

Svakodnevna mobilnost kao aspekt kvalitete života mladih u Velikoj Gorici

Senfner, Ana-Marija

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:131:986702>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-26**



Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
University of Zagreb
Faculty of Humanities
and Social Sciences

Repository / Repozitorij:

[ODRAZ - open repository of the University of Zagreb
Faculty of Humanities and Social Sciences](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FILOZOFSKI FAKULTET

ODSJEK ZA SOCIOLOGIJU

Diplomski rad

**SVAKODNEVNA MOBILNOST KAO ASPEKT KVALITETE ŽIVOTA
MLADIH U VELIKOJ GORICI**

Studentica: Ana-Marija Senfner

Mentorica: doc.dr.sc. Jana Vukić

Zagreb, rujan 2021.

Zahvale

Željela bih se zahvaliti svojoj mentorici, profesorici Jani Vukić na svim savjetima tijekom studiranja te iznimnoj pomoći i angažiranosti prilikom izrade diplomskog rada.

Posebno se zahvaljujem svojim roditeljima na uvijek prisutnoj podršci za bavljenje onime čime želim te Tini i Miroslavu koji su bili uz mene u svim trenucima i neprestano me motivirali.

Također, hvala svim sudionicima na susretljivosti i odvajanju vremena za sudjelovanje u istraživanju.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA	2
3. TEORIJSKI OKVIR	4
3.1 MOBILNOST KAO ELEMENT KVALITETE ŽIVOTA	4
3.2 SVAKODNEVNA MOBILNOST – NEJEDNAKOSTI I PROMETNA MARGINALIZACIJA	5
4. VELIKA GORICA – OSNOVNA OBILJEŽJA I KARAKTERISTIKE RAZVOJA	7
4.1. PROSTORNI POLOŽAJ I OSNOVNE SOCIO-DEMOGRAFSKE KARAKTERISTIKE.....	7
4.2 URBANISTIČKI RAZVOJ VELIKE GORICE	8
4.3 PROMETNA POVEZANOST JAVNIM PRIJEVOZOM NA RELACIJI VELIKA GORICA – ZAGREB	11
5. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA	13
5.1 ISTRAŽIVAČKA PITANJA	13
5.2 METODA I NAČIN PROVEDBE ISTRAŽIVANJA	13
6. REZULTATI ISTRAŽIVANJA I TEMATSKA ANALIZA	15
6.1 KVALITETA ŽIVOTA U VELIKOJ GORICI.....	15
6.2 ISKUSTVO KORIŠTENJA JAVNOG PRIJEVOZA	16
6.3 JAVNI PRIJEVOZ NA RELACIJI VELIKA GORICA – ZAGREB / ZAGREB – VELIKA GORICA.....	17
6.3.1 POVEZANOST VELIKE GORICE I ZAGREBA JAVNIM PRIJEVOZOM.....	17
6.3.2 DNEVNO PUTOVANJE JAVNIM PRIJEVOZOM.....	18
6.3.3 PLAĆANJE USLUGE JAVNOG PRIJEVOZA	20
6.4 SVAKODNEVNA MOBILNOST JAVNIM PRIJEVOZOM.....	21
6.4.1 SVRHE KORIŠTENJA I MOBILNOST JAVNIM PRIJEVOZOM	21
6.4.2 SIGURNOST PRILIKOM PUTOVANJA JAVNIM PRIJEVOZOM.....	24
6.4.3 UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 NA KORIŠTENJE JAVNOG PRIJEVOZA	25
6.5 PREPORUKE	26
7. RASPRAVA	30
8. ZAKLJUČAK	33
POPIS LITERATURE	35
INTERNETSKI IZVORI	37
PRILOZI	38
SAŽETAK	48
SUMMARY	49

1. UVOD

Analysing mobilities involves examining many consequences for different peoples and places located in what we might call the fast and slow lanes of social life. There is the proliferation of places technologies, and 'gates' that enhance the mobilities of some while reinforcing the immobilities of others...

(Mimi Sheller i John Urry, *New Mobilities Paradigm*, 2006:213)

Brojne promjene u suvremenom društvu, posredovane napretkom tehnologije možda najbolje postaju vidljive kada se govori o mobilnosti(ma). Odmak od shvaćanja mobilnosti u smislu društvene mobilnosti kao (ne)mogućnosti promjene klasnog položaja u određenom društvu ili kontekstu do proučavanja mobilnosti kao prostornog i društvenog fenomena uzimajući u obzir implikacije takvih kretanja otvorio je nove pravce i koncepte u proučavanju suvremenog društva. Tijekom proteklih nekoliko desetljeća mobilnost postaje jedna od dominantnih istraživačkih teorija kroz koju je moguće pristupiti analizi suvremenog društva (Šarinić i Čaldarović, 2015:100). Doprinos na tom području dao je sociolog John Urry, redefinirajući teorijske okvire sociologije i stavljajući fokus njezinog proučavanja na različite prakse kretanja i mobilnosti te njihove društvene posljedice, uzimajući kao predmet analize ne samo ljude već i objekte (Urry, 2000:1-3). Novom paradigmom mobilnosti (engl. *the new mobility paradigm*) željelo se ukazati na nova pitanja i metode koje su potrebne za shvaćanje suvremenog društva upravo zbog promjene i složenosti ljudskih aktivnosti koje su dovele do potrebe za putovanjima na svakodnevnoj razini te se odmaknuti od proučavanja prijevoza (prometa) kao izdvojenog fenomena bez društvenih implikacija, samo unutar krugova prometnih znanosti (Sheller i Urry, 2006:210-213). Urry je razlikovao pet tipova mobilnosti koji proizvode društveni život (engl. *producing social life*), gdje se uz fizičko putovanje ljudi koje se razlikuje prema prostornom i vremenskom obuhvatu (engl. *corporeal travel*) u svrhu različitih potreba kao što su posao, aktivnosti u slobodno vrijeme, migracije, uzimaju u obzir i druge mobilnosti koje uključuju kretanje objekata ili su posredovane komunikacijskom tehnologijom (Urry, 2012:4). Uz Urryja, treba spomenuti i sociologa Vincenta Kaufmanna koji proučava mobilnost kao totalni društveni fenomen (engl. *total social phenomenon*) što znači da se kroz analiziranje mobilnosti može doći do različitih uvida u promjene koje se događaju u društvu te nudi alat za sociologiju – koncept motiliteta (engl. *motility*) koji u tome može pomoći (Kaufmann, 2014:1). Uz društvenu odrednicu, Kaufmann razumijeva

mobilnost i kao prostorni fenomen te s obzirom na to razlikuje četiri tipa mobilnosti: svakodnevnu mobilnost, mobilnost povezanu s promjenom mjesta stanovanja (engl. *residential mobility*), putovanje i migracije (Kaufmann prema Colleoni, 2016:25). Shvaćanje mobilnosti kao društveno-prostornog fenomena također je važna odrednica rada geografa Tima Cresswella koji razgraničava pojam kretanja i mobilnosti, prilikom čega mobilnost uključuje kretanje, ali također i društvene odrednice te implikacije tog kretanja (Cresswell, 2006:2).

Navedeni pristupi mogu se dovesti u vezu s tzv. zaokretom ka mobilnosti (engl. *mobility turn*) gdje se mobilnosti počinje pridavati više pažnje unutar znanstvenih krugova kao fenomenu koji sve više utječe na i koji je ukorijenjen u svakodnevni život. S obzirom na kompleksnost pojma mobilnosti, ograničenja mogućnosti jedne znanosti da ga u potpunosti razumije te riješi konkretne društvene probleme na tom području, česti su interdisciplinarni pristupi tom fenomenu. Postoje različiti aspekti proučavanja mobilnosti od kojih se nabrajaju samo neki. Mobilnost se analizira kao jedan od faktora u planiranju i oblikovanju gradova u: *Understanding Mobilities for Designing Contemporary City* (Pucci i Colleoni, ur., 2016), kao fenomen za čije je bolje razumijevanje naglasak stavljen na povezivanju pristupa prometnih i društvenih znanosti u: *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society* (Grieco i Urry, ur., 2012), u kontekstu povezanosti mobilnosti i nejednakosti u: *Mobilities and Inequalities* (Ohnmacht, Maksim i Bergman, ur., 2009), *Re-thinking Mobility Poverty: Understanding Users Geographies, Backgrounds and Aptitudes* (Kuttler i Moraglio, ur., 2021).

2. SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA

Svrha ovog istraživanja je s jedne strane ukazati iz sociološke perspektive na važnost svakodnevne mobilnosti kao jednog od elementa za postizanje odgovarajuće kvalitete života kod mlađe populacije, konkretno na području Urbane aglomeracije Zagreb gdje manji grad – Velika Gorica funkcionalno uvelike ovisi o središtu aglomeracije – Zagrebu te osvijestiti potrebu za puno većom participacijom kako mladih, tako i općenito stanovnika svih dobnih skupina Velike Gorice prilikom donošenja odluka na lokalnoj razini grada koje direktno utječu na njihov svakodnevni život i kvalitetu života, dok je s druge strane svrha ukazati na važnost interdisciplinarnog pristupa problemu. Pod svakodnevnom mobilnošću rad se usmjerava na svakodnevno putovanje javnim prijevozom na relaciji Velika Gorica – Zagreb u obrazovne svrhe i aktivnosti u slobodno vrijeme. Mladi se u literaturi definiraju kao populacija od 15. do 30. godine, a iako ih obilježava

heterogenost unutar skupine mogu se pronaći zajednička obilježja koja ih čine prepoznatljivom skupinom te čine iznimno bitan segment društva: *Mladi su otuda vitalno društveno bogatstvo i stoga im se trebaju osigurati optimalni društveni razvojni uvjeti. U takvom se kontekstu mlade promatra istodobno i kao buduću društvenu snagu i kao važan društveni resurs sadašnjosti. Drugim riječima, društvena važnost mladih proizlazi iz njihovih potencijala koji trebaju biti aktivirani dok su mladi, bez odlaganja za buduća vremena* (Ilišin i Radin, 2007:15-16).

Pod pojmom mladi¹ rad se usredotočuje na studente kao jedne od podskupina mladih (Ilišin, 2008:226) te one koji su nedavno završili studij upravo zbog njihovih specifičnih potreba s obzirom na obrazovanje i provođenje slobodnog vremena. Mlađa populacija Velike Gorice odabrana je zbog toga što uvelike ovisi o javnom prijevozu prvenstveno jer nisu u potpunosti ekonomski osamostaljeni što utječe na ograničeno posjedovanje osobnog automobila i većinom pohađaju visokoobrazovne institucije u Zagrebu s obzirom na to da se u Velikoj Gorici nalazi samo jedna institucija za visoko obrazovanje. Velika Gorica odabrana je zbog svojeg specifičnog odnosa sa Zagrebom, kao jedan od satelitskih gradova te uključenosti u Urbanu aglomeraciju Zagreb, čije područje obilježava veliki broj dnevnih migracija u različite svrhe (Rajić, 2020).

Temom povezanosti Velike Gorice i Zagreba javnim prijevozom većinom su se dosada bavili diplomski radovi iz područja geografije (Rožanković, 2019), prometnih znanosti (Delić, 2015; Kušević, 2017), a nekoliko informacija unutar teme svakodnevne mobilnosti studenata iz Velike Gorice može se pronaći u okviru diplomskog rada iz područja sociologije (Silić, 2017). Procjena povezanosti javnim prijevozom uzeta je kao jedan od aspekata kvalitete života stanovnika u novostambenim naseljima u Velikoj Gorici (Svirčić Gotovac, 2015a). Nedostatak detaljnijeg sociološkog uvida u navedenu problematiku te kao jednog od kontinuiranog problema ne samo mladih, nego i ostalih stanovnika Velike Gorice koji svakodnevno putuju javnim prijevozom bili su povod za ovo istraživanje.

Prilikom pristupa temi pošlo se od prethodnih istraživanja koja su pokazala kako se nemobilnost, nedostupnost ili ograničenost mogućnosti u vidu prijevoznih sredstava povezuje sa socijalnom isključenošću (nemogućnošću odgovarajućeg sudjelovanja u dnevnim i društvenim aktivnostima) što utječe na kvalitetu života (Hine, 2012, Lucas, 2012, Colleoni, 2016). S obzirom

¹ S obzirom da su u istraživanju sudjelovali i studenti visokoobrazovnih institucija u Zagrebu i oni koji su u vremenskom periodu od godine dana završili studij koristi se krovni pojam „mladi“.

na povezanost mobilnosti (u ovom konkretnom slučaju mobilnosti javnim prijevozom) i kvalitete života te činjenice kako Velika Gorica nema veliku raznolikost društvenih sadržaja, poput obrazovnih i drugih u čemu uvelike ovisi o Zagrebu, istraživanje je usmjereno na svakodnevnu mobilnost kao jedan od važnijih elemenata za postizanje odgovarajuće kvalitete života mladih u Velikoj Gorici. Cilj ovog istraživanja je analizirati iskustva, zadovoljstvo i stavove mladih o svakodnevnoj mobilnosti s primarnim fokusom na povezanosti javnim prijevozom na relaciji Velika Gorica – Zagreb i obrnuto te dostupnost obrazovnih i drugih društvenih sadržaja vezanih uz slobodno vrijeme kao što su kulturni, sportski i zabavni.

3. TEORIJSKI OKVIR

(Prostornu) mobilnost kao (ne)mogućnost kretanja u geografskom prostoru koja u sebi sadrži i društvene aspekte kao što su namjera i svrha putovanja, odabir različitih prijevoznih sredstava i socijalne interakcije neizbježno obilježava pojam nejednakosti. Nejednakosti se ispoljavaju kod različitih skupina specifičnih socio-demografskih i ekonomskih karakteristika u ograničenom pristupu resursima – prijevoznim sredstvima koji su potrebni za adekvatnu mobilnost koja omogućava ispunjavanje svakodnevnih potreba i sudjelovanje u društvenom životu (Maffii i Bosetti, 2021:xxiv). Mobilnost se tako postavlja kao bitna odrednica svakodnevnog života u suvremenom društvu te kao jedan od aspekata analize kvalitete života (kao objektivni pokazatelj u smislu prometne infrastrukture i prijevoznih sredstava te kao subjektivni pokazatelj u smislu zadovoljstva stanovnika) s obzirom na dostupnost različitih društvenih sadržaja i mogućnosti sudjelovanja u različitim društvenim aktivnostima.

3.1 MOBILNOST KAO ELEMENT KVALITETE ŽIVOTA

Kvaliteta života kao pojam obuhvaća višedimenzionalne koncepte te različite aspekte kroz koje ga se može proučavati. Kvaliteta života može se definirati kao *stupanj zadovoljenosti postojećom životnom situacijom pojedinca ili grupe, kroz zadovoljstvo osnovnim životnim potrebama* (Svirčić Gotovac, 2006a:11). Proučavanje kvalitete života može se mjeriti kroz one elemente koji su potrebni za zadovoljavanje potreba u svakodnevnom životu kao što je opremljenost nekog područja (različite društvene i kulturne institucije, usluga javnog prijevoza), (prostorna) dostupnost navedenih sadržaja i usluga, mogućnost alternative odnosno izbor, informiranost te odlučivanje o sebi i procesima u lokalnoj sredini (Seferagić, 1993:229-232). Još neki od kriterija koji su korišteni prilikom procjenjivanja kvalitete života u novijim istraživanjima

Instituta za društvene znanosti u Zagrebu bili su stanovanje, radni uvjeti, zdravlje, slobodno vrijeme i rekreacija, obrazovanje, migracije te prijevoz uz koje su dodani kriteriji koji su bliski konceptu održivog razvoja - sadržaji u susjedstvu, zaštita okoliša i održivost, participacija stanovnika te upravljanje gradom (Svirčić Gotovac, 2015b:18). Izabrani indikatori putem kojih se mjeri zadovoljstvo kvalitetom života stanovnika na prostoru Europe odnose se na ukupno životno zadovoljstvo, sigurnost, društvene odnose, zdravlje, obrazovanje, okoliš, osnovna prava i upravljanje te materijalne uvjete života i uvjete stanovanja (Eurostat, 2015). Na temelju prethodno navedenog može se vidjeti kako su kriteriji kojima se procjenjuje kvaliteta života opsežni te ne postoji zapravo točan konsenzus oko toga što bi se sve podrazumijevalo pod kvalitetom života.

Rad se usredotočuje na mobilnost kao element kvalitete života koji je blizak odrednici (prostorne) dostupnosti sadržaja. *Mobilnost se definira kao objektivna i subjektivna sklonost da se bude mobilan u prostoru na bilo koji način kako bi se došlo do mjesta na kojemu se događaju (obavljaju) društvene aktivnosti u svakodnevnom životu* (Colleoni, 2014:4093; prijevod autorice). Iz navedene definicije može se vidjeti da potreba za mobilnošću proizlazi iz želje da se zadovolje svakodnevne životne potrebe vezane uz sudjelovanje u različitim društvenim aktivnostima među koje se može ubrojiti obrazovanje i provođenje slobodnog vremena. Treba dodatno naglasiti kako stanje u kojem se netko smatra mobilnim ovisi o različitim faktorima kao što je prostorna udaljenost između trenutnog mjesta i konačnog odredišta te način ostvarivanja mobilnosti putem različitih prijevoznih sredstava – dostupnost, postojanje izbora i alternative, iz čega mogu proizaći mnoge nejednakosti u samoj mobilnosti, odnosno u ograničenoj mogućnosti dolaska do željenog mjesta na kojem se odvijaju društvene aktivnosti. Takve postavke utječu na kvalitetu života pojedinca ili određene skupine u sličnoj situaciji, zbog čega je bitno sagledati njihov profil mobilnosti (engl. *mobility profile*) u smislu učestalosti putovanja, načina na koji putuju (prijevozno sredstvo), vremenski period putovanja i udaljenost od početnog mjesta do odredišta kako bi se ukazalo na potencijalne nedostatke i probleme (Colleoni, 2014:4094) te poboljšalo taj aspekt, a u konačnici i zadovoljstvo kvalitetom života.

