

Sveučilište u Zagrebu

Filozofski fakultet

Odsjek za sociologiju

Diplomski rad

Svakodnevna mobilnost u životu studenata Zagrebačkog sveučilišta

Student: Filip Silić

Mentorica: doc. dr. sc. Jana Vukić

Zagreb, 24.09.2017.

SADRŽAJ:

1. Uvod	2
2. Prometna infrastruktura Zagreba i okolice.....	7
3. Upravno-teritorijalni ustroj Hrvatske	8
4. Profil studentske populacije i populacija studenata-putnika u Hrvatskoj	12
5. Pregled relevantne literature i dostupnih podataka	14
6. Rezultati istraživanja i interpretacija.....	17
6.1. Karlovačka županija	17
6.2. Krapinsko-zagorska županija	18
6.3. Sisačko-moslavačka županija	18
6.4. Zagrebačka županija	19
7. Zaključak.....	28
8. Literatura i ostali izvori.....	30
9. Prilozi	32
10. Sažetak	34

1. Uvod

„*It sometimes seems as if all the world is on the move*“ rečenica je kojom John Urry započinje knjigu *Mobilities* (2007), jedno od ključnijih djela na području mobilnosti u društvenim znanostima. I doista, danas je teško zamisliti neku vrstu društvene akcije koja nije na ovaj ili onaj način mobilna. Moderno društvo upravo mobilnost razlikuje od predmodernog (Simmel, 2004). Dinamiku modernosti između ostaloga čini ono što Giddens naziva iskorjenjivanje društvenih odnosa (Giddens, 1990). U predmodernim društvima, društveni odnosi bili su određeni lokacijom, odnosno geografskom pozicijom pojedinca. Sve društvene interakcije pojedinca odvijale su se uglavnom na određenom području. Moderno društvo, pojava raznih oblika mobilnosti, omogućila je širenje odnosno kretanje tih interakcija, kako prostorno tako i vremenski. Da bi stupio u interakciju s nekim, pojedinac više ne mora biti na određenom mjestu u određeno vrijeme. Moguće je „izvući“ društveni odnos iz konteksta prostora i vremena, odnosno moguće je iskorjenjivanje društvenih odnosa. Iz dana u dan raste potreba za kretanjem informacija, dobara, ljudi, ideja. Stoga možemo reći da je mobilnost danas sastavni dio svakodnevnog društvenog života, i postavlja se pitanje je li u modernom svijetu uopće moguće biti nemobilan. Problemi kretanja ili premalo kretanja, problemi krive vrste kretanja ili krivovremenog kretanja... Sve su to problemi velikog broja ljudi i organizacija. (Sheller i Urry, 2006:208)

„Asylumseekers, international students, terrorists, members of diasporas, holiday makers, business people, sports stars, refugees, backpackers, commuters, the early retired, young mobile professionals, prostitutes, armed forces. These and many others fill the world's airports, buses, ships, and trains. The scale of this travelling is immense.“ (Sheller i Urry, 2006:207)

Društva su oduvijek mobilna. Migracije, kao oblik prostorne mobilnosti obilježje su svih naroda u povijesti čovječanstva. No, što točno mobilnost jest? Vincent Kaufmann također je kao i John Urry ključan autor u području mobilnosti. Kaufmannov najznačajniji doprinos dolazi u obliku novog koncepta kojeg je uveo u područje mobilnosti – motilitet (Kaufmann, 2002). Motilitet je vrsta kapitala, odnosno mogućnost bivanja mobilnim. Tako motilitet može značiti posjedovanje vozačke dozvole, pristup internetu, poznavanje engleskog jezika itd. Drugim riječima, sve ono što nekog može činiti mobilnim. Prema Kaufmannu termin mobilnost u društvenim znanostima prvi put se spominje 1920-tih u djelima Pitirima Sorokina i čikaške škole, koji su definirali mobilnost kao društvenu promjenu ali i kao kretanje (Kaufmann, 2011:24). Ovdje je glavni naglasak bio na društvenom sustavu te na promjenama unutar njega samog, no fokus se polako prebacivao i na međudjelovanje gradova, odnosno na geografsku mobilnost, koja je doduše bila

bitna samo ako je implicirala promjenu društvenog statusa. Ta promjena društvenog statusa, odnosno vertikalna mobilnost, označavala je penjanje i spuštanje po društvenoj hijerarhiji, no kao što vidimo, već je u ovoj najranijoj fazi razvoja mobilnosti kao relevantne paradigme u društvenim znanostima geografska (prostorna), mobilnost jedna od glavnih tema, te se počela smatrati sastavnim dijelom urbanog života. Fizičko kretanje ljudi, na kraju krajeva, ono je što prvo pada na pamet većini ljudi na spomen mobilnosti. No ono što je posebnu pažnju privuklo, doduše ne čikaške škole već nove tzv. transportne znanosti (eng. *transportation science*), je pojava automobila, odnosno motoriziranih oblika transporta. Pojavom i sve masovnijim korištenjem automobila mobilnost je poprimila dotad nepoznate karakteristike. Mobilnost je postala privatna dnevna aktivnost, dostupnija puno većem broju ljudi, te je izbrisala prepreke koje je dotad geografska udaljenost predstavljala za društvenu aktivnost. Tako je nakon Drugog svjetskog rata područje mobilnosti bilo podijeljeno na dva dijela. Dok je čikaška škola gledala na mobilnost kao promjenu pozicije, uloge i društvenog statusa, novorazvijena transportna znanost koja se odvojila od tada aktualne čikaške škole gledala je na mobilnost kao na tokove prostora, bazirala se na fluidnim dinamičkim modelima, te je definirala mobilnost kao kretanje u fizičkom prostoru, odnosno tokove čestica, pojedinaca, automobila, motocikala u prostoru kojeg danas zovemo cestom. Kao takva postala je podloga za razvoj geografskog pristupa mobilnosti. Geografski pristup bazirao se na četiri glavna tipa prostorne mobilnosti: dnevna mobilnost (o kojoj će kasnije biti više govora), putovanje, stambena mobilnost i migracija. Svaka od četiri nove discipline u periodu od Drugog svjetskog rata do otprilike 1990-tih razvila se u posebnu, autonomnu granu prostorne mobilnosti te dala velik znanstveni doprinos proučavanju mobilnosti (ibid.). Na taj način mobilnost je ponovno doživjela podjelu, no osnovna ideja mobilnosti kao kretanju od početne točke do odredišta ostala je zajednička svim četirima granama. Problem sa ovom podjelom je što iako je svaka od njih dala dobar znanstveni doprinos, i dalje se mobilnost promatrala kroz prizmu čikaške škole i podjele mobilnosti na društvenu promjenu i kretanje. Potreba za integriranim pristupom mobilnosti u znanstvenim krugovima bila je sve glasnija. Kaufmann (2011:32) navodi nekoliko argumenata za redefinicijom mobilnosti je koji su na početku 2000-tih iskakali iz mnoštva:

1. Potreba za razdvajanjem kretanja i mobilnosti. Kako se prostorna mobilnost najčešće bavila kretanjem, ona je automatski podrazumijevala i promjenu, no postalo je jasno da udaljenost ne znači i promjenu. Pojava interneta i mobilnih tehnologija dovela je do toga da ljudi često mijenjaju uloge na dnevnoj bazi bez da se igdje kreću, kao i do toga da je

moguće mijenjati lokacije bez da zaista dođe do neke promjene (npr. poslovni ljudi koji putuju diljem svijeta od hotela do hotela, od sastanka do sastanka)

2. Do tad je korištenje nekog oblika mobilnosti, posebice u dnevnim mobilnostima, podrazumijevalo da je odabir tog oblika najracionalniji odabir. Pokazalo se da to ne mora biti tako, te da vrijeme i novac nisu jedini faktori koji utječu na mobilnost. U dnevnim mobilnostima to je posebno slučaj jer njih karakterizira način života pojedinca i osobne preferencije koje ne moraju biti ekonomski najracionalnije, npr. studenti koji se odluče koristiti vlak za odlazak do faksa jer je putovanje vlakom komotnije od putovanja autobusom, iako je putovanje autobusom nešto jeftinije ili brže.
3. Pojavili su se i neki novi oblici prostorne mobilnosti koji ne spadaju u nijednu od četiri spomenute kategorije. Primjer za to su tjedne poslovne migracije (*weekly commuting*). Takvi ljudi svaki tjedan zbog posla sele na drugu lokaciju koja je udaljena više stotina kilometara. Primjeri se mogu naći u Nizozemskoj, Belgiji, Švicarskoj i Njemačkoj na početku 1990-tih.
4. Mobilnost se više ne smatra slobodom. Uvriježeno mišljenje kako je mobilnost pozitivan društveni fenomen te kako ono znači i slobodu kretanja u vremenu i prostoru počela se odbacivati. Zygmunt Bauman govori kako je mobilnost fundamentalno i pozitivna i negativna (Bauman, 2000). Npr. to što netko koristi vlak za odlazak na faks ne znači da on to i preferira. Potrebno je uzeti u obzir i kompleksnu mrežu obveza i društvenih pritisaka na pojedinca.

Stvorili su se, dakle, neki novi obrasci mobilnosti, a radikalne promjene u načinu na koji se ljudi „kreću“ i „mijenjaju“ promijenili su svijet, i mijenjaju ga iz dana u dan. Stvorila se nova paradigma mobilnosti koja proučava kretanje ljudi, objekata i informacija u svim njihovim međusobnim oblicima. Danas je mobilnost sasvim nešto drugo nego što je bila kod čikaške škole ili transportne znanosti. Svijet se kreće drugačije, brže, dinamičnije, kompleksnije nego ikad prije. Zbog ubrzanog načina života u kojem tempo diktiraju između ostaloga novi oblici mobilnosti teško je uopće definirati mobilnost, odnosno teško je dati jednu točnu definiciju. Jedan od problema leži u tome što je mobilnost interdisciplinarni fenomen. Mobilnost geografima označava kretanje kroz prostor, a npr. sociolozima promjenu društvenog statusa ili uloge. Ono što Urry (2007) navodi kao mobilnost je kretanje ljudi, ideja, objekata i informacija, dok Kaufmann (2011) navodi kako je mobilnost mogućnost, odnosno sposobnost bivanja pokretnim bilo u fizičkom ili virtualnom smislu, što uključuje pristup različitim vrstama pokretljivosti. Iako se u sociološkoj literaturi mobilnošću uglavnom smatra društvena

mobilnost, odnosno penjanje i spuštanje po socioekonomskoj ljestvici, ono što mene posebno zanima je dio o kretanju ljudi, konkretno studenata Sveučilišta u Zagrebu iz susjednih županija u Grad Zagreb. Kretanje ljudi spada u kategoriju već spomenute geografske, odnosno prostorne mobilnosti.

Moderna društva karakterizira visok stupanj prostorne mobilnosti. Prostorna mobilnost je jedan od glavnih faktora u načinu na koji društvo organizira prostor. Društvene znanosti definiraju prostornu mobilnost kao sklonost da se bude mobilan putem bilo koje metode sa ciljem da se dođe do mjesta gdje se odvija neka društvena aktivnost (Colleoni, 2015). Kao što smo vidjeli, prostorna mobilnost (kao sastavnica mobilnosti općenito) tema je rasprave od samih početaka razmatranja mobilnosti u društvenim znanostima. Dugo je prostorna mobilnost dolazila u paru sa društvenom mobilnosti, te su se promatrale kao dvije strane jednog novčića. Kasnije se situacija polako promijenila, te uslijed velikih promjena na globalnoj razini pojavila se nova paradigma mobilnosti koja je odbacila *društvo kao sustav*, i uvela *mobilitnost kao sustav*. No nakon Drugog svjetskog rata, kada se geografski pristup mobilnosti podijelio na već spomenute četiri kategorije, jedna od tih kategorija nazvana je dnevna mobilnost, a za potrebe ovog rada ona je od posebne važnosti.

