

Utjecaj prometa na demografska obilježja Grada Trilja

Varvodić, Gabriela

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:559487>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-05**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Gabriela Varvodić

Utjecaj prometa na demografska obilježja Grada Trilja

Prvostupnički rad

Mentor: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Ocjena: _____

Potpis: _____

Zagreb, 2021. g.

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

Utjecaj prometa na demografska obilježja Grada Trilja

Gabriela Varvodić

Izvadak: Promet je važan čimbenik povezanosti nekog prostora te funkcioniranja svakodnevnog života i mobilnosti stanovništva koje na njemu živi. Razvijenost prometa utječe na dostupnost sadržaja nekog prostora i ostvarenje mogućnosti koje ono pruža. To se često odražava na svakodnevni život i stoga slabija razvijenost prometa može biti uzrok negativnih demografskih trendova koje posljednjih godina bilježi Grad Trilj. Cilj je ovog rada istražiti utjecaj prometa na demografske procese Grada Trilja. Kako bi se ostvario cilj rada, u njemu su detaljnije istražena prometno-geografska obilježja Grada, kao i stavovi tamošnjeg stanovništva o utjecaju prometa na njihov svakodnevni život, a sve u međusobnoj povezanosti s utjecajem prometa na demografska obilježja istraživanog prostora. Pritom je biti prisutan aspekt prostorne diferencijacije ispitanika koji žive u gradskom središtu i izvan njega. Na kraju rada izneseni su eventualni prijedlozi poboljšanja prometnih obilježja koji bi pozitivno utjecali na demografska obilježja Grada Trilja. Metodologija ovog rada sastoji se od analize stručne i znanstvene literature, analize statističkih podataka, kvalitativne metode intervjuiranja te kartografske vizualizacije koja je prikazana uporabom GIS-a.

26 stranica, 11 grafičkih priloga, 3 tablice, 16 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: promet, prometna povezanost, depopulacija, Grad Trilj

Voditelj: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Tema prihvaćena: 3. 12. 2020.

Datum obrane: 23. 9. 2021.

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

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Undergraduate Thesis

The impact of transportation on the demographic characteristics of the City of Trilj

Gabriela Varvodić

Abstract: Transportation is an important factor in the connectivity of a space and the functioning of everyday life and mobility of the population living in it. The development of transportation affects the availability of the services of a space and the realization of the opportunities it provides. This is often reflected in everyday life and therefore the poorer development of transportation can be the cause of the negative demographic trends that the City of Trilj has recorded in recent years. The aim of this paper was to investigate the impact of transportation on the demographic processes of the City of Trilj. In order to achieve the goal, it explored in more detail the transport-geographical characteristics of the City, as well as the attitudes of the local population about the impact of transportation on their daily lives, all in relation to the impact of transportation on the demographic characteristics of the study area. There was an aspect of spatial differentiation of respondents living in the city center and peripheral area. At the end of the paper, possible proposals for the improvement of transportation characteristics that would have a positive impact on the demographic characteristics of the City of Trilj were presented. The methodology of this paper is consisted of analysis of professional and scientific literature, analysis of statistical data, qualitative interviewing methods and cartographic visualization presented using GIS.

26 pages, 11 figures, 3 tables, 16 references; original in Croatian

Keywords: transportation, transportation connectivity, depopulation, City of Trilj

Supervisor: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Undergraduate Thesis title accepted: 03/12/2020

Undergraduate Thesis defense: 23/09/2021

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

Sadržaj

1. UVOD	1
2. METODOLOGIJA RADA.....	3
3. PROSTORNE KARAKTERISTIKE GRADA TRILJA.....	4
3.1. Fizičko-geografska obilježja.....	4
3.2. Administrativno-teritorijalni ustroj	4
3.3. Povijesni razvoj i značenje	6
4. PROMETNO-GEOGRAFSKA OBILJEŽJA GRADA TRILJA.....	7
4.1. Prometno-geografski položaj	7
4.2. Linije javnog prijevoza.....	9
5. DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA GRADA TRILJA.....	11
5.1. Broj stanovnika 1857.-2011. godine	11
5.2. Popis stanovništva 2011. godine	12
6. REZULTATI I ANALIZA PROVEDENOG INTERVJUIRANJA	15
6.1. Prijedlozi za poboljšanje.....	22
7. ZAKLJUČAK.....	24
LITERATURA.....	25
IZVORI	25
PRILOZI	IV