3.2 SVAKODNEVNA MOBILNOST – NEJEDNAKOSTI I PROMETNA MARGINALIZACIJA

Svakodnevnu mobilnost možemo promatrati kao jednu od tipova mobilnosti koja se odnosi na ponavljajuća kretanja između mjesta stanovanja i druge određene lokacije, odnosno cirkulaciju

(engl. *circulation*) (Kellerman, 2006:48). Povećanje u broju i prostornom opsegu svakodnevnih mobilnosti dovodi se u vezu s urbanim društvom, zbog različitih procesa koji su utjecali na odvajanje sektora života (privatnog, obrazovnog, poslovnog itd.) (Colleoni, 2016:28). S obzirom na društvene uvjete razdvajanja sektora života na različite prostorne lokacije, za većinu ljudi svakodnevna mobilnost postaje neophodnom aktivnošću za sudjelovanje u društvenim aktivnostima. Uzevši to u obzir potrebno je sagledati konkretne probleme koji se vežu uz mobilnost. Prvenstveno, javlja se problem nejednake dostupnosti prijevoznih sredstava koji onemogućavaju pristup društvenim sadržajima što može dovesti do socijalne isključenosti (engl. *social exclusion*) koji posljedično utječe na kvalitetu života (Mattioli i Colleoni, 2016:172; Hine, 2012:21; Ohnmacht i sur., 2009:16; Lucas, 2012:208). Dostupnost prijevoza te cijena i informacije o njemu čine jedan od faktora koji, uz društvene obveze, socio-demografske karakteristike i kompetencije pojedinca te upotrebu zemljišta odnosno prostornu raspoređenost lokacija na kojima se odvijaju aktivnosti (engl. *land use*), utječe na prometnu marginalizaciju (engl. *transport disadvantage*) (Mattioli i Colleoni, 2016:173). Prometna marginalizacija i socijalna isključenost blisko su povezani. Prema Church i sur. (2000) postoji sedam kategorija isključenosti koje se vezuju uz promet: fizička isključenost – odrednice transportnog sistema koje onemogućavaju pristup ljudima s fizičkim i psihičkim poteškoćama; geografska isključenost – mjesto stanovanja ljudi koje nije dobro pokriveno prijevozom; isključenost od sadržaja – manjak ili u potpunosti ograničenje pristupa različitim sadržajima zbog ograničenog pristupa prijevozu; ekonomska isključenost – prihodi i prijevoz ograničavaju putovanje do potencijalnog željenog mjesta rada; isključenost zbog vremena – određene grupe zbog prirode svog posla su ograničene u smislu vremena za putovanje kojim raspolažu na svakodnevnoj razini; isključenost zbog straha – strah kod nekih skupina (djeca, stariji, žene) utječe na uporabu prijevoznih sredstava; prostorna isključenost – sigurnosnim nadzorima i strategijama upravljanja prostora ograničava se korištenje prijevoznih sredstava nekim skupinama (Church i sur., 2000:198-200). Uz navedene pristupe nejednakosti treba spomenuti i koncept nejednake mobilnosti (engl. *uneven mobility*) koji se odnosi na *načine kretanja koji imaju viši ili manji stupanj ublažavanja, ugodnosti, fleksibilnosti i sigurnosti s manje ili više trenja, buke, brzine i turbulencija* (Sheller, 2020:16; prijevod autorice). Jedan od najrazrađenijih pristupa mobilnosti i nejednakosti dao je Kaufmann konceptom motiliteta (engl. *motility*) koji se definira kao *svi oni faktori koji omogućuju da pojedinac ili grupa bude/u mobilan/ni u prostoru, a odnose se na fizičke kapacitete, prihod, aspiracije za mobilnost ili ne-*

mobilitet, telekomunikacijske i prijevozne sisteme te njihovu dostupnost i stečene vještine (Kaufmann, 2016:40-41; prijevod autorice). Motilitet bi se tako shvaćao kao kapital mobilnosti (engl. *mobility capital*) kojeg svaki pojedinac ili grupa posjeduju u određenoj mjeri te njime raspolažu na različite načine (Kaufmann i Audikana, 2020:43-45).

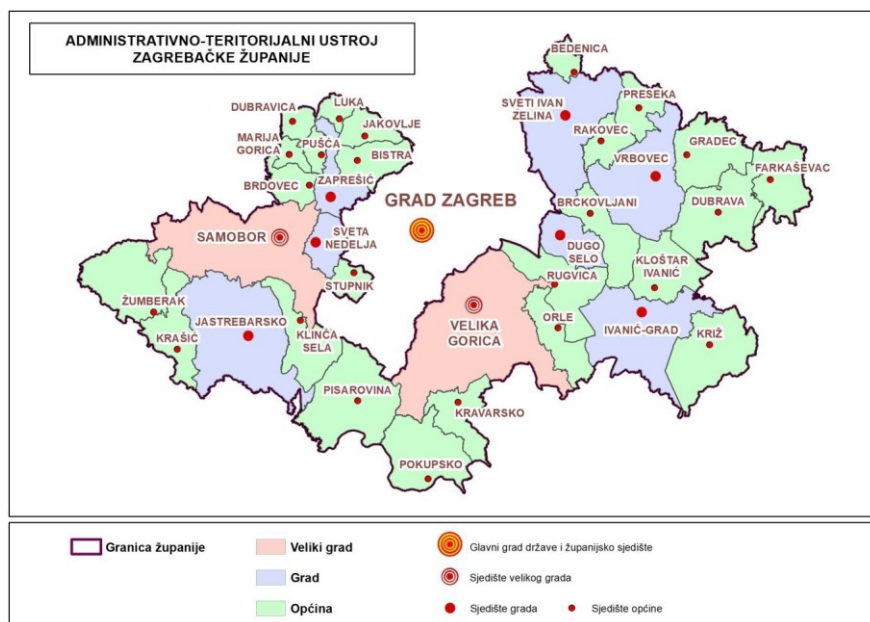
4. VELIKA GORICA – OSNOVNA OBILJEŽJA I KARAKTERISTIKE RAZVOJA

U ovom poglavlju osvrće se na prostorni položaj Velike Gorice² i osnovne socio-demografske karakteristike stanovništva, urbanistički razvoj Velike Gorice uz njenu prostornu i funkcionalnu povezanost sa Zagrebom, nakon čega se analizira prometna povezanost i javni prijevoz na relaciji Velika Gorica – Zagreb (vrste javnog prijevoza, linije, trenutna problematika) pri čemu se koriste podaci s relevantnih internetskih stranica ZET-a i HŽ-a, velikogoričkih novina i portala. Uz navedeno, u obzir se uzimaju i dokumenti strategija i razvoja Velike Gorice, Zagrebačke županije i Urbane aglomeracije Zagreb.

4.1. PROSTORNI POLOŽAJ I OSNOVNE SOCIO-DEMOGRAFSKE KARAKTERISTIKE

Velika Gorica smještena je na sjeverozapadnom dijelu Hrvatske, a nalazi se u sastavu Zagrebačke županije. Na svom sjevernom dijelu graniči s Gradom Zagrebom, na istočnom dijelu s općinama Rugvicom i Orle, na jugoistočnom sa Sisačko-moslavačkom županijom, na južnom s općinama Kravarsko i Pokupsko, dok na zapadnom dijelu s općinom Pisarovina (Slika 1).

² U radu se pod nazivom „Velika Gorica“ misli na cjelokupno područje Grada Velike Gorice.



Slika 1. Administrativno teritorijalni ustroj Zagrebačke županije. Izvor: Izvješće o stanju u prostoru Zagrebačke županije 2016. – 2020., 2020.

Površina Grada prostire se na oko 328,7 km², sastoji se od 58 naselja, a na njenom području živi 63 517 stanovnika (Izvješće o stanju u prostoru Zagrebačke županije 2016. – 2020., 2020.). Vezano uz dobnu strukturu stanovništva prema zadnjem popisu stanovništva 2011. godine najveći udio stanovništva Velike Gorice u ukupnom broju stanovnika činilo je radno sposobno stanovništvo, više od 68% (Tablica 1).

Tablica 1. Kontingenti stanovništva Velike Gorice prema Popisu stanovništva 2011. Izvor: Strategija Grada Velike Gorice 2018. – 2023.

Spol	Ukupno	Godina				Žene u fertilnoj dobi		Radno sposobno stanovništvo 15-64 g.	Godina			Prosječna starost
		0-6	0-14	0-17	0-19	Ukupno 15-49 g.	Od toga 20-29 g.		+60	+65	+75	
Svi	63.517	4.929	10.536	12.699	14.207	-	-	43.739	13.568	9.242	3.448	39,9
M	30.694	2.514	5.370	6.455	7.126	-	-	21.493	5.831	3.831	1.174	38,5
Ž	32.823	2.415	5.166	6.244	6.991	15.038	4.105	22.246	7.737	5.411	2.274	41,2

4.2 URBANISTIČKI RAZVOJ VELIKE GORICE

Velika Gorica prošla je put razvitka od malog ruralnog sajmišnog mjesta na razmeđu pravca Siska i Zagreba, dominantne uloge i njezinog označavanja kao spavaonice grada Zagreba pa sve do jednog od važnijih satelitskih gradova Zagreba unutar Urbane aglomeracije Zagreb.

Početak razvoja Velike Gorice prema današnjem obliku grada pratimo od druge polovice 19. stoljeća od čega je prvi bitan događaj bio otvaranje željezničke pruge između Zagreba i Siska (Puhmajer i dr., 2015:25). Tijekom druge polovice 19. stoljeća pa sve do sredine 20. stoljeća razvoj Velike Gorice vrlo je usporen, uz gradnju nekoliko društvenih objekata i reguliranje sajmišnog prostora nema drugog napretka. Snažniji razvoj započinje u drugoj polovici 20. stoljeća, kada Velika Gorica u Regulacionom planu i Direktivnoj osnovi za Zagreb dobiva ulogu manjeg centra u njegovom području (Puhmajer i dr., 2015:67). Sedamdesetih godina Velika Gorica postaje važna zbog potrebe za rasterećenjem Zagreba od naglog porasta zbog doseljavanja stanovništva, a s obzirom na blizinu Zagrebu na njenom području dolazi do ubrzane izgradnje različitih naselja za radnike koji gravitiraju prema Zagrebu. Uz takav splet događanja, Velika Gorica također ubrzano postiže povećanje broja stanovnika gdje se počinje javljati problem nedostatka prateće društvene infrastrukture, zbog čega se uz nju počinje vezati pojam spavaonice (Puhmajer i dr., 2005:84). Od prošlog stoljeća pa sve do danas treba naglasiti kako je takva situacija ipak izmijenjena, sagrađeni su mnogi društveni objekti koji utječu na promicanje obrazovanja i kulture te se različitim strategijama i planovima nastoji poboljšati trenutno stanje i stvoriti od Velike Gorice grad koji omogućuje stanovnicima zadovoljavajuću kvalitetu života i ugodan život (Strategija razvoja Grada Velike Gorice 2018. – 2023.).

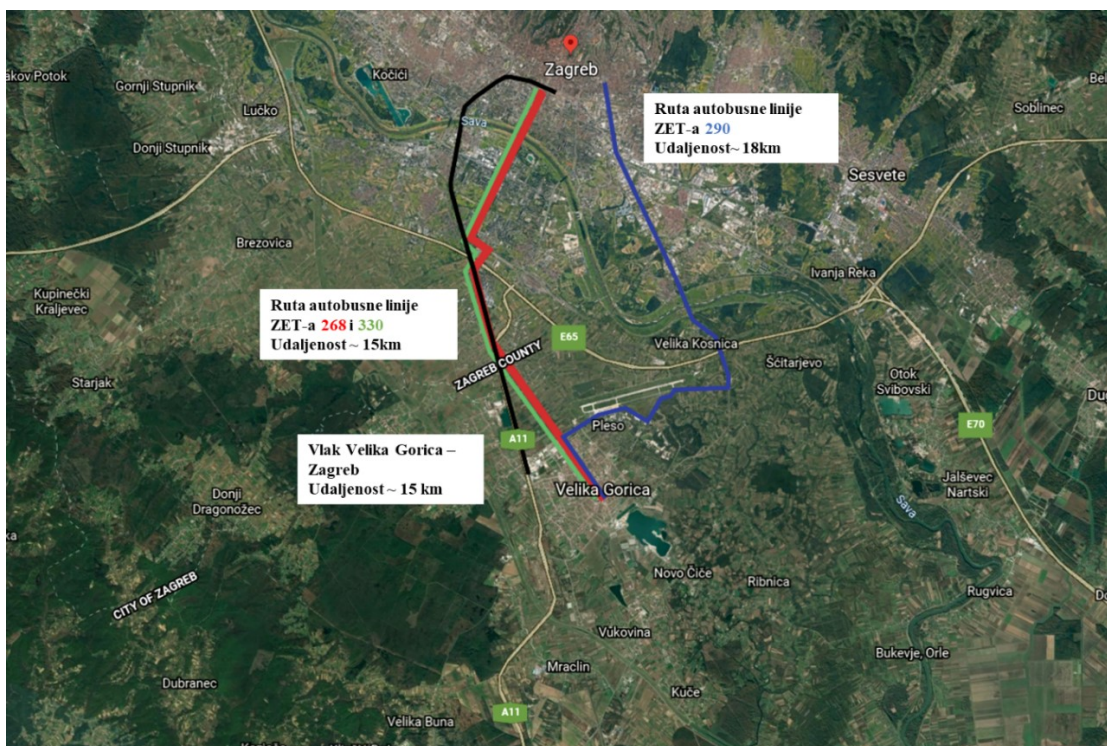
Potrebno je još uzeti u obzir kontinuitet povezanosti Velike Gorice i Zagreba. Prije je bilo rečeno kako je veća izgradnja na području Velike Gorice bila uvjetovana potrebom za smještanjem velikog broja novodoseljene radne snage na zagrebačkom prostoru od sedamdesetih godina prošlog stoljeća. Velik broj tih radnika dnevno je migrirao na posao u Zagreb. Dnevne migracije, a prvenstveno u svrhu posla (uz naravno i druge svrhe) nastavile su se u narednim desetljećima. Najviše dnevnih migranata bilo je upravo iz satelitskih gradova Zagreba, a tako i Velike Gorice, koji se definiraju kroz svoju funkcionalnu povezanost s matičnim gradom koji povratno usmjerava i utječe na njihov razvoj (Vresk, 1997:68). Pojava satelitskih gradova također je činila dio šireg procesa suburbanizacije Zagreba (Vresk, 1997:10). Na dnevne migracije isto tako je pozitivno utjecao razvoj prigradskog autobusnog javnog prijevoza, kada se sedamdesetih godina 20. stoljeća prostor zagrebačke okolice uključuje u sistem zagrebačkog javnog prijevoza, među kojima je i Velika Gorica, a znakovito je kako se na tim relacijama (Zagreb – satelitski gradovi) odvijao najintenzivniji promet (Sić, 1984:53-55). Zagreb i njegovi satelitski gradovi (među njima i Velika Gorica) čine *mrežu naselja* što podrazumijeva da se ti dijelovi neprestano nalaze u međusobnom

odnosu s obzirom da među njima postoje *funkcionalne, socijalne i druge veze (...) sa svrhom zadovoljenja potreba svih stanovnika unutar mreže naselja* (Seferagić prema Svirčić Gotovac, 2006b:50).

Odlukom o ustrojavanju Urbane aglomeracije Zagreb 2016. godine te definiranim kriterijima za uključivanje Velika Gorica je ušla u sastav kao jedinica lokalne samouprave sa Gradom Zagrebom kao sjedištem urbane aglomeracije (Rajić, 2020:24). Ustrojavanje Urbane aglomeracije Zagreb kao dio regionalne politike Republike Hrvatske i izrada Strategije razvoja bitni su kako bi se ravnomjernije ujednačio i osnažio razvoj svih jedinica (gradova, općina, naselja) koje pripadaju području Urbane aglomeracije Zagreb s konačnim ciljem poboljšanja različitih aspekata kvalitete života stanovnika (Strategija razvoja Urbane aglomeracije Zagreb za razdoblje do 2020. godine, 2017). S obzirom na to da je Zagreb područje s najrazvijenijom i najkoncentriranijom društvenom infrastrukturom (Rajić, 2020:69), dnevne migracije u svrhu posla, obrazovanja, ali i mnogih drugih aktivnosti kontinuirane su i brojne. Dnevne migracije u Strategiji razvoja Urbane aglomeracije Zagreb navode se kao (...) *najznačajniji pokazatelj demografske, ekonomske i ukupne funkcionalne povezanosti gradske okolice s matičnim gradom, ali i pokazatelj suburbanizacije Grada u okolicu. Intenzitet dnevnih migracija indirektni je pokazatelj i prometne povezanosti grada i njegova okruženja. Obujam i pokazatelji dnevnih migracija višestruko su važni u strateškom i prostornom planiranju, posebno planiranju razvoja sustava prometa i prometnica, lokaciji odnosno dislokaciji proizvodnih pogona, razmještaju radnih mjesta, komunalnom i ukupnom razvoju područja urbanih aglomeracija* (Strategija razvoja Urbane aglomeracije Zagreb za razdoblje do 2020. godine, Cjelovita analiza stanja, 2017:29). Prema podacima najveći broj dnevnih migranata (zaposlenih) na području grada Zagreba čini stanovništvo Zagrebačke županije – njih ukupno 51 492 – od čega više od 13 000 dnevnih migranata dolazi iz Velike Gorice, dok je broj studenata iz zagrebačkog područja koji dnevno migriraju prema Zagrebu 7000, međutim ne postoje podaci koliko studenata dnevno migrira iz Velike Gorice prema Zagrebu (Strategija razvoja Urbane aglomeracije Zagreb za razdoblje do 2020. godine, Konačni nacrt, 2017:30-31). Dodatno, treba napomenuti kako se podaci o dnevnim migracijama pokazuju kao bitan faktor prilikom planiranja i daljnjeg razvoja javnog prijevoza (Feletar i Malić, 2006:495). Zbog velikog broja dnevnih migracija bitno je istražiti prometnu povezanost na relaciji Velika Gorica – Zagreb, konkretno javnim prijevozom na koju se ovaj rad usredotočuje.

4.3 PROMETNA POVEZANOST JAVNIM PRIJEVOZOM NA RELACIJI VELIKA GORICA – ZAGREB

Velika Gorica povezana je sa Zagrebom željezničkim i autobusnim javnim prijevozom. Udaljenost od Velike Gorice do Zagreba (mjerena cestovnim pravcima i trasom željeznice od glavnog kolodvora u Velikoj Gorici do krajnjeg odredišta u Zagrebu) iznosi: ruta autobusne linije 268 i 330 oko 15 kilometara; ruta autobusne linije 290 oko 18 kilometara; ruta željezničkog prijevoza oko 15 kilometara (Slika 2). Trasa željeznice Sisak - Zagreb prolazi južnije od samog grada sa stanicom Velika Gorica na 3 km udaljenosti od centra grada (Strategija razvoja Grada Velike Gorice 2018. – 2023., 2017:30). Radnim danom vlak vozi svakih sat do sat i pol vremena od 5h do 22h, subotom deset puta od 5h do 22h, nedjeljom šest puta u periodu od 6h do 22h, a vremensko trajanje puta od željezničke stanice Velika Gorica do Glavnog kolodvora u Zagrebu iznosi od 16 do 19 minuta (HŽ Putnički prijevoz, Vozni red, Prigradski vozni red, 2021). Cijena karte u jednom smjeru za vlak iznosi 11,10 kuna (HŽ Putnički prijevoz, Kupnja karte-vozni red). Autobusni javni prijevoz na lokalnom području Velike Gorice te Velike Gorice i Zagreba obavlja temeljem koncesijskog ugovora tvrtka Zagrebački električni tramvaj (ZET), podružnica tvrtke Zagrebački Holding d.o.o. (Strategija razvoja Grada Velike Gorice 2018. – 2023., 2017:31). Na relaciji Velika Gorica – Zagreb prometuju linija 268 Zagreb (Glavni kolodvor)-Velika Gorica, linija 330 Zagreb (Glavni kolodvor)-Velika Gorica (brza linija) i linija 290 Zagreb (Kvaternikov trg)-Zračna luka-Velika Gorica (ZET, Dnevne linije, 2021). Linija 268 vozi svakodnevno, u vremenskim razmacima od 11 minuta do svakih 15 minuta nedjeljom, uz što treba naglasiti kako postoje i noćni polasci (3 polaska u razdobljima od ponoći do 4 ujutro). Linija 290 vozi svakodnevno, svakih 35 minuta, dok linija 330 vozi samo radnim danom, u jutarnjem periodu od 5h do 8h i popodnevnom od 12h do 17h svakih 15 minuta do 20 minuta. Linija 330 specifična je upravo zbog toga što nakon stanica u Velikoj Gorici staje samo na stanici Muzej suvremene umjetnosti do pristizanja na konačno odredište na Glavnom kolodvoru Zagreb. Treba još nadodati kako se Velika Gorica nalazi u drugoj zoni tarifnog područja, pri čemu je najjeftinija opcija pojedinačna karta za jednu zonu u jednom smjeru (4 kune) koja vrijedi za vožnju od pola sata, što bi značilo da na putovanju na relaciji Velika Gorica – Zagreb ukupna karta stoji 8 kuna (ZET, Cijene, prodaja i plaćanje).