Dnevna mobilnost kao zasebna grana prostorne mobilnosti u društvenim znanostima počela se istraživati 1970-tih. Dnevne mobilnosti usko su vezane uz urbana društva, a urbana društva usko su vezana uz ekspanziju automobila. Ekspanzija automobila zbog niskih cijena automobila i goriva, posebice 1970-tih, označila je pojavu privatnih mobilnih sredstava, što je pak stvorilo nove razine mobilnosti na dnevnoj bazi. Razvojem metropola razvile su se i nove opcije za ljude izvan metropola, a to je svakodnevno putovanje na posao u drugi grad, eng. *commuting*. Veća ponuda poslova u metropolama u kombinaciji sa omogućenim pristupom tim metropolama, u prvom redu pristup automobilu, stvorila je *commutere*. Od tada pa sve do danas u istraživanjima mobilnosti dnevna mobilnost ostala je kao jedna od kategorija. Pa tako Urry (2007) kad daje definiciju mobilnosti, kao jednu od dvanaest vrsta mobilnosti navodi i dnevna putovanja na posao. Ovdje valja navesti i ostalih jedanaest vrsta, a to su: migracije (npr. izbjeglice), poslovna putovanja, putovanja studenata i mladih, medicinska putovanja (bolnice, toplice itd.), vojna mobilnost, mobilnost u mirovini, „prateća putovanja“ (obitelj, posluga), prekooceanska putovanja i migracije (kroz ključne čvorove dijaspora, npr. Kinezi), putovanja uslužnih radnika među globalnim gradovima, turistička putovanja na poznata turistička odredišta, posjete prijateljima i rodbini koji su također „on the move“. *Commuteri* su kategorija koja je najbližnja populaciji na koju se u ovom radu fokusira a to su studenti koji u svrhu

studiranja (umjesto u svrhu posla) putuju svakodnevno u drugi grad, u ovom slučaju Grad Zagreb. Kao naziv za takve studente u ovom radu koristit će se izraz studenti-putnici.

Ciljevi ovog rada su saznati koje su prednosti i mane svakodnevnog putovanja, te kakav utjecaj svakodnevna putovanja imaju na društveni i akademski život studenata. Svrha rada je ukazati na probleme s kojima se susreću studenti koji svakodnevno putuju, te ukazati na moguća rješenja za te probleme. Osnovna hipoteza koja se ovim radom ispituje je da gospodarski razvijenije županije nude studentima bolje uvjete svakodnevnih putovanja od gospodarski manje razvijenih županija. Metodologiju rada čine analiza relevantnih podataka o ekonomskim pokazateljima četiriju županija u okolici Zagreba: Karlovačka, Krapinsko-zagorska, Sisačko-moslavačka i Zagrebačka županija, te analiza dostupnih podataka o studentskoj populaciji i populaciji studenata-putnika u Hrvatskoj, a kako bi se stekao dublji uvid u iskustva studenata-putnika na području okolice Grada Zagreba provedeno je i kvalitativno istraživanje metodom individualnog intervjua. U istraživanju je sudjelovalo ukupno 20 ispitanika, 9 studenata i 11 studentica iz četiriju županija u okolici Grada Zagreba: Karlovačka, Krapinsko-zagorska, Sisačko-moslavačka i Karlovačka županija. Svi ispitanici studenti su preddiplomskog, diplomskog ili integriranog studija na Sveučilištu u Zagrebu. Ispitanici su podijeljeni u četiri grupe, ovisno o županiji u kojoj im je mjesto prebivališta, a iz svake županije odabrano je po pet ispitanika koji barem tri puta tjedno putuju u Zagreb na studij, s tim da je jedan ispitanik iz svake županije bivši putnik, dakle student sa iskustvom i svakodnevnog putovanja i stanovanja u Zagrebu. U uzorak su ušli samo studenti sa minimalno dvije godine iskustva putovanja. Također, uzorak je uključio studente svih znanstvenih područja: prirodne, tehničke, biomedicinske, biotehničke, društvene, humanističke znanosti, te umjetničko područje. Do svih ispitanika došlo se *snowball* metodom, a započeto je osobnim poznavstvima. Intervjui su osmišljeni kao polustrukturirani, a provedeni u lipnju, srpnju i kolovozu 2017. godine. Intervjui su snimani pametnim telefonom, a odvijani su u privatnom kućanstvu. Ispitanicima se na samom početku intervjua objasnila tema i svrha istraživanja, kao i njihova uloga u istraživanju. Naglašeno im je da će se svi podaci koristiti isključivo u svrhu izrade ovog diplomskog rada. Objasnilo im se da je sudjelovanje dobrovoljno, da mogu bilo kad odustati, te da će se od njihovih podataka bilježiti samo ime, mjesto gdje žive, te fakultet na kojem studiraju. Snimljen je i njihov usmeni pristanak na istraživanje. Na kraju intervjua ispitanici su bili zamoljeni da ispune kratak sociodemografski upitnik. Poteškoća pri izvođenju intervjua nije bilo, a svi ispitanici voljno su odgovarali na sva pitanja, neki opširnije a neki oskudnije, neki s više a neki s manje entuzijazma.

Ograničenje istraživanja definitivno je to što ne postoje točne brojke veličine populacije studenata-putnika kako na području Hrvatske, tako i na područjima pojedinačnih županija, te to što ne postoje ni informacije o tome na kojim fakultetima studiraju studenti određene županije. U izradu ovog rada se ušlo s pretpostavkom da takve informacije postoje, te kako će se moći napraviti smisljena analiza znanstvenih preferencija svake od četiri ispitivane županije, što bi pokazalo u kojoj mjeri je predmet studiranja vezan uz profil ekonomije županije ili mjesta. Uzorak od 20 ispitanika definitivno je premali za ikakve analize osim onih deskriptivne prirode, no cilj istraživanja je ionako bio ukazati na probleme studiranja sa svakodnevnim migracijama. U budućnosti se svakako savjetuje ponoviti ovakvo istraživanje na reprezentativnom uzorku.

2. Prometna infrastruktura Zagreba i okolice

Grad Zagreb središte je Republike Hrvatske i glavno prometno čvorište. Današnju prometnu sliku Zagreba i okolice čine državne ceste, autoceste i željezničke pruge. Moguće je, dakle, do Zagreba doći ili javnim prijevozom (autobusni i željeznički prijevoz) ili privatnim prijevozom (prijevoz osobnim automobilima). Većina studenata-putnika zbog financijske situacije bira javni prijevoz autobusom i vlakom, a unutar Zagrebačke županije i Grada Zagreba moguće je koristiti i usluge zagrebačkog javnog prijevoza (ZET).

Iz smjera Karlovca postoji autocesta koja objedinjuje autoceste A1 Split-Zagreb i A6 Rijeka-Zagreb. Sa sjeverne strane iz Varaždina postoji autocesta A4 Goričan-Zagreb, iz smjera Krapine autocesta A2 Macelj-Zagreb, te iz smjera Samobora autocesta A3 Bregana-Zagreb-Lipovac. Ta ista autocesta dolazi i iz drugog smjera u Zagreb, dakle iz smjera Slavonije prema Zagrebu. Iz smjera Siska postoji autocesta A11 Sisak-Zagreb, no ne povezuje u potpunosti Sisak i Zagreb, već joj fali 20-ak kilometara. Autocestama se dakle može do Zagreba doći iz bilo kojeg smjera, što znači da je autocestovna povezanost okolice Grada Zagreba (pa i cijele Hrvatske) sa Zagrebom na zadovoljavajućoj razini. Jedina mana je spomenuti nedostatak autoceste skroz do Siska.

Vlakom se isto tako do Zagreba može doći sa svih strana. Pruga Botovo – Zagreb – Rijeka od Botova na mađarsko-hrvatskoj granici dolazi preko Koprivnice i Križevaca do istočnog djela Zagreba u Dugom Selu. Ta pruga nastavlja do Rijeke preko Karlovca i jedan je od važnijih

željezničkih pravaca u povezivanju središnje Hrvatske i Primorja, kao i u povezivanju europskih centara sa Zagrebom. Do Dugog Sela dolazi i pruga sa istočnog dijela Hrvatske iz smjera Slavenskog Broda preko Kutine. Iz Sisačko-moslavačke županije osim spomenute pruge, postoji i pruga od Siska do Zagreba koja preko Velike Gorice ulazi na južni dio grada. Karlovačku županiju sa Zagrebom povezuje već spomenuta pruga iz Rijeke, dok Krapinsko-zagorsku županiju sa Zagrebom povezuje pruga od Zaboka do Zagreba, a na tu prugu u Zaboku spajaju se pruge iz smjera Krapine s sjeverozapadne strane i iz smjera Varaždina sa sjeverne strane.

Usluge zagrebačkog javnog prijevoza (ZET) putem tramvajskih i autobusnih linija dostupne su na području cijelog grada, no autobusne linije povezuju Grad Zagreb i sa gradovima Velika Gorica i Zaprešić, te općinama Bistra, Luka, Stupnik i Klinča Sela.

3. Upravno-teritorijalni ustroj Hrvatske

Iako Hrvatska ima svojevrsnu tradiciju otpora prema centralizaciji, devedesetih godina prošlog stoljeća ta se tradicija polako napuštala. Do osamostaljenja Hrvatske jedinice lokalne samouprave bile su općine i njihove zajednice, tzv. zajednice općina. 1990-te novim Ustavom prestao je važiti postojeći ustroj, općine i zajednice su ukinute, a najavljen je novi zakon o lokalnoj samoupravi. Taj isti Ustav podijelio je Hrvatsku na 20 županija i Grad Zagreb. Županije su tako postale jedinice lokalne uprave i samouprave. Doneseni su i zakoni koji su cijelu situaciju trebali zakonski urediti. Jedan od tih zakona je Zakon o lokalnoj samoupravi i upravi iz 1992. godine, čijim je donošenjem ustrojen postojeći sustav lokalne samouprave. Provedeni su i izbori za članove predstavničkih tijela lokalne samouprave u veljači 1993., a time je dotadašnji upravno-teritorijalni ustroj bivše države u potpunosti ukinut.

Umjesto da se za vrijeme rata stvori jedinstvena kontrola političko-upravnog sistema i prevlada fragmentacija sustava na općine, dogodilo se upravo suprotno. Lokalna samouprava lišena je samostalnosti a i finansijskih sredstava, što je dovelo do jačanja središnje vlasti. Umjesto decentralizacije došlo je do centralizacije. Posljedično, i novac je centraliziran, odnosno njegova raspodjela. Županije, gradovi i općine ostavljeni su bez dostatnih izvora prihoda. Posebno valja naglasiti na situaciju u zdravstvu i školstvu. Naime, i te djelatnosti bitno su

osiromašene, što je zabrinjavajuće s obzirom na to da u drugim državama njih razvija upravo lokalna samouprava. (Kregar, 2011)

Podjela Hrvatske 1992. godine na 20 županija i Grad Zagreb temeljila se na brojnim političkim kompromisima i političko-interesnim motivima (Žuljić, 2001). Takvi temelji onemogućili su političku i gospodarsku regionalizaciju Hrvatske. Teritorijalna podjela nije se dovoljno oslanjala na realnu regionalnu strukturiranost Hrvatske, i kao takva nije mogla doprinijeti decentralizaciji države. Takvo ustrojstvo pokazalo se i nedovoljno usklađeno s osnovnim europskim principima i kriterijima regionalizacije. Sva politička i gospodarska moć koncentrirala se u Gradu Zagrebu. Osnovni problem je u tome što je Zakon o lokalnoj samoupravi i upravi iz 1992. „(...) pripremljen bez jasnih naznaka smisla i ciljeva reforme, bez točne pripreme teritorijalnog ustroja, bez znanja o tome koje će biti ekonomske i financijske posljedice, uz veliku neizvjesnost i neodređenost rješenja“ (Kregar, 2011:13). Hrvatska je imala previše županija, previše mjesta imalo je status gradova, kao i općina. Stupanj fragmentacije teritorijalnog ustroja naprosto je bio prevelik. U situaciji kada broj općina, gradova i županija raste, smanjuje se njihova ekonomska moć, razvojni potencijal i kapacitet za održavanje razine javnih službi. Županije, gradovi i općine bile su naprosto premale i kao takve nisu bile u stanju raspolagati materijalnim i ljudskim resursima dovoljnim za samoupravljanje, te su ovisile o financiranju iz državnog proračuna. Stoga i ne čudi da u ovakvim uvjetima, središnja vlast, te posljedično Grad Zagreb jača.

