

Povezivanje naselja autobusnim prometom u Varaždinskoj županiji

Meić, Fran

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:241937>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-24**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Fran Meić

**POVEZIVANJE NASELJA AUTOBUSNIM PROMETOM
U VARAŽDINSKOJ ŽUPANIJI**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2018.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**POVEZIVANJE NASELJA AUTOBUSNIM PROMETOM
U VARAŽDINSKOJ ŽUPANIJI**

**CONNECTING VARAŽDIN COUNTY SETTLEMENTS
BY BUS**

Mentor: dr.sc. Petar Feletar

Student: Fran Meić

JMBAG: 0135232246

Zagreb, rujan 2018.

SAŽETAK

U ovom radu prikazana su gospodarska i demografska obilježja Varaždinske županije. Varaždinska županija smatra se najstarijom upravno teritorijalnom jedinicom, a Grad Varaždin je jedan od najstarijih hrvatskih gradova i oduvijek je upravno, kulturno i prosvjetno sjedište Varaždinske županije. U Varaždinskoj županiji prema popisu stanovništva iz 2011. godine živi 4,14% stanovništva Republike Hrvatske. Opisana su geografska i geološka obilježja, cestovna infrastruktura, te je prikazana povezanost naselja autobusnim prometom u Varaždinskoj županiji. Varaždinska županija nalazi se na krajnjem sjeverozapadu Republike Hrvatske gdje graniči sa Slovenijom, a susjedne županije su Međimurska na sjeveroistoku, Koprivničko-križevačka na jugoistoku, Zagrebačka na jugu i Krapinsko-zagorska na jugozapadu. Varaždinska županija sastoji se od 6 gradova, 22 općine i 302 naselja. Također su navedeni i opisani i glavni nositelji autobusnog prometa Varaždinske županije. Nadalje je predstavljen vozni park te naplata putničkog prijevoza. Sastavni dio rada je i anketa provedena među stanovnicima Varaždinske županije o zadovoljstvu uslugom autobusnih linija koje su im na raspolaganju, učestalosti i udobnosti korištenja javnog gradskog prijevoza.

Ključne riječi: Varaždinska županija, gospodarstvo, povezanost, naselja, promet

SUMMARY

This paper presents the economic and demographic characteristics of Varaždin County. Varaždin County is considered the oldest administrative territorial unit, and the City of Varaždin is one of the oldest Croatian cities and has always been the administrative, cultural and educational headquarters of Varaždin County. According to the population census of 2011, 4.14% of the population of the Republic of Croatia lives in the Varaždin County. Geographical and geological features, road infrastructure and the connection of the villages with bus traffic in Varaždin County are described. Varaždin County is located in the far northwest of the Republic of Croatia where it borders Slovenia, and the neighboring counties are Međimurska in the northeast, Koprivničko-križevačka in the southeast, Zagrebačka in the south and Krapinsko-zagorska in the southwest. Varaždin County consists of 6 cities, 22 municipalities and 302 settlements. Also mentioned and described are the main carriers of bus traffic of Varaždin County. Furthermore, the fleet and the collection of passenger transport were presented. An integral part of the work was a survey carried out among residents of Varaždin County about the satisfaction with the service of the bus lines at their disposal, the frequency and the comfort of using public transport.

Keywords: Varaždin County, economy, connectivity, settlements, traffic

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. GOSPODARSKA I DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA VARAŽDINSKE ŽUPANIJE	3
2.1. Gospodarska obilježja Varaždinske županije	4
2.2. Demografska obilježja Varaždinske županije	6
3. GEOPROMETNI POLOŽAJ VARAŽDINSKE ŽUPANIJE	8
3.1. Geografska i geološka obilježja Varaždinske županije.....	8
3.2. Geoprometni položaj Varaždinske županije	11
4. POVEZIVANJE NASELJA AUTOBUSNIM PROMETOM VARAŽDINSKE ŽUPANIJE	15
4.1. Javni gradski prijevoz.....	15
4.2. Naplata gradskoga prijevoza.....	17
5. GLAVNI NOSITELJI AUTOBUSNOG PROMETA VARAŽDINSKE ŽUPANIJE	19
6. ANALIZA REZULTATA ANKETE AUTOBUSNOG PROMETA VARAŽDINSKE ŽUPANIJE	21
7. ZAKLJUČAK	31
8. IZVORI I LITERATURA	33
POPIS ILUSTRACIJA	36
POPIS TABLICA	37
POPIS GRAFIKONA	38

1. UVOD

Promet je jedan od najvažnijih načina međusobnih povezivanja ljudi ali i razmjene roba. Prometom se velike udaljenosti svladavaju u najkraćem mogućem roku. Bez obzira na vrstu prometa svakako najvažnije značenje imaju svi oblici prijevoza koji su namijenjeni prijevozu putnika. Kako uglavnom veliki gradovi imaju sveučilišta, srednje škole, domove zdravlja, bolnice i/ili šoping centre jasno je da se povećava udio populacije u tim gradovima te dolazi do toga da je potreban brz način za dolazak od točke A do točke B. Prijevoz putnika u nutarnjem cestovnom prometu može se obavljati na nekoliko načina, no za ovaj rad najznačajniji je javni linijski prijevoz. Javni linijski prijevoz je onaj koji se može obavljati kao putnički ili direktni prijevoz na županijskim i međužupanijskim linijama. Javni linijski prijevoz putnika može se obavljati samo autobusima, a prijevoznik prije obavljanja prijevoza mora objaviti vozni red na autobusnim kolodvorima.

Razvoj gospodarstva većega broja naselja unutar županije može pridonijeti povećanju prijevoznih linija, a time i veći broj korisnika toga prijevoza što u konačnici dovodi do zadovoljavanja potreba društva. Gospodarski, ekonomski i socijalno zapuštena naselja preduvjet su izbjegavanja prijevoznika ili većeg broja prijevozničkih linija.

U završnom radu postavljen je zadatak za navođenje osnovnih gospodarskih i demografskih obilježja Varaždinske županije, te analizu geoprometnog položaja Varaždinske županije. Također, potrebno je navesti i obraditi glavne nositelje autobusnog prometa Varaždinske županije kao i povezivanje naselja autobusnim prometom. Radom su prikazani i pojašnjeni dobiveni rezultati ankete autobusnog prometa Varaždinske županije. Predmet i cilj rada proizlaze iz postavljenoga zadatka rada, stoga se kao predmet postavlja povezivanje naselja javnim gradskim prijevozom unutar Varaždinske županije, dok se za cilj ima rezultatima anketnog istraživanja potkrijepiti teorijska podloga i pretpostavke.

Naslov završnog rada je: Povezivanje naselja autobusnim prometom u Varaždinskoj županiji. Rad je podijeljen u osam glavnih cjelina:

- 1) Uvod
- 2) Gospodarska i demografska obilježja Varaždinske županije
- 3) Geoprometni položaj Varaždinske županije
- 4) Povezivanje naselja autobusnim prometom Varaždinske županije
- 5) Glavni nositelji autobusnog prometa Varaždinske županije
- 6) Analiza rezultata ankete autobusnog prometa Varaždinske županije
- 7) Zaključak
- 8) Izvori i literatura

U prvom poglavlju postavlja se uvod, daju se osnovne informacije o radu te se navodi zadatak rada te cilj i kratka struktura rada prema poglavljima.

Drugo poglavlje donosi gospodarska i demografska obilježja Varaždinske županije u kojima su prikazani najrelevantniji podatci vezani za gospodarstvo i demografiju županije. Prikazane su najvažnije grane gospodarstva, kao i statistika broja stanovnika prema zadnjem popisu stanovništva.

Treće poglavlje govori geoprometnom položaju Varaždinske županije. Varaždinska županija postavljena je na karti prema kojoj su opisane karakteristike te geografska i geološka obilježja same županije.

Četvrti dio ili četvrto poglavlje opisuje povezanost naselja autobusnim prometom u Varaždinskoj županiji. Predstavljen je Autobusni kolodvor Varaždin te prijevoznici. Također je dan i kratak presjek javnog gradskog prijevoza.

Peto poglavlje govori o glavnim nositeljima autobusnog prometa Varaždinske županije te voznom parku te naplatama usluga istih.

Šesto poglavlje donosi rezultate ankete o autobusnom prijevozu Varaždinske županije koja je provedena među stanovnicima te županije.

Sedmo poglavlje je završno u kojemu autor na koncizan način iznosi zaključne činjenice na temelju obrađene teme, a na samom kraju nalazi se popis izvora i literature korištene u pisanju rada te popis slika i tablica te grafikona.

2. GOSPODARSKA I DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA VARAŽDINSKE ŽUPANIJE

Prema prvom pisanom spomenu, Varaždinska županija smatra se najstarijom, jer se kao upravno teritorijalna jedinica u hrvatskim zemljama organizirana spominje sve već 20. kolovoza 1181. godine u Povelji hrvatsko-ugarskog kralja Bele III. zajedno sa varaždinskim županom Belecom. Veći dio svoje povijesti Varaždinska županija obuhvaćala je i ono što su danas dijelovi Krapinsko-zagorske županije, Koprivničko-križevačke županije te Međimurske županije, [1], [2].

Grad Varaždin je jedan od najstarijih hrvatskih gradova i oduvijek je upravno, kulturno i prosvjetno sjedište Varaždinske županije. Još 1209. godine prvi je stekao status slobodnoga kraljevskog grada. Nezaobilazan je kada je riječ o vrijednom umjetničkom inventaru, baroknoj jezgri i bogatoj sakralnoj arhitekturi. Ponosno je od 1767. godine do 1776. godine nosio ime glavnog grada Hrvatskog Kraljevstva, u kome je zasjedao Hrvatski državni sabor čak 30 puta, a u njemu je po prvi puta formirana hrvatska vlast – Bansko vijeće, [1].

Na nekadašnjem zemljištu Varaždinskog generalata u središtu grada u razdoblju od 1770. godine do 1772. godine izgrađena je dvokatna palača Županije varaždinske u kojoj je stolovao župan. Palaču je izgradio Jacobus Erber, prema planovima dobivenima iz Beča, ali prilagođenima varaždinskim prilikama i potrebama. Godine 1763. Varaždinska županija dobila je od Marije Terezije pravo na korištenje pečatnog grba, koji je grb varaždinskih nasljednih župana, obitelji Erdödy. Osim toga, godine 1778. Županija dobiva i drugo obilježje vizualnog identiteta - prvi poznati županijski barjak. Dao ga je izraditi župan Ivan Nepomuk I. od crveno-bijelo-crvene svile u čijoj je sredini županijski grb, dok je na drugoj strani naslikan lik Majke Božje s Isusom u rukama. Oba obilježja vizualnog identiteta Županije sačuvana su do danas -

originalna županijska grbovnica čuva u Državnom arhivu u Varaždinu, a zastava u Gradskom muzeju Varaždin, [1].

2.1. Gospodarska obilježja Varaždinske županije

Bruto domaći proizvod Varaždinske županije je u 2011. godini iznosio 10 832 milijuna kuna te je time ostvareno 3,3% hrvatskog BDP-a. Prosječni BDP po jednom stanovniku u 2011. godini iznosio je 61 592 kune, a to je za 19,8% manje od prosječnog BDP po stanovniku Republike Hrvatske. U tablici 2.2 prikazan je bruto domaći proizvod za Republiku Hrvatsku i Varaždinsku županiju u 2011. godini, prema trenutačnim cijenama, [2].