Slika 2. Udaljenost Velike Gorice i Zagreba - mjerena cestovnim pravcima autobusnih linija i trasom željeznice. Izvor: Google Earth, ucrtala i izmjerila autorica.

Postoji nekoliko važnih ciljeva u svrhu poboljšanja mobilnosti stanovnika javnim prijevozom na području Urbane aglomeracije Zagreb. U Strategiji razvoja Urbane aglomeracije Zagreb za razdoblje do 2020. godine kao jedan od ciljeva spominje se Integrirani prijevoz putnika na području Grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije, kojim se želi *postići promjena udjela putovanja u korist javnog prijevoza, veća mobilnost stanovništva uz ostvarivanje energetske i ekonomski prihvatljivih učinaka, institucionalno, organizacijsko i infrastrukturno integriranje sustava, s posebnim naglaskom na javni prijevoz* (2017:138). Uz navedeno, još jedan od strateških ciljeva na području Zagrebačke županije odnosi se na tračničku vezu Grad Zagreb – Međunarodna zračna luka Zagreb – Velika Gorica (Izvešće o stanju u prostoru Zagrebačke županije 2016. - 2020. godine, 2020:26). Na lokalnoj razini Velike Gorice unazad nekoliko mjeseci postaje vrlo aktualna tema javnog prijevoza. Započet je projekt reorganizacije javnog prijevoza u suradnji s Fakultetom prometnih znanosti te se traže nove mogućnosti za autobusni prijevoz zbog kontinuiranog povećanja cijene usluge prijevoza koju obavlja ZET, ali i nezadovoljstva građana uslugom (Gorica.hr, 2021:4; Gorica.info, 2021). Glavni ciljevi na koje se projekt fokusira su: kružni prijevoz po Velikoj Gorici i uspostava autobusne linije koja vozi do željezničke stanice. Uz navedeno spominje se i moguće raspisivanje natječaja za novog koncesionara javnog prijevoza

nakon isteka ugovora sa ZET-om krajem rujna 2021. godine (Peranić, 2021). Treba nadodati kako je u svrhu bolje povezanosti javnim prijevozom i vremenski bržeg putovanja planirano povezivanje Velike Gorice i Zagreba tramvajskom linijom još 2015. godine, a posebice aktualno postalo je izgradnjom novog terminala zračne luke, međutim nije došlo do ostvarenja takvih planova.

Sumirano, na području Velike Gorice i Zagreba uslugu javnog prijevoza obavlja ZET (3 autobusne linije), koji također obavlja i prijevoz lokalnim linijama kroz područje grada. Željeznički prijevoz za vožnju na relaciji Velika Gorica – Zagreb nije toliko korišten u odnosu na autobusni, s obzirom na udaljenost željezničke stanice od centra grada. Brojne dnevne migracije i ovisnost Velike Gorice o Zagrebu u funkcionalnom smislu pokazuju potrebu za rješavanjem problema javnog prijevoza na zadovoljstvo svih korisnika.

5. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

5.1 ISTRAŽIVAČKA PITANJA

Unutar teme svakodnevne mobilnosti kao aspekta kvalitete života mladih u Velikoj Gorici, istraživanje se fokusiralo na iskustva i stavove mladih vezano uz povezanost Velika Gorice i Zagreba javnim prijevozom te na njihova mišljenja i zadovoljstvo dostupnošću obrazovnih i drugih društvenih sadržaja vezanih uz slobodno vrijeme. S obzirom na postavljeni cilj rad je usmjeren na pružanje odgovora na sljedeća istraživačka pitanja:

1. Kako mladi procjenjuju svoju kvalitetu života u Velikoj Gorici?
2. Kakvo je iskustvo mladih vezano uz korištenje javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb?
3. U koje sve svrhe mladi koriste javni prijevoz na relaciji Velika Gorica – Zagreb te omogućuje li im javni prijevoz potrebnu mobilnost u smislu sudjelovanja u društvenim aktivnostima?
4. Koje su glavne pozitivne i negativne strane javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb?

5.2 METODA I NAČIN PROVEDBE ISTRAŽIVANJA

Uzimajući u obzir ograničenost rezultata dosadašnjih provedenih istraživanja o području Velike Gorice i javnog prijevoza te nedostatak socioloških istraživanja o ovoj specifičnoj temi

primijenjen je kvalitativan pristup i metoda polustrukturiranog intervjua kako bi se dobio detaljniji uvid u iskustva i stavove (Vanderstoep i Johnson, 2009:167) mladih koji žive u Velikoj Gorici i njihove mobilnosti javnim prijevozom na relaciji Velika Gorica – Zagreb. Uzorak je bio prigodan, a sudionici su regrutirani putem osobnih kontakata istraživačice i snowball metodom. Prilikom odabira sudionika postavljeno je nekoliko kriterija koje su trebali ispunjavati: prebivalište u Velikoj Gorici, pohađanje visokoobrazovne ustanove u gradu Zagrebu (ili završetak studija unutar godine dana) te putovanje javnim prijevozom na relaciji Velika Gorica – Zagreb minimalno jednom tjedno. Istraživanje je odobreno od strane Povjerenstva Odsjeka za sociologiju za prosudbu etičnosti istraživanja 21. srpnja 2021. U istraživanju je sudjelovalo 10 sudionica i 6 sudionika (N=16) različitih znanstvenih i jednog umjetničkog područja studiranja te različitih razina studija, od čega ih je 4 završilo studij.

Istraživanje je trajalo u razdoblju od 25. srpnja 2021. do 10 kolovoza 2021. Od ukupnih 16 provedenih polustrukturiranih intervjua, 3 intervjua bila su „licem u lice“ uz poštivanje svih epidemioloških mjera dok je ostalih 13 intervjua provedeno audiovezom preko aplikacije *Skype* s obzirom na takvu preferenciju sudionika i nestabilnu epidemiološku situaciju. Intervjui „licem u lice“ snimani su osobnim mobitelom istraživačice, a intervjui provedeni putem *Skypea* snimani su opcijom unutar same aplikacije. Trajanje intervjua variralo je od 15 do 20 minuta. Sudjelovanje u istraživanju je bilo u potpunosti dobrovoljno te su sudionici prije početka intervjua bili u potpunosti informirani o ciljevima i načinu provedbe istraživanja te obradi i čuvanju podataka. Protokol intervjua bio je sastavljen od strane istraživačice za ovu prigodu i sastoji se od usmene potvrde o pročitanoj tekstu informiranog pristanka i suglasnosti s uvjetima istraživanja nakon čega slijede glavne teme intervjua s nekoliko potpitanja u kojima se sudionike ispituje o njihovim iskustvima i stavovima vezanima uz kvalitetu života u Velikoj Gorici, korištenju javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica-Zagreb i obrnuto, njihovoj svakodnevnoj mobilnosti vezanoj uz obrazovne i druge relevantne društvene sadržaje te općenitim preporukama za poboljšanje javnog prijevoza. U daljnjem tekstu rada, svi citati iz intervjua prikazani su pod nadimcima koje su sudionici izabrali uz naziv visokoobrazovne ustanove koju pohađaju ili su pohađali te razinu studija. U nastavku su prikazani rezultati istraživanja i analiza prema određenim tematskim cjelinama.

6. REZULTATI ISTRAŽIVANJA I TEMATSKA ANALIZA

6.1 KVALITETA ŽIVOTA U VELIKOJ GORICI

Na početku intervjua sudionike se upitalo da opišu svoje iskustvo života u Velikoj Gorici s naglaskom na njihovu kvalitetu života i općenito zadovoljstvo životom u Velikoj Gorici. Iz dobivenih odgovora može se vidjeti kako se prilikom procjenjivanja navedenog najčešće osvrću na društvene sadržaje koje grad (ne) nudi, blizinu Zagreba te svoju povezanost s gradom kao mjestom odrastanja koji daje osjećaj obiteljskog doma i bliskosti zbog ostvarenih prijateljstava. Većina sudionika generalno je zadovoljna svojim životom i kvalitetom života u Velikoj Gorici. Kao aspekte koji pozitivno utječu na njihovo zadovoljstvo i kvalitetu života navode različite društvene i kulturne sadržaje koje grad nudi kao što su osnovne škole, srednja škola, trgovine, knjižnice, kino, parkovi, caffè barovi, različite manifestacije i događanja od kojih su recentnije *Goričke večeri*. Uz blizinu i dostupnost sadržaja u Velikoj Gorici sudionici kao pozitivan aspekt navode dobre uvjete za život u smislu mirnijeg života, manje buke i napučenosti samog grada u usporedbi sa Zagrebom. Iako sudionici uočavaju mnoge pozitivne uvjete za život u Velikoj Gorici, nazivajući ga *obiteljskim gradom*, *gradom za djecu*, iz njihovih odgovora može se vidjeti kako je prilikom procjenjivanja kvalitete i zadovoljstva životom ključna blizina Zagreba, posebice zbog mogućnosti odabira različitih fakulteta i ustanova visokog obrazovanja:

Pa u principu sam zadovoljna prvenstveno jer mislim da je grad idealan za obitelji s malom djecom i osnovnoškolce. Za srednjoškolce i studente već postaje problem jer su ograničeni što se tiče sadržaja i izlaženja, ali srećom blizu je Zagreb pa možemo malo proširiti vidike. Što se tiče samog grada mislim da bi se puno toga moglo poboljšati (...) što se tiče faksa tak i tak svi idu iz manjih u veće gradove studirati, a mi imamo sreće što smo blizu Zagreba pa nismo morali ići 300 kilometara dalje kako bi studirali ono što želimo. (Marina, Filozofski fakultet, diplomski studij)

Glavni sadržaji koji sudionicima nedostaju u Gorici odnose se na obrazovne sadržaje, prvenstveno nedostatak visokoobrazovnih institucija, zabavnih sadržaja koji se tiču koncerata, noćnog života i izlazaka te njihove raznolikosti prema osobnim preferencijama. Dodatni problemi na koje se ispitanici osvrću odnose se na zdravstvene usluge, gdje kapaciteti i oprema Doma Zdravlja ne odgovaraju potrebama stanovništva te na rješavanje raznih birokratskih problema

prilikom čega postoji velika ovisnost o Zagrebu. Unatoč tome što su sudionici zadovoljni svojim životom u Velikoj Gorici, smatraju kako postoji prostor za poboljšanje te kako bi grad trebao poraditi na društvenim sadržajima za mlade čiji nedostatak nadoknađuju odlascima u prostorno relativno bliski Zagreb koji nudi takve sadržaje te još mnoge dodatne kojima uz obrazovne potrebe mogu zadovoljiti i široki spektar interesa u slobodno vrijeme:

Živjeti u Gorici je super, dobro je i svake godine uviđam da je sve bolje. Sad mi je pogotovo dobro što sam vidio da ima nekakvih događanja, raznih druženja, programa koji do sada nisu postojali, ali problem je što to još uvijek nije na nekoj razini kao što je recimo Zagreb. Fali mi malo više raznih sadržaja, tipa ako ima samo cajka klub da budu još neki drugi klubovi koji puštaju neku drukčiju glazbu. (Elvis, Medicinski fakultet, završen studij)

Prilično sam zadovoljan kvalitetom života u Velikoj Gorici jedino što bih možda istaknuo kod društvenog života da nedostaje sadržaja za mlade, pa smo primorani ići u Zagreb tražiti taj sadržaj koji nedostaje. (Marko, Prehrambeno-biotehnološki fakultet, diplomski studij)

6.2 ISKUSTVO KORIŠTENJA JAVNOG PRIJEVOZA

Sudionici su bili upitani na općenitoj razini o svojem iskustvu korištenja javnog prijevoza, s naglaskom na početke korištenja i razloge, blizinu stanice javnog prijevoza te generalnim dojmovima o samom javnom prijevozu bez ikakve konkretizacije javnog prijevoza na određenoj relaciji. Većina sudionika navodi kako su javni prijevoz i to konkretno autobusni počeli koristiti krajem osnovne škole i tijekom srednje škole, a intenzivno ga nastavili koristiti tijekom studija kada su skoro svakodnevno putovali do Zagreba i nazad. Najčešći razlozi početka korištenja javnog prijevoza bili su za različite aktivnosti u slobodno vrijeme kao što su odlasci u kino, shopping, različita druženja i izlasci s prijateljima te obrazovne svrhe – pohađanje srednje škole u Velikoj Gorici za sudionike koji žive u udaljenijim naseljima te pohađanje srednje škole u Zagrebu:

Pa ja sam zapravo ozbiljno počela koristiti javni prijevoz s 15 godina zato jer sam upisala gimnaziju u Zagrebu pa sam bila prisiljena svaki dan putovati do Zagreba i tu sam se već ajmo reći u tim mlađim godinama navikla na napornost cjelokupnog putovanja. (Iva, Filozofski fakultet, diplomski studij)

Počeo sam ga koristiti u osnovnoj školi kada sam se kretao do Malla, a u srednjoj klasika, isto za izlaske i druženja u Zagrebu, ali baš intenzivno za vrijeme studiranja.

(Elvis, Medicinski fakultet, završen studij)

Svim sudionicima prva stanica autobusnog javnog prijevoza koji su prethodno naveli da su je koristili nalazi se na 5 minuta do maksimalno 10 minuta hoda. Potrebno je još naglasiti kako postoji razlika između sudionika u udaljenijim naseljima kojima iako je stanica u tom vremenskom rasponu, postoji dodatno vrijeme samog dolaska do stanice u Veliku Goricu i presjedanje na autobusnu liniju koja vozi do Zagreba. Što se tiče općenitog dojma o korištenju javnog prijevoza sudionici svoja iskustva opisuju uglavnom negativno i ispodprosječno zbog čestih kašnjenja i gužvi, prilikom čega se glavni razlozi daljnjeg korištenja javnog prijevoza tiču njegove dostupnosti (blizina stanice, relativno česte linije), jeftinijeg svakodnevnog načina prijevoza u usporedbi s osobnim automobilom te u većini slučajeva i nedostatak drugog prijevoznog sredstva.

6.3 JAVNI PRIJEVOZ NA RELACIJI VELIKA GORICA – ZAGREB / ZAGREB – VELIKA GORICA

Nakon uvodnih pitanja vezanih uz zadovoljstvo životom u Velikoj Gorici i osobnog iskustva korištenja javnog prijevoza intervju se usmjerio na različite aspekte javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb i obrnuto: mišljenja vezana uz povezanost Velike Gorice i Zagreba javnim prijevozom, dnevna putovanja javnim prijevozom na navedenoj relaciji (autobusne linije, vremensko trajanje puta) te način plaćanja usluge javnog prijevoza i stavove sudionika o cijeni javnog prijevoza.

6.3.1 POVEZANOST VELIKE GORICE I ZAGREBA JAVNIM PRIJEVOZOM

Sudionici smatraju kako je Velika Gorica dobro povezana sa Zagrebom kada se uzmu u obzir autobusne linije koje prometuju prema različitim dijelovima Zagreba: linija 268 na relaciji Velika Gorica – Glavni kolodvor (Zagreb), brza linija 330 koja vozi samo u određenim vremenskim periodima u danu te nakon Velike Gorice staje samo stanici kod Muzeja suvremene umjetnosti i završnom odredištu - Glavnom kolodvoru (Zagrebu) te novije uvedena linija 290 koja vozi od Velike Gorice do Kvaternikovog trga. Sudionici primjećuju kako je, na papiru, Velika Gorica dobro povezana sa Zagrebom te kako postoje česte autobusne linije, međutim u samoj praksi tijekom korištenja javnog prijevoza nailaze na mnoge poteškoće koji se odnose na česta kašnjenja ili čak nedolazak autobusa prema voznom redu:

Rekla bih da je dobro povezano s obzirom da busevi idu dosta često, problem je što busevi znaju izostati ili kasne, ali uvijek se može doći do Zagreba, čak i ako jedan ne dođe drugi ide za 20 minuta (...). Jedino, bilo bi lijepo da kad si ti nešto posložiš da bus dođe na vrijeme kada treba doći. (Tihana, Fakultet elektrotehnike i računarstva, diplomski studij)

Uz navedene probleme, treba istaknuti kako sudionici smatraju da bi povezanost Velike Gorice i Zagreba javnim prijevozom trebala biti puno bolja pogotovo ukoliko se uzmu u obzir primjeri drugih gradova u Europi, što bi se moglo postići uvođenjem tramvajske linije ili boljeg iskorištavanja potencijala željezničkog prijevoza, s obzirom na to da takve vrste prijevoza ne ovise o gužvama na prometnicama:

(...) da sad ne uspoređujem ni s jednim drugim metropolama rekao bih da je relativno dobro povezano, ali kad gledam ipak smo u Europskoj uniji pa se ipak moraš malo referirati na neke druge glavne gradove koji imaju metro i to je nekakva rak rana Zagreba kad malo bolje o tome razmisliš. Generalno je jako dobra povezanost ako ideš u to neko vrijeme kada su linije postojeće. Najgore je za vrijeme radnog tjedna, recimo u špicu. Najveći problem je što iako imamo vlak kao da ga nemamo jer su rijetki i najveći problem svih Goričana je jer je svima daleko, jedino ljudi koji žive u Gradićima ili negdje blizu mogu doći do vlaka, a vlak bi bio savršeno rješenje jer nije ovisan o nekom prometu i uvijek može jednako brzo stići. (Elvis, Medicinski fakultet, završen studij)