Ako se centralizacija uslijed ratnog stanja i okupacije određenih dijelova Hrvatske na početku devedesetih godina prošlog stoljeća mogla opravdati, zadržavanje iste i nakon uspostave nezavisnosti nema nikakvog opravdanja. Vlada Republike Hrvatske izabrana 2000. godine najavila je reformu javne uprave u smjeru njezine decentralizacije. Proces decentralizacije započet je 2001. godine, cilj je bio smanjenje koncentracije političke moći u središnjoj vlasti, no do danas taj proces nije značajno napredovao.

Danas je Zagreb kao i prije dvadesetak godina centar Hrvatske u svakom pogledu. Hrvatska je podijeljena na 555 jedinica lokalne samouprave, i to 428 općina i 127 gradova, te 20 županija¹. Grad Zagreb zbog svog položaja ima poseban status grada i županije. Zadatak županija je usklađivanje interesa i stajališta općina i gradova na njihovu području te njihov ravnomjerni razvoj. Decentralizacija Hrvatske moguća je samo ako se županije konstituiraju kao jedni od

¹ <https://www.uprava.gov.hr/o-ministarstvu/ustrojstvo/uprava-za-politicki-sustav-i-organizaciju-uprave/lokalna-i-podrucna-regionalna-samouprava/popis-zupanija-gradova-i-opcina/846>. (24.9.2017)

ključnih aktera ekonomskog i socijalnog razvoja, a s trenutnim stanjem to je teško izvedivo. Županije su danas prilično problematična stavka u razvoju države, te postoji velik broj nelogičnosti. Iako Hrvatska teritorijalno ne spada u velike države, županija je mnogo i razlike među njima su velike. Površinom najveća županija je Ličko-senjska i osam je puta veća od Grada Zagreba koja je najmanja, dok je istovremeno Grad Zagreb 15 puta naseljenija županija od Ličko-senjske. Što se gustoće tiče, prema podacima Hrvatske gospodarske komore (2016) Grad Zagreb ima 130 puta više stanovnika po kvadratnom kilometru od Ličko-senjske koja je najrjeđe naseljena.

Bruto domaći proizvod (BDP) jedan je od pokazatelja gospodarstva države. BDP se u Hrvatskoj objavljuje kako na razini države tako i na razini županija, što daje dobar uvid u prostornu raspodjelu gospodarstva, odnosno razvijenost kako cijele države tako i pojedinih županija. Na temelju BDP-a jasno se vide velike razlike u gospodarstvu županija u Hrvatskoj. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2017a) u ukupnom BDP-u Republike Hrvatske u 2014. godini koji je iznosio 328,1 milijardu kuna, čak 33,3% se odnosilo na Zagreb (109,1 milijardu kuna)². Ako se tome dodaju BDP Istarske i Primorsko-goranske županije, te tri županije čine gotovo pola ukupnog BDP-a Hrvatske. Te tri županije jedine imaju BDP veći od prosjeka Hrvatske, i one su uz Zagrebačku županiju jedini uplatitelji sredstava u državni proračun, dok su ostalih 17 županija potrošitelji, što je zabrinjavajući podatak.

Bajo i dr. (2015) izradili su studiju u kojoj su između ostaloga priložili neto fiskalnu poziciju županija za razdoblje od 2011. do 2013. koja pokazuje koje županije uplaćuju u državni proračun a koje troše. Samo četiri županije su uplatitelji sredstava u proračun: Grad Zagreb koji po stanovniku u državni proračun godišnje uplati 17227 kn više nego što iz proračuna potroši, stanovnik Istarske županije uplati 3826 kn, stanovnik Primorsko-goranske županije uplati 2474 kn, a stanovnik Zagrebačke županije 421 kn. Sve ostale županije pokazuju negativnu neto fiskalnu poziciju: stanovnik Ličko-senjske županije troši čak 13237 kn, dok Sisačko-moslavačka troši 6768 kn po stanovniku, Karlovačka 5759 kn, a Krapinsko-zagorska 5659 kn. U prijevodu, na području tih županija se potroši više novaca nego što se prikupi, odnosno te županije posluju „u minusu“. Takva situacija ne čudi jer čak 18 županija od 21 ima ispodprosječan BDP po stanovniku, što je rezultat velikog odstupanja Zagreba u odnosu na ostatak države.

². Podaci su za 2014.-tu godinu jer noviji podaci o BDP-u na razini županija nisu dostupni

Županije kojima se ovaj rad bavi pokazuju puno manji udio BPD-a u ukupnom BDP-u Hrvatske. Prema podacima DZS-a (2017a) udio Zagrebačke županije u ukupnom BDP-u države je 5,8% (19,2 milijarde kuna), Sisačko-moslavačke 2,8% (9,2 milijarde kuna), Karlovačke 2,1% (7,2 milijarde kuna), i Krapinsko-zagorske 1,9% (6,5 milijarde kuna). Ukupni BDP države po stanovniku iznosi 77456 kn; u Gradu Zagrebu je 136640 kn, Zagrebačkoj županiji 60229 kn, Sisačko-moslavačkoj 56529 kn, Karlovačkoj 58213 kn, a u Krapinsko-zagorskoj županiji 49906 kn. Već iz ovih podataka jasno se vidi kako Grad Zagreb akumulira ogroman iznos novaca u odnosu na ostale županije.

Iako je BDP sveobuhvatni pokazatelj gospodarstva države ili županije, postoje i drugi pokazatelji socioekonomskog stanja poput broja i stope registrirane nezaposlenosti, kao i neto plaće. U Tablici 1. prikazani su svi spomenuti pokazatelji po županijama, uz usporedbu s Republikom Hrvatskom. Hrvatska gospodarska komora je 2016.-te godine izradila indeks gospodarske snage prema kojem su rangirane županije u Hrvatskoj. Indeks gospodarske snage je kompozitni pokazatelj koji se računa kao zbroj ponderiranih osnovnih gospodarskih pokazatelja u trogodišnjim prosjecima te demografske projekcije radi mjerenja stupnja gospodarske snage i gospodarskog potencijala županija u odstupanju od prosjeka Republike Hrvatske. Ako je indeks županije veći od 100, to znači da je ta županija iznad prosjeka Republike Hrvatske, a ako je manji od 100 onda je ispod prosjeka. Konkretno, HGK indeks gospodarske snage predstavlja zbroj ponderiranih rangova šest gospodarskih pokazatelja te projekcije kretanja stanovništva: BDP po stanovniku, ukupni prihod poduzetnika po zaposlenom, prosječne neto plaće po zaposlenom, neto dobit poduzetnika po zaposlenom, stopa nezaposlenosti te projekcija promjene broja stanovnika od 2011. do 2021. godine. Pomoću indeksa županije se mogu uspoređivati, odnosno pozicionirati. HGK indeks gospodarske snage prikazan je u zadnjem stupcu Tablice 1., a indeks sa svih šest pokazatelja prikazan je u prilogu u Tablici 2.

Tablica 1. Ekonomski pokazatelji po županijama

	BDP (u milijardama kn)	BDP (udio u ukupnom BDP)	BDP po stanovniku (kn)	Neto plaća (kn)	Broj nezaposlenih	Stopa nezaposlenosti	HGK indeks gospodarske snage
Zagrebačka	19,16	5,8 %	60229,18	5492	14087	15,1	95,2
Krapinsko-zagorska	6,48	2,8 %	49906,00	4887	5798	14,6	87,1
Karlovačka	7,21	1,9 %	58213,01	5244	9043	21,2	85,8
Sisačko-moslavačka	9,25	2,1 %	56529,19	5173	17579	32,3	79,7
Grad Zagreb	109,09	33,3 %	136640,44	6626	36008	8,2	147,6
Republika Hrvatska	328,10	100 %	77456,00	5650	276406	16,9	100

Izvor: Državni zavod za statistiku, Hrvatska gospodarska komora

Iz Tablice 1. jasno se vidi da je od četiri ispitivane županije gospodarski najснаžnija Zagrebačka županija, slijedi Karlovačka, pa Krapinsko-zagorska, a gospodarski najslabija je Sisačko-moslavačka. Što se svih županija u Hrvatskoj tiče, 16 županija nalaze se među 10% najnerazvijenijih regija u Europskoj Uniji, dok se čak 6 županija nalazi među 5% najnerazvijenijih regija u Europskoj Uniji. Od četiri istraživane županije Zagrebačka je na ukupnom poretku gospodarske snage u Hrvatskoj na petom mjestu sa indeksom 95.2. Slijedi Krapinsko-zagorska na desetom mjestu sa indeksom 87.1, Karlovačka na devetom mjestu sa indeksom 85.8, dok je Sisačko-moslavačka županija najslabije rangirana, na 14-tom mjestu i to sa indeksom gospodarske snage od 79.7. Grad Zagreb, Istarska županija i Primorsko-goranska županija jedine su županije po gospodarskoj snazi iznad prosjeka Republike Hrvatske.

4. Profil studentske populacije i populacija studenata-putnika u Hrvatskoj

Između ostaloga Zagreb je i centar visokog obrazovanja Hrvatske. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2017b) u zimski semestar akademske godine 2015./2016. ukupan broj studenata na području cijele Hrvatske je bio 157666. O spomenutoj centralizaciji obrazovanja dovoljno govori podatak da je na bilo koju studijsku godinu na Sveučilište u Zagrebu, koje je najveće u Hrvatskoj, upisano 62377 studenata (prediplomski, diplomski i integrirani studij), odnosno 39,6% ukupnog broja svih upisanih studenata u cijeloj Hrvatskoj. Sljedeće najveće je

Sveučilište u Splitu sa 12,3% upisanih studenata, pa Sveučilište u Osijeku sa 10,5%, te Sveučilište u Rijeci sa 9,8%. Osoba koja želi studirati u Zagrebu danas može izabrati jedan od mogućih 650 nastavnih smjerova, bilo da se radi o javnom ili privatnom sveučilištu, veleučilištu ili visokoj školi. Tako Sveučilište u Zagrebu nudi na svim svojim sastavnicama 556 mogućih smjerova. Uz Sveučilište u Zagrebu, u Gradu Zagrebu od javnog visokog školstva postoje i Tehničko veleučilište u Zagrebu, Zdravstveno veleučilište Zagreb, te Visoka policijska škola. Od privatnog visokog školstva postoje Hrvatsko katoličko sveučilište, Libertas međunarodno sveučilište, Veleučilište VERN koje će u akademskoj godini 2017./2018. postati sveučilište, te 12 visokih privatnih škola.

Za razliku od Grada Zagreba, ponuda studija u ovim radom ispitivanim županijama, dakle u Zagrebačkoj, Krapinsko-zagorskoj, Karlovačkoj, te Sisačko-moslavačkoj županiji, je izrazito niska. Onaj koji želi studirati u Zagrebačkoj županiji može birati između Veleučilišta Baltazar u Zaprešiću, te Veleučilišta Velika Gorica. Ta dva studija nude ukupno 14 smjerova i na njima je upisano ukupno 3277 studenata. Veleučilište u Karlovcu jedina je studijska opcija u Karlovačkoj županiji, nudi 10 smjerova i upisano je 1730 studenata. U Sisačko-moslavačkoj županiji tri grada nude ukupno 7 studijskih opcija. U Sisku postoji Metalurški fakultet koji spada pod Sveučilište u Zagrebu, nudi 4 različitih smjerova i upisano je 130 studenata. Osim toga, u Kutini postoji smjer Poslovna ekonomija koji spada pod Libertas međunarodno sveučilište u Zagrebu. Učiteljski fakultet Zagreb dva smjera drži u Petrinji: Učiteljski studij, te Rani i predškolski odgoj i obrazovanje. Kao i Sisačko-moslavačka, tako i Krapinsko-zagorska županija nudi opciju studiranja u svoja tri grada: Krapini, Zaboku, te Pregradi. Veleučilište Hrvatsko zagorje u Krapini nudi 3 smjera, i upisano je ukupno 209 studenata. U Zaboku postoje 4 dislocirana studija (Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Opatija, Fakultet organizacije i informatike u Varaždinu, Visoka poslovna škola Višnjan, te Učiteljski fakultet Osijek) sa ukupno upisano 928 studenata. Pregrada kao treći grad nudi smjer Sestrinstvo Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku sa ukupno upisano 1304 studenta. Sve četiri županije zajedno nude 39 smjerova³. Što se studentske populacije sa prebivalištem u jednoj od četiri spomenute županije tiče, dostupni su podaci samo o ukupnom broju. Iz Zagrebačke županije na neki od studija u Hrvatskoj u akademsku godinu 2015. upisano je 9576 studenata, iz Sisačko-moslavačke 4474 studenata, iz Krapinsko-zagorske 4114 studenata, te iz Karlovačke 3457 studenata. Nažalost, podaci o tome što i gdje studiraju studenti iz pojedinih županija

³ <http://mozvag.srce.hr/preglednik/pregled/hr/mjesto/odabir.html> (24.9.2017)

nažalost nisu mi dostupni. Naime, takvu vrstu evidencije niti županije, ni Sveučilište u Zagrebu, ni Ministarstvo znanosti i obrazovanja, ni Studentski centar u Zagrebu ne rade. Paralelno s tim, ni podaci o tome koja županija pokazuje preferencije prema kojem području znanosti nisu mi dostupni. Iako svaka županija nudi određene vrste studija u svojim gradovima, studenata i smjerova je malo, te oni nisu reprezentativni pokazatelj na koje profesije je određena županija usmjerena. To je nešto što bi svakako bilo potrebno istražiti kako bi se dobio uvid u to kakva je dostupnost studija u pojedinim županijama s obzirom na interes u istima.

