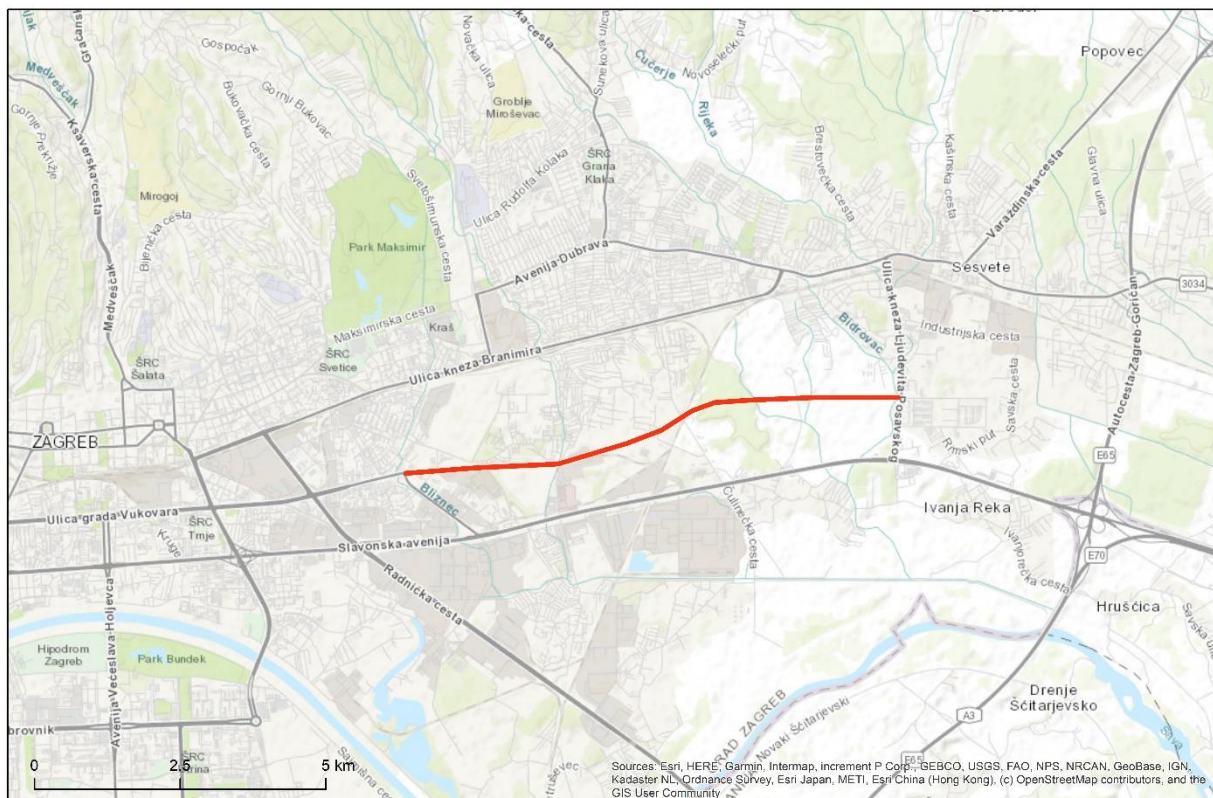
Ovaj projekt bi gotovo sav promet koji ide prema naseljima Sesevskog prigorja uklonio iz centra Sesveta, kao i promet koji ide prema Svetom Ivanu Zelini.

4.3.2 Produžetak Ulice grada Vukovara

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

"U Mjesnom odboru Novi Jelkovec u tijeku je ishođenje potrebne dokumentacije za produžetak Vukovarske ulice od Žitnjaka do Ulice Ljudevita Posavskog, a to zbog rasterećenja prometnica u središnjem dijelu Sesveta. Kako je objasnio Jurica Rosandić, voditelj odjela za izgradnju i rekonstrukciju cesta, projekt je trenutno u fazi ishođenja lokacijske dozvole, a potom počinje postupak rješavanja imovinsko-pravnih odnosa što je preduvjet za početak izgradnje." (zagreb.hr, 2021).

PLANIRANA RUTA PRODUŽETKA ULICE GRADA VUKOVARA



Sl. 9. Planirana ruta produženja Ulice grada Vukovara

Izvor: izradio autor prema informacijama Zagreb.hr, 2022.

5. ZAKLJUČAK

Proces suburbanizacije doveo je do preobrazbe Sesveta koje su nekoć bile malo seosko naselje u jedan od najjačih subregionalnih centara u Hrvatskoj.

Današnji razvoj prometa u svijetu utječe na protok robe, putnika i informacija, a slab razvoj prometne mreže može imati negativne učinke na stanovnike Sesveta. Izoliranost Sesveta kao jednog od najvećih prigradskih naselja u sklopu zagrebačke aglomeracije može za rezultat imati stagnaciju broja stanovnika i usporenu gospodarsku dinamiku.