1. UVOD

Promet je jedan od sastavnih čimbenika svakodnevnog života te ga najjednostavnije možemo definirati kao kretanje ljudi, robe i informacija iz jednog mjesta u drugo (Black, 2003). Ono je neizostavna sastavnica svakog gospodarstva te igra važnu ulogu u prostornim odnosima između pojedinih lokacija. Zahvaljujući razvoju prometa stvaraju se vrijedne veze između regija i gospodarskih aktivnosti. Može se opisati kao višedimenzionalna djelatnost koja ima povijesnu, društvenu, političku, ekonomsku i ekološku važnost. Od druge polovice 20. stoljeća dolazi do naglog razvoja prometa, a glavni su uzrok tome bili rast prometne potražnje, smanjenje prometnih troškova te razvoj prometne infrastrukture (Rodrigue i dr., 2013). Stupanj razvijenosti prometa utječe na dostupnost sadržaja i ostvarenje mogućnosti stanovnicima određenog područja, stoga slabija prometna povezanost kao posljedicu može imati smanjenje broja stanovnika.

Depopulacija je proces koji je posljednjih godina obuhvatio gotovo cijelu Hrvatsku, a posebno je izražena u područjima koja su geografski više izolirana i prometno slabije povezana. Jedno je od takvih područja Dalmatinska zagora, čija sela izumiru te je težak zadatak ponovno vratiti život u njih, posebno kad su u pitanju mladi ljudi i djeca (Petrić i dr., 2006). Kao primjer, može se uzeti Grad Trilj kojem administrativno pripada 26 naselja i od kojih posljednjih desetljeća većina bilježi značajan pad broja stanovnika. Budući da je promet jedan od bitnih čimbenika svakodnevnice, može biti i jedan od uzroka smanjenja broja stanovnika. Za Grad Trilj karakteristično je da nema učestale linije javnog prijevoza, što za stanovnike koji nemaju osobni automobil može predstavljati problem. Posebno su ugrožene određene socijalne skupine kao što su starije osobe koje žive u udaljenim selima i ne mogu svaki dan osigurati osnovne potrepštine, osobe s invaliditetom koje direktno ovise o pomoći drugih, osobe koje nemaju posao u mjestu u kojem žive, djeca i brojni drugi.

U ovom radu analizira se područje Grada Trilja iz razloga što ono ima povoljan prometno-geografski položaj odnosno sjecište je prometnica između obale i granice s Bosnom i Hercegovinom te sjeverne Dalmacije s južnom Dalmacijom. Ipak, povoljan prometni položaj ne iskorištava se dovoljno odnosno prometni sustav nije razvijen u svom punom potencijalu. Istovremeno, za područje je posljednjih godina karakterističan pad broja stanovnika stoga je cilj ovog rada analizirati u kojoj mjeri je promet utjecao na proces depopulacije te što bi se trebalo poduzeti glede poboljšanja istog.

Rad je koncipiran na način da se prvi dio sastoji od razmatranja prostornih karakteristika Grada Trilja odnosno fizičko-geografskih obilježja, administrativno-teritorijalnog ustroja te kratkog povijesnog pregleda samog prostora budući da je povoljan položaj istog prepoznat još od doba starih Rimljana. Također, u radu se navode prometno-geografska obilježja prostora odnosno opće značajke prometa unutar Grada Trilja te povezanost s većim gradovima kao što su Sinj i Split. Osim prometnih značajki, analizirana su i demografska obilježja s posebnim naglaskom na posljednji popis stanovništva, budući da je ono najrelevantniji demografski pokazatelj. Drugi je dio rada istraživački i sastoji se od analize intervjuiranja stanovnika Grada Trilja o utjecaju prometa na njihov svakodnevni život. Naposljetku, navode se neki prijedlozi poboljšanja prometa koji bi mogli poboljšati i kvalitetu života ljudi.