Prema studiji *Postati student u Hrvatskoj* (2014) Zagreb je prvi izbor za odabir studij za učenike iz 16 županija, a posebice za one iz Sisačko-moslavačke, Krapinsko-zagorske, Bjelovarsko-bilogorske, Koprivničko-križevačke i Karlovačke županije. Naravno, Zagreb je gotovo jedini izbor za učenike iz Grada Zagreba i Zagrebačke županije. Zagrebački studijski programi nisu prvi izbor jedino za učenike iz županija sa većim sveučilišnim centrima: Primorsko-goranska, Splitsko-dalmatinska i Osječko-baranjska županija. Te županije jedine uspijevaju zadržati svoje najuspješnije učenike na nekim od svojih studijskih programa, dok većina najuspješnijih učenika diljem Hrvatske pokazuje izrazitu želju za studiranjem u Zagrebu.

Svi navedeni podaci upućuju na kvalitetu ulaza na zagrebačkim visokim učilištima, ali govore i o svojevrsnoj centraliziranosti visokog obrazovanja, usprkos činjenici postojanja različitih institucija i programa u pojedinim dijelovima zemlje. Visoka razina centralizacije može imati izrazite posljedice na ravnomjeran razvoj u Republici Hrvatskoj. Dok je razumljivo da postoji privlačnost studiranja u Zagrebu, ne samo kroz percipiranu kvalitetu studijskih programa, već i kroz šire društvene, kulturne, obrazovne i sportske mogućnosti koje pruža život u velikom gradu, postavlja se pitanje kojim mehanizmima osigurati povratak najuspješnijih učenika u sredine u kojima su završili srednjoškolsko obrazovanje. Bez navedenih mehanizama nije za očekivati stvarnu decentralizaciju i ravnomjerniji razvoj zemlje.

5. Pregled relevantne literature i dostupnih podataka

Populacija na koju se ovaj rad fokusira su studenti dnevni migranti, odnosno studenti-putnici. Za početak, potrebno je saznati veličinu populacije, odnosno potrebno je vidjeti koliko studenata-putnika u Hrvatskoj postoji, te koliko ih se odnosi na Sveučilište u Zagrebu. Točan podatak ne postoji. No, postoji nekoliko izvora iz čijih se nalaza može izračunati o kojoj bi se brojci radilo.

Popis stanovništva iz 2011. uključivao je rubriku dnevni i tjedni migranti⁴ koju je podijelio po županijama. Dnevnih migranata studenata u Republici Hrvatskoj bilo je 36096, a samo u Zagrebačkoj županiji 7611. U Krapinsko-zagorskoj županiji bilo je 1612 studenata-putnika, u Sisačko-moslavačkoj 1231, dok ih je u Karlovačkoj županiji registrirano najmanje, njih 1005. Pretpostavka je kako studenti s ovog popisa u velikoj većini svakodnevno putuju u Zagreb, pošto je tamo najveća koncentracija visokog obrazovanja, no točan broj koliko ih putuje, te gdje i na koji fakultet ovdje nije zabilježeno, tako da nam ovi podaci ukazuju samo na veličinu populacije studenata-putnika sa tih područja.

Prema EUROSTUDENT istraživanju za 2014. godinu u Hrvatskoj od ukupne populacije studenata njih 37% ih živi s roditeljima unutar županije studiranja, 31% ih živi u podstanarstvu, 11% živi u vlastitom stanu, 8% živi u studentskom domu, dok ih 13% žive s roditeljima i svakodnevno putuju na studij u drugu županiju (Šćukanec i dr., 2015). Sveučilište u Zagrebu pokazuje nešto veću koncentraciju studenata-putnika od prosjeka, 15%. No točan broj studenata-putnika u izvješću EUROSTUDENT istraživanja se ne nalazi. EUROSTUDENT je projekt odnosno međunarodno istraživanje o kvaliteti studentskoga života kojemu je glavni cilj prikupiti podatke o socijalnoj dimenziji visokog obrazovanja u državama članicama Bolonjskoga procesa. U Hrvatskoj je provedeno na populaciji svih izvanrednih i redovnih studenata na preddiplomskoj i diplomskoj razini. Istraživanje je provedeno u srpnju 2014. Prema Državnom zavodu za statistiku u akademskoj godini 2013./2014. na Sveučilištu u Zagrebu izvanrednih i redovnih studenata koji studiraju na preddiplomskoj i diplomskoj razini bilo je 68486 studenata, što bi značilo da je studenata-putnika te godine na Sveučilištu u Zagrebu bilo oko 10270. Pošto novijih izvješća sa sličnim nalazima nije bilo, uzet ćemo tu brojku kao relevantnu.

EUROSTUDENT istraživanje doprinijelo je na način da je ukazalo na udio studenata-putnika u ukupnoj studentskoj populaciji Hrvatske, na udio studenata-putnika po vrsti studija (sveučilišni javni stručni javni, stručni privatni), na udio studenata-putnika po statusu studenta (redoviti bez plaćanja, redoviti s plaćanjem, izvanredni), te na udio studenata-putnika po visokim učilištima (Sveučilište u Osijeku, Sveučilište u Rijeci, Sveučilište u Splitu, Sveučilište u Zagrebu, ostala javna sveučilišta). Sveučilište u Zagrebu tako pokazuje najveću koncentraciju studenata-putnika (15%), Sveučilište u Osijeku nešto manju (10%), dok ih Sveučilište u Splitu

⁴ Podaci dostupni na: https://www.dzs.hr/hrv/censuses/census2011/results/xls/Grad_24_HR.xls

ima samo 5%, a Sveučilište u Rijeci 1%. Stoga možemo reći kako je praksa studiranja s putovanjem uglavnom specifična za zagrebačko područje. Izvanrednih studenata-putnika u ukupnoj populaciji Hrvatske je 16%, redovitih s plaćanjem isto 16%, dok je redovitih studenata-putnika bez plaćanja u ukupnoj populaciji Hrvatske samo 10%. Na svim stručnim privatnim studijima njih 21% čine studenti-putnici, na svim javim stručnim studijima ih je 18%, dok ih je na sveučilišnim javim studijima 10% (ibid.). Uspoređujući nalaze EUROSTUDENT istraživanja iz 2014. sa onim iz 2010. vidi se kako je ranije bilo manje studenata-putnika, njih 11% (Cvitan, 2011). Osim podataka o studentima-putnicima u Hrvatskoj EUROSTUDENT istraživanje ukazalo je i na činjenicu da najveći broj studenata za vrijeme studija živi s roditeljima (50%), od toga njih 37 % u istoj županiji u kojoj studiraju, a 13 % s roditeljima izvan županije u kojoj studiraju. U većini zemalja najveći broj studenata živi odvojeno od roditelja; npr. u Norveškoj samo 9% studenata živi s roditeljima, a u Finskoj samo 4%. Zanimljivo je uočiti kako samo 8% hrvatskih studenata živi u studentskim domovima, s čime se Hrvatska svrstava među grupu zemalja s najmanjim udjelom (manjim od 10%) studenata smještenih u studentskim domovima.

Istraživanje koje su proveli Matković i dr. (2010) pokazalo je kako su studenti koji tijekom studija nisu živjeli u rodnoj kući u većem postotku uspješno završili svoj studij, nego oni koji su dnevno putovali ili živjeli u gradu u kojem su studirali. Također ovo istraživanje pokazalo da su studenti koji su živjeli izvan mjesta studiranja svoj studij završili nešto brže. No samom problematikom studenata-putnika sustavno se nitko u Hrvatskoj do sad nije bavio.

Kuh, Gonyea i Palmer (2001) pokazali su kako studenti Sjedinjenih Američkih Država (imali su pristup bazi podataka s više od 100 fakulteta) koji putuju do fakulteta imaju slabiju interakciju s profesorima, slabije iskorištavaju mogućnosti fakulteta poput studiranja u inozemstvu i sl. Drugim riječima slabije su angažirani. S druge strane, studenti koji žive na kampusu ukazuju na veći stupanj osobne i društvene kompetencije i više su akademski angažirani od kolega koji putuju. No, zanimljivo je da i jedni i drugi pokazuju otprilike istu razinu uspješnosti na fakultetu.

U Ujedinjenom Kraljevstvu studenti koji su odlučili živjeti s roditeljima kod kuće i putovati na fakultet čine 25% ukupne populacije studenata (Christie, 2005). Slično kao i u Hrvatskoj, velik broj studenata jednostavno nema izbora nego živjeti kod kuće zbog financijskih razloga. Naglasak se stavlja na povezanost klase i života sa roditeljima. Studenti iz nižih klasa

vjerojatnije će se odlučiti za studiranje s putovanjem od studenata viših klasa. Iako je ekonomska pragmatičnost studiranja s putovanjem i ovdje glavni faktor, taj rad stavlja naglasak i na emocionalni odnos s obitelji i okolicom kao jedan od razloga za odabir upravo ovakvog oblika studiranja, što je slučaj i kod ovim radom ispitivanih studenata. No, svi studenti bili su svjesni problema gubitka vremena koje svakodnevna putovanja nose sa sobom, te činjenice da su osjetljivi na bilo kakve promjene u rutini svakodnevnih aktivnosti koje bi ih sprečavale da obave sve na vrijeme.

6. Rezultati istraživanja i interpretacija

Osnovu provedenog istraživanja čine polustrukturirani intervjui sa dvadesetoricom studenata-putnika iz četiriju županija u okolini Grada Zagreba. U nastavku slijede opće karakteristike putovanja studenata iz svake od županija koje su prikupljene intervjuima, te interpretacija dobivenih rezultata.

6.1. Karlovačka županija

Svi ispitanici koji putuju i ispitanik koji je putovao iz Karlovačke županije koriste vlak za prijevoz do Zagreba. Također, svi oni napomenuli su kako je vlak najuobičajeniji tip prijevoza za prijevoz studenata do Zagreba, te da ne znaju nikoga tko koristi autobus upravo iz razloga jer je prijevoz vlakom jeftiniji, a vrijeme putovanja vlakom i autobusom je otprilike jednako. Vlakovi voze otprilike svakih sat i pol, a prometnu povezanost sa Zagrebom svi ocjenjuju zadovoljavajućom. Dvoje ispitanika koji putuju i jedan koji je putovao iz Karlovca plaćaju/plaćao je mjesečnu kartu 520 kn, jedan ispitanik je iz Duge Rese i plaća 607 kn, a jedan je iz Draganića i plaća 433 kn. Iz svih mjesta putovanje traje otprilike sat vremena. Ni Karlovačka županija, a ni jedan od navedenih gradova ne daje subvenciju za prijevoz. Postojala je prije nekoliko godina ali su je ukinuli zbog izgradnje studentskog doma u Karlovcu. Najčešće prometuju stari vlakovi koji su u lošem stanju bez klimatizacije ljeti i neadekvatnog grijanja zimi. Novi vlakovi su dobri, nude bežični internet i dobru klimatizaciju, no prometuju vrlo rijetko. Velik problem je i redovita prenapučenost, no kao najveći problem ispitanici navode redovita kašnjenja vlakova nekad i po sat-dva koja su za studente iz ove županije postala normalna pojava, pogotovo u zimskom periodu. Također, zanimljivost iz Karlovačke županije dolazi nam u obliku čestih krađa bakrenih žica zbog kojih staje promet.