Tablica 2-1 Bruto domaći proizvod za Republiku Hrvatsku i Varaždinsku županiju u 2011. godini, prema trenutačnim cijenama.

Godina	Područje	Bruto domaći proizvod u mil EUR	Udio u BDP-u zemlje (Republika Hrvatska = 100)	BDP po glavi stanovnika u EUR-ima	Indeks po županiji (Republika Hrvatska = 100)
2007.	Varaždinska županija	1 481	3,4	8 164	82,5
	Republika Hrvatska	43 390	100	9 775	100
2008.	Varaždinska županija	1 670	3,5	9 235	86,2
	Republika Hrvatska	47 543	100	10 718	100
2009.	Varaždinska županija	1 544	3,4	8 559	84,7
	Republika Hrvatska	44 781	100	10 108	100
2010.	Varaždinska županija	1 457	3,3	8 100	80,5
	Republika Hrvatska	44 441	100	10 057	100
2011.	Varaždinska županija	1 457	3,3	8 285	80,2
	Republika Hrvatska	44 220	100	10 325	100

Izvor: [2].

Najvažnije grane djelatnosti u Varaždinskoj županiji u 2008. godini prema ostvarenim prihodima su proizvodnja hrane i pića, građevinarstvo te trgovina na veliko. Zatim slijede prerada kože i poljoprivreda. Temelj gospodarstva ove županije čini prerađivačka industrija koja ostvaruje 54% ukupnog prihoda cijele županije. Od 2000. godine izvoz je povećan 3,7 puta, a u 2015. godini prezali iznos od 8 milijardi kuna čime čini 36% ukupnog prihoda županije. Godine 2010. županija je proglašena najkonkurentnijom županijom u Republici Hrvatskoj i od tada je stalno u vrhu, [12].

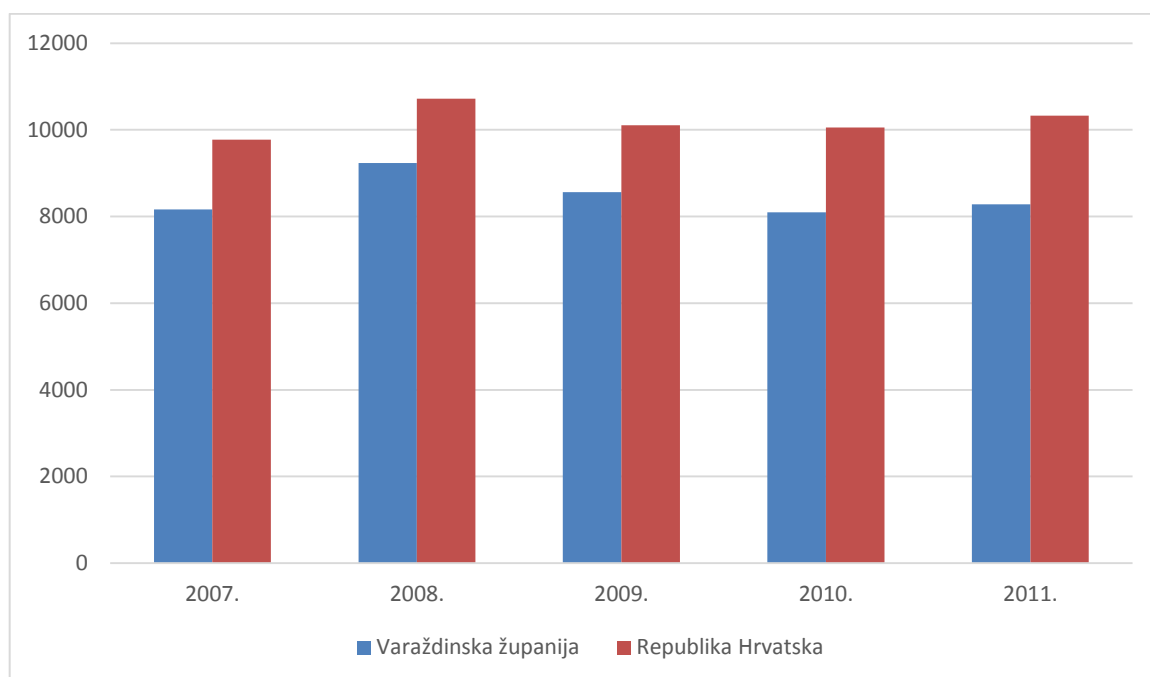
Osobito su razvijena prerada mlijeka, proizvodnja mliječnih proizvoda i pića, mesna industrija, proizvodnja za automobilsku industriju, proizvodnja kožne obuće i galanterije, proizvodnja ženske i muške konfekcije, tkanina i drugih tekstilnih proizvoda, metalna industrija, kemijska, farmaceutska i industrija gume i plastike, proizvodnja opreme za sektor obnovljivih izvora energije, proizvodnja kvalitetnog drvenog namještaja i drugih proizvoda od drva, [13].

Analizom godišnjih financijskih izvještaja pokazano je kako već više od 20 godina dominiraju poduzetnici na području djelatnosti trgovine. U 2017. godini poslovao je 120 081 poduzetnik, a čak svaki četvrti posluje na djelatnosti trgovine. Broj zaposlenih također je u županiji rastao, a najveći broj zaposlenih bio je u prerađivačkoj industriji i trgovini. Neki od najvećih izvoznika u Varaždinskoj županiji su Boxmark Leather, Ytres, Wollsdorf Components, Solvis, Kostwein, Koka, Knauf Insulation, Bomark Pak, Vindija, Comprom plus, Metalska industrija Varaždin (MIV), Press Glass, ACG Lukaps, WE-KR i Drvodjelac. Od spomenutih najviše izvozi Boxmark Leather - lani je izvezla robe u vrijednosti od gotovo dvije milijarde kuna, dok je uvoz iznosio 1,6 milijardi kuna, a također prednjače i po broju zaposlenih. Na drugom je mjestu tvrtka Ytres s izvozom od 718,3 milijuna kuna, a na trećem tvrtka Wollsdorf Components s izvozom od 605,8 milijuna kuna, [14], [15].

Na grafikonu 2.1 prikazan je odnos Varaždinske županije i Republike Hrvatske prema BDP-u po glavi stanovnika od 2007. godine do 2011. godine, a na temelju podataka iz tablice 2.2. Razvidno je i značajno kako Varaždinska županija u periodu od pet godina drži jednaki razmak veličine BDP-a po glavi stanovnika, a pogotovo u 2008. godini kada je povećanje BDP-a po glavi stanovnika u Varaždinskoj županiji veće negoli u Republici Hrvatskoj, gdje je potonje rezultiralo upravo povećanjem u

Varaždinskoj županiji. Dakle, može se reći, da je i u vrijeme ili netom nakon gospodarske krize, Varaždinska županija pokazala brzi popravak i veliki doprinos državi u povećanju BDP-a po glavi stanovnika. To je za nacionalno gospodarstvo veliki korak u oporavku nakon krize, s obzirom da je područje zahvaćenosti bilo veoma široko, diljem Europe.

Grafikon 2.1 Odnos Varaždinske županije i Republike Hrvatske u BDP-u po glavi stanovnika od 2007. godine do 2011. godine (u EUR-ima).



Izvor: [27].

2.2. Demografska obilježja Varaždinske županije

U Varaždinskoj županiji događala se dinamična promjena u broju stanovnika i to u periodu od 1857. godine do 2001. godine, a koja je bila usklađena s demografijom regije, ali i širega područja toga dijela Europe. Kada je nastupila demografska tranzicija, stanovništvo Varaždinske županije je kontinuirano raslo do polovine 20. stoljeća nakon čega je uslijedila industrijalizacija i tercijarizacija, pa je broj stanovnika zadnjih pedeset godina 20. stoljeća na ovom području stagnirao dok nije nastupio Domovinski rat 1991. godine kada je zabilježen veliki pad stanovništva. U tom periodu promjene su bile temeljene na industrijalizaciji i tercijarizaciji pa se stanovništvo prostorno podijelilo, no time su jačale funkcije regionalnog središta i

centraliteta Varaždina, a postepeno i subregionalnih naselja Ludbrega, Ivanca i Novog Marofa, [29].

Popisom stanovništva iz 2011. godine Republika Hrvatska popisano je 4 290 612 stanovnika, dok je prema Popisu stanovništva iz 2001. godine imala 4 437 460 stanovnika - što znači da je broj stanovnika u razdoblju od 10 godina smanjen za 3,3%. U Varaždinskoj županiji prema popisu stanovništva iz 2011. godine živi 4,14% stanovništva Republike Hrvatske – od čega je 85 645 muškaraca, a 90 306 žena. Najviše stanovnika živi u gradu Varaždinu (46 946), Trnovec Bartolovečki je općina s najviše stanovnika (6 884), a općina s najmanje stanovnika je Breznički Hum (1.356). Između popisa stanovništva 2001. godine i popisa stanovništva 2011. godine broj stanovnika Varaždinske županije smanjio se za 8 721 osobu, [2], [6].

3. GEOPROMETNI POLOŽAJ VARAŽDINSKE ŽUPANIJE

3.1. Geografska i geološka obilježja Varaždinske županije

Varaždinska županija nalazi se na krajnjem sjeverozapadu Republike Hrvatske. Sa sjeverozapada graniči sa Slovenijom, a susjedne županije su Međimurska na sjeveroistoku, Koprivničko-križevačka na jugoistoku, Zagrebačka na jugu i Krapinsko-zagorska na jugozapadu, [7], [9].

Na slici 3.1 prikazan je položaj Varaždinske županije u Republici Hrvatskoj te je označen Grad Varaždin.

Slika 3.1 Položaj Varaždinske županije u Republici Hrvatskoj.

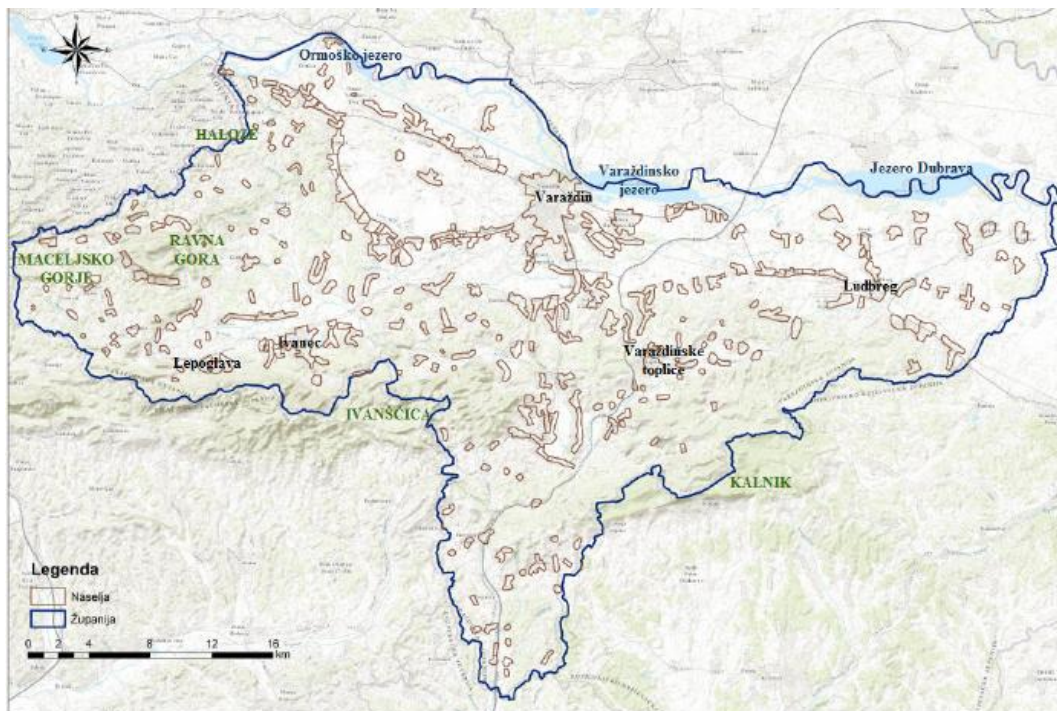


Izvor: [4].