2. METODOLOGIJA RADA

S ciljem opisa samog prostora Grada Trilja, njegovih prometnih obilježja i analize demografskih pokazatelja korištena je stručna i znanstvena literatura i izvori. Kod istraživanja literature utvrđeno je kako postoji malo stručnih i znanstvenih radova na temu Grada Trilja. Prilikom kartografske vizualizacije korišten je program ArcMap 10.7., a za grafičke priloge i tablice korišten je program Excel 365. Svi su kartografski i grafički prilozi izrađeni samostalno na temelju podataka iz raznih izvora.

Najvažniji je dio rada provedeno kvalitativno ispitivanje stanovnika kroz metodu intervjuiranja te su se na taj način dobili subjektivni stavovi i razmišljanja. Intervjuiranje je provedeno tijekom svibnja i lipnja 2021. godine. Ispitanici su podijeljeni u 3 dobne skupine: mlado (0-19 god.), zrelo (20-59 god.) i staro (> 60 god.) stanovništvo. Iz različitih su naselja koja pripadaju Gradu Trilju kako bi se utvrdile razlike u razmišljanjima, stavovima, zadovoljstvu, poteškoćama na koje nailaze i slično. Stanovnike se ispitivalo o zadovoljstvu prometom, o utjecaju prometa na demografska obilježja te o promjenama koje bi bilo nužno napraviti. Svako je ispitivanje provedeno uživo na način da se s ispitanicima razgovaralo prosječno 15 minuta te se, uz njihovo prethodno dopuštenje, svaki razgovor snimao mobilnim uređajem zbog lakše obrade podataka, a razgovori su kasnije transkribirani. Također, svaki je intervju bio u skladu s COVID-19 mjerama odnosno održavala se distanca od minimalno 2 metra i korištene su zaštitne maske.

3. PROSTORNE KARAKTERISTIKE GRADA TRILJA

3.1. Fizičko-geografska obilježja

Područje Grada Trilja smješteno je u srednjoj Dalmaciji, na području Dalmatinske zagore. U užem smislu, to je područje Cetinske krajine. Nadmorska visina u Gradu Trilju proteže se od 300 do 1000 m. Sa sjeveroistočne strane Grada nalazi se planina Kamešnica, s istočne planina Tovarnica, a s jugozapadne strane planina Mosor. Osim planina, područje s istočne strane omeđuju i brda Jelinak, Rimnica i Jagodnik, a sa zapadne strane brdo Gardun koje ima povijesnu važnost. Sa sjeverne se strane nalazi plodonosno Sinjsko polje (Bugarin, 2018; Tufekčić i dr., 2016).