„...imaš one radničke vlakove koji su ti u 6 ujutro i oni ne kasne. Ali sve što ide poslije toga, ne znam... ovo što ide iz Rijeke, to ti sve zna kasnit od 15 minuta do sat i pol. Tu ti se onda isto nadovezuje to da dosta često imaju radove na pruzi, ili ti neko dođe od ovih šta krađu i ukradu ti ovu žicu gore za napon i onda preko te linije se ne vozi, nego onda ti staneš tipa u Jasci, tamo čekaš bus, i onda te bus vozi... ne znam... tri stanice, svako selo, onda opet uđeš u vlak, i onda opet za Zagreb.“ (Vedran, Karlovac, Filozofski fakultet)

Također, veoma je česta pojava da studenti kad imaju ispit ili neko važno predavanje zbog prakse kašnjenja vlakova uzimaju raniju liniju, tako to znatno produljuje ukupno trajanje putovanja.

6.2.Krapinsko-zagorska županija

Svi ispitanici i iz ove županije koji putuju i ispitanik koji je putovao koriste/koristio je vlak kao prijevoz do Zagreba iz razloga što je to jedina opcija. Prijevoz busom moguć je samo jednom ujutro u 6:30 i njime uglavnom putuju radnici. Vlakovi voze otprilike svakih sat – sat i pol, a prometnu povezanost sa Zagrebom ispitanici ocjenjuju kao „ne prelošu“ i „moglo bi i bolje“. Mjesečna karta u prosjeku košta oko 500 kn i putuje se od sat do sat i pol, ovisno o udaljenosti odnosno mjestu iz kojeg se putuje. Ni Krapinsko-zagorska županija, kao ni pojedini gradovi ne subvencioniraju prijevoz za studente. Svi ispitanici navode prenapučenost kao osnovni problem. Česta su kašnjenja, vlakovi su staromodni, bez klimatizacije i adekvatnog grijanja, te spori.

6.3.Sisačko-moslavačka županija

Četiri ispitanika iz ove županije koristi/koristilo je vlak kao prijevoz do Zagreba, dok jedan koristi prijevoz autobusom. Dvoje ispitanika putuje vlakom iz Siska, bivši putnik također je putovao iz Siska, a putovanje im traje 45-50 min, prometnu povezanost ocjenjuju dobrom, i mjesečna karta košta ih 130 kn, s tim da cijenu mjesečne karte vlakom subvencioniraju i grad sa 25% cijene karte i županija sa 50% cijene karte. Na toj relaciji (Sisak-Zagreb) vlakovi su moderni, imaju pristup internetu, adekvatnu klimatizaciju, i svi ispitanici zadovoljni su uvjetima vožnje. Kao jedinu manu navode povremena kašnjenja vlakova. Danijel iz Kutine putuje drugom željezničkom prugom, putovanje vlakom mu traje u prosjeku sat i 45 minuta, mjesečnu kartu plaća 280 kn, s tim da cijenu karte subvencionira županija s 50%. Najčešće

prometuju staromodni vlakovi, često budu prenapučeni i kasne. Matej iz Petrinje koristi autobusni prijevoz pošto željeznička linija iz Petrinje za Zagreb ne postoji. Autobusi voze svakih pola sata do sat vremena, nisu tolike gužve u autobusu, no staje na svakoj stanici i vozi sporo – u prosjeku sat i pol. Njega mjesečna karta autobusom, koju subvencionira grad sa 25 %, košta 612 kn.

6.4. Zagrebačka županija

Ispitanici iz ove županije za prijevoz do Zagreba koriste i vlak, i autobus, i ZET-ov javni autobusni prijevoz. Posebnost ove županije je dostupnost upravo ZET-a koji povezuje Veliku Goricu i Grad Zagreb, pa tako Nina iz Velike Gorice ocjenjuje prometnu povezanost sa Zagrebom kao odličnu a i godišnju cijenu karte od 2000 kn smatra sasvim prihvatljivom jer dijelom ju subvencionira Velika Gorica, a s njom se vozi i prvom i drugom zonom javnog prijevoza po cijelom Zagrebu. Dorotea iz Prudnica (okolica Zaprešića) putuje vlakom jer je to jedina direktna linija koja povezuje njeno mjesto i Zagreb a godišnju kartu plaća 2800 kn bez ikakve subvencije, što smatra skupim. Kao problem navodi zimski period u kojem zbog snijega vlakovi znaju po 4 sata kasniti, i u tom slučaju Hrvatske željeznice organiziraju prijevoz autobusom. Andrea iz Sv. Nedelje putuje autobusom jer je i njoj to jedina direktna linija za Zagreb, odnosno jedina opcija. Mjesečnu kartu koju sa 50 % subvencionira grad plaća 230 kn što smatra preskupim, i uz to osoblje autobusa često je bezobrazno. Mirna iz Dugog Sela putuje vlakom jer je prijevoz vlakom jeftiniji od autobusa, prometnu povezanost ocjenjuje dosta dobrom.. Plaća kartu 300 kn mjesečno, s tim da joj Dugo Selo sa 100 kn subvencionira troškove prijevoza zbog slabijeg materijalnog stanja. Svan iz Samobora bivši je putnik, koji je putovao autobusom kao jedinom mogućom opcijom. Prometnu povezanost ocjenjuje kao jako dobrom, plaćao je kartu 300-400 kn (nije se u mogućnosti sjetiti točnog iznosa). Autobus do Zagreba vozi svakih 20-30 minuta, a kao manu kao i svi ispitanici navodi prenapučenost vozila. Ponekad je koristio i subvenciju od 50 kn, koja danas iznosi 100 kn. Zagrebačka županija pokazuje najveću raznolikost vrsta prijevoza, a zanimljivo je i to što svi gradovi osim Prudnica kraj Zaprešića daju potporu studentima u obliku subvencija na prijevoz...

Karta dnevnih migracija ispitanika prikazana je u prilogu na Slici 1. Neke karakteristike putovanja zajedničke su u svim županijama. Prenapučenost je problem koji se javlja u svim županijama i to bilo da se radi o prijevozu vlakom, autobusom ili o zagrebačkom javnom prijevozu. To je nešto što bi svakako trebalo promijeniti uvođenjem još koje linije na svakoj od

ruta, jer činjenica da često stojiš dok se voziš uvelike utječe na zadovoljstvo uslugom prijevoza. Kao dobru stranu studiranja s putovanjem, i izrazito olakšavajuću okolnost većina ispitanika navela je komfor doma. Topli obrok, oprana roba i cijeli niz popratnih sadržaja za koje se studenti koji žive u Zagrebu moraju sami pobrinuti, studentima-putnicima omogućuje život sa roditeljima.

„Bilo je dobro ... znači... to što sam na kraju dana došao doma, imao sam opranu robu, topli obrok napravljen od mame, znači kvalitetan. Imao sam neku svoju sredinu. Ali uglavnom meni to nije odgovaralo. Znači, gubitak vremena na putovanje mi je... zasjenilo je pluseve življenja doma.“ (Ivan, Zabok, Fakultet prometnih znanosti)

„Pa čeka me hrana doma uvijek kužiš, uvijek su neke delicije. I onda kao nemoj biti gladan slučajno... pa ne smiješ biti žedan. Pa ovo, pa ono. Tak da kaj se toga tiče... Mislim nije to sad meni tak baš teško (putovati) Nije da mi se da to radit, nije mi teško, a ispadneš doma „gle ga, ovo ono“ pa me malo kao poguraju više. Tak da to je ok.“ (Andro, Draganić, Akademija dramske umjetnosti)

„Ma je. Super je to, i operu i skuham, ali što kad non-stop prigovaraju nešto. Nikad te nema. Sve to ali pod cijenu koju više nisam spreman plaćati.“ (Danijel, Kutina, Agronomski fakultet)

Problema i neugodnih situacija nitko od ispitanika nije evidentirao osim Andree iz Sv. Nedelje koja koristi autobus, stoga možemo reći da je zadovoljstvo radom osoblja zadovoljavajuće. Osim prenapučenosti veliki problem su noćne linije.

„Pa praktički noćnih linija nema. Ima zadnja koja ide iz Zagreba oko ponoći. Zadnja je iz Kutine za Zagreb ide u 22:30. Tako da vlak nije opcija. Eventualno ranojutarnji ali on je dosta kasno tako da... Prespavam ako je neki noćni đir kod prijatelja. I sva sreća da postoje prijatelji koji me mogu primiti. Inače bi bio u bezizlaznoj situaciji.“ (Danijel, Kutina, Agronomski fakultet)

„Gledam na sat non stop. Ljudi se nađu oko 10, 11, a ja već tad moram ići na vlak. I ne da mi se onda. A ne planiram nekog moljakat da ostane sa mnom do jutra čekat vlak ili tako nešto.“ (Dorotea, Prudnice, Fakultet kemijskog inženjerstva i tehnologije)

„Da da da, definitivno. U Zagrebu kad sam putovao, ostat poslije 11 je značilo ići u 7 ujutro doma. Bez obzira. Znači, ja sam imao praznog hoda 6 sati. Znači zadnja linija ide u 15 do 12, a najranija u 5 45. Ili prespavaš u Zagrebu ili budeš u Sidru do 5 ujutro“ (Svan, Samobor, Filozofski fakultet)

„Ostao bi ja sigurno poslije sa svima s faksa, nešto, negdje vani... a šta ću kad ne mogu nazad. Kaj ću u 20 do 10 doma. A sljedeći je rano ujutro... di da ostanem do 6, 7? Bit na kolodvoru spavat?“ (Luka, Karlovac, Fakultet strojarstva i brodogradnje)

Slična situacija je sa svim ispitanicima, odnosno županijama. Jedina iznimka je Velika Gorica koja spada pod javni zagrebački prijevoz. Tokom noći nekoliko linija prometuje na relaciji Velika Gorica – Zagreb i obrnuto, i stanovnici Velike Gorice su jedini od svih ispitivanih studenata u povoljnoj poziciji što se tiče noćnih linija. Iz svih drugih mjesta noćne linije ne postoje, što uvelike utječe na noćni život studenata.

„Pa to je užasno loše. Ekipa bi možda već u dva išla doma spavat, kužiš, a ti trebaš bit do 6. Možeš se s nekim dogovoriti da prespavaš, ali to opet ovisi s kim ideš van. Dal idem s najboljim frendom van ili idem s nekom ekipom s faksa. A isto imaš situacije poslije predavanja kad se znalo ostat na pivi, cugi, ti imaš zadnji vlak u 15 do 11... Nemreš još jednu pivu popit i ostat s ekipom još sat vremena nego moraš doma.“ (Vedran, Karlovac, Filozofski fakultet)

Svi studenti koji koriste usluge Hrvatskih željeznica, dakle koji koriste vlak za prijevoz do Zagreba u startu dobivaju popust za studenta, tako da je u navedenu cijenu već uračunat određen studentski popust. Također, svi ispitanici izjavili su da plaćaju cijenu karte, odnosno da se ne švercaju.