Varaždinska županija prostire se između rijeke Drave na sjeveru, obronka Slovenskih gorica i gore Macelj na zapadu te Kalnika i obronaka na istoku i jugoistoku. Ista obuhvaća oko 2,23% teritorija Republike Hrvatske to jest rasprostire se na području od oko 1 262 000 km², na kojemu je nastanjen 175 951 stanovnik. Iako je Varaždinska županija treća najmanja županija u Republici Hrvatskoj jedna je od najgušće naseljenih hrvatskih županija sa 139,42 stanovnika/km². Administrativno sjedište županije je Grad Varaždin, [1].

Na slici 3.2 prikazana je zemljopisna karta Varaždinske županije koja je važno hidrografsko čvorište Republika Hrvatske. Na njezinom području nalaze se vodotoci (rijeka i potoci), jezera (akumulacijska jezera, jezera nastala eksploatacijom šljunka i ostala), izvori i podzemne vode u vodonosniku dravskog aluvija i gorskog masiva Ivanščice. Sve tekućice pripadaju slivu rijeke Dunav, rijeke Plitvica i Bednja preko sliva Drave te Lonja preko sliva Save. Na području Županije nalazi se planina Ivanščica čiji istoimeni vrh dostiže 1.059 m nadmorske visine, a među 55 hrvatskih planina čiji su vrhovi viši od 500 metara je i Ravna gora (Trakošćan) s vrhom na 686 m nadmorske visine, [10].

Slika 3.2 Zemljopisna karta Varaždinske županije.



Izvor: [10].

Varaždinska županija osnovana je 29. prosinca 1992. godine, donošenjem Zakona o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj, a nakon dviju izmjena i dopuna spomenutog Zakona, sastoji se od 6 gradova, 22 općine i 302 naselja, [3].

Županija obuhvaća područja gradova: Varaždin, Ivanec, Ludbreg, Lepoglava, Novi Marof i Varaždinske Toplice te općina: Bednja, Beretinec, Breznica, Breznički

Hum, Cestica, Donja Voća, Gornji Knežinec, Jalžabet, Klenovnik, Ljubešćica, Mali Bukovec, Martijanec, Maruševec, Petrijanec, Sračinec, Sveti Đurđ, Sveti Ilija, Trnovec Bartolovečki, Veliki Bukovec, Vidovec, Vinica i Visoko, [8]. Na slici 3.3 prikazana su sjedišta administrativne općine, sjedište administrativnog grada te sjedište županije.

Slika 3.3 Sjedišta administrativne općine, sjedište administrativnog grada te sjedište županije Varaždinske županije.



Izvor: [5].

Varaždinska županija prostire se na rubnom pojasu panonskog područja, a tri su reljefna područja: sjeverno ravničarsko, južno i zapadno brežuljkasto područje s gorskim masivima. Složene je geološke građe, a cijelo se područje nalazi u graničnom području triju velikih geotektonskih cjelina: Istočnih Alpi, Unutrašnjih Dinarida i Panonskog bazena. Također je to prostor intenzivnih tektonskih aktivnosti na što ukazuju brojni termalno-mineralni izvori, [7].

Na slici 3.4 nalazi se prikaz naselja prema stupnju centraliteta upravnih i kulturno-obrazovnih funkcija u suvremenom izdanju. Razvidno je kako je Varaždin glavni grad Varaždinske županije, a na slici je vidljivo da glavni pravci odnosno regionalni idu

prema Novom Marofu, Ludbregu, Varaždinskim toplicama, Lepoglavi i Ivancu. Iz tih naselja granaju se drugi pravci u manja mjesta, podregionalni i lokalni.

Slika 3.4 Naselja prema stupnju centraliteta upravnih i kulturno-obrazovnih funkcija u suvremenom izdanju



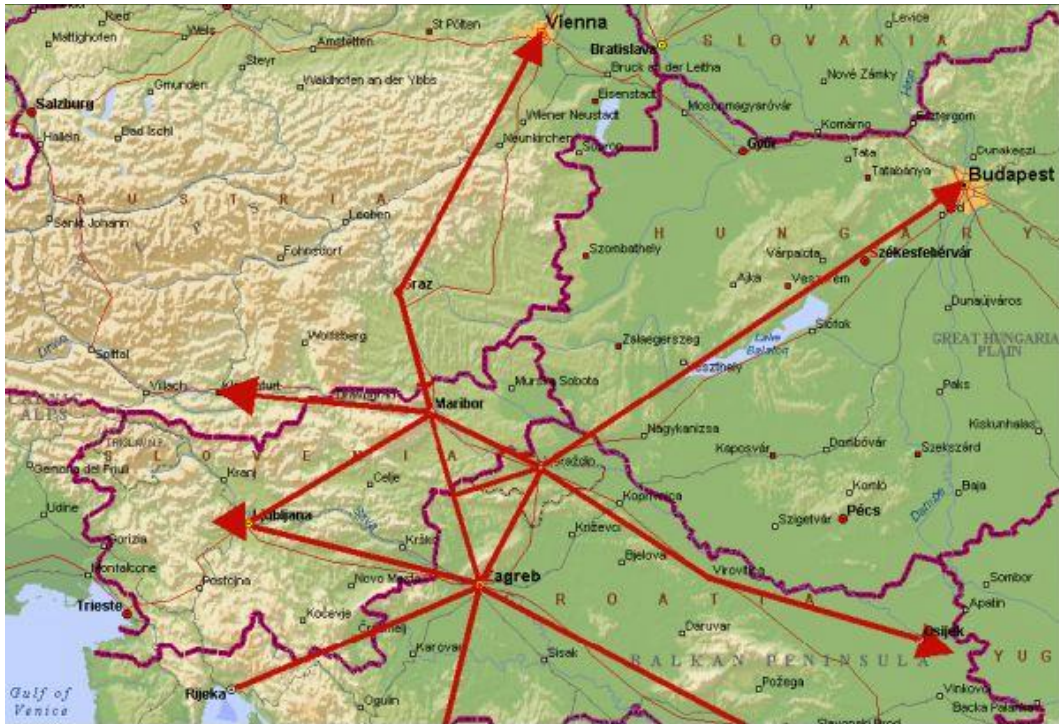
Izvor: [29], [30].

3.2. Geoprometni položaj Varaždinske županije

Varaždinska županija prostorno pripada Panonsko – peripanonskoj turističkoj makroregiji. Prometni položaj ulaznog prostora u Republiku Hrvatsku daje joj veliku prednost jer je na poveznici putova Budimpešta – Zagreb – Rijeka s prometnicama koje se odvajaju od istočnog alpskog puta i priključuju na važnu europsku transverzalnu. Središte županije, Varaždin, od Zagreba je udaljen 80 km, od Graza u Austriji 140 km a od Budimpešte 280 kilometara, [7]. Dakle, Varaždinska županija ima veliko prometno značenje jer se u ovom prostoru križaju dva važna prometna koridora: transverzalni primarnog značenja (najkraća i prometno najpogodnija veza srednjeg Podunavlja i sjevernog Jadrana) i longitudinalni sekundarnog značenja (slijedi tok rijeke Drave i povezuje Republiku Hrvatsku sa zapadnim i istočnim

susjedima), [30]. Na slici 3.5 prikazani su ucrtani važni prometni pravci iz Varaždinske županije prema tuzemstvu i drugim susjednim zemljama.

Slika 3.5 Cestovni pravci od iznimnog značaja za Varaždinsku županiju.



Izvor: [30].

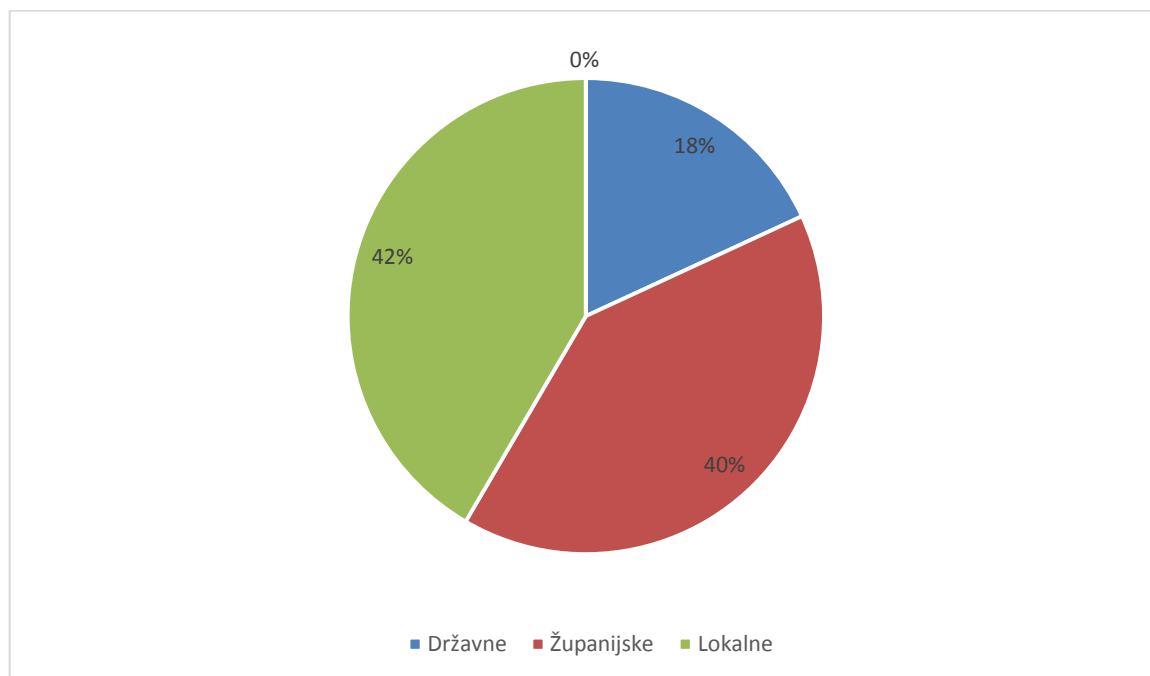
Kroz Varaždinsku županiju prolaze važni cestovni i željeznički pravci i upravo je u tome važnost prometnog položaja županije. Gustoća cestovne mreže u županiji dostigla je 929 metara po km² što je skoro dvostruko više nego što je prosjek Republike Hrvatske. U županiji se, prema popisu iz 2017. godine proteže, [10]:

- 440,78 kilometara županijskih cesta [28],
- 454,54 kilometara lokalnih cesta [28],
- 45 kilometara autocesta,
- 198 kilometara državnih cesta.