6.3.2 DNEVNO PUTOVANJE JAVNIM PRIJEVOZOM

Svi sudionici kao glavno prijevozno sredstvo na relaciji Velika Gorica – Zagreb navode autobus. Troje sudionika koristilo je vlak na toj relaciji, ali vrlo rijetko i u specifičnim okolnostima. Jedna sudionica navodi kako je koristila vlak jer je bio pouzdaniji način prijevoza od autobusa kada je imala ispite na fakultetu, dok su ostali koristili vlak jedino u slobodno vrijeme kada su bili u blizini stanice i dogovorili se s prijateljima da putuju vlakom. Ostali sudionici kao glavni razlog zbog čega nisu koristili željeznički prijevoz navode puno veću udaljenost stanice od centra grada u usporedbi sa stanicom autobusnog javnog prijevoza koja im je na raspolaganju:

Koristila sam i željeznički prijevoz, pretežito kad sam imala ispite rano ujutro zato što mi je to bila sigurnija opcija da neću zakasnuti na faks, iako ni to nije bilo sto posto

sigurno, ali imala sam pozitivna iskustva (...) jedino što je željeznička stanica udaljena od većine grada pa me netko ujutro trebao voziti i linije nisu toliko česte kao što su autobusne linije. (Marina, Filozofski fakultet, diplomski studij)

Nisam koristila vlak jer mi je daleko stanica i ne isplati mi se, iako bi do mog fakulteta možda bilo i dobro doći vlakom, ali puno dalje mi je stanica i izgubila bih puno više vremena. (Kaktus, Agronomski fakultet, diplomski studij)

Ovisno o krajnjem odredištu, odnosno dijelu Zagreba na koji žele doći i o vremenu kada putuju, sudionici koriste sve navedene linije koje prometuju na relaciji Velika Gorica – Zagreb, liniju 268, liniju 330 i liniju 290. Treba naglasiti kako liniju 290 koristi manji broj sudionika kojima bolje odgovara dolazak u istočnije središte Zagreba. Vremensko trajanje putovanja sudionicima je dosta teško jednoznačno odrediti, s obzirom na to da ono ovisi o točnosti dolaska autobusa na njihovu početnu stanicu te gužvama na pojedinim dijelovima puta kao što je raskrižje i nadvožnjak kod Supernove – Buzin i na Mostu slobode u slučaju linija 268 i 330 te kod Heinzelove ulice i Ulice grada Vukovara u slučaju linije 290. Okvirno vrijeme putovanja u idealnim uvjetima (točnost autobusa, prohodnost cesta) je od 20 minuta do 30 minuta, dok u vrijeme gužve putovanje može trajati sat vremena i više kod sudionika koji koriste linije 268 i 330. Prosječno putovanje na tim linijama kreće se između 30 minuta i 45 minuta. Na liniji 290 sudionici primjećuju točnost dolaska autobusa prema voznim linijama, a prosječno vremensko putovanje traje od 40 minuta do sat vremena, ovisno o gužvama:

Ovisi kako kada, ako nema nikakve gužve bus može doći za 20 minuta do glavnog kolodvora, Avenue Mall 15 minuta laganini, a kad se stvori gužva s obzirom da se prolaze dva nadvožnjaka, kod Supernove i onda još most (...) tamo može biti velika gužva, samo na mostu i nadvožnjaku mogu provesti 20 minuta i onda te vožnje mogu biti i do sat vremena. Puno ovisi o prometu. (Tihana, Fakultet elektrotehnike i računarstva, diplomski studij)

(...) od treće godine kada sam počeo ići na Rebro već su uveli 290 i to je zapravo super linija, ne upadnem u nikakvu gužvu, eventualno Vukovarska i Heinzelova, jedino je problem što ide jako rijetko i često je poluprazna (...) što se tiče trajanja puta ovisi u koje vrijeme sam išao. Najbolji slučaj bio je sat vremena od Šalate do doma, od čega

bi mi 45 minuta znalo otići na put do Gorice. (Elvis, Medicinski fakultet, završen studij)

Kada se uzme u obzir da mnogi sudionici nakon dolaska u Zagreb koriste još dodatne linije javnog prijevoza (autobusnog ili tramvajskog) kako bi došli do svojeg odredišta cjelokupno vrijeme putovanja traje više od sata i 30 minuta, a za neke na udaljenijim lokacijama u Zagrebu može potrajati i do dva sata uračunavajući i vrijeme čekanja linija javnog prijevoza. Treba napomenuti kako sudionicima iz udaljenijih naselja u Velikoj Gorici treba više vremena za putovanje s obzirom da presjedaju sa svoje lokalne linije na liniju koja ide za Zagreb te moraju ranije krenuti kako bi bili sigurni da će stići na vrijeme:

Ako idem na faks ujutro podrazumijeva se ako kreće predavanje u 8 (...) dosta vremena uzme jer moram tempirat i računat na to da će bus kasnit i da će biti gužva. Uobičajeno puno puno ranije moram krenut na faks iz tog razloga što imam presjedanje. Prvo sjednem na bus u ulici, 335 Pleso i njime se vozim do centra, Zagrebačke, to je čisto oke, on uvijek dođe na vrijeme i onda se javljaju problemi na Zagrebačkoj kad sam na stanici, ako mi bus prođe pred očima. Ako krenem ranije ne bude mi na knap, ali ako malo zakasnim i bus mi ode to onda zna biti dosta kaotično. (Antonio, Fakultet elektrotehnike i računarstva, preddiplomski studij)

6.3.3 PLAĆANJE USLUGE JAVNOG PRIJEVOZA

Svi sudionici za javni prijevoz na relaciji Velika Gorica – Zagreb su kupovali studentski pokaz, od čega su dvoje kupovali godišnji studentski pokaz, dok su ostali mjesečni studentski pokaz za dvije zone. Studentski pokaz su počeli kupovati kada su krenuli studirati u Zagrebu. Dio sudionika je tijekom vremena promijenio način plaćanja usluge javnog prijevoza te su se sa studentskog pokaza prebacili na kupnju pojedinačnih karata. Razlog je bio prvenstveno zbog neisplativosti cijene pokaza u odnosu na njihovu stvarnu učestalost korištenja javnog prijevoza. Jedan od dodatnih faktora koji su utjecali na izbor karata bio je prelazak većine fakulteta na online način predavanja tijekom razdoblja pandemije COVID-19 što je smanjilo potrebu sudionika za odlaskom na fakultet:

Do korone sam plaćala pokaz cijelo vrijeme, svaki mjesec i onda mi se to baš više nije isplatilo jer nisam putovala svaki dan, pola toga mi se prebacilo online i onda kupujem karte. (Iva, Filozofski fakultet, diplomski studij)

Stavovi sudionika vezano uz cijenu javnog prijevoza su podijeljeni. Neki smatraju kako je s obzirom na pokrivenost područja kojim se mogu voziti i učestalosti svog putovanja povoljna te u odnosu na cijenu standardnog (ne-studentskog) mjesečnog pokaza. Drugi dio sudionika smatra kako je cijena pokaza previsoka, posebice za studente i smatraju kako dvije zone koje je potrebno platiti na relaciji Velika Gorica – Zagreb nisu opravdane te postoje različite kalkulacije kod onih sudionika koji koriste karte:

Imala sam pokaz na prvoj godini faksa i onda kad sam prvi put platila 200 kuna, platila sam ga tad i nikad više jer mislim da je cijena abnormalna (...), a realno ovih 4 kune u pola sata ti stigneš u Zagreb, ne razumijem uopće zašto moraš plaćat dvije zone, jer u tom vremenu stigneš do Zagreba. (Mia, Akademija dramske umjetnosti, preddiplomski studij)

Išao sam po principu da si uzimam karte, ali to je najčešće išlo ako idem u Zagreb da kartu cvikam tek u drugoj zoni, tamo u Velikom Polju, tu ni ne cvikam, gledam da si uštedim. Cijena karte je sasvim oke, 4 kune, jedino te dvije zone pa tu ima malo kockanja, u prijevodu je 8 kuna karta u jednom smjeru. (Antonio, Fakultet elektrotehnike i računarstva, preddiplomski studij)

6.4 SVAKODNEVNA MOBILNOST JAVNIM PRIJEVOZOM

Sljedeća tematska cjelina usmjerila se na različite aspekte svakodnevne mobilnosti javnim prijevozom koji se odnose na svrhe korištenja javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb i učestalost putovanja, mišljenja sudionika o tome omogućuje li im javni prijevoz potrebnu mobilnost za obavljanje svakodnevnih aktivnosti i društvenih potreba te osjećaj sigurnosti kod sudionika kao bitne stavke prilikom korištenja javnog prijevoza. Uz navedene aspekte bilo je bitno istražiti kako je recentnija situacija (koja i dalje traje) – pandemija COVID-19 – utjecala na korištenje javnog prijevoza te kakvo je iskustvo sudionika.

6.4.1 SVRHE KORIŠTENJA I MOBILNOST JAVNIM PRIJEVOZOM

Primarni razlog korištenja javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica - Zagreb za sudionike bio je u obrazovnu svrhu, za pohađanje visokoobrazovnih institucija u Zagrebu, kojeg su se i dotaknuli u prethodnim pitanjima prilikom opisivanja svojeg dnevnog putovanja javnim prijevozom. Koristili su ga većinom svakodnevno tijekom radnog tjedna, ovisno o obvezama na fakultetu. Neki sudionici kao bitan razlog korištenja javnog prijevoza navode i studentski posao u

Zagrebu. Uz obrazovanje i posao, sudionici su javni prijevoz koristili i za mnoge druge aktivnosti u svoje slobodno vrijeme. Najčešći razlog je druženje, u što se mogu ubrojiti: noćni izlasci, odlazak na koncerte, u kino i muzeje te šetnje po Zagrebu koji kod sudionika variraju po učestalosti od svakodnevnog do nekoliko puta tjedno. Ostali razlozi odnose se na kupovinu u Zagrebu, obavljanje različite papirologije i posjet zdravstvenim ustanovama koji su povremenog karaktera. Primjetno je kako sudionici vrlo učestalo koriste javni prijevoz na relaciji Velika Gorica – Zagreb te važnost Zagreba u kontekstu njihovih obrazovnih potreba ali i onih u slobodno vrijeme kao grada koji pruža više sadržaja od Velike Gorice:

Koristim za kino, imamo mi kino, ali Cinestar je bolji i to je u Zagrebu. Bilo kakav shopping s obzirom da u Velikoj Gorici nemamo shopping centre, isto tako veliki parkovi, naš najveći park u Gorici, blizu centra je Tuđmanac, a Bundek je veći, možeš se šetati tamo ili Sljeme. Tu nema ništa takvoga. (Tihana, Fakultet elektrotehnike i računarstva, diplomski studij)

Dodatno, treba napomenuti kako kod dvoje ispitanika koji se koriste osobnim automobilom, javni prijevoz koriste za odlazak na fakultet jer im je financijski isplativije, dok za većinu drugih potreba u slobodno vrijeme i prilikom obavljanja različitih stvari na nekoliko lokacija u Zagrebu koriste automobil:

Kad želim nešto ići vidjeti onda idem autom, to je uvijek u večernjim satima ili vikendom (...) zadnjih tri godine otkako vozim bus nisam nikad koristila osim da idem na faks. (Mia, Akademija dramske umjetnosti, preddiplomski studij)

Ako moram nešto obaviti na više lokacija što se tiče papira za faks, posao najčešće koristim auto jer je ipak od A, B, C, D točke. Nezgodno je to presjedanje i uzme dosta vremena. (Antonio, Fakultet elektrotehnike i računarstva, preddiplomski studij)

Nadalje, sudionici su bili upitani o svojem viđenju putovanja javnim prijevozom, odnosno smatraju li da im javni prijevoz (ne)omogućuje mobilnost u obrazovnom aspektu i za aktivnosti u slobodno vrijeme. Mišljenja vezana uz mobilnost su vrlo različita. Dio sudionika je zadovoljan te smatraju kako im javni prijevoz omogućuje mobilnost koja im je potrebna za obrazovni aspekt života i u slobodno vrijeme s obzirom da postoje relativno česte dnevne linije i noćne linije na

relaciji Velika Gorica – Zagreb, vremenski mogu biti relativno brzo u Zagrebu te u smislu da bez javnog prijevoza ne bi bili u mogućnosti kretanja do mnogih potrebnih lokacija:

Mislím da da. Postoje noćne linije koje nas vraćaju doma nakon kasnih izlazaka. Ranije sam spomenuo kako mi je stanica ispred kuće. Definitívno mi omogućuje mobilnost (...), smatram da za pola sata ja mogu biti u malo širem centru Zagreba od svog mjesta stanovanja. (Marko, Prehrambeno-biotehnološki fakultet, diplomski studij)

Zadovoljna sam jer da nije bilo javnog prijevoza pitanje je kako bi uopće i išla na faks i drugdje. (Elizabeta, Agronomski fakultet, završen studij)

Dio sudionika, iako smatraju kako određena mobilnost javnim prijevozom postoji u smislu da javnim prijevozom mogu doći od lokacije do lokacije, to nije mobilnost kojom su oni u potpunosti zadovoljni, zbog različitih faktora koji se tiču samog javnog prijevoza kao što je točnost dolaska autobusa na stanicu i vrijeme putovanja koje ovisi o nepredvidljivim okolnostima gužve na prometnicama što im stvara najveći problem u njihovoj percepciji smanjene ili neodgovarajuće mobilnosti:

(...) bus te dovede od A do B točke i znam da se ništa neće dogoditi osim neke nesreće, neće biti fizički spriječena biti tamo, ali vremenski iziskuje puno vremena, uopće nisam mobilna, jako sam strukturirana, ne znam da li će bus doći, kad će doći, da li ću stati u njega i onda kad ću stići u Zagreb. (Mia, Akademija dramske umjetnosti, preddiplomski studij)

Najveći problem mobilnosti je kod sudionika koji žive u udaljenijim naseljima Velike Gorice i presjedaju na autobusnu liniju Velika Gorica – Zagreb. Gledajući cjelokupno putovanje javnim prijevozom, sudionici vide veliku zakirutost i neodgovarajuću mobilnost, koja se prvenstveno odnosi na njihove aktivnosti u slobodno vrijeme i društveni život zbog nedostatka linija koje voze iz njihovog naselja do Velike Gorice:

U obrazovnom smislu da, rudimentarne potrebe da, u društvenom baš i ne jer putovanje često obuhvaća više tog planiranja. (Domagoj, Filozofski fakultet, završen studij)

On [javni prijevoz] sam po sebi odradi posao, ali da bi mi trebale češće linije, trebale bi mi svakako. Ja sam na primjer po pitanju svog društvenog života ograničena u potpunosti i ako nemam nekoga da dođe po mene ili ako nemam kod koga prespavati u Gorici ili Zagrebu ne mogu nigdje ići. Ne mogu čak ni u kino navečer otići, a o nekom drugom divljem noćnom životu da ne pričam. (Iva, Filozofski fakultet, diplomski studij)

6.4.2 SIGURNOST PRILIKOM PUTOVANJA JAVNIM PRIJEVOZOM

Sljedeći aspekt vezan uz svakodnevnu mobilnost bio je usmjeren na subjektivan osjećaj sigurnosti tijekom korištenja javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb te iskustva sudionika tijekom vožnje dnevnim i noćnim linijama javnog prijevoza. Svi sudionici primjećuju razliku između putovanja dnevnim i noćnim linijama, prilikom čega navode noćnu liniju kao problematičniju zbog neprimjerenog ponašanja drugih putnika u autobusu. Dio sudionika osjeća se sigurno, rijetko su doživjeli neugodna iskustva, a kada su i čuli za njih ona nisu previše utjecala na njihov generalan dojam o sigurnosti i tijekom korištenja dnevnih i noćnih linija, dok se drugi dio sudionika ne osjeća sigurno ni tijekom dnevnih ni noćnih linija:

Definitivno je sigurnije po danu zato što je više ljudi. Po noći se ne osjećam nesigurno, u svakom slučaju taman da i idem sam, ali ponekad gledat ljude kako se vraćaju iz klubova i izvana nekad znaju radit nekakve ekscese koji nisu baš potrebni. (Elvis, Medicinski fakultet, završen studij)

Između dnevnih i noćnih linija postoji razlika jer u noćnima ima i pijanih ljudi u tri ujutro i svakakvih ljudi, pa ti nije baš svejedno, ali ni dnevne linije nisu uvijek lijepe jer se znalo preko dana događati loših stvari u 268. Tako da što se tiče sigurnosti u našim busevima nisam baš zadovoljna. (Ana, Fakultet kemijskog inženjerstva i tehnologije, preddiplomski)

Dodatno, uviđa se kako je osjećaj nesigurnosti prilikom korištenja noćnih linija javnog prijevoza izraženiji kod sudionica. Nekoliko sudionica posebice je naglasilo osjećaj nesigurnosti upravo zbog toga što su ženskog spola, nesigurnost prilikom prolaska određenim mjestima do stanice javnog prijevoza ili čekanja na stanici te nelagodu prilikom vožnji noćnim linijama ili u potpunosti izbjegavanje njihovog korištenja ukoliko putuju same:

Što se tiče nekakvog društvenog aspekta ne osjećam se pretjerano sigurno kad idem busom natrag doma po noći, pogotovo zato jer sam žensko, ako obučem nešto što nije trenirka ili (...) ma što god da obučem uvijek bude nešto, tako da se ne osjećam sigurno po noći, ali ako idem s nekim odmah mi je lakše, ali čim vidim da je netko ušao u bus i počne me odmjeravat, odmah mi postane nelagodno i ne osjećam se pretjerano sigurno, tako da uvijek izađem na nekoj stanici, možda mi nije najbliža doma, ali izađem na nekoj koja je osvijetljena, gdje ima više ljudi. (Mia, Akademija dramske umjetnosti, preddiplomski studij)

Ako idem sama iz Zagreba sigurno neću otići javnim prijevozom. Kao žensko ne osjećam se sigurno, pogotovo ako idem s glavnog kolodvora, pothodnik mi predstavlja jedno veliko strašno mjesto, to je prva stvar zbog koje ne idem, a onda i u samom busu. (Marina, Filozofski fakultet, diplomski studij)

6.4.3 UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 NA KORIŠTENJE JAVNOG PRIJEVOZA

S obzirom na to da su pandemija COVID-19 te različite mjere donesene od strane vlasti u svrhu sprječavanja širenja virusa utjecale te i dalje utječu na brojne aspekte života, bilo je bitno istražiti kakvo je iskustvo sudionika vezano uz korištenje javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb u takvom kontekstu te na koji način se to potencijalno odrazilo na njihovo korištenje javnog prijevoza. Većini sudionika nastava na njihovom fakultetu bila je prebačena u online formu (izuzev nekih predavanja, vježbi i ispita koji su se odvijali otprilike jednom tjedno) te s iznimkom manjeg broja sudionika kojima je nastava u praktičnom obliku pa zahtijeva češće odlaske ili se u potpunosti odvija na fakultetu. Uzevši u obzir takve okolnosti, ali i vremenske periode u kojima su mnogi objekti uslužnih, zabavnih i kulturnih sadržaja bili zatvoreni, sudionici su manje koristili javni prijevoz:

Da, svakako je utjecala. Prvenstveno što se tiče fakulteta, to mi se u potpunosti prebacilo online, a samim time i kako su se zatvorili kafići, kina, kazališta, klubovi i taj mali društveni život se isto sveo na minimum (...), a u to vrijeme nisam imala ni posao tako da sam jedno vrijeme u potpunosti izbjegla korištenje javnog prijevoza jer mi uopće nije bio potreban. (Iva, Filozofski fakultet, diplomski studij)

Dio sudionika koji nisu imali nastavu u potpunosti online nastavili su koristiti javni prijevoz uz povećani oprez kako se ne bi zarazili virusom i potencijalno ga prenijeli svojim

ukućanima, dok su drugi sudionici zbog straha, ali i mogućnosti u potpunosti ili djelomično prestali koristiti javni prijevoz te se preusmjerili na korištenje osobnog automobila:

Koristila sam ga i dalje jer nisam baš imala izbora. Prošle godine sam cijeli semestar imala online, dok je ove godine bila hibridna nastava, predavanja su bila online a vježbe na faksu tako da sam koristila javni prijevoz. Na početku me bilo strah, ali onda sam nabavila jake maske i pazila sam se u busu tako da je bilo sve oke. (Nika, Veterinarski fakultet, integrirani studij)

Išla sam samo jednom tjedno i to jedan dan kad sam imala predavanja uživo i odmah sam se prehladila taj dan, a nisam bila prehlađena godinu dana. Onda sam počela izbjegavati javni prijevoz i svugdje sam išla autom. (Marina, Filozofski fakultet, diplomski studij)

6.5 PREPORUKE

U zadnjoj tematskoj cjelini pitanja su bila usmjerena na sumiranje dojmova sudionika o javnom prijevozu na relaciji Velika Gorica – Zagreba, a odnosila su se na njihovo viđenje pozitivnih i negativnih strana, odnosno glavnih prednosti i nedostataka javnog prijevoza te izdvajanje aspekta javnog prijevoza za kojeg smatraju da bi njegovo poboljšanje utjecalo na njihovu svakodnevnu mobilnost i veće zadovoljstvo prilikom korištenja javnog prijevoza.