Jedan od uvjeta na početku samog istraživanja bio je kako svaka županija mora biti pokrivena sa po pet ispitanika, te mora uključivati barem dvije vrste prijevoza od moguće tri: vlak, bus i sustav javnog prijevoza - ZET. Taj uvjet ubrzo je poništen kada je postalo jasno da takve raznovrsnosti vrsta prijevoza unutar županija nema. Naime, ispostavilo se kako je praksa odabira vrste prijevoza uglavnom ovisna o jednom uvjetu – novcu. Svi ispitanici (osim jednog) birali su najjeftiniju varijantu, a nekad i jedinu moguću varijantu. Osim toga početna pretpostavka kako je autobus najpoželjnija vrsta prijevoza do Zagreba zbog sporosti željezničkih linija također je opovrgnuta. Sisak je najbolji primjer za to gdje putovanje vlakom do Zagreba traje 50 minuta, a autobusom 90 minuta. Pretpostavka kako većina studenata smatra

kako je u konačnici u lošijem položaju od studenata koji žive u Zagrebu i ne putuju djelomično je opovrgnuta. Devet studenata izričito tvrdi kako smatraju da su generalno u lošijoj poziciji od kolega koji ne putuju, a glavni razlog za to je gubitak vremena. Petoro ih smatra kako su u boljoj poziciji, a šestoro ih je dalo neodređen odgovor, što upućuje da stvar nije tako jednostavna i jednolična kao što se prije istraživanja smatralo. Ako se gleda vrijeme kao odlučujući faktor, život u Zagrebu bolji je od života van Zagreba pošto se ne gubi vrijeme ne putovanje. No vrijeme nije jedini faktor studenata u njihovoj percepciji zadovoljstva društvenim životom. Okruženje obitelji, okruženje u mjestu iz kojeg studenti putuju, zadovoljstvo uvjetima putovanja, i na kraju krajeva vremensko trajanje putovanja samo su neki od faktora koje su ispitanici naveli kao bitne.

„Pa recimo, cura živi u Španskom i njoj treba sat i deset, sat i dvadeset do faksa. Meni isto treba iz Gorice. Tak da mislim da se ne bi ništa usrećila s obzirom da sam i negdje u Zagrebu dalje od tog faksa.“ (Nina, Velika Gorica, Ekonomski fakultet)

„Konkretno, moje kolegice iz Dubrave putuju duže na faks nego ja iz Siska. (...) Pogotovo kad je neka gužva u prometu ono... Češće ona kasni nego ja u principu. Tako da (mislim da) jesam u boljem (položaju) ali od kolege koji je na Cvjetnom sam lošijem.“ (Karla, Sisak, Filozofski fakultet)

„Ako nisi daleko, možeš najnormalnije putovati i studirati istovremeno. Traje ti vožnja vlakom pol sata- sat. To je ok. I ako nisi daleko od stanice. Međutim ako si dalje definitivno naći dom studentski ili stan nekakav. A prednost stana je definitivno da ćeš imati više vremena, jer gle, to putovanje te izmori. U vlak ne možeš ući, kamoli stajat. Ja sam nebrojeno puta išla na bus prije nego vlak jednostavno jer nisam smjela ući unutra, i onda ti je tak pol sata...kužiš... neugodno ti je. Neugodno ti je nagurat se uopće.“ (Mirna, Dugo Selo, Prirodoslovno-matematički fakultet)

Putovanje do Zagreba može se iskoristiti na način da se pritom uči. Tako neki navode kako im putovanje do Zagreba odlučno dođe kao prilika za sat vremena učenja koje doma možda ne bi obavili. Općenito među ispitanicima je podijeljeno mišljenje je li putovanje isključivo gubitak vremena ili ne. Neki izričito kažu kako je putovanje velik gubitak vremena, a neki koji se mogu skoncentrirati na učenje iskoriste vrijeme putovanja vlaka upravo na to.

„Pa mislim da nije stvar u putovanju vlakom već više o rasporedu na faksu. Na prvoj godini sam imala predavanja svaki dan cijeli dan maltene. A što sam upisivala više godine to sam

imala rjeđe predavanja, pa mi se npr. zna dogoditi da imam predavanje u 11 prvo, a onda moram ići ujutro u 8 na vlak jer kasnije ga nemam, pa onda sat i pol sam u Zagrebu i onda opet kad mi završi to predavanje, onda moram čekat vlak pa onda gubim na to puno vremena“ (Karla, Sisak, Filozofski fakultet)

Raspored predavanja na fakultetu također je bitan faktor. Problem su pauze između predavanja kada studenti-putnici ne mogu svratiti do stana kao studenti koji žive u Zagrebu, već vrijeme provode najčešće u knjižnici, na kavama, u menzi. U tim pauzama nitko od ispitanika ne vraća se kući jer je vremenski neisplativo. Ponekad studenti i ne odu na predavanje u Zagreb pošto im se ne isplati voziti 2 sata do Zagreba i 2 sata natrag samo na jedno ili dva predavanja, pa se snalaze na svakakve načine.

„To nisu pauze, to su rupetine. Zato što imam predavanje kasnije, ili vježbe. A dobro mogu si... Uvijek si na početku semestra možeš grupe birat koje su slobodne pa si ja pokušam to smanjit da to bude što bolje. Ali opet neke ne uspiješ, ne stigneš, pa ti bude jedan dan katastrofa... Ne moraš ti bit na svakom predavanju. Recimo jedan dan ne odeš nikako, pa drugi dan se nešto dogovoriš s nekim.“ (Luka, Karlovac, Fakultet strojarstva i brodogradnje)

Studenti-putnici zakinuti su za cijeli niz događanja koji bi se možda mogao dogoditi, a ne događa se jer niti ne postoji opcija da se dogodi. Druženja sa prijateljima s faksa, povezivanje i stvaranje kontakata, izbor izvannastavnih aktivnosti, dokoličarenje... Sve je to prilično onemogućeno u samom startu, jer studenti-putnici zbog čestog razmišljanja o povratku kući najčešće zanemaruju tu opciju. Većina ispitanika izjavila je kako im se društveni život bazira u mjestu iz kojeg dolaze, odnosno najčešće tamo troše slobodno vrijeme i družu se sa svojim prijateljima.

„A poslije predavanja se čak ne volim zadržavat u Zagreb. Ne znam... samo doći doma. Već mi je dosta svega i idem samo prema doma“. (Andro, Draganić, Akademija dramske umjetnosti)

Lahorka iz Siska u nekoliko navrata selila je iz Siska u Zagreb i obrnuto, ovisno o trenutnoj financijskoj situaciji.

„Onda kad putuješ onda nekak... stalno se žuriš negdje i to... Onda, šta prije stigneš tamo da bi imao malo vremena... Iz Zagreba u Sisak da stigneš šta prije da stigneš to obaviti, i onda imam to neko svoje vrijeme. U Zagrebu je baš chill kad živiš. Onda je sve polako nekako. Nisam

ja baš neki tip s obavezama haha. Nemam ih previše pa ne mogu potpuno usporedit, ali baš je lakše kad živiš u Zagrebu. To kad putuješ ograničen si s tim vremenom, stalno žuriš na taj vlak i nekako da ništa ne stigneš. I to ako stigneš popit kavu ili nešto učit...“ (Lahorka, Sisak, Grafički fakultet)

„Pa šta mi je krivo je to šta... Ja kad sam počela ići tu na faks, to kak sam putovala, stalno sam se vraćala u Sisak se družiti. Nisam uopće dakle... Prve tri godine na faksu uopće se nisam trudila ostvarit to društvo na faksu. Imala sam sve u Sisku i stalno sam se morala vraćat u Sisak hvatat prvi vlak i nisam uopće mogla, štajaznam... Ne znači to da nije bilo prilike. Bilo je hrpa dobre ekipe. Ali nekako nisam u toj žurbi za vlakom i za tim vremenom nisam stigla ostvarit to nekakvo društvo. I stalno sam se vraćala u Sisak...” (Lahorka, Sisak, Grafički fakultet)

Kao što su Kuh i sur. (2001.) zaključili za populaciju studenata-putnika u SAD-u, tako i ovdje zbog statusa studenta-putnika akademska i društvena angažiranost pati.

„Dok sam živjela u Zagrebu imala sam izvannastavne, a dok sam putovala nisam. Aikido. Prestala sam jer sam preselila u Sisak.” (Lahorka, Sisak, Grafički fakultet)

„Obzirom da dosta vremena gubim na transport onda su i te društvene aktivnosti...u manjem se nekom djelu događaju. I u Zagrebu i doma. Možda bi rekao da se pretežito odvijaju u Zagrebu. Kad dođem doma više-manje odspavam i idem natrag u Zagreb.” (Danijel, Kutina, Agronomski fakultet)

„Za društveni život imam dosta manje vremena, jer sam dosta iscrpljen zbog tog putovanja.”(Luka, Karlovac, Fakultet strojarstva i brodogradnje)

Jedan od faktora za odabir studiranja s putovanjem svakako su i ljubavne veze.

„Prijašnja cura je bila iz Samobora, pa sam se onda s njom i vraćao i kombinirao da se vraćamo skupa sim-tam. A sadašnja cura je iz Zagreba, i zapravo je tak počela ta priča sa Zagrebom....„joj buš prespaval, sim-tam“ pa sam se kod nje krpal dost dugo i dok sam napokon shvatio da mogu financijski sam izdaći sve skupa, onda je došlo to da smo se preselili u stan“ (Svan, Samobor, Filozofski fakultet)

„Jedan od razloga zašto između ostalog nisam išla živjet u Zagreb je i to, imala sam dečka u Karlovcu. Da imam dečka iz Zagreba bi onda vjerojatno radije živjela u Zagrebu.” (Inga, Karlovac, Pravni fakultet)

„To je isto jedan razlog zašto putujem. Jer putujemo... ono... od prve godine studiranja, pa idemo zajedno.“ (Luka, Karlovac, Pravni fakultet)

„Ako ti je cura u Karlovcu, ti radiš u Zagrebu, praktički si cijeli dan u Zagrebu, dođeš doma umoran, bilo šta, rijetko se vidite, naravno da utječe kužiš... automatski.“ (Vedran, Karlovac, Filozofski fakultet)

Analiza odgovora studenata koji imaju oba iskustva: iskustvo svakodnevnih putovanja i iskustvo stanovanja u Zagrebu poprilično je jednolična i očekivana. Svi oni bili su poprilično nezadovoljni statusom studenta-putnika a putovanje ih je poprilično ograničavalo.

„Ne samo da mi je uzimalo puno vremena nego mi cijeli niz stvari koje su mi trenutno dostupne ne bi bile dostupne. Tipa nekakve probe, ta nekakva druženja, sastanci. (...) Ta otvorenost prema novim prilikama, ali i mogućnost da takve prilike otvaraš ti je u ovakvoj situaciji puno veća.“ (Svan, Samobor, Filozofski fakultet)

„Pa po meni je taj put iz Zagreba do Zaboka i obrnuto čisti gubitak vremena. Znači, autobusne linije voze rijetko i treba im dugo, vlak je nešto brži ali to je po mojoj osobnoj procjeni... i za moj način života strahovit gubitak vremena. Taj put od Zaboka do Zagreba i nazad je sve skupa nekim danima znao trajati po 3-4 sata. Nekada sam se uspio skoncentrirati da bi učio malo na tim putovanjima, ali uglavnom ne jer je puno ljudi oko mene, treba mi mira. Tako da... Ovo je svakako bolja opcija.“ (Ivan, Zabok, Fakultet prometnih znanosti)

„Ne znam, ti u danu ako putuješ iz Siska potrošiš 4 sata na put. Najmanje. Naravno ako sve stigneš na vrijeme. A ono šta je meni bio problem. To sad kad putujem. Poslije predavanja hoću otići na kavu i onda stalno moram gledat kad mi ide vlak pa se ne mogu opustit. Uvijek moram stići na vlak da bi išla doma. (...) uvijek je neki pritisak. A najgore mi je to što na faksu zbog tog putovanja nikad se nisam onak s ljudima dovoljno upoznala, jer uvijek ideš u Sisak, ideš u Sisak... to mi je recimo baš...“ (Lahorka, Sisak, Grafički fakultet)

„Putovanje te užasno puno ograničava i putovanje je užasan gubitak vremena“ (Vedran, Karlovac, Filozofski fakultet)

Kao osnovni razlog odabira studiranja s putovanjem većina ispitanika navodi financijsku situaciju. Uspoređujući mjesečni trošak života u Zagrebu koji uključuje stanarinu, režije, hranu te ostale popratne troškove života, sa životom u obiteljskoj kući, većina ispitanika odlučila se za život u obiteljskoj kući, gdje glavnih troškova koje npr. život u Zagrebu nosi sa sobom nema.