Strateški važni pravci također se protežu ovom županijom a to su europski koridor Mađarska – Rijeka (A4 i DC3) i državni pravac od granice s Republikom Hrvatskom do Osijeka (DC2), [10].

Na grafikonu 3.1 prikazan je odnos državnih, županijskih i lokalnih cesta u Varaždinskoj županiji gdje se vidi da je udio županijskih i lokalnih cesta podjednak, dok je zastupljenost državnih cesta svega 18%.

Grafikon 3.1 Odnos državnih, županijskih i lokalnih cesta u Varaždinskoj županiji.



Izvor: [27].

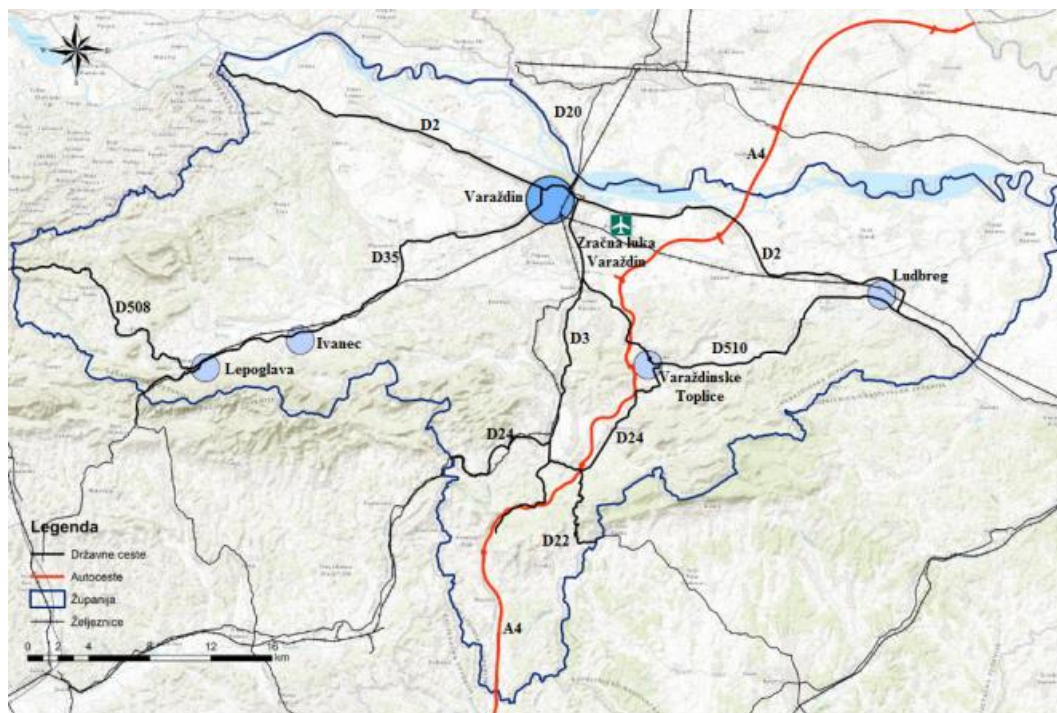
Također važan dio prometa čini i željeznički promet čiju osnovu čini pravac Zagreb – Zaprešić – Zabok – Varaždin – Čakovec – Kotoriba – granica Mađarske/ Mursko Središće – Lendava. Na taj pravac nadovezuju se pruge Zabok – Đurmanec – granica Slovenije, zatim Varaždin – Golubovec, kao i Koprivnica – Varaždin – Osijek. Osim toga izgrađeno je i zračno pristanište – Zračna luka Varaždin koja omogućava slijetanje mlaznih poslovnih zrakoplova svih kategorija te srednjih putničkih turbo-prop ili mlaznih zrakoplova, [10].

Na području Varaždinske županije nalazi se 30 zaštićenih prirodnih vrijednosti. Najznačajnije od njih je područje Regionalnog parka Mura-Drava, koji je ujedno i dio prekograničnog UNESCO rezervata biosfere Mura-Drava-Dunav. Potrebno je navesti da je udio toga područja u Varaždinskoj županiji 11.23%. Također, na području Županije nalaze se zaštićene dvije park-šume (Park-šuma Trakošćan i Dravska park-šuma), jedan značajni krajobraz (područje Kalnika), pet spomenika prirode (pećina

Vindija, Belina lipa, Mačkova špilja, Gaveznica, skupina stabala bijelih topola) te 21 spomenik arhitekture parka, [10].

Na slici 3.6 prikazana je karte prometne povezanosti Varaždinske županije. Plavo crtom omeđena je Varaždinska županija, a crvenom crtom označena je prethodno spomenuta autocesta. Debljom crnom crtom prikazane su državne ceste dok su tankom crnom crtom prikazani pravci željeznice.

Slika 3.6 Karta prometne povezanosti Varaždinske županije.



Izvor: [10].

Karakteristika Varaždinske županije je upravo u tome što postoji velik broj malih naselja i velika disperzna naseljenost. Koncentracija stanovništva i gospodarsko razvojna infrastruktura temelji se uglavnom u i oko grada Varaždina. Upravo zbog toga cestovna infrastruktura te javni prijevoz putnika nose značajnu ulogu u razvoju same županije, [11].

4. POVEZIVANJE NASELJA AUTOBUSNIM PROMETOM VARAŽDINSKE ŽUPANIJE

Cestovna infrastruktura od iznimnog je značaja za razvoj županije te je prilično razvijena mreža koja je zapravo rezultat velikog broja naselja te velike gustoće naseljenosti. Kako je sve teže zamisliti odlazak nekamo bez prijevoznog sredstva tako i prijevoz putnika postaje nezaobilazan čimbenik. Javni prijevoz ima dalekosežan društveno-gospodarski značaj povezivanjem okolnih mjesta sa središtima ili s glavnim gradom. Ponuda usluga prijevoza u županiji bazira se na uvođenju putničkih linija koje se slažu s potrebama stanovništva. Javni prijevoz putnika kao gospodarska grana ima značajnu ulogu u dnevnom premještanju stanovništva uzrokovanom potrebama odlaska na posao i u škole, [11].

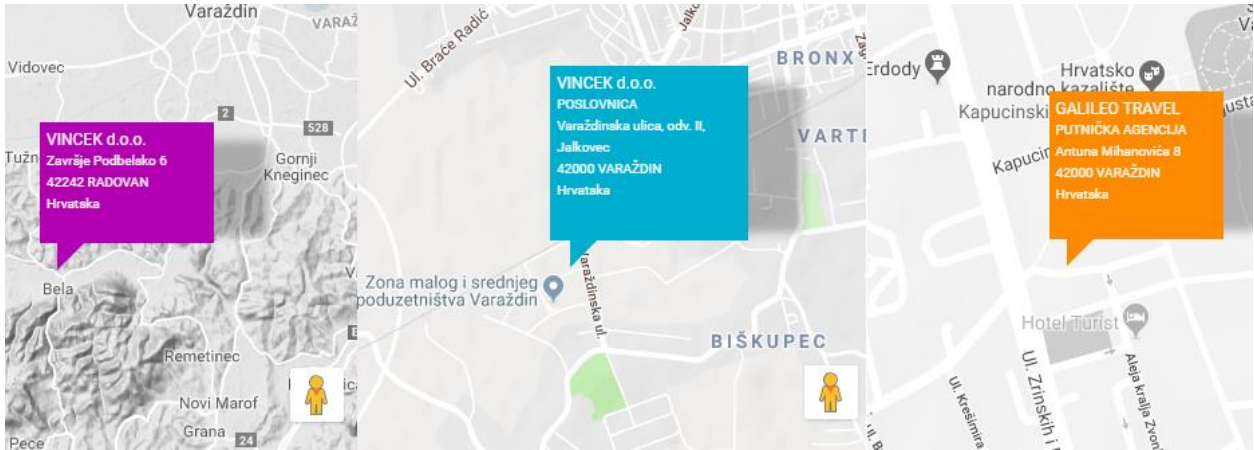
Povezivanje naselja Varaždinske županije, ali i svake druge, u prvom redu temelji se na izgradnji prometne infrastrukture i novih cestovnih kapaciteta što se može postići strategijskim planiranjem prometa, pa bi se u konačnici sustavno i dugoročno ostvarili ciljevi uže i šire društvene zajednice. Time bi se postiglo usklađenje društvenih interesa različitih entiteta. Izgradnjom autocesta (unazad deset godina poboljšano) i modernizacijom istih dolazi se do bolje povezanosti većih središnjih naselja s drugim općinama i manjim naseljima. Gospodarska infrastruktura i gustoća naseljenosti temelj su za stvaranje nove cestovne infrastrukture pa tako i uvođenje ili proširenje javnoga prijevoza putnika koji je veliki značaj za društvo. „Glavni pravci u Županiji opterećeni su tranzitnim teretnim prometom koji prolazi kroz naseljena mjesta i uzrokuje zagušenje prometa. Omogućiti preusmjeravanje prometa izgradnjom cesta magistralnog tipa i više je nego potrebno“, [30].

4.1. Javni gradski prijevoz

Prijevozničko poduzeće VINCEK d.o.o. nastalo je 1991. godine. U vlasništvu je Josipa Vinceka, Marije Vincek, te Krešimira Čumbreka i Martine Čumbrek. Kako postoje više od 20 godina, neprestano je potrebno ulagati u vozni park, a razvili su se i u srednju obiteljsku tvrtku. Na slici 4.1 prikazana su lokacijska središta poduzeća Vincek d.o.o. na području Varaždinske županije. Unutar poduzeća djeluje i jedna

putnička agencija s obzirom da je poduzeće širokopojasno pa samim time vrši i najam svojih vozila odnosno bogatog voznog parka.

Slika 4.1 Lokacijska središta nositelja javnoga gradskog prijevoza Varaždina.



Izvor: [19].

Poduzeće danas zapošljava više od 200 djelatnika te posjeduje preko 100 autobusa visoke turističke klase marke MAN, Van Hool, Volvo, Mercedes Benz, Setra, Neoplan. Kvalitetu autobusa i profesionalnost vozača mogu potvrditi i mnogobrojne turističke agencije, župe, udruge i drugi zadovoljni korisnici njihovih usluga. U gradu Varaždinu je od 1. listopada 2016. godine tvrtka Vincek započela s obavljanjem javnog gradskog prijevoza. Gradski „buseki“ (slika 4.2) tako prometuju na ukupno pet autobusnih linija, [16]:

- Linija 1: Hrašćica - Optujska - Fabijanska - O. Župančića - E. Kumičića-bolnica - Milkovićeve (privremeni kolodvor) - E. Kumičića - O. Župančića - Fabijanska - Optujska - Hrašćica
- Linija 2: Željeznički kolodvor – Milkovićeve (privremeni kolodvor) - Jalkovec - Poljana Biškupečka - Črnci Biškupečki - Brezje - Trg Ivana Perkovca-Željeznički kolodvor
- Linija 3: Gojanec - Milkovićeve (privremeni kolodvor) - Bolnica - Banfica - Bolnica - Milkovićeve (privremeni kolodvor) - Gojanec
- Linija 4: Zbelava - Donji Kućan - Gornji Kućan - Milkovićeve (privremeni kolodvor) - Gornji Kućan - Donji Kućan - Zbelava
- Linija 5: Zbelava - Donji Kućan - Kućan Marof - Milkovićeve (privremeni kolodvor) - Kućan Marof - Donji Kućan – Zbelava.