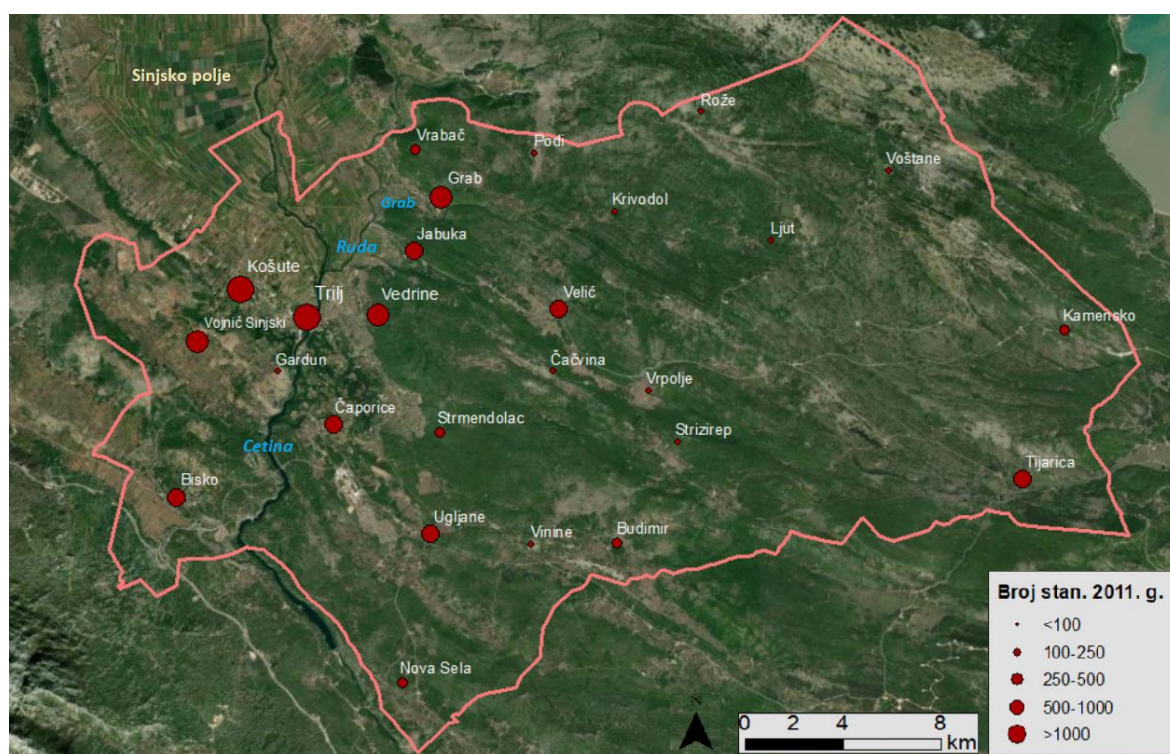
U geološkom pogledu, ovo je krško područje prekriveno vapnenačkim i dolomitnim stijenama. Kroz Sinjsko polje i sam grad Trilj prolazi rijeka Cetina, čije porječje pripada izrazito krškom području (Tufekčić i dr., 2016). Osim rijeke Cetine, području pripadaju rijeka Ruda i rječica Grab.

Što se tiče klimatskih obilježja, dolazi do miješanja umjereno kontinentalne i submediteranske klime. Najtopliji je mjesec srpanj sa srednjom temperaturom 23,4°C, a najhladniji je siječanj sa srednjom temperaturom 3,8°C. Srednja godišnja temperatura zraka iznosi 13°C. Padaline su najučestalije od rujna do prosinca, a najviše ih padne u studenom. Kao što je prethodno spomenuto, područje Grada Trilja pripada krškom području s obilježjima visoke stjenovitosti i izraženim reljefnim oblicima te su zemljišta slabo razvijena i uglavnom neplodna (Tufekčić i dr., 2016; Visit Trilj, n.d. a).

3.2. Administrativno-teritorijalni ustroj

Grad Trilj pripada Splitsko-dalmatinskoj županiji i proteže se na površini od 267 km² što čini 5.9% kopnene površine županije. Prostor Grada Trilja kontaktno je područje metropolitanskog prostora Splita te na regionalnoj razini gravitira gradu Splitu (Tufekčić i dr., 2016). Kada je 1998. godine obnovljena teritorijalna cjelovitost Republike Hrvatske, Trilj je dobio status grada, čime je postao jedan od najmlađih gradova u Hrvatskoj. Administrativno područje koje je dodijeljeno gradu obuhvaća ukupno 26 naselja: Bisko, Budimir, Čačvina,

Čaporice, Gardun, Grab, Jabuka, Kamensko, Košute, Krivodol, Ljut, Nova Sela, Podi, Rože, Strizirep, Strmendolac, Tjarica, Trilj, Ugljane, Vedrine, Velić, Vinine, Vojnić Sinjski, Voštane, Vrabač i Vrpolje (Visit Trilj, n.d. b). Naselja se razlikuju po veličini i broju stanovnika, ali i prostornom razmještanju. Naime, ona koja su smještena na planinskim obroncima uglavnom su površinski manja, imaju manji broj stanovnika i udaljena su jedna od drugih, dok su veća naselja s više stanovnika uglavnom u podnožju kotline, smještena u blizini Sinjskog polja i rijeke Cetine (sl. 1).