Pozitivna strana, odnosno prednost javnog prijevoza koje sudionici vide prvenstveno se odnosi na njihovu mobilnost u smislu dostupnosti javnog prijevoza prilikom čega mogu doći na različite lokacije ne oviseći o automobilu koji predstavlja veliki i nerijetko nemogući financijski izdatak za studente, uslijed čega je javni prijevoz svakako jeftinija i dostupnija opcija. Nadalje, kao pozitivnim stranama sudionici smatraju učestalost linija, prometovanje noćne linije, mogućnost odabira između više linija koje voze prema različitim dijelovima Zagreba (268 – Glavni kolodvor, 209 – Kvaternikov trg) ili linijom koja vozi direktno prema Zagrebu sa stajanjem samo kod Muzeja suvremene umjetnosti i na Glavnom kolodvoru (330 – Glavni kolodvor) te smanjenje cijena karata za jednu zonu (karta za 4 kune koja vrijedi pola sata). Negativne strane javnog prijevoza prema mišljenju sudionika su ograničena mobilnost u usporedbi s osobnim automobilom gdje je puno lakša i brža mogućnost dolaska do odredišta te problemi koji se javljaju na razini pružatelja usluge javnog prijevoza. Ti problemi odnose se na nepouzdanost dolaska autobusa, odnosno ne držanja voznog reda što utječe na nesigurnost sudionika u vidu dolaska na svoje

odredište u točno vrijeme (autobusne linije kasne ili se uopće ne pojave), pri čemu treba napomenuti kako sudionici djelomično uzimaju u obzir takve okolnosti zbog gužve na prometnicama te nedovoljan broj polazaka u određenim vremenskim razdobljima kada je povećano kretanje ljudi ujutro od 7h do 8h i poslijepodne između 15h i 17h što se očituje u velikim gužvama i natrpanosti ljudima u samom autobusu te čak i nemogućnost ulaska u autobus prilikom njegovog dolaska na stanicu. Dodatne negativne strane na koje se sudionici osvrću su zastarjelost vozila javnog prijevoza, kvarovi na autobusima, loša prozračenost vozila, nedostatak klime u nekim autobusima u toplijim mjesecima, upitna čistoća u vozilima javnog prijevoza te ponekad i neprimjereno ponašanje vozača autobusa.

Može se vidjeti kako sudionici percipiraju više negativnih strana javnog prijevoza nego pozitivnih. Pozitivne strane odnosile bi se ponajprije na dostupnost javnog prijevoza i mogućnost dolaska na odredište kada ne postoji druga mogućnost, dok se negativne strane odnose na nepouzdanost javnog prijevoza, neprilagođenost broja linija potrebama stanovništva što utječe na poduže vrijeme putovanja samim autobusom, a neodržavanje i nekvalitetna opremljenost vozila dodatno utječu na nezadovoljstvo javnim prijevozom:

Pozitivne strane su svakako učestalost linija, ima ih dovoljno, ima linija koje idu u više smjerova, ne idu samo od kolodvora do kolodvora nego spajaju i druge dijelove grada. Dobra strana je brza linija koja staje samo na dvije stanice u Zagrebu i Gorici. Što se tiče minusa, zastarjelost buseva, logistika u busevima te klima, ventilatori, pa onda i neki vozači su malo neugodni. (Coki, Zdravstveno veleučilište u Zagrebu, završen studij)

Pozitivne strane su to što je još uvijek jeftinije nego korištenje osobnog automobila, ne moraš razmišljati gdje ćeš parkirati jer je to veliki problem u Zagrebu i ako ideš van navečer možeš se malo opustiti i popiti koju čašu više. Negativne strane (...), mislim da je kapacitet premalen za broj ljudi pogotovo u određenim razdobljima kada su stalno dnevne migracije, vozni red katastrofa, praktički nepostojeći, ali to vjerojatno nije do samog pružatelja usluge nego i do cesta, gužve, prometa. (Marina, Filozofski fakultet, diplomski studij)

Nakon stavova o pozitivnim i negativnim stranama javnog prijevoza, sudionici su bili upitani ukoliko bi mogli izdvojiti jedan aspekt javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb

za koji smatraju da bi se trebao poboljšati, a utjecao bi na njihovu veću mobilnost javnim prijevozom. Većina sudionika smatra kako je upravo točnost autobusa i držanje reda vožnje jedan od najbitnijih aspekata koji bi poboljšali njihovu mobilnost te češće linije u periodima kada više ljudi putuje kako bi vožnja u autobusu bila ugodnija.

Sudionici su isto tako vrlo direktno izrazili svoja razmišljanja o različitim mogućnostima poboljšanja javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb koji se odnose na izgradnju metroa, uvođenje tramvajske linije, bolju povezanost Velike Gorice sa željezničkom stanicom koja je izvan centra grada, odvojenu prometnu traku predviđenu samo za kretanje autobusa te razvoj aplikacije koja bi pokazivala stvarno stanje busa u prometu i njegov dolazak na lokaciju:

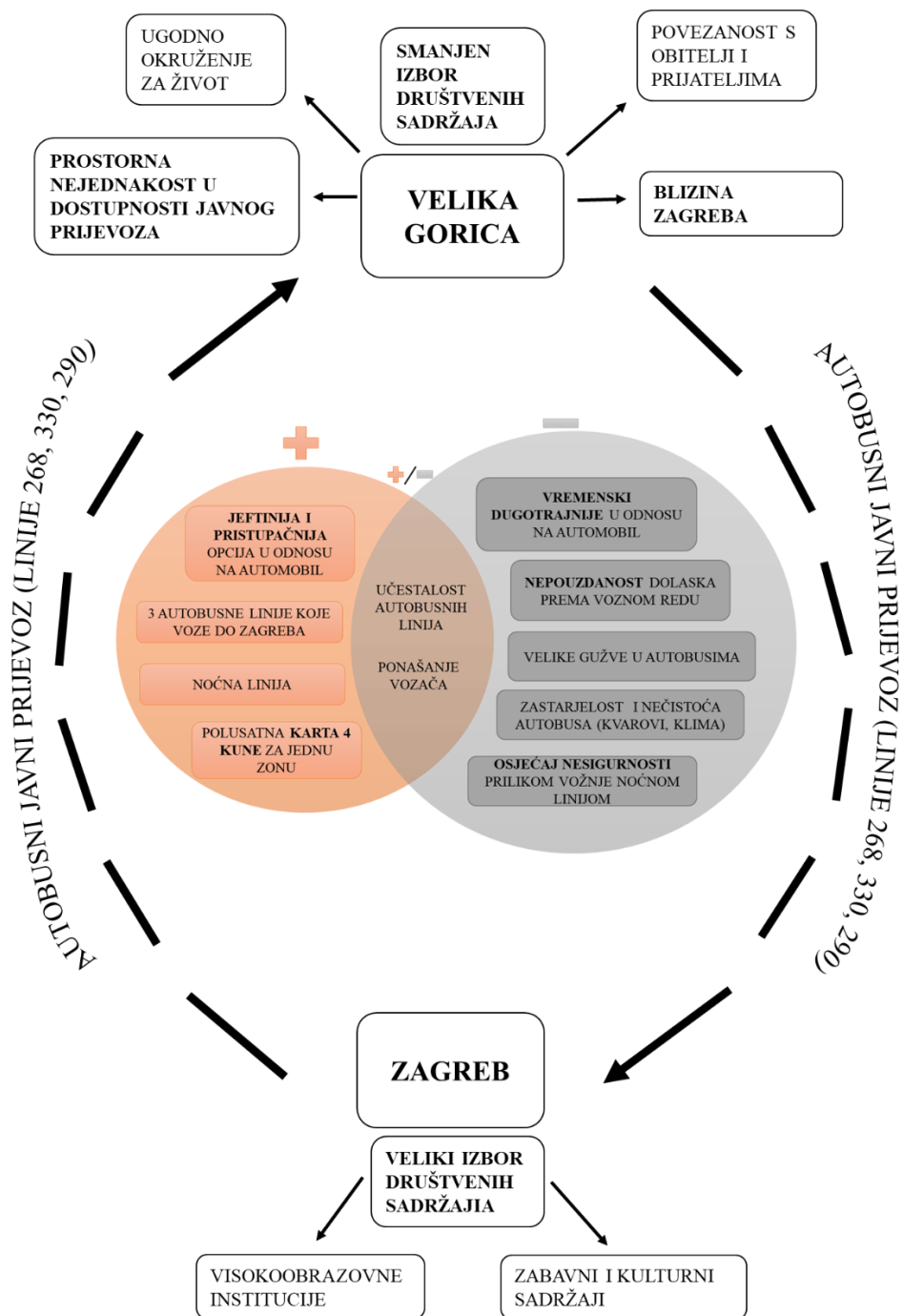
Puno je toga što bi se moglo promijeniti. Kad bi bus imao veću prednost u gužvama da se može probijati, da ne mora stajati s ostatkom prometa. To ima jedan dio u Zagrebu, ali ne možemo baš mijenjati cestovni promet i cestu. Tako nam je izgrađeno. (Stella, Pravni fakultet, diplomski studij)

Točnost je najbitnija. Neka mobilna aplikacija za raspored je postojala, ali nije zaživjela (...), živimo u modernom dobu gdje se stvarno može pratiti stanje autobusa i modernizirati to, tako da znamo koje je stanje autobusa, tramvaja gdje su, hoće li doći uopće. Bilo bi puno kvalitetnije putovati kada bih znao da ću stići. (Maksimilijan, Fakultet elektrotehnike i računarstva, preddiplomski studij)

Sudionici uviđaju neke načine na koje bi se mogli riješiti problemi u javnom prijevozu koji ih muče, međutim nisu previše optimistični da bi moglo doći do neke promjene ili poboljšanja. Dodatno, najveću poteškoću imaju sudionici koji presjedaju sa svojeg lokalnog busa na linije za Zagreb, s obzirom na to da su te linije rjeđe ili ih nema u noćnim satima te se javljaju i problemi gubitka vremena prilikom čekanja linija na koje se presjeda:

Ja bih svakako rekla da bi meni najviše značilo kada bi moja linija, ova prva iz Turopolja, postojala bilo kakva noćna linija preko vikenda, barem dva ili tri busa. To je jednostavno neprihvatljivo, ne samo za mlade koji idu van nego i za ljude koji rade kasno, do nekih noćnih sati, nemaju se kako vratiti doma ako nemaju auto ili ako ne može netko doći po njih. (Iva, Filozofski fakultet, diplomski studij)

Rezultati istraživanja sažeti su na Slici 3. koja prikazuje prednosti i nedostatke života u Velikoj Gorici, ali ujedno važnost povezanosti javnim prijevozom sa Zagrebom koji omogućava daleko veći izbor društvenih sadržaja te pozitivne i negativne strane javnog prijevoza koje kao jedan od faktora utječu na mobilnost mladih.



Slika 3. Prednosti i nedostaci života u Velikoj Gorici te pozitivne i negativne strane usluge javnog prijevoza na relaciji Velika Gorica – Zagreb prema mišljenju sudionika

U raspravi koja slijedi kontekstualiziraju se prikazani rezultati istraživanja.

7. RASPRAVA

Istraživanje je pokazalo kako su mladi generalno zadovoljni svojom kvalitetom života u Velikoj Gorici, međutim treba naglasiti kako bitan segment njihovog zadovoljstva predstavlja prostorna blizina Zagreba s obzirom na to da se u Zagrebu, za razliku od Velike Gorice nalaze svi sadržaji koji su im potrebni za zadovoljavanje svakodnevnih društvenih potreba. To se prvenstveno odnosi na daleko veće mogućnosti visokog obrazovanja te ponudu zabavnih i kulturnih sadržaja. Takvi rezultati upućuju na potrebu za odgovarajućom mobilnosti mladih na razini javnog prijevoza kako bi mogli sudjelovati u društvenim aktivnostima (Colleoni, 2014:4093), s obzirom na to da je javni prijevoz često jedina dostupna opcija toj skupini. Svi sudionici putovali su na relaciji Velika Gorica – Zagreb primarno autobusnim javnim prijevozom (autobusne linije 268, 330, 290) zbog njegove bolje dostupnosti i češćih linija u usporedbi sa željezničkim javnim prijevozom čija je stanica udaljena iz centra Velike Gorice kojim prolaze autobusi. Povezanost Velike Gorice i Zagreba javnim prijevozom prema rezultatima istraživanja je zadovoljavajuća u smislu da postoje tri autobusne linije koje voze prema Glavnom kolodvoru i Kvaternikovom trgu te su relativno česte, međutim u samoj praksi usluga javnog prijevoza nije zadovoljavajuća zbog čestih kašnjenja, izostanka dolaska autobusa prema voznom redu, gužvi na prometnicama, prevelikog broja ljudi u vozilu i velikog variranja u vremenskoj dugotrajnosti putovanja koji utječu na smanjeno zadovoljstvo mladih prilikom korištenja javnog prijevoza. Takvi rezultati samo su djelomično usporedivi s rezultatima istraživanja (zbog različite prirode istraživanja i uzorka) Svirčić Gotovac (2015a:64-65), gdje se povezanost javnim prijevozom uzimala kao jedan od aspekata kvalitete života prilikom čega se 77,7% sudionika iz Velike Gorice izjasnilo kao većinom zadovoljno ili jako zadovoljno, a kao najveće probleme prilikom putovanja naveli su prometne gužve i loše stanje cesta.

Autobusni javni prijevoz mladi koriste za sve aspekte svojeg života, prvenstveno u svrhu pohađanja visokoobrazovnih ustanova, nakon čega slijede aktivnosti u slobodno vrijeme – izlasci, druženja i šetnje, odlazak u kupovinu, obavljanje papirologije i posjet zdravstvenim ustanovama. Mišljenja mladih vezana uz njihovu mobilnost koju im omogućuje javni prijevoz također su podijeljena. Dio smatra kako im javni prijevoz omogućuje mobilnost upravo zbog toga što im je to jedini način dolaska na mjesto odvijanja društvenih aktivnosti, zbog postojanja noćnih linija

koje im omogućuju vraćanje iz noćnih izlazaka, dok drugi dio procjenjuje mobilnost kao neodgovarajuću zbog toga što ne mogu biti sigurni kada će točno doći na određenu lokaciju i dugotrajnosti puta u određenim vremenskim periodima. Mladi koji žive u udaljenijim naseljima u Velikoj Gorici te koriste lokalnu liniju s koje presjedaju na autobus za Zagreb posebno su pogođeni, s obzirom na to da im treba više vremena za putovanje do Zagreba te zbog rijetkih polazaka ili potpunog izostanka linija tijekom vikenda i u noćnom periodu. Također, često su ograničeni u aktivnostima tijekom slobodnog vremena ukoliko nemaju neko drugo alternativno prijevozno sredstvo, što može dovesti do isključenosti od sadržaja (Church i sur., 2000:199) te negativno utjecati na kvalitetu života mladih. Jedan od bitnih aspekata mobilnosti je i osjećaj sigurnosti prilikom korištenja javnog prijevoza. Mladi primjećuju razliku između korištenja dnevnih i noćnih linija, gdje se noćne linije pokazuju problematičnijima, međutim to ne utječe na njihov prestanak korištenja. Osjećaj nesigurnosti prilikom vožnje noćnim linijama javnim prijevozom je izraženiji kod sudionika, koje ga većinom izbjegavaju što može rezultirati isključenošću od straha (Church i sur., 2000:200) i smanjiti njihovu percepciju kvalitete života ukoliko nemaju alternativni oblik prijevoza kojim bi došle do željene lokacije. Pandemija COVID-19 utjecala je na smanjeno korištenje javnog prijevoza s obzirom na to da je većina sudionika u jednom periodu imala online nastavu, pristup sadržajima bio je ograničen zbog zatvaranja mnogih objekata, a dio koji je imao mogućnost prebacio se na korištenje osobnog automobila zbog veće sigurnosti. Kao glavnu prednost javnog prijevoza mladi navode to što im javni prijevoz omogućava mobilnost za sudjelovanje u društvenim aktivnostima, s obzirom na to da većina ne posjeduje osobni automobil te neke pozitivne aspekte usluge javnog prijevoza kao što su tri linije, noćna linija i prihvatljiva cijena karte od 4 kune, dok se nedostaci tiču ograničene mobilnosti u usporedbi s osobnim automobilom (vremenski kraće putovanje, komfornije) i negativnih aspekata usluge javnog prijevoza kao što je kašnjenje autobusa, gužve u autobusima i na prometnicama te zastarjelost i nečistoća autobusa.