Slika 4.2 Gradski „busek“ u Varaždinu.



Izvor: [20].

4.2. Naplata gradskoga prijevoza

Cijene prijevoza se izračunavaju na tržišnim principima i slobodno od strane prijevoznika, temeljem utvrđene tarifne tablice, daljinara, stanja prijevozne ponude i potražnje, analize troškova prijevoznog procesa i drugih elemenata važnih za određivanje cijena vozne usluge u javnom i povremenom prijevozu. Cijene prijevoza izračunavaju se za svaku liniju zasebno i prikazuju u formi cjenika jednosmjernih karata i povlaštenih karata. Vozna karta može biti jednosmjerna, povratna, mjesečna, polumjesečna i povlaštena. Vozna karta osim datuma, vremena izdavanja, relacije za koju se izdaje i cijene, sadrži datum i vrijeme započinjanja prijevoza, a ne može se prenijeti na drugu osobu bez pristanka prijevoznika [21].

Kupnja karte s povlasticom odnosno popustom vrijedi za osobe starije od 65 godina te studente koji pri kupnji voznih karata s popustom moraju predložiti na uvid dokumente temeljem kojih ostvaruju pravo na putnu vožnju s popustom, a to su osobna iskaznica za umirovljenike te indeks ili iksica za studente. Također, studenti koji su strani državljani ne ostvaruju pravo na karte s popustom, [22].

Na slici 4.3 prikazana je opcija online kupovine karata putem *GetByBus* mogućnosti na Internetu.

Slika 4.3 Online kupnja karata putem *GetByBus*.



Dobrodošli u online trgovinu Vincek autobusi

Dobro došli u GetByBus online trgovinu prijevoznika Vincek d.o.o. gdje možete kupiti autobusne karte za sve linije.

Koristite polje za pretraživanje kako biste pronašli vrijeme polaska i dolaska kao i cijene karata mnogih autobusnih linija.



Izvor: [23].

Naplata odnosno kupnja karte za javni gradski prijevoz može se obaviti i online putem interneta putem *GetByBus* mogućnosti (slika 4.3) gdje je potrebno upisati polazišno i odredišno mjesto uz datum putovanja. Također, tu se nalazi i opcija za povratno putovanje. Na portalu se mogu kupiti karte za sve autobusne linije, a ako se korisnik prijavi na stranicu i napravi svoj korisnički profil, karte se mogu automatski spremati.

Prodaja karata vrši se u autobusu i putničkoj agenciji *Galileo travel*, dok se prodaja mjesečnih karata odvija isključivo u navedenoj putničkoj agenciji. Cijena mjesečne karte iznosi 170 kn, a karta vrijedi za svih pet gradskih linija s neograničenim brojem polazaka [24].

5. GLAVNI NOSITELJI AUTOBUSNOG PROMETA VARAŽDINSKE ŽUPANIJE

Nositelj autobusnog prijevoza Varaždinske županije je Autobusni prijevoz d.o.o. kojemu je sjedište u Varaždinu, a član je Presečki grupe. U voznom parku tvrtke trenutno se nalaze 162 autobusa, a izuzev osnovne djelatnosti prijevoza putnika i turističkih programa, poduzeće također ima i niz stalnih pratećih djelatnosti - pružanje usluga autobusnih kolodvora, suvremeni servis za održavanje autobusa i kamiona, vrlo modernu termo-lakirnicu za osobna i gospodarska vozila, te najveću automatsku autopraonicu u Republici Hrvatskoj za pranje gospodarskih vozila. Autobusni kolodvor obavlja prihvat i otpremu putnika, autobusa i prtljage, te pruža ostale usluge putnicima vezano za cestovni promet. Autobusni prijevoz Varaždin osim županijskog prijevoza obavlja i međužupanijski međunarodni te povremeni prijevoz, [17].

Na slici 5.1 prikazan je dio voznoga parka autobusnog prijevoza Varaždinske županije te je razvidno kako se radi o prijevoznim sredstvima visoke klase.

Slika 5.1 Dio voznog parka nositelja autobusnog prijevoza Varaždinske županije.



Izvor: [25].

Također, Varaždinska županija pokrenula je i novu tvrtku za javni prijevoz putnika pod nazivom Autobusni prijevoz Varaždinske županije. Cilj je građanima i posjetiteljima osigurati bolju mobilnost u svrhu rada, obrazovanja, rekreacije i turizma. Mjera je u skladu sa Master planom integriranog prijevoza putnika regije Sjever, kojim su obuhvaćene Varaždinska, Međimurska i Koprivničko-križevačka županija. Nova tvrtka zasada ne posjeduje autobuse, ali će prema postojećim

zakonskim rješenjima sklopiti ugovore o suradnji s nekim drugim prijevoznikom. Nakon početka rada kada tvrtka dobije koncesiju za županijski prijevoz, plan je kupiti nove, suvremene autobuse sredstvima Europske unije, [18].

Presečki grupa d.o.o. ima za osnovnu djelatnost prijevoz putnika u lokalnom, županijskom, međuzupanijskom i međunarodnom prijevozu. Također od ostalih djelatnosti najvažnija je djelatnost pružanja kolodvorskih usluga na AK Krapina Nova, AK Zabok i AK Zlatar te usluge prometnih ureda u Zagrebu, Pregradi i Stubičkim Toplicama. Trenutačno tvrtka posjeduje 137 vozni jedinica različitih kapaciteta s rasponom od 8 do 78 sjedala, a broji oko 220 zaposlenika. Vozila koja su zastupljena u voznom parku ove grupacije su Marco Polo, Anadolu Isuzu Visigo, Isuzu Turquoise, VDL Berkhof Axial 100, Renault Trafic Kombi, VDL Berkof Axial 70, Isuzu Novo Ultra, VDL Bova Futura FHD te VDL FHD2 od kojih su neki proizvedeni prošle godine, 2017, [26].

Slika 5.2 Dio voznog parka Presečki grupe, VDL Futura.



Izvor: [26].

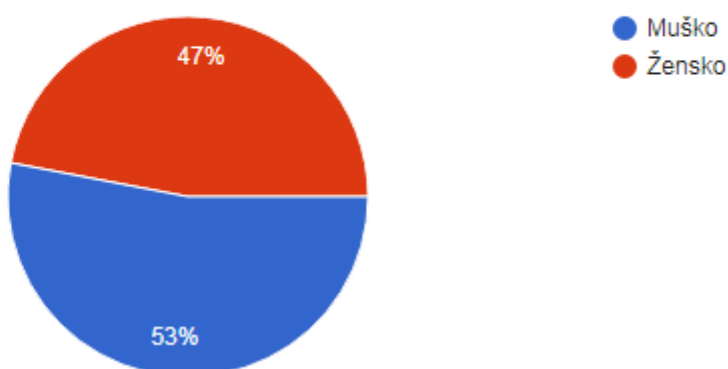
6. ANALIZA REZULTATA ANKETE AUTOBUSNOG PROMETA VARAŽDINSKE ŽUPANIJE

U okviru ovoga poglavlja izneseni su rezultati anketiranja. Anketa je provedena nad nasumično odabranim ispitanicima oba spola. Podatci o ispitanom uzorku: Dobna struktura ispitanika kreće se u granicama od manje od 20 godina pa do 36 godina i više. Navedene granice godina podijeljene su u razrede po godinama. Prikupljeno je ukupno 100 odgovora. Rezultati ankete su subjektivna mišljenja svakoga ispitanika o učestalosti korištenja osobnoga automobila i javnoga gradskog prijevoza u Varaždinskoj županiji. Na grafikonu 6.1 prikazan je odnos među ispitanicima u spolu, 47% je ženskih ispitanika, dok je 53% muških ispitanika.

Grafikon 6.1 Rodna struktura ispitanika.

Kojega ste spola

100 responses



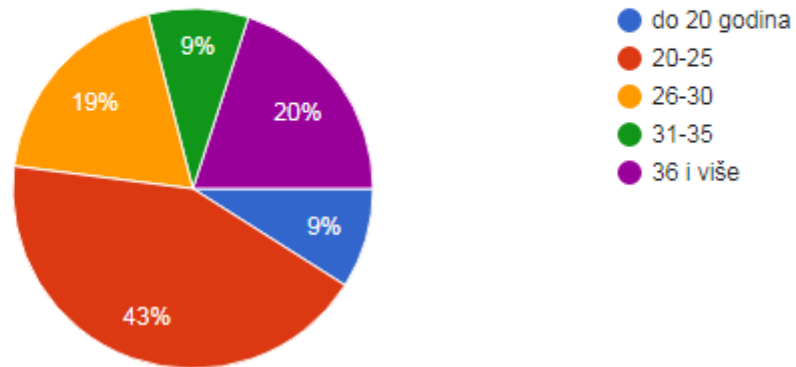
Izvor. [27].

Na grafikonu 6.2 prikazana je dobna struktura ispitanika i može se vidjeti da je najveći dio ispitanika između 20 i 25 godina (43%). Druga po redu najviše zastupljena dobna struktura među ispitanicima je 36 i više godina (20%). Udio mlađih od 20 godina i onih između 31 i 35 godina je po 9%, dok je 19% ispitanika u dobi između 26 i 30 godina. Razvidno je kako je 91% ispitanika starije od 20 godina što bi značilo ili bilo pretpostavka da je jedan dio njih zaposlen, a drugi studira.

Grafikon 6.2 Dobna struktura ispitanika.

Kojoj dobnoj skupini pripadate?

100 responses



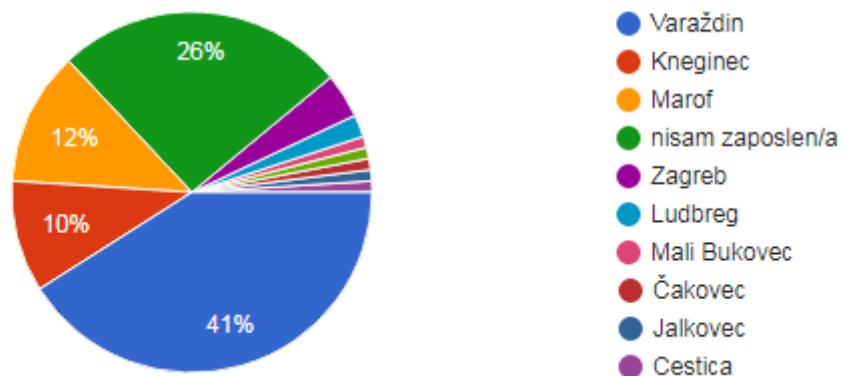
Izvor. [27].

Na grafikonu 6.3 može se vidjeti u kojim sve mjestima su ispitanici zaposleni, odnosno u kojim mjestima im se nalazi mjesto rada. Unutar ankete bila su ponuđena mjesta poput Varaždina, Marofa, Knegineca i opcije da ispitanik/ca nije zaposlen/a. Kao mogućnost ostavljeno je mjesto dodatnoga upisa ispitanika u kojem mjestu radi. Najviše ispitanika zaposleno je u Varaždinu, njih 41% što je gotovo polovina ispitanika.

Grafikon 6.3 Mjesto rada ispitanika.

Gdje Vam se nalazi određeno mjesto posla

100 responses



Izvor. [27].