Sl. 1. Administrativno područje Grada Trilja

Izvor: Izradila autorica na temelju podataka DGU, 2021

3.3. Povijesni razvoj i značenje

Prostor Grada Trilja od davnina je mjesto gdje se susreću rane civilizacije koje su ostavile svoje tragove u prostoru i vremenu. Još od brončanog doba tu su se nalazili pripadnici ilirskog plemena Delmata koji su se razvijali sve do dolaska Rimljana nakon čega je krenula borba za teritorijalnu prevlast. Rimljani su na brdu Gardun podignuli vojni logor Tilurium od kojeg se mogao nadzirati najznačajniji mostni prijelaz preko rijeke Cetine. Na mostnom prijelazu razvilo se naselje Pons Tiluri koje je ishodište današnjeg Trilja (Tončinić, 2010; Vrgoč, n.d. a).

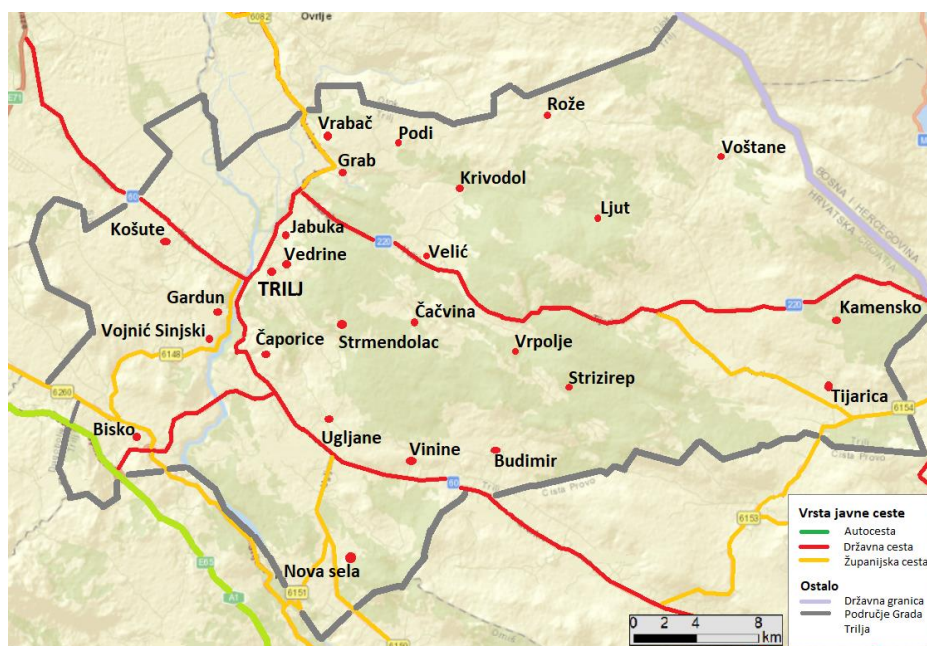
Rimljani su donijeli brojne gospodarske i kulturne stečevine. U prometnom smislu, najvažnija je stečevina gradnja sustava kolnih cesta od antičke Salone prema unutrašnjosti provincije Dalmacije. Od današnjeg Trilja cesta se nastavljala u dva smjera, jedna u sjeveroistočnom smjeru prema Aržanu i delmatskom sjedištu Delminium, a druga u jugoistočnom smjeru prema rimskim naseljima Novae i Naron. U povijesnim izvorima spominje se i kula Čačvina, koja je također imala značenje za trgovce i vojnike zahvaljujući svom položaju na prometnici kojom se iz Bosne putovalo prema Splitu (Vrgoč, n.d. b).