Na temelju rezultata istraživanja može se uočiti nekoliko problematičnih aspekata koji utječu na svakodnevnu mobilnost mladih. Kao glavni problem ističe se prostorna nejednakost u dostupnosti stanica javnog prijevoza, što je zamjetno u samom naselju Velika Gorica gdje su autobusne stanice raspoređene kružno po samom centru te mladi iz mnogih mjesta imaju vremenski duži period dolaska do same stanice, a posebice su pogođeni mladi koji žive u udaljenijim naseljima Velike Gorice koji ponekad ni nemaju autobusne linije niti mogu doći do

željenog odredišta ukoliko nemaju drugi oblik prijevoznog sredstva (ili mogućnost plaćanja taksija), što ukazuje na veliku razliku u motilitetu (Kaufmann, 2016:40-41) pojedinih mlađih stanovnika s obzirom na njihovo mjesto stanovanja u Velikoj Gorici. Problematičan aspekt također je vidljiv kod sudionica koje zbog osjećaja straha i nesigurnosti izbjegavaju korištenje noćnih linija, što znači da ukoliko nemaju drugi alternativni prijevoz ne mogu sudjelovati u željenim društvenim aktivnostima. S obzirom na to da mladi u Velikoj Gorici koriste javni prijevoz za sve aspekte svojeg društvenog života, navedeno je problematično jer ukazuje na ograničenu mobilnost (u vidu pristupa svim društvenim sadržajima), s obzirom na prostorni raspored stanovnika na području Velike Gorice i spol što posljedično može dovesti do socijalnog isključenja i smanjene kvalitete života (Hine, 2012; Lucas, 2012; Colleoni, 2016). Dodatni problemi javljaju se na razini usluge ZET-ovog javnog prijevoza, ali i same prometne infrastrukture što se može usporediti s rezultatima istraživanja geografa Rožankovića (2009:63-64), prilikom čega je anketnim istraživanjem prometna funkcija Velike Gorice određena kao druga najlošija gradska funkcija, nakon zdravstvene funkcije. Navedenom problematikom bavila su se istraživanja s područja prometnih znanosti, s posebnim naglaskom na uvođenje sustava integriranog prometa gdje bi se povezao autobusni i željeznički prijevoz s jedinstvenom cijenom karte za što se kao prihvatljivu opciju izjasnilo više od 78% sudionika (Kušević, 2017:103) te proširenje postojeće željezničke trase u Velikoj Gorici koja bi povezivala zračnu luku i Zagreb (Delić, 2015:48), a služila bi kao brža i učinkovitija alternativa trenutnoj autobusnoj liniji 290 koja vozi preko zračne luke do Kvaternikovog trga. Iako postoje ograničenja ovog istraživanja u vidu manjeg broja sudionika dobiveni rezultati također mogu ukazati na širi problem i ostalih stanovnika Velike Gorice koji nemaju mogućnost posjedovanja osobnog automobila ili se iz nekih drugih razloga odlučuju na putovanje javnim prijevozom, iako su mladi posebice pogođeni zbog ekonomske ne-samostalnosti zbog čega su često prisiljeni koristiti javni prijevoz kao jedinu opciju.

8. ZAKLJUČAK

Kvaliteta života mladih u Velikoj Gorici uvelike ovisi o povezanosti javnim prijevozom sa Zagrebom budući da mladi za većinu svojih svakodnevnih društvenih aktivnosti ovise o Zagrebu kao gradu koji pruža mnogo više društvenih sadržaja. To se prvenstveno tiče većeg broja mogućnosti i izbora visokoobrazovnih institucija, zabavnih i kulturnih sadržaja. Utvrdilo se kako su Velika Gorica i Zagreb dobro povezani javnim prijevozom (3 linije, relativno česti polasci), međutim na razini cjelokupne usluge javnog prijevoza mladi nisu zadovoljni zbog nepridržavanja voznog reda, čestih kašnjenja ili ne dolazaka autobusnih linija te gužvi što utječe na smanjenu mobilnost i neodgovarajuću mobilnost mladih u skladu s njihovim potrebama. Na razini Velike Gorice uočene su i prostorne nejednakosti u dostupnosti javnog prijevoza, a posebice su pogođeni mladi koji žive u udaljenijim naseljima gdje usluga javnog prijevoza ne odgovara njihovim potrebama, posebice u aspektu aktivnosti tijekom slobodnog vremena (npr. noćni izlasci). Dodatno, utvrdilo se kako linije javnog prijevoza, a posebice noćne linije utječu na smanjenu mobilnost mladih ženskog spola zbog izraženog osjećaja straha i nesigurnosti. Navedene poteškoće koje utječu na smanjenu mobilnost uvelike smanjuju kvalitetu života mladih u Velikoj Gorici.

Mnogi problematični aspekti javnog prijevoza, prije svega nemogućnost organiziranja plana putovanja, veliki gubitak vremena zbog čestih kašnjenja autobusa i gužvi u prometu ukazuju na potrebu za pronalaženjem optimalnog načina funkcioniranja javnog prijevoza. Navedeno je posebice bitno za mlađe stanovništvo Velike Gorice koje često nema drugu mogućnost osim javnog prijevoza, ali i drugih stanovnika Velike Gorice s obzirom na veliki broj dnevnih migracija prema Zagrebu. Nalazak pravog rješenja često je izvan mogućnosti jedne znanosti te uz sociološki uvid u svakodnevnu problematiku s kojom se suočava mlađa populacija Velike Gorice i njezine potrebe treba u planiranje uključiti i druge znanosti, kao što su prometne znanosti, geografija i urbanizam. Rješavanje bolje prometne povezanosti uvođenjem tramvajske linije, metroa ili građenja dodatne željezničke pruge kako bi vlak bio na raspolaganju većem broju stanovništva dugotrajni su projekti koji zahtijevaju koordinaciju lokalnih vlasti Velike Gorice i Zagreba te stručnjaka zbog čega je teško očekivati da će se nešto takvo u bližoj budućnosti pokrenuti. Manje intervencije svakako su moguće i prijeko potrebne, a napredak u poželjnom smjeru predstavlja i novije planirana autobusna linija od centra Velike Gorice do željezničke stanice koja bi omogućila

pristup većem broju stanovnika do vlaka koji je brži i ne ovisi o prometnim gužvama, iako je i dalje nepoznato na koji način će se regulirati cijena takve karte. Ono što bi definitivno utjecalo na bolju mobilnost stanovnika tiče se poboljšanja usluge ZET-ovog javnog prijevoza – točnost dolaska prema rasporedu vožnje čime bi se postigla određena vrsta sigurnosti da će se stići na određeno mjesto u okvirno planirano vrijeme. Velika Gorica ne sastoji se samo od centra i dvije glavne ulice kojom prolaze autobusi do Zagreba, već je područje življenja njenih stanovnika daleko šire. Upravo zbog toga potrebno je obratiti i veću pažnju na stanovnike udaljenijih naselja te za početak uvesti barem jedan ili dva noćna polaska na linijama za mlade, ali i ostale stanovnike jer je njihova mobilnost vrlo ograničena ukoliko nemaju drugu opciju prijevoza.

S obzirom na prostornu blizinu Velike Gorice i Zagreba (15 do 18 kilometara ovisno o smjeru i ruti), cestovnu prometnu povezanost i njihovu međuzavisnost u mnogim funkcionalnim aspektima, nužno je poboljšati i uslugu javnog prijevoza. Mladi, kao populacija koja ga učestalo koristi zbog svakodnevnih društvenih aktivnosti koje nudi Zagreb, uvelike ovise o njemu s obzirom na to da često nemaju drugu mogućnost, a lošija kvaliteta usluge utječe na njihovo poimanje javnog prijevoza kao „nužnog zla“ što posljedično u budućnosti može utjecati (što je u nekih sudionika već vidljivo) na veći broj prebacivanja mladih na osobni automobil čime će se dodatno povećavati broj vozila u prometu, gužve prema i u samom Zagrebu, čija je prometna infrastruktura već vrlo opterećena. Uz to javljaju se i problemi neodrživosti takve vrste prometa, onečišćenja i utjecaj na okoliš što sve u krajnjem slučaju utječe na smanjenje kvalitete života stanovnika u gradovima. Poboljšanje prakse suradnje između lokalne vlasti i stanovništva, omogućavanje participacije stanovništva i njihovo uključivanje u procese prije donošenja konačne odluke, kao i interdisciplinarni pristupi problemu javnog prijevoza neizostavni su za postizanje odgovarajuće kvalitete života u Velikoj Gorici.

POPIS LITERATURE

- Church, A., Frost, M. i Sullivan, K. (2000) Transport and Social Exclusion in London. *Transport Policy*, 7 (3):195 – 205.
- Colleoni, M. (2016) A Social Science Approach to the Study of Mobility: an Introduction. U: Pucci, P. i Colleoni, M. (ur.) *Understanding Mobilities for Designing Contemporary City*. Milano: Springer.
- Colleoni, M. (2014) Mobility. U: Michalos, A. C. (ur.) *Encyclopedia of Quality of Life and Well-Being Research*. Dordrecht, Heidelberg, New York, London: Springer.
- Creswell, T. (2004) *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York, London: Routledge.
- Delić, M. (2015) *Optimizacija organizacije željezničkog prometa na dionici Zagreb - Velika Gorica*. (Diplomski rad, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu).
- Feletar, D. i Malić, A. (2006) Gravitacijska zona dnevnih migracija kao čimbenik razvoja prigradskog prometa Zagreba. U: Božićević, J. (ur.) *Prometna problematika grada Zagreba*. Zagreb: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveno vijeće za promet.
- Hine, J. (2012) Mobility and Transport Disadvantage. U: Grieco, M. i Urry, J. (ur.) *Mobilities: new perspective on transport and society*. Farnham, Burlington: Ashgate.
- Ilišin, V. (2008) Skica za sociološki portret zagrebačkih studenata: uvod u istraživanje hrvatskih studenata danas. *Sociologija i prostor*, 181–182 (3–4): 221 – 240.
- Ilišin, V. i Radin, F. (2007) Mladi u suvremenom društvu. U: Ilišin, V. i Radin, F. (ur.) *Mladi: problem ili resurs*. Zagreb: Institut za društvena istraživanja u Zagrebu.
- Kaufmann, V. i Audikana, A. (2020) Mobility capital and motility. U: Jensen, O. B., Lassen, C., Kaufmann, V., Freudendal-Pedersen, M., Gotzsche Lange, I. S. (ur.) *Handbook of Urban Mobilities*. London, New York, Routledge.
- Kaufmann, V. (2016) Putting Territory to the Test of Reversibility. U: Pucci, P. i Colleoni, M. (ur.) *Understanding Mobilities for Designing Contemporary City*. Milano: Springer.
- Kaufmann, V. (2014) Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica*, 8 (1):1 – 17.
- Kellerman, A. (2006) *Personal Mobilities*. London, New York: Routledge.
- Kušević, D. (2017) *Analiza i prijedlog poboljšanja putnika na relaciji Velika Gorica – Zagreb*. (Diplomski rad, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu).
- Lucas, K. (2012) Transport and Social Exclusion: Where Are We Now? U: Grieco, M. i Urry, J. (ur.) *Mobilities: new perspective on transport and society*. Farnham, Burlington: Ashgate.
- Maffii, S. i Bosetti, S. (2021) Preface. U: Kuttler, T. i Moraglio, M. (ur.) *Re-thinking Mobility Poverty: Understanding Users Geographies, BBackgrounds and Aptitudes*. Oxon, New York: Routledge.

- Mattioli, G. i Colleoni, M. (2016) Transport Disadvantage, Car Dependence and Urban Form. U: Pucci, P. i Colleoni, M. (ur.) *Understanding Mobilities for Designing Contemporary City*. Milano: Springer.
- Puhmajer, P., Vujica, K., Vahčić-Lušić, M. i Murat, G. (2005) *Arhitektura Velike Gorice*. Velika Gorica: Turistička zajednica grada
- Rajić, N. (2020) *Migracija stanovništva i razvoj Zagreba i okolice*. Zagreb: Institut za migracije i narodnosti Zagreb.
- Rožanković, D. (2019) *Analiza opremljenosti gradskim funkcijama Grada Velike Gorice*. (Diplomski rad, Zagreb: Prirodoslovno-matematički fakultet Sveučilišta u Zagrebu).
- Seferagić, D. (1993) Kvaliteta svakodnevnog življenja u prostoru. *Prostor*, 1 (2–4):223 – 234.
- Sić, M. (1984) Razvoj mreže gradskog autobusnog prometa kao pokazatelj urbanizacije Zagreba. *Acta Geographica Croatica*, 19 (1):51 – 57.
- Sheller, M. (2020) Mobility justice in urban studies. U: Jensen, O. B., Lassen, C., Kaufmann, V., Freudendal-Pedersen, M., Gotzsche Lange, I. S. (ur.) *Handbook of Urban Mobilities*. London, New York, Routledge.
- Sheller, M i Urry, J (2006) The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38 (2):207 – 226.
- Silić, F. (2017) *Svakodnevna mobilnost u životu studenata Zagrebačkog sveučilišta* (Diplomski rad, Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu).
- Svirčić Gotovac, A. (2015a) New Housing Estates in the Settlement Network of Zagreb – Community Infrastructure. U: Svirčić Gotovac, A. i Zlatař, J. (ur.) *Kvaliteta života u novostambenim naseljima i lokacijama u zagrebačkoj mreži naselja*. Zagreb: Institut za društvena istraživanja u Zagrebu.
- Svirčić Gotovac, A. (2015b) The Quality of Living in New Housing Estates in the Settlement Network of Zagreb. U: Svirčić Gotovac, A. i Zlatař, J. (ur.) *Kvaliteta života u novostambenim naseljima i lokacijama u zagrebačkoj mreži naselja*. Zagreb: Institut za društvena istraživanja u Zagrebu.
- Svirčić Gotovac, A. (2006a) Kvaliteta stanovanja u mreži naselja Hrvatske. *Čovjek i prostor*, 44 (171):105 – 126.
- Svirčić Gotovac, A. (2006b) *Sociološki aspekti mreže naselja u zagrebačkoj regiji* (Magistarski rad, Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu).
- Šarinić, J. i Čaldarović, O. (2015) *Suvremena sociologija grada. Od nove urbane sociologije prema sociologiji urbanog*. Zagreb: Jesenski i Turk.
- Urry, J. (2000) *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. New York, London: Routledge.
- Vresk, M. (1997) Suburbanizacija Zagreba. *Hrvatski geografski glasnik*, 59 (1):49 – 70.

INTERNETSKI IZVORI

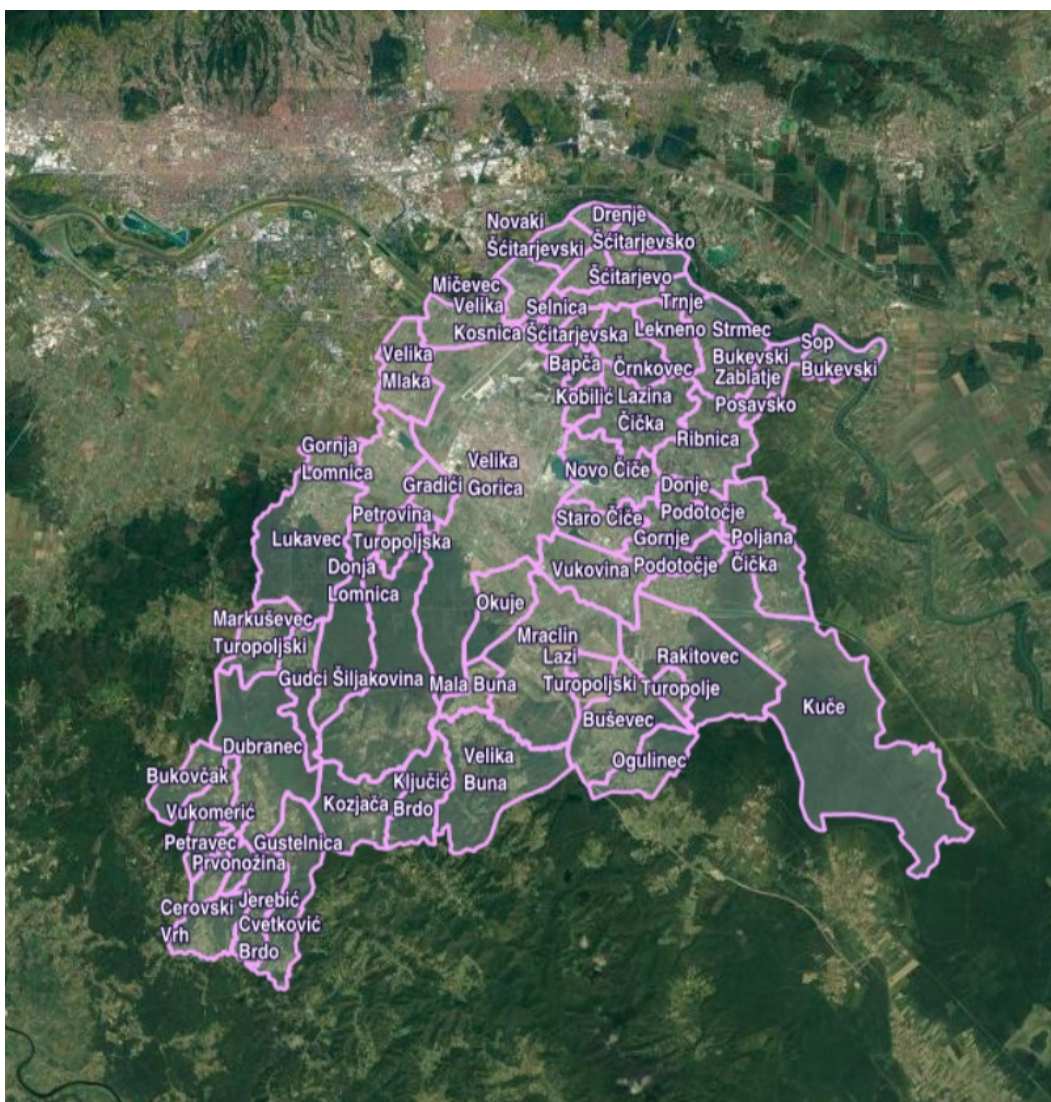
- Eurostat statistical books. Quality of life: facts and views (2015) URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/6856423/KS-05-14-073-EN-N/742aee45-4085-4dac-9e2e-9ed7e9501f23> (28. 8. 2021.)
- Gorica.info, Grad Velika Gorica priprema novi model javnog gradskog prijevoza: Osim gradskih autobusa putnike će prevoziti i minibusevi te kombi vozila, 9.7.2021. URL: <https://gorica.info/2021/07/09/grad-velika-gorica-priprema-novi-model-javnog-gradskog-prijevoza/> (28.8.2021.)
- Gorica.hr, Intervju: Krešimir Ačkar, v.d. gradonačelnika, Besplatan vrtić za svu velikogoričku djecu, svibanj, 2021. URL: <http://www.pouvg.hr/media/4846/59-gorica-hr-59-small.pdf> (28.8.2021.)
- Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada, Strategija razvoja Urbane aglomeracije Zagreb za razdoblje do 2020. godine (2017) URL: <https://www.zagreb.hr/userdocsimages/gu%20za%20strategijsko%20planiranje/Strategija%20razvoja%20Urbane%20aglomeracije%20Zagreb.pdf> (28.8.2021.)
- Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada, Strategija razvoja Urbane aglomeracije Zagreb za razdoblje do 2020. godine, Konačni nacrt, Prilog 2: Cjelovita Analiza stanja (2017) URL: https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/strategijsko_planiranje/Prilog%202.Cjelovita%20analiza%20stanja.pdf (28.8.2021.)
- Google Earth. URL: <https://earth.google.com/web/> (28.8.2021.)
- HŽ Putnički prijevoz, Vozni red - kupnja karte. URL: <https://prodaja.hzpp.hr/hr/Ticket/Journey?StartId=72908&DestId=72480&DepartureDate=2021-09-06&DirectTrains=True&Class=2&ReturnTrip=False&Passenger1Count=1&Passenger2Count=0&Benefit1Id=11> (6.9.2021.)
- HŽ Putnički prijevoz, Vozni red, Prigradski vozni red 27.7.2021., Zagreb GK - Velika Gorica - Sisak Caprag. URL: <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Documents/pp/Prigradski%20vozni%20red%2027-7-2021.pdf>
- Peranić, M. (23.7.2021.) Javni prijevoz: Temelj reorganizacije bit će povezivanje grada sa željeznicom. URL: <https://www.vgdanas.hr/grad/javni-prijevoz-temelj-reorganizacije-bit-ce-povezivanje-grada-sa-zeljeznicom/> (28.8.2021.)
- Strategija razvoja Grada Velike Gorice 2018. – 2023. (2018) URL: <http://www.gorica.hr/2018/03/savjetovanje-s-javnoscu-strategija-razvoja-grada-velike-gorice-2018-2023/> (28.8.2021.)
- Zavod za prostorno uređenje Zagrebačke županije, Izvješće o stanju u prostoru Zagrebačke županije 2016. – 2020. (2020) URL:

https://www.zpuzz.hr/cms_files/2021/02/1614064238_izvjesce-o-stanju-u-prostoru-zg-zupanije-2016-2020.pdf (28.8.2021.)