No, ovdje je bitno naglasiti kako se ne radi o odabiru već o svojevrsnoj financijskoj prisili. 17 od 20 ispitanika kao izvore prihoda navodi roditelje, s tim da ih njih sedmero radi honoraran posao. Svo troje ispitanika kojima su izvor prihoda redovna plaća su bivši putnici, dakle oni koji su preselili u Zagreb. Samo jedan student od 4 bivša putnika ne radi, a taj se iz Zagreba vratio natrag živjeti s roditeljima. Ovakav omjer zaposlenih i nezaposlenih je i očekivan, pošto studenti-putnici gube veliku količinu vremena na putovanje. Kao što je i u Ujedinjenom Kraljevstvu slučaj većina studenata zbog financijske situacije prisiljena je na život kod kuće. Većina ispitanika (15) izričito tvrdi da kad bi bili u boljoj financijskoj situaciji da bi preselili u Zagreb. Neki od njih imaju uvjete za studentski dom, no jednostavno ne sviđa im se ideja života u studentskom domu tako da ipak svakodnevno putuju. Situacija je nešto drugačija u Sisku. Karla koja živi i radi u Sisku smatra kako ne bi preselila u Zagreb da joj je financijska situacija bolja, pa čak ni ako bi se eventualno zaposlila u Zagrebu.

„Ma dobro, posao mi je honoraran tako da nisu mi to nekakva sigurna i redovita primanja. Preko autorskog ugovora radim u kazalištu. Ali i da se zaposlim u Zagrebu mislim da bi putovala vlakom.... Jer tipa osobno moja mama putuje svako jutro vlakom na posao, i znam hrpu ljudi koji putuju bez problema.“ (Karla, Sisak, Filozofski fakultet)

Matea iz Siska pak tvrdi kako bi preselila u Zagreb no tvrdi kako glavni razlog zašto živi u Sisku a ne u Zagrebu definitivno nije što je život u Sisku jeftiniji. Razlog ovakvih odgovora dobrim dijelom leži u činjenici da studenti koji putuju iz Siska imaju daleko najbolje uvjete putovanja od svih ispitivanih studenata, što direktno opovrgava početnu hipotezu kako studenti iz gospodarski razvijenijih županija imaju najbolje uvjete putovanja. Naime, Sisačko-moslavačka županija, kao što se vidi u Tablici 1 i Tablici 2, od svih ispitivanih županija pokazuje najslabiji indeks gospodarske snage (79,7), te najveću stopu nezaposlenosti (32,3). Na razini cijele države Sisačko-moslavačka županija bilježi drugu najveću stopu nezaposlenosti, odmah iza Virovitičko-podravske županije. Razlog za pružanje najboljih uvjeta putovanja valjalo bi posebno istražiti, no moguće je kako je vlast Sisačko-moslavačke županije socijalno osjetljiva pa poseban naglasak stavljaju na obrazovanje, tj. pristup obrazovanju na način da subvencioniraju prijevoz. Tako Matea iz Siska za prijevoz mjesečno potroši 130 kn, Luka iz Karlovca 520, a Zdravko iz Zaboka 430 kn, s tim da se radi o otprilike istoj udaljenosti kao i vremenu putovanja. Razlog u novčanoj razlici je visina subvencije. Sišćane subvencionira i grad i županija, dok studente iz Karlovačke i Krapinsko-zagorske županije nitko. Ovo je primjer nelogičnosti i velikih razlika između županija o kojoj je već bilo govora. Svaka županija vodi

svoju fiskalnu politiku, a županija je kao što je već rečeno, previše. Kada bi Hrvatska bila regionalizirana, što je jedan od imperativa Vlade Republike Hrvatske već neko vrijeme, ovakvih (kao i mnogih drugih) nelogičnosti ne bi bilo. Podjela na nekoliko manjih regija, u kojoj bi jedna od njih bila i Središnja Hrvatska, te možebitno uključivala ispitivane županije, mogla bi dati jednake uvjete za sve studente-putnike iz te regije. Na taj način smanjile bi se nejednakosti i uvela jednakopravnost studenata za pristup visokom školstvu, te bi studenti iz Siska, Karlovca i Krapine imali jednaku cijenu prijevoza do Zagreba. Također, na primjeru Sisačko-moslavačke županije vide se i nejednakosti unutar nje same. Naime, do Zagreba iz Sisačko-moslavačke županije vode dvije pruge, jedna iz smjera Siska, a druga iz smjera Kutine. Mjesečnu kartu Danijela iz Kutine financira samo županija i on plaća kartu 280 kn. Danijel se vozi isključivo starim vlakovima, karta mu je nešto više nego dvostruko veća od kolega iz Siska. Matej iz Petrinje pak putuje busom jer je za njega to najbolja opcija.

Ono što Matej iz Petrinje ima, a Renata iz Žutnice nema je upravo to – opcija. Renati, kao i svim studentima iz Krapinsko-zagorske županije je jedini mogući oblik prijevoza do Zagreba vlak, jer autobusna linija ne postoji (postoji samo jedna u cijelom danu u 06:30). Kada bi prijevoz vlakom iz Krapinsko-zagorske županije bio zadovoljavajući, kada ti vlakovi ne bi bili proizvedeni za vrijeme bivše države nego nešto novijeg datuma, kada bi bilo više mjesta za sjedenje, kada bi bili adekvatno klimatizirani i kada vožnja vlakom iz Krapine (koja je centar županije) za Zagreb ne bi trajala duplo više nego što traje vožnja automobilom na istoj relaciji, to što je vlak jedina opcija tada ne bi bio problem. No, studenti Krapinsko-zagorske primorani su koristiti jedinu opciju, koja je uspoređujući je sa svim ostalim županijama najlošija opcija. Studenti iz svih ostalih ispitivanih županija imaju na izbor i vlak i autobus: i Sisak kao centar Sisačko-moslavačke, i Karlovac kao centar Karlovačke županije nude opciju prijevoza vlakom i autobusom do Zagreba, dok je Zagrebačka županija po tom pitanju u najboljem položaju, što zbog male udaljenosti do Zagreba, što zbog ponude i autobusnih i željezničkih linija, kao i linija zagrebačkog javnog prijevoza. Loša povezanost Krapinsko-zagorske županije sa Zagrebom nije novost. 2012. godine između Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije sklopljen je ugovor o osnivanju trgovačkog društva Integrirani promet zagrebačkog područja d.o.o. Radi se o dugoročnom planu razvoja prometnog sustava grada Zagreba, Zagrebačke i Krapinsko-zagorske županije koji bi trebao omogućiti bolju prometnu dostupnost i veću mobilnost stanovništva korištenjem ekološki, energetske i ekonomski prihvatljivih oblika transporta. Cilj je poboljšati povezanost regije integriranjem prigradske željeznice, autobusnog i tramvajskog prometa u jednu cjelinu, i na taj način bi se za područje Zagreba, Zagrebačke

županije i Krapinsko-zagorske županije uvela jedinstvena cijena prijevoza. Projekt je trenutno u fazi izrade i odabira prometnih rješenja.⁵

Od svih ispitanika, najviše su imali za reći oni najnezadovoljniji cjelokupnom situacijom u kojoj se nalaze. Četvorica studenata bivših putnika su sa posebnim zanimanjem sudjelovali u razgovoru i s njima je razgovor često krenuo u raznim smjerovima kojima se ovaj rad i nije bavio, no njihovi iskazi bili su posebno vrijedni pošto su iz prve ruke mogli ukazati na razliku studiranja sa i bez svakodnevnih migracija.

7. Zaključak

Provedeno istraživanje pokazalo je da su većini slučajeva financije glavni faktor zbog kojeg studenti-putnici biraju svakodnevno putovati na studij u Zagreb. Iako život s roditeljima znatno smanjuje trošak studiranja, on može doprinijeti slabijem socijalnom i akademskom angažmanu studenata. Vrijeme koje student-putnik potroši na putovanje najčešće se smatra izgubljenim vremenom. Studenti su često iscrpljeni od putovanja što potencijalno narušava kvalitetu društvenog i akademskog života. Kao što cijelu Hrvatsku karakteriziraju velike nejednakosti između županija, tako ni Karlovačka, Krapinsko-zagorska, Sisačko-moslavačka, te Zagrebačka županija nisu iznimka. Studenti iz ovih županija imaju nejednake uvjete za pristup visokom školstvu. Tu se u prvom redu misli na cijenu prijevoza do Zagreba. Nema nikakve logike da student iz Karlovca plaća kartu do Zagreba četiri puta više od studenta iz Siska, a radi se o otprilike istoj udaljenosti. Isto tako nema ni logike da student iz Kutine koji je svega 40ak kilometara udaljen od studenta iz Siska, dakle u istoj su županiji, plaća kartu dvostruko više od njega. Uočena je, dakle, velika razlika u uvjetima putovanja među županijama. Sišćani su se pokazali u najboljim uvjetima. Osim što imaju čak 4 puta jeftiniju cijenu mjesečne karte od kolega iz Karlovačke i Krapinsko-zagorske županije, Sišćani se uvijek voze u novim vlakovima (koji nude dobru klimatizaciju, pristup bežičnom internetu, te dobro uređenje), Sišćani imaju i najbolje vrijeme putovanja u odnosu na ukupnu udaljenost putovanja. Niske cijene karata rezultat su raspodjele novca od strane županije i grada koji igraju veliku ulogu sa subvencioniranjem javnog prijevoza. Sišćane subvencionira i grad i županija, dok studente iz Karlovca i Krapine nitko, što je neočekivano jer je Sisačko-moslavačka županija gospodarski najslabija. Sišćani imaju bolje uvjete čak i od kolega iz Zagrebačke županije: nižu cijenu karata,

⁵ <http://www.ipzp.hr/integrirani-prijevoz-putnika-ipp/> (24.9.2017)

bolje uvjete putovanja, a vrijeme putovanja je samo nešto duže s tim da se radi o puno većoj udaljenosti. Spomenuti uvjeti tako opovrgavaju početnu hipotezu kako gospodarski najснаžnije županije nude najbolje uvjete putovanja.

Decentralizacija uz regionalizaciju države dobar su put za brisanje nejednakosti između dijelova države, odnosno za smanjivanje jaza između trenutno gospodarski lošijih i boljih regija. Nejednaki uvjeti među različitim županijama velik su problem za studente. Svi županijski centri (Krapina, Karlovac, Sisak) otprilike su 100 kilometara udaljeni od Zagreba, a razlike u uvjetima putovanja su velike. Adekvatna regionalizacija države na 5-6 regija mogla bi omogućiti svima u regiji jednake uvjete za pristup raznim vrstama mobilnosti, odnosno omogućiti svima u regiji jednaku razinu motiliteta o kojoj govori Kaufmann. Studenti iz Krapine, primjerice, osuđeni su na vožnju vlakom kakva god ona bila jer mogućnosti za drugim oblicima mobilnosti nemaju, te upućuju na nisku razinu motiliteta, te upravo zbog toga takve studente možemo svrstati u ranjivu skupinu studenata. S druge strane, adekvatnom decentralizacijom države financijska sredstva iz Zagreba mogla bi se preraspodijeliti u županije, kako bi sve županije (ili regije) mogle subvencionirati javni prijevoz za studente. Također, stvaranjem novih (ili jačanjem postojećih) jakih sveučilišnih centara i studijskih smjerova, kao i stvaranjem novih studentskih domova i kampusa diljem cijele države visoko obrazovanje bi se također decentraliziralo. Grad Zagreb kao središte visokog obrazovanja u Hrvatskoj te Sveučilište u Zagrebu na ovaj bi se način „rasteretilo“ što bi doprinijelo decentralizaciji visokog obrazovanja, kao i sveukupnoj decentralizaciji države. Otvaranje studijskih programa i studentskih domova diljem cijele države u konačnici bi dovelo do smanjenja populacije studenata-putnika u Hrvatskoj.

Ako studente-putnike zbog financijske nemogućnosti možemo svrstati u ranjivu grupu studenata upravo zbog toga što ovise o dostupnim oblicima mobilnosti, još veći problem imaju studenti sa slabijim socioekonomskim statusom koji nisu u blizini glavnog grada Zagreba koji je centar ekonomske moći i najvećeg sveučilišta u državi – Sveučilišta u Zagrebu. Takvi studenti spadaju tada u posebno ranjivu skupinu studenata, kojima je izbor visokog učilišta i studijskog programa iznimno ograničen. Svakako bi bilo zanimljivo istražiti i vidjeti s kakvim se problemima susreće takva studentska populacija. Tako da iako putovanje u većini ispitanih studenata predstavlja gubitak vremena te iscrpljujući napor, postoji veliki broj studenata koji nemaju pristup visokom učilištu do kojeg bi željno svakodnevno putovali.