4. PROMETNO-GEOGRAFSKA OBILJEŽJA GRADA TRILJA

Cestovni promet ima primarno značenje u cjelokupnom prometnom sustavu Grada Trilja jer ima funkciju integriranja ostalih vidova prometa. Riječni promet slabo je razvijen, ali je u planu izgradnja privezišta na toku rijeke Cetine što bi moglo potaknuti na promjene (Arheo d.o., 2021). Posljednjih godina, u sklopu razvoja ruralnog turizma, razvija se biciklistički promet budući da Grad Trilj ima pogodne površine za izgradnju biciklističkih staza, kojih je uređeno već nekoliko. Željeznički promet ne postoji na području Grada Trilja, kao ni zračni. Najbliža je Zračna luka Split.

4.1. Prometno-geografski položaj

Kao što je prethodno navedeno, Grad Trilj ima povoljan prometno-geografski položaj koji povezuje sjevernu i južnu Dalmaciju te okolicu grada Splita s granicom Bosne i Hercegovine. Povoljan prometno-geografski položaj čini ga važnim tranzitnim područjem s velikim potencijalom razvoja (sl. 2).



Sl. 2. Prometno-geografski položaj Grada Trilja

Izvor: Izradila autorica na temelju podataka DGU, 2021

Područjem Grada prolaze dionice kategoriziranih javnih cesta: autoceste, državne, županijske i lokalne ceste (tab.1). Postoje još nekategorizirane ceste i ostali nekategorizirani planinski, protupožarni i gospodarski putovi.

Tab. 1. Dionice kategoriziranih javnih cesta u Gradu Trilju

Vrsta javne ceste	Broj ceste	Opis ceste
Autocesta	A1	Zagreb – Dubrovnik (čvor Bisko)
Državna cesta	D220	Čvor Bisko (A1) – Čaporice (D60) - Trilj - GP Kamensko
	D60	Brnaze (D1) – Trilj - Cista Provo – Imotski - GP Vinjani Gornji
Županijska cesta	Ž6124	D60 - Vojnić Sinjski
	Ž6125	Voštane – D220
	Ž6148	Trilj (D60) – Bisko (Ž6260)
	Ž6149	Trilj (D220)-Strmen Dolac - Ugljane (D60)
	Ž6150	Ugljane (D60) – Blato na Cetini (Ž6260)
	Ž6151	Ž6150- Nova Sela - Ž6260
	Ž6154	D. Tijarica (D220) - G. Tijarica – Aržano D39
	Ž6260	Klis Grlo (Ž6253) – Dugopolje – Bisko – Blato na Cetini – Šestanovac (D39)
Ž6289	Obrovac Sinjski (D219) – Otok – Grab – D220	

Izvor: Izradila autorica prema podacima Arheo d.o., 2021

Dogradnjom čvora Bisko na autocesti A1, Grad Trilj dobio je na većem značenju jer je došlo do bolje povezanosti sa splitskom regijom, južnom i sjevernom Dalmacijom. Slijedom toga došlo je i do povećanja ukupnog volumena tranzitnog i lokalnog prometa. Zahvaljujući odvajanju čvora autoceste te gradnji dionice državne ceste koja povezuje Bisko i Čaporice, došlo je do značajnog rasterećenja središta grada Trilja. Međutim i dalje postoje problemi u istom jer državne ceste razdvajaju središte grada na 3 dijela te sudionicima u prometu nije omogućena sigurna i nesmetana vožnja (Bugarin, 2018; Tufekčić i dr., 2016). Problemi se nastavljaju na županijske i lokalne ceste koje imaju funkciju međusobnog povezivanja naselja koja pripadaju Gradu Trilju. Neke su od njih nepotpuno izgrađene, loše postavljene, nemaju potrebnu infrastrukturu ili jednostavno ne udovoljavaju standardima sigurnosti (Bugarin, 2018).

U Prostornom planu uređenja Grada Trilja kao cilj je postavljena korekcija nepovoljnih građevinskih elemenata trasa, posebno na mjestima gdje su prometne nesreće najučestalije. Također, cilj je modernizirati odnosno asfaltirati važnije lokalne ceste koje nisu adekvatno uređene. Prilikom preuređenja određene državne, županijske ili lokalne ceste potrebno je obuhvatiti cjelovito rješenje trase sa svom infrastrukturom, javnom rasvjetom, uređenjem pješačkih nogostupa i slično (Arheo d.o., 2021).