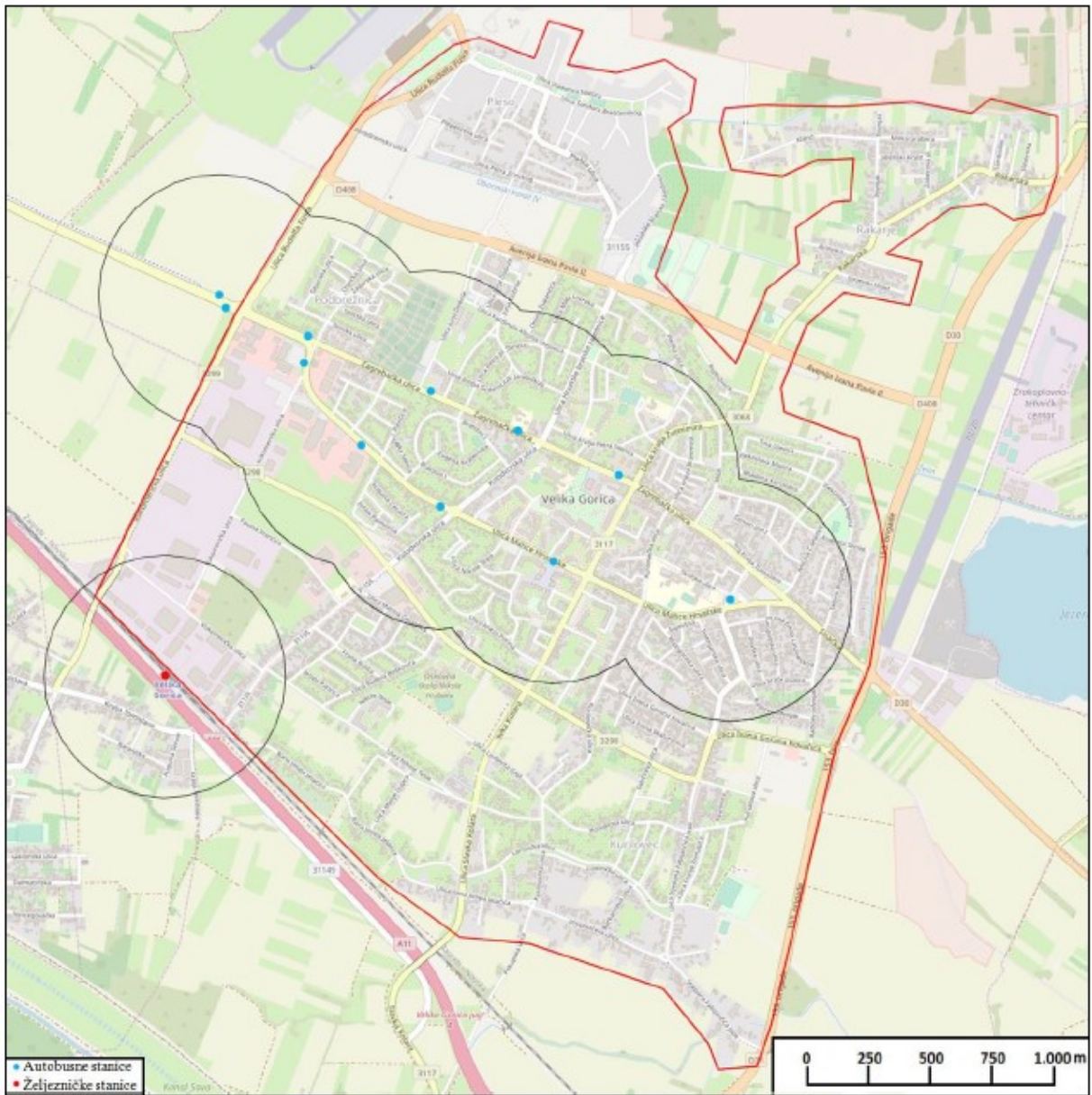
ZET, Dnevne linije. URL: <https://www.zet.hr/autobusni-prijevoz/dnevne-linije-251/251> (28.8.2021.)

ZET, Cijene, prodaja i plaćanje. URL: <https://www.zet.hr/cijene-prodaja-i-placanje/50> (28.8.2021.)

PRILOZI



Slika 4. Naselja u sastavu Velike Gorice. Izvor: Geoportal Grada Velike Gorice, Katalog slojeva: Administrativno – Naselja. https://gis.gorica.hr/gis?c=1788912%2C5729626&l=vg_naselja&so=&z=11.0 (28.8.2021.)



Slika 5. Lokacije željezničke stanice i autobusnih stanica linija koje voze prema Zagrebu u naselju Velika Gorica s označenim zonama radijusa od 500m (koliko je optimalna udaljenost koju su ljudi spremni prehodati do stanica).
Izvor: Rožanković, 2017:19

BROJ LINIJE: **268**

U PROMETU OD: 28.09.2020.

NAZIV LINIJE: **Zagreb (Glavni kolodvor) - Velika Gorica**

GLAVNI KOLODVOR					RADNI DAN		VELIKA GORICA				
sati	minute				sati	minute	sati	minute			
4	45				4	* 15	30	45			
5	05	16	27	37	48	59	00	15	30	40	51
6	08	20	31	42	52		02	19	34	44	55
7	03	14	24	35	46	57	06	17	27	38	49
8	07	18	29	39	50		10	21	32	42	53
9	01	12	22	33	44	54	04	14	25	36	47
10	05	16	27	37	48	59	08	19	29	40	51
11	09	20	31	42	52		12	23	34	44	55
12	03	14	24	35	46	57	06	17	27	38	49
13	07	18	29	39	50		10	21	32	42	53
14	01	12	22	33	44	54	04	14	25	36	47
15	05	16	27	37	48	59	08	19	29	40	51
16	09	20	31	42	52		12	23	34	44	55
17	03	14	24	35	46	57	10	25	35	45	55
18	07	18	29	39	50		14	29	39	49	59
19	01	12	22	33	44	54	18	10	20	30	40
20	05	16	27	37	48	59	22	10	20	30	40
21	09	20	31	42	52		26	10	20	30	40
22	03	14	24	35	46	57	30	10	20	30	40
23	07	18	29	39	50		00	10	20	30	40
0	05	* 30					04	13	28	43	
1	* 35						08	05	35		
2	* 40						12	00			
3	* 45						16	05			

GLAVNI KOLODVOR					SUBOTA		VELIKA GORICA				
sati	minute				sati	minute	sati	minute			
4	45				4	* 15	35	55			
5	00	14	31	48	5	15	30	44			
6	05	22	36	50	6	01	18	37	55		
7	04	18	32	46	7	09	23	37	51		
8	00	14	28	42	8	05	19	33	47		
9	10	24	38	52	9	01	15	29	43	57	
10	06	20	34	48	10	11	25	39	53		
11	02	16	30	44	11	07	21	35	49		
12	12	26	40	54	12	03	17	31	45	59	
13	08	22	36	50	13	00	13	27	41	55	
14	04	18	32	46	14	09	23	37	51		
15	00	14	28	42	15	05	19	33	47		
16	10	24	38	52	16	01	15	29	43	57	
17	06	20	34	48	17	11	25	39	53		
18	02	16	30	44	18	07	21	35	49	59	
19	12	26	40	54	19	03	17	31	45	59	
20	08	22	36	50	20	13	27	41	55		
21	04	18	32	46	21	09	23	37	51		
22	00	14	28	42	22	05	19	33	47		
23	10	24	38	52	23	15	29	43			
0	05	* 30			0	05	35				
1	* 35				1	10					
2	* 40				2	05					
3	* 45				3	10					

GLAVNI KOLODVOR					NEDJELJA		VELIKA GORICA				
sati	minute				sati	minute	sati	minute			
5	20	45			4	* 15	30	55			
6	05	23	40	57	5	00	37	55			
7	15	30	45		6	10	25	47			
8	00	15	30	45	7	12	27	47			
9	00	15	30	45	8	02	17	32	47		
10	00	15	30	45	9	05	17	35	47		
11	00	15	30	45	10	02	17	35	47		
12	00	15	30	45	11	02	17	35	47		
13	00	15	30	45	12	02	17	35	47		
14	00	15	30	45	13	02	17	35	47		
15	00	15	30	45	14	02	17	35	47		
16	00	15	30	45	15	02	17	35	47		
17	00	15	30	45	16	02	17	35	47		
18	00	15	30	45	17	02	17	35	47		
19	00	15	30	45	18	02	17	35	47		
20	04	19	34	49	19	02	17	35	47		
21	12	27	42	57	20	02	17	35	47		
22	12	27	42	57	21	10	27	44	52		
23	00	20	37		22	01	16	35			
0	05	* 30			23	05	35				
1	* 35				0	10					
2	* 40				1	00					
3	* 45				2	05					
4	* 45				3	10					

Napomena: * vozi preko Islandske ulice i SR Njemačke

u satima označenim sivom bojom nema polazaka

Na predviđeno vrijeme polaska/dolaska, mogu utjecati poremećaji u prometu, vremenski uvjeti ili druge izvanredne okolnosti.

Slika 6. Vozni red linije 268 Zagreb (Glavni kolodvor) - Velika Gorica. Izvor: <https://www.zet.hr/UserDocsImages/Autobusne%20linije%20-%20korona/268.pdf> (28.8.2021.)

BROJ LINIJE: 330

U PROMETU OD: 01.07.2020.

NAZIV LINIJE: Zagreb (Glavni kolodvor) - Velika Gorica (brza linija)

GLAVNI KOLODVOR		RADNI DAN		VELIKA GORICA	
sati	minute	sati	minute	sati	minute
4		4	40		
5	10 40 55	5	05 25 40 55		
6	10 25 40 55	6	10 25 40 55		
7	10 25 40 55	7	10 25 55		
8	25	8			
9		9			
10		10			
11		11			
12	30	12	00 25 45		
13	00 15 30 45	13	00 15 30 45		
14	00 15 30 45	14	00 15 30 45		
15	00 15 30 45	15	00 15 30 45		
16	00 20 45	16	15		
17		17			
18		18			
19		19			
20		20			
21		21			
22		22			
23		23			
0		0			

SUBOTOM, NEDJELJOM I PRAZNIKOM LINIJA NE PROMETUJE

Napomena: u satima označenim sivom bojom nema polazaka

Na predviđeno vrijeme polaska/dolaska, mogu utjecati poremećaji u prometu, vremenski uvjeti ili druge izvanredne okolnosti.

Slika 7. Vozni red linije 330 Zagreb (Glavni kolodvor) - Velika Gorica (brza linija). Izvor: <https://www.zet.hr/UserDocsImages/Autobusne%20linije%20-%20korona/330.pdf?vel=41967> (28.8.2021.)

BROJ LINIJE: **290**

U PROMETU OD: 28.03.2017.

NAZIV LINIJE: **Zagreb (Kvaternikov trg) - Zračna luka - Velika Gorica**

KVATERNIKOV TRG			RADNI DAN			VELIKA GORICA		
sati	minute		sati	minute		sati	minute	
4	20	45	4	30		4	30	
5	20	55	5	00	35	5	00	35
6	30		6	10	45	6	10	45
7	05	40	7	20	55	7	20	55
8	15	50	8	30		8	30	
9	25		9	05	40	9	05	40
10	00	35	10	15	50	10	15	50
11	10	45	11	25		11	25	
12	20	55	12	00	35	12	00	35
13	30		13	10	45	13	10	45
14	05	40	14	20	55	14	20	55
15	15	50	15	30		15	30	
16	25		16	05	40	16	05	40
17	00	35	17	15	50	17	15	50
18	10	45	18	25		18	25	
19	20	55	19	00	35	19	00	35
20	30		20	10	45	20	10	45
21	05	40	21	20	55	21	20	55
22	15	50	22	30		22	30	
23	25		23	05	40	23	05	40
			0	15		0	15	

KVATERNIKOV TRG			SUBOTA			VELIKA GORICA		
sati	minute		sati	minute		sati	minute	
4	20	45	4	30		4	30	
5	20	55	5	00	35	5	00	35
6	30		6	10	45	6	10	45
7	05	40	7	20	55	7	20	55
8	15	50	8	30		8	30	
9	25		9	05	40	9	05	40
10	00	35	10	15	50	10	15	50
11	10	45	11	25		11	25	
12	20	55	12	00	35	12	00	35
13	30		13	10	45	13	10	45
14	05	40	14	20	55	14	20	55
15	15	50	15	30		15	30	
16	25		16	05	40	16	05	40
17	00	35	17	15	50	17	15	50
18	10	45	18	25		18	25	
19	20	55	19	00	35	19	00	35
20	30		20	10	45	20	10	45
21	05	40	21	20	55	21	20	55
22	15	50	22	30		22	30	
23	25		23	05	40	23	05	40
			0	15		0	15	

KVATERNIKOV TRG			NEDJELJA			VELIKA GORICA		
sati	minute		sati	minute		sati	minute	
5	20	55	5	35		5	35	
6	30		6	10	45	6	10	45
7	05	40	7	20	55	7	20	55
8	15	50	8	30		8	30	
9	25		9	05	40	9	05	40
10	00	35	10	15	50	10	15	50
11	10	45	11	25		11	25	
12	20	55	12	00	35	12	00	35
13	30		13	10	45	13	10	45
14	05	40	14	20	55	14	20	55
15	15	50	15	30		15	30	
16	25		16	05	40	16	05	40
17	00	35	17	15	50	17	15	50
18	10	45	18	25		18	25	
19	20	55	19	00	35	19	00	35
20	30		20	10	45	20	10	45
21	05	40	21	20	55	21	20	55
22	15	50	22	30		22	30	
23	25		23	05	40	23	05	40
			0	15		0	15	

Napomena: u satima označenim sivom bojom nema polazaka

Na predviđeno vrijeme polaska/dolaska, mogu utjecati poremećaji u prometu, vremenski uvjeti ili druga izvanredne okolnosti.

Slika 8. Vozni red linije 290 Zagreb (Kvaternikov trg) - Zračna luka - Velika Gorica. Izvor: https://www.zagreb-airport.hr/UserDocsImages/dokumenti/ZET_linija_290.pdf (28.8.2021.)

ZAGREB GK - VELIKA GORICA - SISAK CAPRAG

		5101	5001	8181	5103	8183	5105	5003	5107	5109	5111	5113	5115	5117	5119	5121	5123	5125
		A		A	A	A			A		A		A	A			A	
		🚲		🚲			🚲		🚲	🚲	🚲	🚲		🚲	🚲	🚲	🚲	🚲
		♿	♿	♿	♿		♿		♿		♿		♿	♿		♿	♿	♿
ZAGREB GK	pol.	5.45	6.34	6.57	7.33	8.17	9.00	11.13	12.18	13.49	14.51	15.48	16.55	18.00	19.10	20.18	21.23	22.51
ZAGREB KLARA	pol.	5.52	6.45	7.08	7.40	8.24	9.07	11.20	12.25	13.56	15.02	15.55	17.02	18.07	19.17	20.26	21.30	22.58
BUZIN	pol.	5.55	6.48	7.11	7.43	8.27	9.10	11.23	12.28	13.59	15.05	15.58	17.05	18.10	19.20	20.30	21.33	23.01
ODRA	pol.	5.57	6.50	7.13	7.45	8.29	9.12	11.25	12.30	14.01	15.07	16.00	17.07	18.12	19.22	20.33	21.35	23.03
VELIKA GORICA	pol.	6.05	6.58	7.16	7.49	8.32	9.16	11.29	12.34	14.05	15.11	16.04	17.11	18.16	19.26	20.37	21.39	23.07
MRACLIN	pol.	6.09	7.02		7.53		9.20	11.34	12.38	14.10	15.15	16.09	17.15	18.20	19.31	20.41	21.43	23.11
TUROPOLJE	pol.	6.13	7.06		7.57		9.24	11.38	12.46	14.14	15.19	16.13	17.19	18.24	19.35	20.45	21.51	23.15
PEŠČENICA	pol.	6.17	7.10		8.01		9.28	11.42	12.50	14.18	15.23	16.17	17.23	18.28	19.39	20.49	21.55	23.19
LEKENIK	pol.	6.25	7.14		8.05		9.32	11.47	12.54	14.23	15.27	16.21	17.27	18.32	19.44	20.53	21.59	23.23
GREDA	pol.	6.35	7.20		8.11		9.38	11.53	13.00	14.29	15.33	16.27	17.33	18.38	19.50	20.59	22.05	23.29
STUPNO	pol.	6.39	7.24		8.15		9.42	11.57	13.04	14.33	15.37	16.31	17.37	18.42	19.54	21.03	22.09	23.33
SISAK	pol.	6.45	7.30		8.21		9.48	12.03	13.10	14.39	15.43	16.37	17.43	18.48	20.00	21.09	22.15	23.39
SISAK CAPRAG	dol.	6.51	7.36		8.27		9.54	12.09	13.16	14.45	15.49	16.43	17.49	18.54	20.06	21.15	22.21	23.45

🟡 vozi do 11.7. i od 28.8.2021.; A ne vozi subotom, nedjeljom i blagdanom; 🚲 prijevoz bicikla subotom, nedjeljom i blagdanom; ♿ prijevoz osoba s invaliditetom (uz najavu)