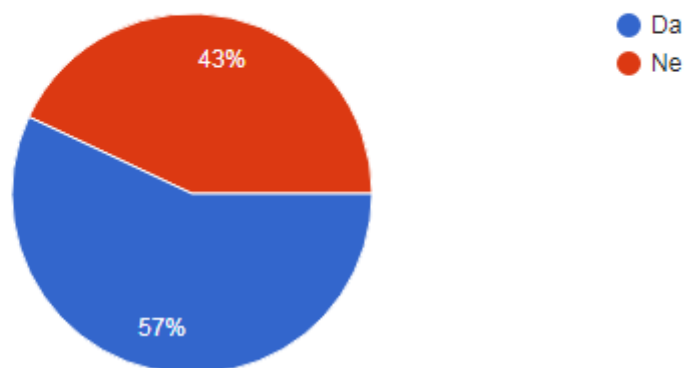
Također, na grafikonu 6.3 razvidno je kako je gotovo trećina ispitanik (26%) nezaposlena, ali kada se uzme u obzir da gotovo 10% mlađih od 20 godina, tada ovaj udio ne predstavlja veliki značaj. S obzirom da se radi o kvantiteti 100 ispitanika, može se pretpostaviti da jedan dio od preostalih 16% studira pa da je u stvarnom slučaju mali broj onih koji su nezaposleni. Tek 1% ili jedan ispitanik putuje u mjesta Jalkovec, Čakovec i Mali Bukovec, dok 2% ispitanika putuje na radno mjesto u Ludbreg. Iz Varaždinske županije na radno mjesto putuje svega 6% ispitanika, od čega je 5% u Zagreb.

Na grafikonu 6.4 prikazan je udio ispitanika koji posjeduju automobil i može se vidjeti da nešto više od polovine ispitanika posjeduje automobil, njih 57%, dok preostali dio od 43% ne posjeduje automobil. Ako se uzme u obzir da je gotovo 30% ispitanika nezaposleno tada i nije iznenađujuće da 43% ispitanika ne posjeduje automobil, ako se u obzir uzme sociološka komponenta da je manje vjerojatno da nezaposlene osobe imaju vlastiti automobil koji sam po sebi nije povoljno održavati.

Grafikon 6.4 Udio ispitanika koji posjeduju automobil.

Posjedujete li osobni automobil?

100 responses



Izvor. [27].

Grafikonom 6.5 prikazan je udio marki vozila među ispitanicima pri čemu su, kod anketiranja, mogli ponuditi odgovore da ne voze automobil i da upišu marku vozila koju voze. Razvidno je da 41% ispitanika ne vozi automobil uopće, što je u usporedbi s grafikonom 6.4 sasvim razumno. Dakle 2% od onih koji nemaju vlastiti automobil

ipak voze, za pretpostaviti je automobil nekoga od članova obitelji ili pak službeni automobil poduzeća u kojemu su ti ispitanici zaposleni. S druge strane, od 59% ispitanika koji voze automobil, najviše je onih koji voze automobil marke Ford (9%), zatim Peugeot i Wolkswagen (po 7%). U legendi na grafikonu drugi i treći stupac s markama automobila zastupljeni su po 1%, osim Toyote (3%), Chevroleta (2%) i Fiata (2%).

Grafikon 6.5 Udio marki vozila među ispitanicima.

Ako vozite, koju marku automobila vozite? (navedite)

100 responses



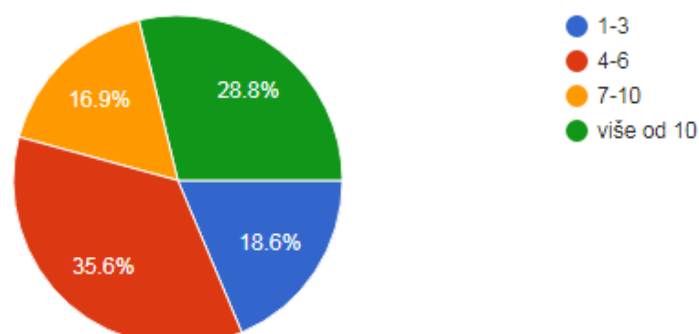
Izvor. [27].

Na grafikonu 6.6 nalazi se prikaz učestalosti korištenja automobila kao prijevoznog sredstva pri čemu su razredi bili od jedan do tri puta, pa od četiri do šest, od sedam do deset i više od deset puta.

Grafikon 6.6 Učestalost korištenja osobnoga automobila tokom tjedna.

Koliko često koristite automobil kao prijevozno sredstvo tokom tjedna?

59 responses



Izvor. [27].

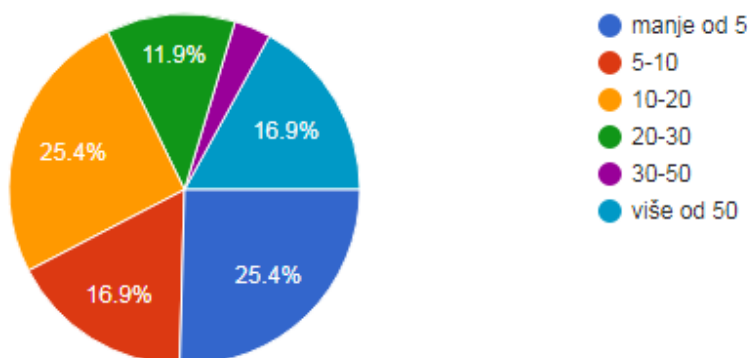
Najviše njih koristi automobil od četiri do šest puta tjedno što se može povezati s brojem radnih dana u tjednu, gdje ispitanici na posao idu automobilom. U drugom slučaju, ako su nezaposleni, a posjeduju automobil i voze ga, a pretpostavka je da je takvih mali broj, koriste automobil isključivo za odlazak i kupovinu ili na neke veće udaljenosti u kojima javni gradski prijevoz ne djeluje. S druge strane, gotovo trećina ispitanika koristi automobil više od 10 puta tjedno što nije mali broj, što može reći da osim odlaska na radno mjesto ispitanici koriste automobil i za privatni posao, školovanje, kupovinu i neke druge stvari koje su u nastavku navedene kao ostale mogućnosti (grafikon 6.9). Na ovaj sektor pitanja nisu odgovarali ispitanici koji su prethodno naveli da ne voze automobil, stoga se ovdje govori o ukupno 59 ispitanika.

Na grafikonu 6.7 prikazan je prijeđeni put osobnim automobilom u dolasku i vraćanju s posla tokom dana, a na kojemu je vidljivo da četvrtina ispitanika automobilom prelazi manje od 5 km što su možebitni odlasci liječniku, kupovina i dr., dok, s druge strane, 16,9% ispitanika putuje više od 50 km dnevno. Čak dvije trećine ispitanika (67,7%) dnevno prelazi manje od 20 km vlastitim automobilom, gdje je očigledan boravak unutar mjesta stanovanja.

Grafikon 6.7 Prijeđeni put osobnim automobilom u dolasku i vraćanju s posla tokom dana.

Koliko kilometara prijeđete u jednom danu svojim automobilom pri odlasku i vraćanju s posla?

59 responses



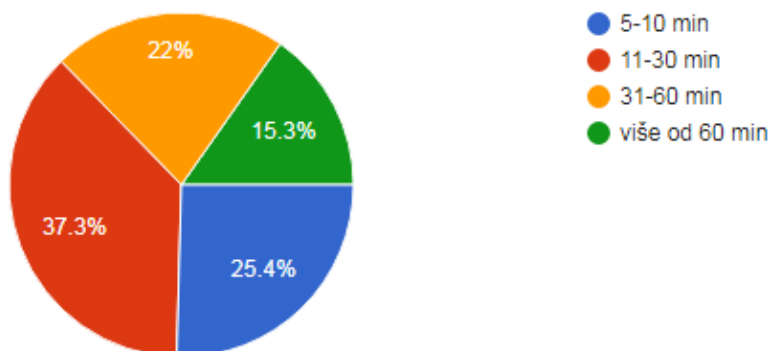
Izvor. [27].

Grafikonom 6.8 prikazano je vrijeme trajanja puta osobnim automobilom u dolasku i vraćanju s posla tokom dana, a u usporedbi s prethodnim grafikonom mogu se poistovjetiti istiniti odgovori jer je trajanje putovanja gotovo trećine ispitanika manje od 30 min ili pola sata (putuju manje od 20 km). Nešto više od 15% ispitanika putuje više od jednoga sata na posao i s posla što rezultira većim udaljenostima u prethodnom grafikonu.

Grafikon 6.8 Trajanje puta osobnim automobilom u dolasku i vraćanju s posla tokom dana.

Vrijeme trajanja putovanja osobnim automobilom u oba smjera...(na posao i s posla)

59 responses



Izvor. [27].

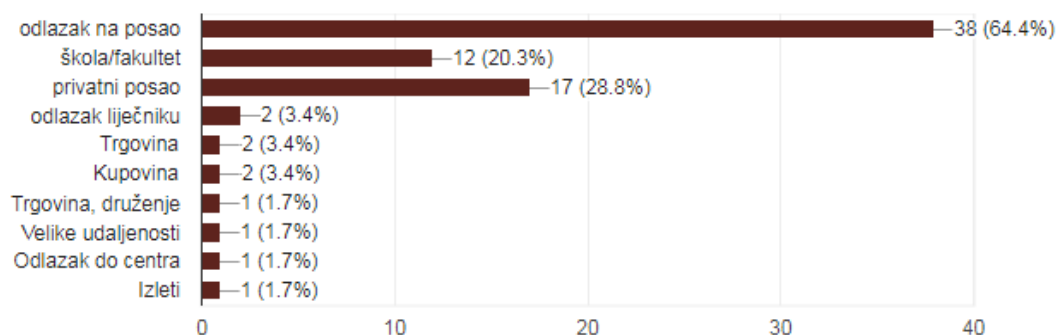
Na grafikonu 6.9 prikazani su rezultati anketiranja kategorizirani prema razlozima putovanja osobnim automobilom ispitanika. Mogućnost odabira odgovora je bila pružena ispitanicima da navedu njihov poseban razlog korištenja osobnoga automobila, dakle u koje svrhe ga koriste. Svakodnevno korištenje osobnoga automobila nije nužno da je u poslovne svrhe što rezultati i pokazuju, gdje je 64,4% ispitanika odgovorilo da osobni automobil koristi za odlazak na posao na kojemu su zaposleni kod određenog poslodavca, dok ih na privatni posao osobnim automobilom odlazi 28,8%. Nešto više od 20% ispitanika osobnim automobilom odlazi na fakultet ili u školu, dok su ostali razlozi manje i neznatno zastupljeni, a prevladavaju odlazak liječniku te u trgovinu i/ili kupovinu. Razlog što ukupan broj

odgovora prelazi 100% je u tome što je ispitanicima bilo ponuđeno dati više odgovora odnosno razloga korištenja osobnoga automobila, pa su neki naveli dva ili više.

Grafikon 6.9 Razlozi putovanja osobnim automobilom.

Koji je Vaš razlog putovanja osobnim automobilom?