Istraživanje je pokazalo da razvoj prometne infrastrukture ne prati nagli rast broja stanovnika koji se odvio u posljednjih 50 godina, pogotovo od Domovinskog rata kada dolazi do najvećeg širenja Sesveta. Sesvete danas imaju primarno rezidencijalnu funkciju što znači da imaju povećanu potrebu za kretanjem pretežito prema prema matičnom gradu. Poboljšanje javnog gradskog prijevoza isključivo ovisi o stanju postojeće infrastrukture.

Rezultati istraživanja jasno upućuju na probleme u prometu na koje lokalno stanovništvo svakodnevno nailazi. Glavni problem koji svi ističu je zagušenje prometne mreže što otežava dostupnost Sesveta, odnosno matičnog grada u svakodnevnom životu. Sve veći broj stanovnika i vozila uz dugogodišnje neulaganje u prometnu mrežu i zanemarivanje problema dovelo je do današnje situacije. Javni gradski prijevoz također pati zbog dotrajalosti infrastrukture što se manifestira konstantnim kašnjenjima. Ispitanici ističu da bi izgradnja svojevrsne obilaznice bila ključna za poboljšanje prometne mreže, odnosno kvalitete života. Glavni projekt je produžetak Ulice kneza Branimira koja bi omogućila velikom stanovništvu Sesevetskog prigorja izbjegavanje centra Sesveta koji je usko grlo prometne mreže.

LITERATURA

- Black, W.R., 2003: *Transportation: a geographical analysis*, The Guilford Press, New York
- Klaić, I., 2002: *Po kašinskom i vugrovečkom kraju*, Hrvatski zemljopis, Samobor
- Malić, A., 1969: Transformacija Sesveta pod utjecajem Zagreba, *Hrvatski geografski glasnik* 31(1), 143-153.
- Nadu, M., 1991: Sesvete u srednjem vijeku (14-15. stoljeće), *Muzejski vjesnik* 14(1), 74-77.
- Nadu, M., 1992: Naselja i sela Sesvetskog prigorja u srednjem vijeku (13 - 15 stoljeće), *Muzejski vjesnik* 15(1), 91-95.
- Podgorelec, S., Klempić Bogadi, S., Gregurović, M., 2020: Stambena integracija imigranata iz BiH u Hrvatskoj: primjer Grada Zagreba, *Geoadria* 25(1), 8-28.
- Stiperski, Z., 1989: Izdvojenje ekonomske osnove urbanog rasta Zagreba i njegovog okruženja – pod utjecajem industrije, *Hrvatski geografski glasnik* 51(1), 91-104.
- Šegota, T., A. Filipčić, 1996: *Klimatologija za geografe*, Školska knjiga, Zagreb.
- Vresk, M., 1997: Suburbanizacija Zagreba, *Hrvatski geografski glasnik* 59(1), 49-70.

IZVORI

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

Državni zavod za statistiku (DZS), 2022: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2021. – Prvi rezultati, www.dzs.hr (19.8.2022.)

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

Geoportal Hrvatske ceste, 2022., Mreža javnih cesta RH - WMS INSPIRE <https://geoportal.hrvatske-cesta.hr/gis> (30.8.2022.)

Geoportal DGU, 2022., Digitalni ortofotoplan 1968. godine, <https://geoportal.dgu.hr/> (17.8.2022)

Grad Zagreb, 2022., Početak radova na izgradnji produžene Branimirove ulice u Sesvetama, <https://www.zagreb.hr/pocetak-radova-na-izgradnji-produzene-branimirove-/171189> (28.8.2022.)

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

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

PRILOZI

Popis slika

| | |
|---|----|
| Sl. 1. Položaj gradske četvrti Sesvete | 4 |
| Sl. 2. Industrija u Sesvetama 1968. godine | 7 |
| Sl. 3. Kretanje broja stanovnika naselja Sesvete..... | 8 |
| Sl. 4. Autoceste i državne ceste na području Sesveta..... | 9 |
| Sl. 5. Mreža ZET-ovih autobusnih linija | 11 |
| Sl. 6. Ispitanici po dobnim razredima | 12 |
| Sl. 7. Broj ispitanika iz naselja na području Sesveta..... | 13 |
| Sl. 8. Planirana ruta produžetka Ulice kneza Branimira..... | 19 |
| Sl. 9. Planirana ruta produženja Ulice grada Vukovara | 20 |

Popis tablica

| | |
|-------------------------------------|----|
| Tab. 1. Autobusne linije ZET-a..... | 10 |
|-------------------------------------|----|