4.2. Linije javnog prijevoza

Linija javnog prijevoza među naseljima koja pripadaju Gradu Trilju nema mnogo, uglavnom se uvode tijekom školske godine i služe za prijevoz djece. Raštrkanost malih naselja u rijetko naseljenim područjima izaziva značajne organizacijske i financijske probleme za prijevoz učenika do škole (Petrić i dr., 2006). U određenim naseljima povezanost linijama javnog prijevoza ne postoji uopće. Primjerice, ako stanovnik naselja Rože ili Voštane želi ići u bilo koje naselje unutar Grada Trilja ili u gradove Sinj i Split, može doći isključivo korištenjem osobnog automobila, što za stanovnike koji ne voze automobil može biti izuzetan problem i stoga oni najčešće direktno ovise o drugima. Ista je situacija i u Krivodolu, Ljutu, Strizirepu i brojnim drugim naseljima. Naspram malih naselja u planinskim obroncima, grad Trilj i nekolicina drugih naselja povezani su sa Sinjom i Splitom odnosno postoje svakodnevne linije koje su i dalje rijetke, ali barem postoje (tab. 2).

Tab. 2. Linije javnog prijevoza u Gradu Trilju

Prometnik	Relacija	Vrijeme polaska	Period vožnje
Čović prijevoz, d.o.o.	Nova Sela - Sinj	7:00 h, 12:15 h	Redovna linija ¹
	Sinj – Nova Sela	9:30 h, 14:15 h	Redovna linija
	Sinj – Trilj	13:21 h	Povremena linija ²
	Sinj - Košute	18:45 h	Povremena linija
Promet Sinj d.o.o.	Vojnić – Sinj	7:15 h	Povremena linija
	Sinj – Vojnić	14:00 h	Povremena linija
	Trilj – Split	6:15, 6:30, 12:30 h	Povremena linija
	Trilj – Sinj	7:30 h	Redovna linija
	Sinj – Trilj	14:00 h	Redovna linija
	Aržano – Sinj	6:50 h, 15:00 h	Redovna linija
	Sinj – Aržano	14:00, 19:00 h	Redovna linija
	Grab - Sinj	7:30, 10:30, 13:00, 14:30	Povremena linija
	Sinj - Grab	7:00, 10:00, 12:30, 14:00	Povremena linija
	Split – Trilj	14:00 h	Povremena linija

Izvor: Izradila autorica prema podacima Autobusnog kolodvora Sinj³

Kao što je priloženo u tablici, redovne su linije rijetke i većina ih ima odlazak u jutarnjim satima, a povratak u poslijepodnevnom ili večernjim. Primjerice, ako netko želi navečer ići u Sinj, posljednji autobus koji ima je u 15:00 h, uzevši u obzir i povremene linije. Dok traje školska/akademska godina linije su učestalije. Osim rijetkih linija, problem je s javnim prijevozom u Gradu Trilju što nema autobusni kolodvor. Dakle, kada autobus polazi iz grada Trilja putnici čekaju na mjestu gdje unaprijed znaju da se mogu ukrcati.