59 responses



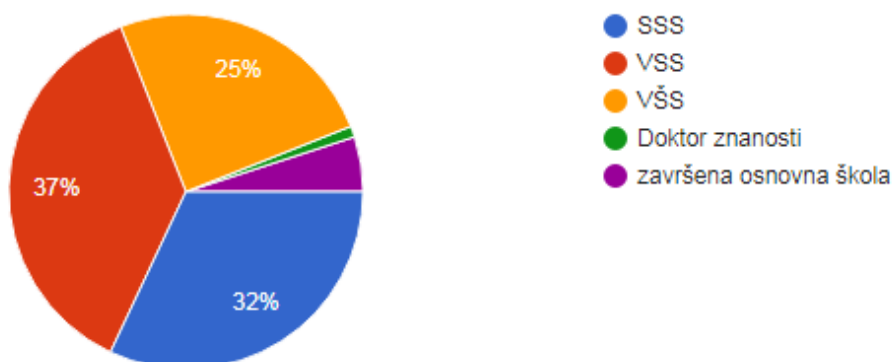
Izvor. [27].

Na grafikonu 6.10 može se uočiti raznolikost zanimanja ispitanika, odnosno razina završene škole. Na ovo pitanje odgovarala su svi ispitanici, dakle njih 100 ukupno. Najviše ispitanika završilo je višu stručnu spremu, 37%, dok ih je najmanje završilo doktorski studij što je bilo i za pretpostaviti jer je u današnjem društvu ta razina ipak najmanje zastupljena.

Grafikon 6.10 Zanimanje ispitanika.

Koje je Vaše zanimanje?

100 responses



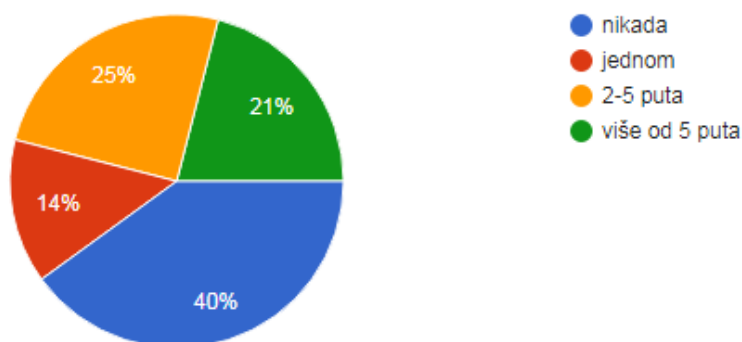
Izvor. [27].

Grafikonom 6.11 prikazuju se rezultati učestalosti korištenja javnoga gradskog prijevoza tokom tjedna gdje su svi ispitanici odgovarali. Čak 40% ispitanika tvrdi da nikada ne koristi javni gradski prijevoz tokom tjedna, dok su dva do pet puta i više od pet puta podjednako zastupljeni, 25% i 21%.

Grafikon 6.11 Učestalost korištenja javnoga gradskog prijevoza tokom tjedna.

Koliko učestalo koristite javni gradski prijevoz tokom tjedna?

100 responses



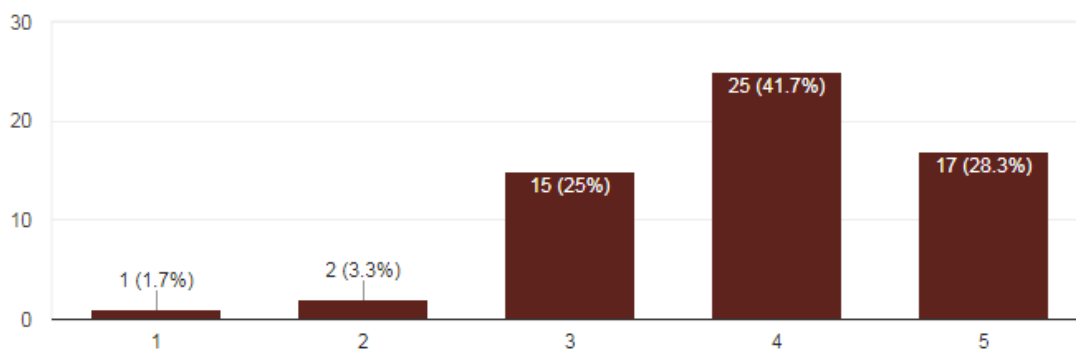
Izvor. [27].

Na grafikonu 6.12 prikazani su rezultati zadovoljstva ispitanika uslugama javnoga prijevoza i na to pitanje odgovaralo je samo 60 ispitanika što je umanjeno za 40 ispitanika iz prethodnog odgovora, oni koji nikada ne koriste javni gradski prijevoz.

Grafikon 6.12 Zadovoljstvo ispitanika uslugama javnoga prijevoza.

Kako biste ocijenili uslugu javnog gradskog prijevoza? (prijevoz, vozači)

60 responses



Izvor. [27].

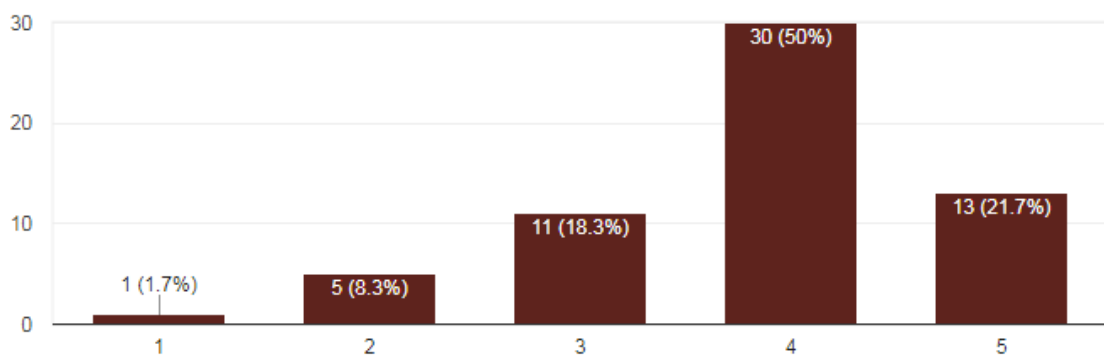
Iz grafikona je razvidno da većina ispitanika zadovoljna uslugom javnoga gradskog prijevoza jer su istu okarakterizirali kao vrlo dobru s 41,7% te kao odličnu s 28,3% i kao dobru s 25%. Tek 5% izražava svoje nezadovoljstvo s uslugom javnoga gradskog prijevoza, što je ukupno tri ispitanika.

Na grafikonu 6.13 prikazani su rezultati zadovoljstva ispitanika kvalitetom javnoga prijevoza i na to pitanje odgovarao je isti broj zaposlenika kao na prethodno pitanje. Kako uslugom, tako i kvalitetom zadovoljna je velika većina jer su istu okarakterizirali s 50% kao vrlo dobru te s 21,7% kao odličnu što čini više od 70% zajedno. Samo 10% ispitanika pokazuje nezadovoljstvo kvalitetom javnoga prijevoza, što je ukupno šest ispitanika, koji se ne slažu s cijenom karte, radnim vremenom ili redom vožnje. Ovdje se mogu pretpostaviti odgovori mlađe populacije kojoj je red vožnje potrebniji noću, sve češći polasci, karte dostupne na više mjesta – možebitna *online* kupovina putem interneta ili mobilnih aplikacija, ali i cjenovno bliže njihovim primanjima.

Grafikon 6.13 Zadovoljstvo ispitanika kvalitetom javnoga prijevoza.

Kako biste ocijenili kvalitetu javnog gradskog prijevoza? (red vožnje, cijena karte, radno vrijeme, itd.)

60 responses



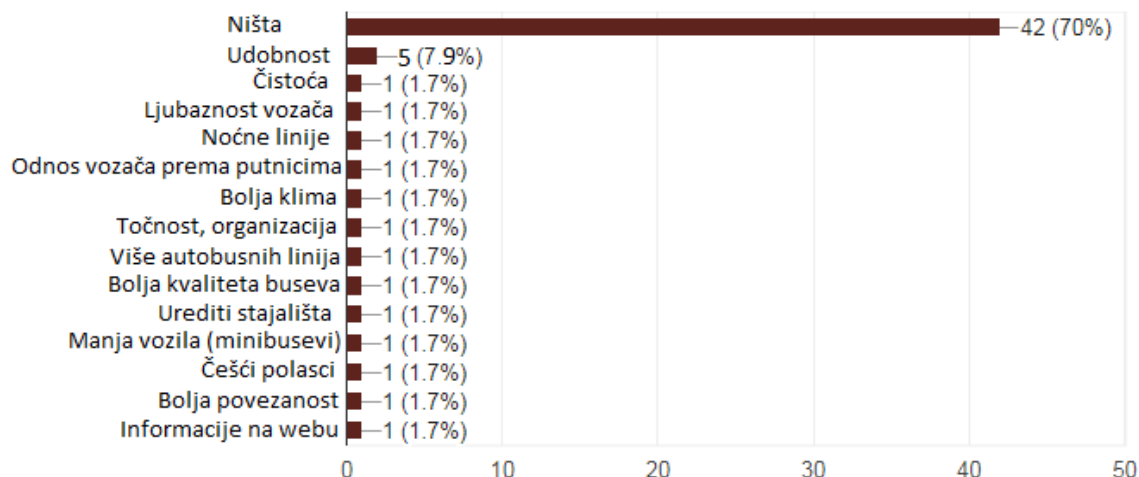
Izvor. [27].

Grafikon 6.14 prikazuje rezultate posljednjeg pitanja anketiranja gdje su ispitanici mogli svojevolumno predložiti možebitna poboljšanja kvalitete javnoga gradskog prijevoza, u većini slučajeva onih 10% nezadovoljnih kvalitetom, ali i onih kojima je kvaliteta dovoljna do vrlo dobra, ali smatraju da bi neke sitnice bilo učinkovito promijeniti.

Grafikon 6.14 Prijedlozi ispitanika za poboljšanje kvalitete javnoga gradskog prijevoza.

Ukratko, riječju ili dvije napišite što bi trebalo poboljšati u javnom gradskom prijevozu. (Ako mislite da bi trebalo)

60 responses



Izvor. [27].

Rezultati posljednjeg pitanja u velikoj većini donose pozitivan odgovor na kvalitetu javnoga gradskog prijevoza jer 70% ispitanika smatra da ne treba mijenjati ništa. Od ostalih mogućih poboljšanja kvalitete najzastupljenije je udobnost, dakle usavršavanje voznoga parka, kvalitete prijevoznih sredstava i dr. Ostali odgovori zastupljeni su po jednom zaposleniku, dakle potpuno individualne i jedinstvene predodžbe mogućih poboljšanja kvalitete. Odgovori su vezani za veću ljubaznost vozača i bolji odnos prema putnicima, implementacija noćnih voznih linija, veća čistoća, veća točnost uz bolju organizaciju voznoga reda, učinkovitiji klimatizacijski uređaji u prijevoznim sredstvima te bolja kvaliteta prijevoznih sredstava što je prethodno spomenuto u unaprjeđenju prijevoznih sredstava, uvođenje minibuseva, uređenje stajališta te veća i bolja mogućnost informiranja *online* putem interneta.

7. ZAKLJUČAK

Varaždinska županija smatra se jednom od najstarijih županija te je pokazala izuzetno brzi popravak od gospodarske krize i veliki doprinos državi u povećanju BDP-a po glavi stanovnika. Smatra se najkonkurentnijom županijom u Republici Hrvatskoj. Varaždinska županija nalazi se na krajnjem sjeverozapadu Republike Hrvatske i kroz nju prolaze važni cestovni i željeznički pravci te je upravo u tome važnost prometnog položaja županije. Cestovna infrastruktura od iznimnog je značaja za razvoj županije te takva natprosječno razvijena mreža rezultira velikim brojem naselja te velike gustoće naseljenosti. Kako je sve teže zamisliti planirano putovanje bez prijevoznog sredstva tako i prijevoz putnika postaje nezaobilazan čimbenik čime do izražaja dolazi prometna povezanost te mreža autobusnih linija u gradu Varaždinu te samoj Varaždinskoj županiji.