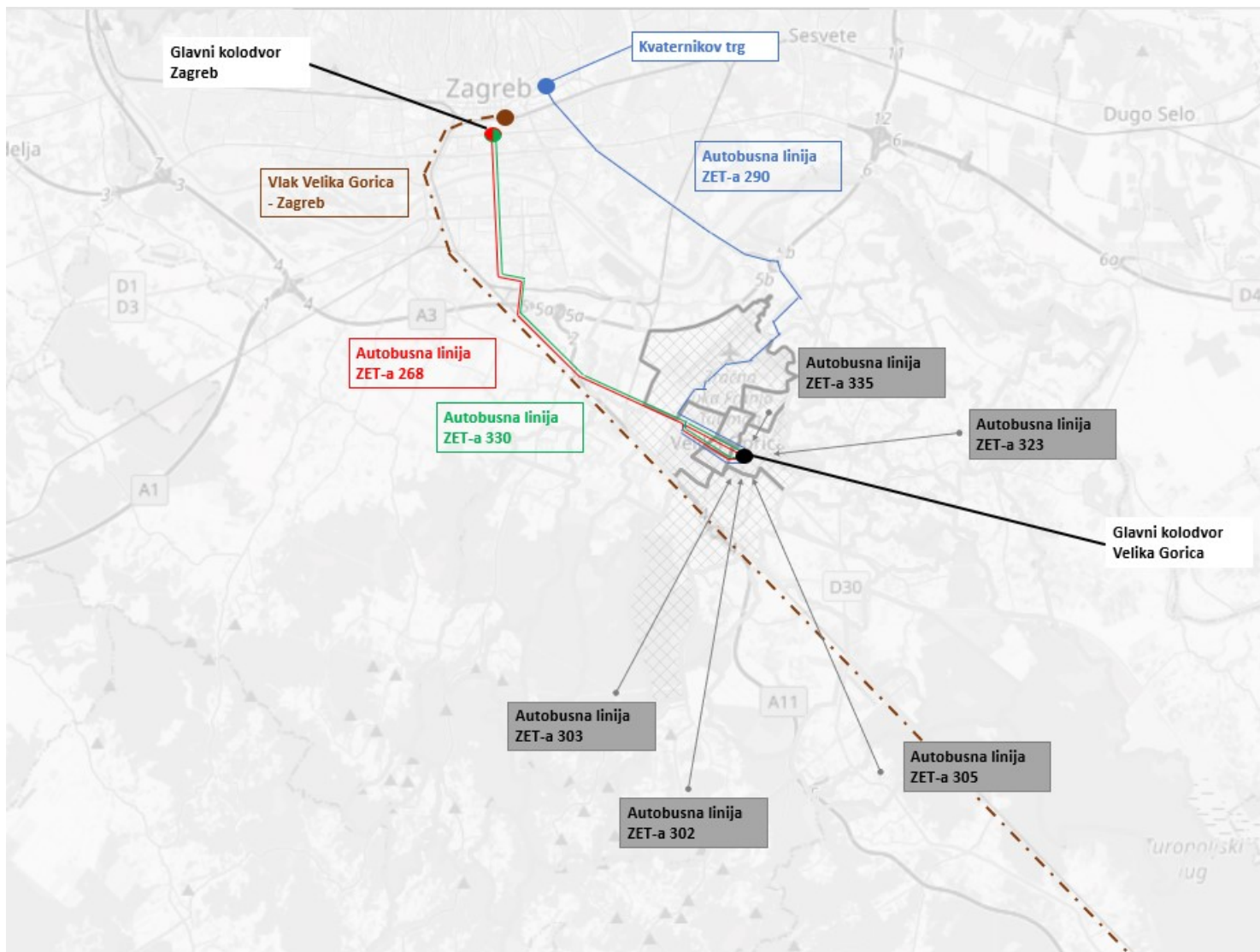
SISAK CAPRAG - VELIKA GORICA - ZAGREB GK

		5100	5102	960	5000	8180	5002	5104	8182	5106	5004	5108	5110	5112	5114	5116	5118	5122	5124
		B		A		A	A	A	A	B			A		A		A		
		🚲	🚲	🚲		🚲				🚲	🚲	🚲	🚲	🚲	🚲	🚲	🚲	🚲	🚲
		♿	♿	♿	♿	♿	♿			♿		♿	♿	♿	♿		♿		♿
SISAK CAPRAG	pol.	4.20	5.25	6.02	6.18		7.01	7.52		10.30	12.13	13.23	14.10	15.14	16.08	16.45	18.06	20.10	21.19
SISAK	pol.	4.28	5.33	6.10	6.26		7.09	8.00		10.38	12.21	13.31	14.18	15.22	16.16	16.52	18.14	20.18	21.27
STUPNO	pol.	4.32	5.37		6.30		7.13	8.04		10.42	12.25	13.35	14.22	15.26	16.20	16.56	18.18	20.22	21.31
GREDA	pol.	4.36	5.41	6.17	6.34		7.21	8.12		10.46	12.29	13.39	14.30	15.34	16.28	17.00	18.22	20.26	21.35
LEKENIK	pol.	4.43	5.48	6.24	6.41		7.28	8.19		10.53	12.36	13.46	14.37	15.41	16.35	17.07	18.33	20.33	21.42
PEŠČENICA	pol.	4.46	5.51		6.44		7.32	8.23		10.56	12.40	13.49	14.40	15.45	16.38	17.11	18.36	20.37	21.45
TUROPOLJE	pol.	4.51	5.56	6.31	6.49		7.37	8.28		11.01	12.45	13.54	14.45	15.52	16.43	17.20	18.41	20.46	21.50
MRACLIN	pol.	4.54	5.59		6.52		7.40	8.31		11.04	12.48	13.57	14.48	15.56	16.46	17.23	18.44	20.49	21.53
VEL. GORICA	pol.	4.59	6.04	6.38	6.57	7.29	7.50	8.37	8.56	11.09	12.54	14.06	14.53	16.05	16.51	17.29	18.49	20.55	21.58
ODRA	pol.	5.02	6.07		7.01	7.32	7.53	8.40	8.59	11.12	12.57	14.09	14.56	16.08	16.54	17.32	18.52	20.58	22.01
BUZIN	pol.	5.04	6.09		7.04	7.34	7.55	8.42	9.01	11.14	12.59	14.11	14.58	16.10	16.56	17.34	18.54	21.00	22.03
ZAGREB KLARA	pol.	5.07	6.12		7.07	7.41	7.58	8.45	9.08	11.21	13.02	14.14	15.01	16.13	17.03	17.37	18.57	21.03	22.06
ZAGREB GK	dol.	5.15	6.20	6.51	7.15	7.48	8.06	8.53	9.16	11.29	13.10	14.22	15.09	16.21	17.11	17.45	19.05	21.11	22.14

🟡 vozi do 11.7. i od 28.8.2021.; A ne vozi subotom, nedjeljom i blagdanom; B ne vozi nedjeljom i blagdanom; 🚲 prijevoz bicikla; 🚲 prijevoz bicikla subotom, nedjeljom i blagdanom; ♿ prijevoz osoba s invaliditetom (uz najavu)

Slika 9. HŽ, Prigradski vozni red Zagreb GK - Velika Gorica - Sisak Caprag. Izvor:

<http://www.hzpp.hr/Media/Default/Documents/pp/Prigradski%20vozni%20red%2027-7-2021.pdf> (28.8.2021.)



Slika 10. Prikaz autobusnih linija i željezničke trase koje su sudionici koristili prilikom svakodnevnog putovanja. Izvor: Geoportal Velike Gorice, Katalog slojeva: Administrativno – Mjesni odbori, Gradske četvrti.

https://gis.gorica.hr/gis?c=1788107%2C5734694&l=vg_mo_gc&so=&z=12.0 (28.8.2021.), ucrtala autorica.

INFORMIRANI PRISTANAK

Svakodnevna mobilnost kao aspekt kvalitete života mladih u Velikoj Gorici

Intervju se provodi u svrhu izrade diplomskog rada Svakodnevna mobilnost kao aspekt kvalitete života mladih u Velikoj Gorici na Odsjeku za sociologiju Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu pod mentorstvom doc.dr.sc. Jane Vukić. Istraživanje je odobreno od strane Povjerenstva Odsjeka za sociologiju za prosudbu etičnosti istraživanja.

Cilj istraživanja je analizirati iskustva, zadovoljstvo i stavove studenata kao specifičnoj podskupini mladih o svakodnevnoj mobilnosti s primarnim fokusom na povezanost javnim prijevozom na relaciji Velika Gorica – Zagreb i obrnuto te dostupnost obrazovnih i drugih društvenih sadržaja vezanih uz slobodno vrijeme kao što su kulturni, sportski i zabavni. Glavne teme intervjuja vezane su uz iskustva i stavove o kvaliteti života u Velikoj Gorici, putovanju javnim prijevozom na relaciji Velika Gorica-Zagreb i obrnuto, vezanom uz obrazovne i druge relevantne društvene sadržaje te općenitim preporukama za poboljšanje javnog prijevoza. Intervju se provodi u „licem u lice“ ili preko Skypea. Intervju „licem u lice“ bit će audio sniman osobnim mobitelom istraživačice, a intervju preko Skypea bit će audio sniman u samom programu, uz jasno naznačen početak i kraj intervjuja u oba slučaja. Procijenjeno trajanje intervjuja je 25 minuta.

Povjerljivost podataka intervjuja je zajamčena zaštitom identiteta sudionika koji će biti poznati samo istraživačici i mentorici rada te se on nigdje ne bilježi. Transkripti intervjuja će biti anonimizirani. U transkriptima intervjuja koristit će se pseudonim koji sudionik sam izabere. Intervjui će se provoditi bez prisutnosti trećih osoba. U diplomskom radu analizirat će se dobiveni podaci te dijelom prikazivati i kao izravni citati, uz koje će odgovori biti navedeni pod izabranim pseudonimom uz naziv fakulteta na kojem studiraš ili si studirao i razinu studija, npr. (Anka, PMF, diplomski). Prikupljeni podaci koristit će se za izradu diplomskog rada i moguću objavu stručnih ili znanstvenih radova.

Nakon izrade transkripta intervjuja kojeg radi istraživačica audio snimke će biti obrisane. Podaci prikupljeni istraživanjem (transkripti) bit će čuvani na hard disku istraživačice u mapi zaštićenoj lozinkom, a pristup podacima imat će istraživačica i mentorica. Iz prikupljenih podataka izostavit će se svi osjetljivi podaci koji se odnose na spominjanje vlastitog ili tuđeg imena, a mogu otkriti identitet sudionika. Podaci će biti dostupni na zahtjev kojeg odobrava istraživačica i drugim zainteresiranim stručnjacima i znanstvenicima pročišćeni od svih potencijalno osjetljivih podataka o sudionicima.

Sudjelovanje u intervjuu je u potpunosti dobrovoljno, imaš pravo ne odgovoriti na pitanja na koja ne želiš te odustati od sudjelovanja u svakom trenutku.

Pristanak na navedene uvjete istraživanja moći ćeš izraziti usmeno na početku intervjuja.

Za sve dodatne informacije i pitanja o istraživanju, slobodno se obrati na email adresu anamarija.senfner@gmail.com ili na broj mobitela *****.

Hvala na izdvojenom vremenu!

PROTOKOL INTERVJUA

Svakodnevna mobilnost kao aspekt kvalitete života mladih u Velikoj Gorici

Datum:

Pseudonim:

Trajanje intervjua:

INFORMIRANI PRISTANAK

Prije početka intervjua molim te da potvrdiš svoj pristanak na sudjelovanje u istraživanju Svakodnevna mobilnost kao aspekt kvalitete života mladih u Velikoj Gorici, koje provodim ja, Ana-Marija Senfner u svrhu izrade diplomskog rada. Molim te da potvrdiš da si pročitao/la tekst informiranog pristanka i da si suglasan/na s uvjetima provedbe intervjua, uključujući audio snimanje i procijenjeno vrijeme trajanja intervjua.

Jesi li pročitao/la tekst informiranog pristanka i slažeš li se s uvjetima istraživanja?

1. ZADOVOLJSTVO ŽIVOTOM U VELIKOJ GORICI I OSOBNO ISKUSTVO KORIŠTENJA JAVNOG PRIJEVOZA

- Na kojem fakultetu studiraš i na kojoj si trenutno razini studija (preddiplomski, diplomski, završen studij)?
- Možeš li mi reći nešto više o svojem iskustvu života u Velikoj Gorici (koliko si zadovoljan/na, kako bi opisao/la svoju kvalitetu života)?
- Možeš li, molim te, opisati svoje iskustvo korištenja javnog prijevoza (kada si ga počeo/la koristiti, iz kojih razloga si ga počeo/la koristiti, koliko blizu mjesta stanovanja ti je stanica, koji su glavni problemi a koje prednosti, osjećaš li se sigurno)?

2. JAVNI PRIJEVOZ NA RELACIJI VELIKA GORICA – ZAGREB / ZAGREB – VELIKA GORICA

- Kakvi su tvoji općeniti stavovi o povezanosti Velike Gorice i Zagreba?
- Koji oblik javnog prijevoza koristiš – autobusni, željeznički ili neki drugi?
- Možeš li, molim te, opisati svoje dnevno putovanje javnim prijevozom (linije koje koristiš, vremensko trajanje puta)?
- Na koji način plaćaš uslugu javnog prijevoza i kakav je tvoj stav o cijeni javnog prijevoza?

3. SVAKODNEVNA MOBILNOST, AKTIVNOSTI I DRUŠTVENI SADRŽAJI

- Možeš li mi, molim te, opisati u koje sve svrhe koristiš javni prijevoz i koliko često (obrazovanje, druženje, zabava, sport i dr.)?
- Kakvo je tvoje viđenje putovanja javnim prijevozom, smatraš li da ti omogućuje mobilnost u obrazovnom aspektu te za aktivnosti u tvoje slobodno vrijeme?
- Osjećaš li se sigurno tijekom korištenja javnog prijevoza?
Kakvo je tvoje iskustvo tijekom korištenja dnevnih, a kakvo tijekom korištenja noćnih linija?
- Je li pandemija COVID-19 utjecala na tvoje korištenje javnog prijevoza? Molim te, opiši svoje iskustvo.

4. PREPORUKE

- Možeš li, molim te, opisati koje bi bile pozitivne a koje negativne strane usluge javnog prijevoza prema tvom mišljenju?
- Smatraš li da postoji neki aspekt usluge javnog prijevoza koji bi se trebao poboljšati, a utjecao bi na tvoju svakodnevnu mobilnost?

Želiš li još nešto dodati što smatraš bitnim za temu, a nije bilo obuhvaćeno pitanjima?

Zahvaljujem na sudjelovanju!

SAŽETAK

Svakodnevna mobilnost kao aspekt kvalitete života mladih u Velikoj Gorici

U radu se istražuje svakodnevna mobilnost mladih s fokusom na svakodnevno putovanje javnim prijevozom na relaciji Velika Gorica – Zagreb. Cilj istraživanja je analizirati iskustva, zadovoljstvo i stavove mladih na području Velike Gorice o njihovoj svakodnevnoj mobilnosti javnim prijevozom i dostupnosti obrazovnih i drugih društvenih sadržaja vezanih uz slobodno vrijeme kao što su zabavni, kulturni i sportski. Provedeni intervjui sa studentima i onima koji su nedavno završili studij tijekom kojeg su putovali javnim prijevozom te tematska analiza podataka ukazali su kako je blizina Zagreba ključna prilikom procjenjivanja kvalitete života u Velikoj Gorici, s obzirom na to da Zagreb nudi mnogo veće mogućnosti i izbor sadržaja koji su mladima potrebni na svakodnevnoj razini. Upravo zbog toga im je važna povezanost javnim prijevozom kao često jedinog sredstva dolaska do željene lokacije na kojoj se odvijaju društvene aktivnosti. Povezanost Velike Gorice i Zagreba pokazala se zadovoljavajućom na razini prometovanja tri autobusne linije od kojih jedna vozi i u noćnim satima, međutim razina usluge javnog prijevoza nije odgovarajuća što se očituje u nezadovoljstvu mladih zbog čestih kašnjenja i izostanku autobusa prema voznom redu te utječe na njihovu mobilnost. Isto tako, uočene su prostorne nejednakosti na razini Velike Gorice gdje su mladi u udaljenijim naseljima često ograničeni u pogledu pristupa sadržajima u slobodno vrijeme s obzirom na manju frekvenciju polazaka autobusa te problem za osobe ženskog spola koje zbog osjećaja nesigurnosti prilikom vožnje u javnom prijevozu, posebice izraženog u putovanjima noćnim linijama, izbjegavaju korištenje javnog prijevoza u tom vremenu. Navedene poteškoće ukazuju na ograničenu mobilnost što posljedično smanjuje kvalitetu života mladih u Velikoj Gorici. Rezultati istraživanja upućuju na prijeku potrebu rješavanja problema javnog prijevoza i unapređivanje trenutne povezanosti Velike Gorice i Zagreba te pronalazak novih vremenski učinkovitijih opcija prilikom čega je neizostavna participacija svih građana Velike Gorice te uključivanje i suradnja stručnjaka iz različitih znanosti kako bi se pronašao optimalan način javnog prijevoza.

Ključne riječi: kvaliteta života mladih u Velikoj Gorici, svakodnevna mobilnost, javni prijevoz, kvalitativan pristup

SUMMARY

Everyday Mobility as an Aspect of Quality of Life of Youth in Velika Gorica

This paper deals with the daily mobility of youth with a focus on daily travel by public transport on the route Velika Gorica - Zagreb. The aim of the research is to analyze the experiences, satisfaction and attitudes of youth in Velika Gorica about their everyday mobility by public transport and the availability of educational and other social activities related to leisure such as entertainment, culture and sports. Conducted interviews with students and those who recently completed their studies during which they travelled by public transport and thematic analysis of data indicated that the proximity of Zagreb is crucial to achieve the quality of life in Velika Gorica, given that Zagreb offers much greater opportunities and choice of social activities needed on an everyday basis. That shows the importance of good connection by public transport as often the only means of getting to the desired location where social activities take place. The connection between Velika Gorica and Zagreb has proved to be satisfactory at the level of three bus lines which connect Velika Gorica and Zagreb, one of which runs at night, but the level of public transport service shows to be inadequate, which is reflected in the dissatisfaction of young people due to frequent delays and absence of buses which affect their mobility. Also, spatial inequalities were observed at the level of Velika Gorica, where youth in more remote settlements are often limited in access to leisure facilities due to the reduced frequency of bus departures and the problem for women who feel insecure when driving on public transport, especially when travelling by bus at night, they try to avoid the use of public transport. These difficulties indicate limited mobility which consequently reduces the quality of life of youth in Velika Gorica. The results of the research indicate the need to solve the problem of public transport, improve the current connection between Velika Gorica and Zagreb and to find new, more time-efficient options as part of which citizen participation in Velika Gorica is necessary, along with the involvement and cooperation of experts from the various fields of sciences in order to find the optimal solution for public transport.

Keywords: quality of life of the youth in Velika Gorica, everyday mobility, public transport, qualitative approach