8. Literatura i ostali izvori

- Bajo, A. et al. (2015) Neto fiskalni položaj županija od 2011. do 2013. *Newsletter*, br. 94: 1-9
- Bauman, Z. (2000) *Tekuća modernost*, Zagreb: Naklada Pelago
- Christie, H. (2007) Higher education and spatial (im)mobility: nontraditional students and living at home. *Environment and Planning*, vol. 39 br. 10: 2245-2463
- Colleoni, M. (2016) A Social science approach to the Study of Mobility. U: Pucci, P. i Colleoni, M. *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*. Milan: Springer
- Cvitan, M. et al. (2011) Socijalna i ekonomska slika studentskog života u Hrvatskoj: nacionalno izvješće istraživanja EUROSTUDENT za Hrvatsku. Zagreb: Institut za razvoj obrazovanja
- Giddens, A. (1990) *The Consequences of Modernity*, London: Polity
- Jokić, B. i Ristić Dedić, Z. (2014) *Postati student u Hrvatskoj*, Zagreb: Agencija za znanost i visoko obrazovanje
- Kaufmann, V. (2002) *Re-thinking mobility*, Burlington: Ashgate
- Kaufmann, V. (2011) *Rethinking the City: Urban Dynamics and Motility*, Lausanne: Routledge
- Kregar, J. (2011) Decentralizacija. U: Kregar, J. *Decentralizacija*, Zagreb: Centar za demokraciju i pravo Miko Tripalo
- Kuh, G.D., Gonyea, R.M. i Palmer, M. (2001) The Disengaged Commuter Student: Fact or Fiction. *Commuter Perspectives*, vol. 27 br. 1: 2-5
- Matković, T., Tomić, I. i Vehovec, M. (2010) Efikasnost nasuprot dostupnosti? O povezanosti troškova i ishoda studiranja u Hrvatskoj. *Revija za socijalnu politiku*, vol. 17 br. 2: 215-237
- Sheller, M. i Urry, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, vol. 38: 207-226
- Simmel, G. (2004) *Filozofija novca*, Sremski Karlovci/Novi Sad: Izdavačka knjižarnica Zorana Stojanovića
- Šćukanec, N. et al. (2015) *Socijalni i ekonomski uvjeti studentskog života u Hrvatskoj: nacionalno izvješće istraživanja EUROSTUDENT V ZA Hrvatsku za 2014*. Zagreb: Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. London: Polity.
- Žuljić, S. (2001) Regionalno i teritorijalno ustrojstvo Hrvatske u razdoblju između godina 1945.-2000. *Ekonomski pregled*, vol. 52 br. 1-2: 3-28

Ostali izvori:

Državni zavod za statistiku (2017a) *Bruto domaći proizvod za republiku Hrvatsku, NKPS 2012. – 2. razina i županije u 2014.* Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Bruto%20domaci%20proizvod.xls (24.9.2017)

Državni zavod za statistiku (2017b) *Studenti u akademskoj godini 2015./2016.* Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/SI-1571.pdf (24.9.2017)

Hrvatska gospodarska komora (2016) *Županije – velike gospodarske razlike na malom prostoru.*

Dostupno na:

<https://www.hgk.hr/documents/upanijevelikegospodarskerazlikenamalompromoru5757722c5b20e65.pdf> (24.9.2017)

Hrvatska gospodarska komora (2017): *HGK indeks gospodarske snage.* Dostupno na: <https://www.hgk.hr/documents/hgk-indeks-gospodarske-snage-07201759803f707ec38.pdf> (24.9.2017)

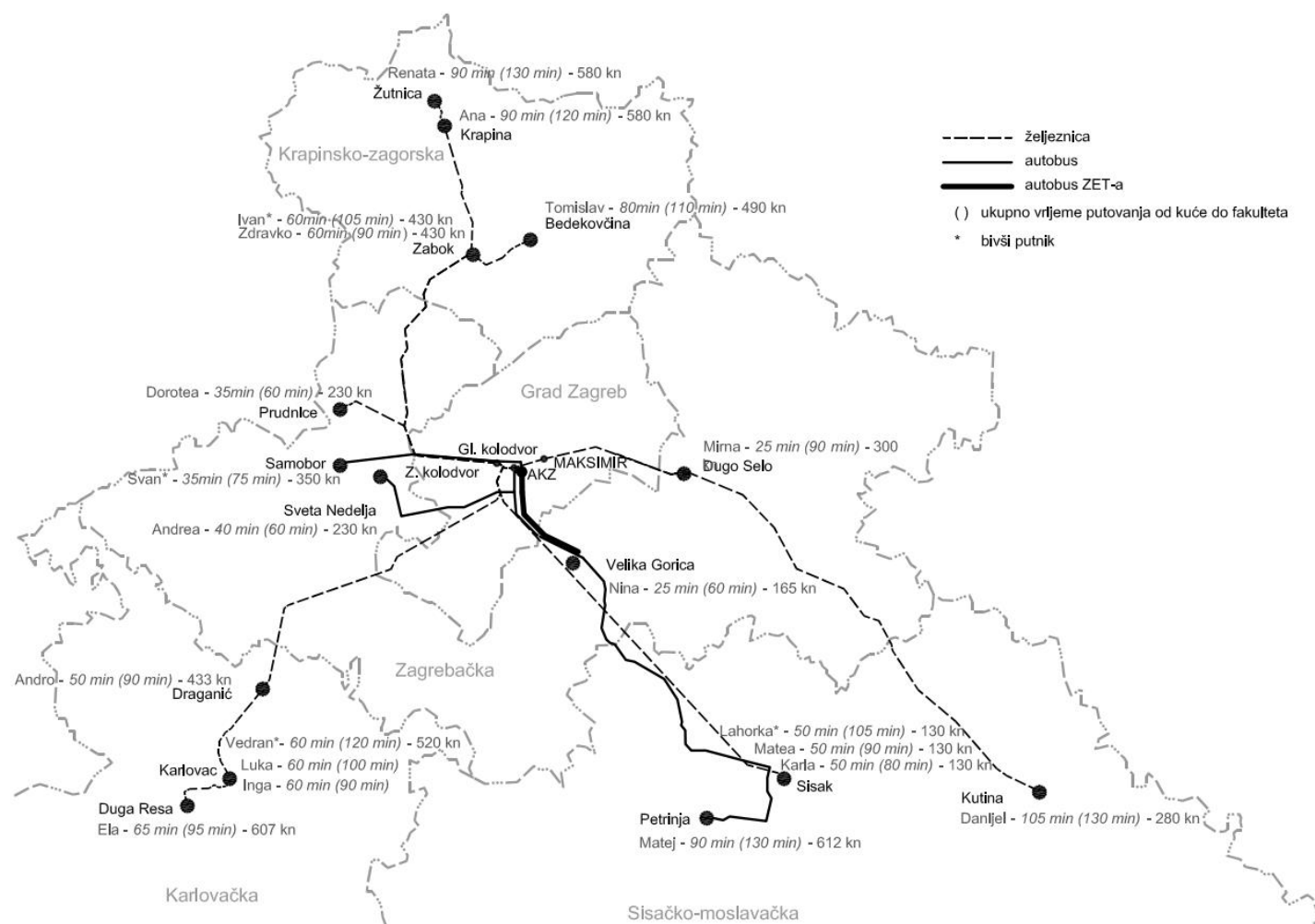
9. Prilozi

Tablica 2. Indeks gospodarske snage županija i njegove sastavnice

Županija	BDP po stanovniku, prosjek 2012.-2014., indeksi, RH=100	Prosječne neto plaće po zaposlenom, prosjek 2013.-2015., indeksi, RH=100	Ukupni prihodi poduzetnika po zaposlenom, prosjek 2014.-2016., indeksi, RH = 100	Neto dobit poduzetnika po zaposlenom, prosjek 2014.-2016., indeksi, RH = 100	Prihod na inozemnom tržištu po zaposlenom, prosjek 2014.-2016., indeksi, RH=100	Stopa nezaposlenosti, prosjek, 2014.-2016., indeksi, RH u odnosu na županiju	Demografija – indeks promjene broja stanovnika 2021./2011.	HGK indeks gospodarske snage, RH=100
Grad Zagreb	177,8	116,9	130,5	132,6	102,6	201,3	100,9	147,6
Istarska	124,2	99,0	86,4	138,4	140,7	187,5	98,8	127,3
Primorsko-goranska	125,8	99,9	76,1	71,8	88,4	127,7	97,0	105,5
Varaždinska	82,0	80,4	77,8	57,9	149,4	155,1	98,1	99,6
Zagrebačka	76,5	96,2	118,7	89,9	100,7	105,9	102,3	95,2
Dubrovačko-neretvanska	97,8	99,2	66,4	100,4	64,8	96,9	98,4	92,1
Zadarska	80,0	95,7	76,9	86,2	100,8	103,9	102,1	91,3
Međimurska	83,5	81,9	62,1	59,2	112,0	128,6	97,9	91,0
Koprivničko-križevačka	86,3	92,4	82,8	79,5	100,7	96,1	96,5	90,7
Krapinsko-zagorska	62,5	86,0	74,9	76,2	132,6	109,4	97,0	87,1
Karlovačka	75,0	94,5	72,0	110,2	92,7	82,6	90,2	85,8
Osječko-baranjska	79,1	91,5	85,6	66,1	88,3	61,5	96,1	80,9
Splitsko-dalmatinska	76,7	94,4	76,2	82,8	62,1	74,2	98,1	80,8
Sisačko-moslavačka	76,3	92,4	73,2	36,7	146,3	56,8	87,1	79,7
Šibensko-kninska	78,2	92,5	66,0	62,4	60,2	82,0	89,2	77,6
Vukovarsko-srijemska	58,4	86,8	103,4	86,7	92,0	57,7	92,3	77,3
Ličko-senjska	76,4	91,0	61,2	69,6	52,0	83,2	85,6	76,0
Brodsko-posavska	56,6	88,1	67,3	47,2	108,7	60,9	93,4	71,6
Bjelovarsko-bilogorska	67,6	84,0	65,5	41,3	49,0	64,6	91,8	68,0
Požeško-slavonska	58,8	86,2	57,5	44,0	68,6	72,7	89,5	67,9
Virovitičko-podravka	58,3	83,6	65,0	48,6	81,0	54,8	92,5	67,7

Izvor: Hrvatska gospodarska komora

Slika 1. Karta dnevnih migracija ispitanika



Izvor: Filip Silić

10. Sažetak

U ovom radu razmatra se uloga svakodnevne mobilnosti u društvenom i akademskom životu studenata Sveučilišta u Zagrebu. Republiku Hrvatsku karakterizira visok stupanj centralizacije i nejednakosti među županijama, te se propituje kako to utječe na studentsku populaciju, te posljedično populaciju studenata-putnika. Pomoću intervjuja sa studentima dobio se uvid u njihova iskustva i uvjete svakodnevnih putovanja iz Zagrebačke, Krapinsko-zagorske, Karlovačke i Sisačko-moslavačke županije. Uočene su velike razlike u uvjetima svakodnevnih putovanja iz sve četiri ispitivane županije, s tim da se početna hipoteza kako gospodarski snažnije županije nude bolje uvjete pokazala netočnom.

Ključne riječi: mobilnost, svakodnevna mobilnost, studenti-putnici

Summary

This paper deals with the role of everyday mobility in the social and academic life of students at the University of Zagreb. The Republic of Croatia is characterized by a high level of centralization and inequality among the counties, and it is questioned how this affects the students population and consequently the commuter-students population. Through interviews with students an insight into their experiences and the conditions of daily travel from Zagrebačka, Krapinsko-zagorska, Karlovačka and Sisačko-moslavačka county is given. Big differences in conditions of everyday travel from all four tested counties are noticed, and the initial hypothesis of how economically stronger counties offer better conditions proved inaccurate.

Key words: mobility, everyday mobility, commuter-students