Rezultati anketnog istraživanja pokazali su da su korisnici javnoga gradskog prijevoza u Varaždinskoj županiji u velikoj mjeri zadovoljni uslugom i kvalitetom, no neki se ipak osvrću na nezadovoljstvo u odnosu vozača javnoga gradskog prijevoza s putnicima te njegovo ophođenje s putnicima. Dakako da je to nezadovoljstvo izraženo u manje značajnoj mjeri no i to kao segment nezadovoljstva krajnjega kupca treba razmotriti kako do takvih neugodnih iskustava ne bi dolazilo u budućnosti. S obzirom na kvalitetu u javnom gradskom prijevozu nezadovoljstvo dolazi temeljeno na kvaliteti prijevoznih sredstava gdje bi glavni nositelji - Vinček d.o.o. i Presečki grupa trebali zajedničkim strategijama u suradnji s Gradskom upravom Grada Varaždina i Varaždinske županije donijeti koncizne smjernice za poboljšanje toga problema.

Općenito se može reći kako je većina ispitanika mlađe populacije sa završenom višom ili visokom školom, zaposlena u poduzeća, a neki posjeduju i privatni vlastiti posao na koje se u velikoj mjeri odlazi osobnim automobilom. S obzirom da Varaždinska županija ima velike prihode odnosno značajan BDP po stanovniku uz malu nezaposlenost (ako se pogledaju druge županije i prosjek Republike Hrvatske) tada se dolazi do zaključka da većina tamošnjeg stanovništva ima mogućnosti posjedovati vlastiti automobil.

Kao moguća poboljšanja u kvaliteti usluge javnog gradskog prijevoza svakako je povećavanje broja polazničkih linija, uređenje autobusnih kolodvora i stajališta, implementacija socijalne komponente prema osjetljivim populacijama, nadogradnja postojećih voznih parkova kvalitetnijim i opremljenijim prijevoznim sredstvima. U prvom planu i temeljima poboljšanja potrebno je razvojnim strategijama ojačati na gospodarski način pojedina naselja u Varaždinskoj županiji i na taj način stvoriti nove koncepte lokalne povezanosti javnim prijevozom. Javni prijevoz ima najznačajniju ulogu u odlasku i dolasku putnika na posao i s njega. Također, potrebno je razviti model učinkovitosti dvosmjernog putovanja javnim prijevozom jer je potražnja neuravnotežena, a to iziskuje nove prijevozne kapacitete višeg razreda i točno u određeno vrijeme.

8. IZVORI I LITERATURA

- [1] Službena internet stranica: Varaždinska županija. URL: http://www.varazdinska-zupanija.hr/%C5%BEupanija/opce-informacije/#site_body (srpanj 2018. godine)
- [2] Socijalni plan 2014. – 2020. Varaždinska županija: 2014. URL: <http://www.varazdinska-zupanija.hr/repository/public/strateski-dokumenti/socijalni-plan/1803-2015-socijalni-plan-varazdinske-zupanije.pdf> (srpanj 2018. godine)
- [3] Zakon o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj. URL: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2006_07_86_2045.html (srpanj 2018. godine)
- [4] Varaždinska županija. URL: <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=63888> (srpanj 2018. godine)
- [5] Varaždinska županija. URL: <http://proleksis.lzmk.hr/2653/> (srpanj 2018. godine.)
- [6] Popis stanovništva 2011. godine prema Hrvatskom zavodu za statistiku. URL: <http://varazdin.hr/popis-stanovnistva-2011/> (srpanj 2018. godine)
- [7] Knez, K. Upravljanje sportsko-rekreativnim sadržajima u Varaždinskoj županiji. Završni rad. Čakovec: Međimursko veleučilište u Čakovcu: Menadžment turizma i sporta, 2015.
- [8] Statut Varaždinske županije. Službeni vjesnik Varaždinske županije, broj 46/2013. URL: <http://www.varazdinska-zupanija.hr/repository/public/strateski-dokumenti/statut/statut-zupanije.pdf>
- [9] Županijska razvojna strategija Varaždinske županije 2011. - 2013. Službeni vjesnik Varaždinske županije, broj 36/2010. URL: <http://www.glasila.hr/Glasila/SVVZ/SVVZ3610.pdf>
- [10] Strategija razvoja turizma Varaždinske Županije 2015. – 2025. Varaždinska županija. Institut za turizam, 2015. URL: <http://www.varazdinska-zupanija.hr/repository/public/2015/4-savjetovanje/gospodarstvo/rujan/15-09-strategija-razvoja-turizma.pdf>

- [11] Franolić, I., Dugina, M., Feletar, P. Strategijski razvoj i utjecaj prometa na prijevoznu potražnju u Varaždinskoj županiji. Podravina, vol.4, broj 17, 2010.
- [12] <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-varazdin/gospodarstvo-zupanije>
- [13] Ukratko o gospodarstvu Varaždinske županije. Hrvatska gospodarska komora: Županijska komora Varaždin, 2016. Dostupno na: <https://www.hgk.hr/documents/ukratko-o-vz-gospodarstvu-hrv-2-201657ac24f3dae51.pdf>
- [14] Varaždinske vijesti. U trgovini i prerađivačkoj industriji najviše poduzetnika, zaposlenih, ukupnih prihoda i dobiti. Dostupno na: <http://www.varazdinske-vijesti.hr/gospodarstvo/u-trgovini-i-prerativackoj-industriji-najvise-poduzetnika-zaposlenih-ukupnih-prihoda-i-dobiti-25301/>
- [15] Varaždinske vijesti. TOP 15 Tko su najveći izvoznici u Varaždinskoj županiji. Dostupno na: <http://www.varazdinske-vijesti.hr/gospodarstvo/top-15-tko-su-najveci-izvoznici-u-varazdinskoj-zupaniji-25514/>
- [16] http://varazdin.hr/gradski-buseki/?search_q=gradski%20buse
- [17] <http://www.ap.hr/>, (kolovoz 2018. godine)
- [18] Varaždinske vijesti. Varaždinska županija pokreće novu tvrtku pod nazivom Autobusni prijevoz Varaždinske županije. Dostupno na: <http://www.varazdinske-vijesti.hr/aktualno/varazdinska-zupanija-pokrece-novu-tvrtku-pod-nazivom-autobusni-prijevoz-varazdinske-zupanije-20797/>, (kolovoz 2018. godine)
- [19] <https://www.autobusi-vincek.com/o-nama/>, (kolovoz 2018. godine)
- [20] <https://www.autobusi-vincek.com/vozni-park/>, (kolovoz 2018. godine)
- [21] Opći uvjeti prijevoza od 1.8.2016. URL: <http://www.ap.hr/hr/servisne-informacije/pravilnik/>, (kolovoz 2018. godine)
- [22] <http://www.ap.hr/hr/servisne-informacije/kupnja-voznih-karata-s-popustom/>, (kolovoz 2018. godine)
- [23] <https://vincek.getbybus.com/hr/>, (kolovoz 2018. godine)
- [24] <https://www.autobusi-vincek.com/linije/22>, (kolovoz 2018. godine)
- [25] <http://www.ap.hr/>, (kolovoz 2018. godine)
- [26] <https://www.presecki.hr/promet/hr/vozni-park/>, (kolovoz 2018. godine)
- [27] Izrada autora, (srpanj i kolovoz 2018. godine)
- [28] <http://zuc-vz.hr/ceste/>, (kolovoz 2018. godine)

- [29] Feletar, P., Feletar, D. Promjene u prostornoj slici naseljenosti Varaždinske županije 1857.-2001. i centralitet Varaždina // 800 godina slobodnog kraljevskog grada Varaždina 1209.-2009. / Šicel, M., Kaštela, S. (ur.).. Varaždin, 2009.
- [30] Dugina, M., Feletar, P., Franolić, I. Strategijski razvoj i utjecaj prometa na prijevoznu potražnju u Varaždinskoj županiji. *Podravina: časopis za multidisciplinarna istraživanja* (1333-5286) IX (2010), 17; 138-152.

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 3.1 Položaj Varaždinske županije u Republici Hrvatskoj.....	8
Slika 3.2 Zemljopisna karta Varaždinske županije.....	9
Slika 3.3 Sjedišta administrativne općine, sjedište administrativnog grada te sjedište županije Varaždinske županije.....	10
Slika 3.4 Naselja prema stupnju centraliteta upravnih i kulturno-obrazovnih funkcija u suvremenom izdanju	11
Slika 3.5 Cestovni pravci od iznimnog značaja za Varaždinsku županiju.....	12
Slika 3.6 Karta prometne povezanosti Varaždinske županije.....	14
Slika 4.1 Lokacijska središta nositelja javnoga gradskog prijevoza Varaždina.....	16
Slika 4.2 Gradski „busek“ u Varaždinu.....	17
Slika 4.3 Online kupnja karata putem GetByBus.....	18
Slika 5.1 Dio voznog parka nositelja autobusnog prijevoza Varaždinske županije. .	19
Slika 5.2 Dio voznog parka Presečki grupe, VDL Futura.....	20

POPIS TABLICA

Tablica 2-2 Bruto domaći proizvod za Republiku Hrvatsku i Varaždinsku županiju u 2011. godini, prema trenutačnim cijenama.....	4
---	---

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 2.1 Odnos Varaždinske županije i Republike Hrvatske u BDP-u po glavi stanovnika od 2007. godine do 2011. godine (u EUR-ima).	6
Grafikon 3.1 Odnos državnih, županijskih i lokalnih cesta u Varaždinskoj županiji.	13
Grafikon 6.1 Rodna struktura ispitanika.	21
Grafikon 6.2 Dobna struktura ispitanika.	22
Grafikon 6.3 Mjesto rada ispitanika.	22
Grafikon 6.4 Udio ispitanika koji posjeduju automobil.	23
Grafikon 6.5 Udio marki vozila među ispitanicima.	24
Grafikon 6.6 Učestalost korištenja osobnoga automobila tokom tjedna.	24
Grafikon 6.7 Prijedni put osobnim automobilom u dolasku i vraćanju s posla tokom dana.	25
Grafikon 6.8 Trajanje puta osobnim automobilom u dolasku i vraćanju s posla tokom dana.	26
Grafikon 6.9 Razlozi putovanja osobnim automobilom.	27
Grafikon 6.10 Zanimanje ispitanika.	27
Grafikon 6.11 Učestalost korištenja javnoga gradskog prijevoza tokom tjedna.	28
Grafikon 6.12 Zadovoljstvo ispitanika uslugama javnoga prijevoza.	28
Grafikon 6.13 Zadovoljstvo ispitanika kvalitetom javnoga prijevoza.	29
Grafikon 6.14 Prijedlozi ispitanika za poboljšanje kvalitete javnoga gradskog prijevoza.	30

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je **završni rad** isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Povezivanje naselja autobusnim prometom u Varaždinskoj županiji**, na mrežnim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student Fran Meić:

U Zagrebu, 6.9.2018.

(potpis)