¹ Postoje učestale linije tijekom cijele godine

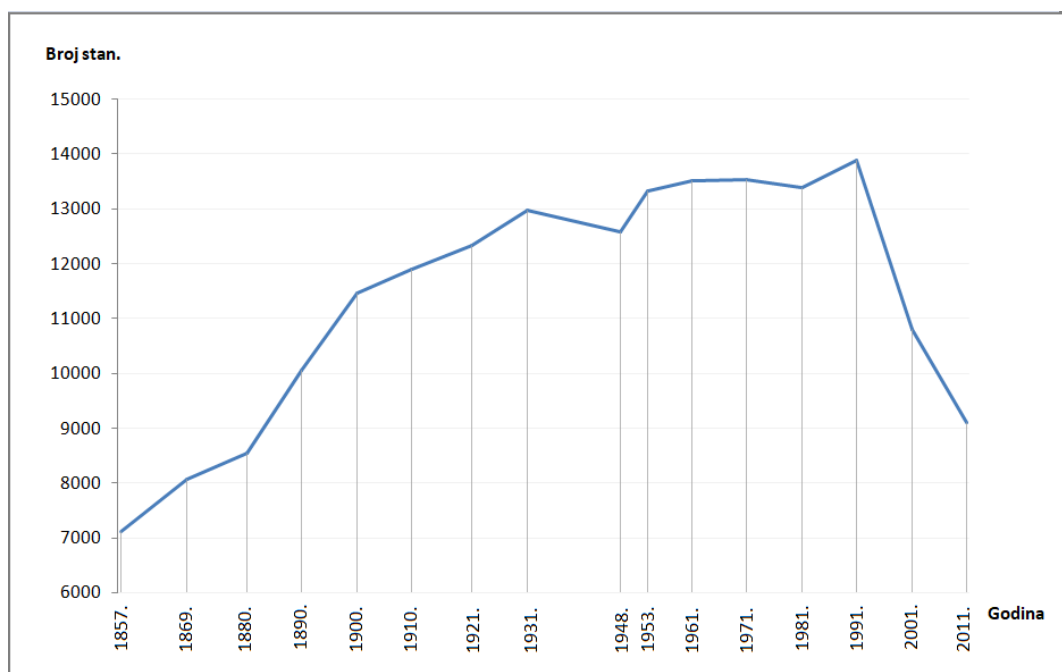
² Linije postoje samo u periodu trajanja školske godine (rujan-lipanj)

³ Podaci su dobiveni izravno usmenim putem od djelatnika Autobusnog kolodvora Sinj

5. DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA GRADA TRILJA

5.1. Broj stanovnika 1857.-2011. godine

Od prvog službenog provođenja popisa stanovništva u Hrvatskoj 1857. godine pa sve do 1981. godine Grad Trilj bio je dio stare općine Sinj. U tom periodu prikupljeni su podaci o ukupnom broju stanovnika u Gradu Trilju, ali tek od 1981. godine dostupni su podaci o broju stanovnika svih 26 naselja koja pripadaju Gradu Trilju. Kada je proveden prvi popis stanovništva, Grad Trilj imao je 7.116 stanovnika i taj broj povećavao se sve do 1931. godine. Zbog posljedica Drugog svjetskog rata, došlo je do neznatnijeg pada broja stanovnika, a nakon 1948. godine rast se nastavio sve do 1991. godine, kada je popisano 13.894 stanovnika (DZS, n.d.). To je najveći popisani broj stanovnika u Gradu Trilju. Zbog posljedica Domovinskog rata, emigracije stanovništva i pada nataliteta, od 1991. godine dolazi do naglog pada broja stanovnika. Na idućem popisu 2001. godine bilo je 10.799 stanovnika, a 2011. godine pad se nastavio te je popisano 9.109 stanovnika (DZS, 2013).



Sl. 3. Broj stanovnika u Gradu Trilju 1857.-2011.

Izvor: Izradila autorica na temelju podataka DZS, n.d.

Gledajući promjenu broja stanovnika pojedinačno po naseljima od 1991. do 2011., postoje određene razlike. Čak 23 naselja, od ukupno 26, u razdoblju 1991.-2011. bilježi apsolutan pad broja stanovnika. Naselje Trilj bilježi porast broja stanovnika 1991.-2001. te ponovan pad 2001.-2011. U naselju Vrabač obrnuta je situacija odnosno 1991.-2001. pad broja stanovnika, a od 2001.-2011. porast. Naposljetku, naselje Vedrine jedino je naselje Grada Trilja koje je od 1991. godine imalo stalan porast broja stanovnika (tab. 3).

Tab. 3. Broj stanovnika Grada Trilja po naseljima 1991.-2011.

NASELJE	BROJ STANOVNIKA			NASELJE	BROJ STANOVNIKA		
	1991.	2001.	2011.		1991.	2001.	2011.
Bisko	509	470	395	Rože	247	102	32
Budimir	236	149	106	Strizirep	220	99	31
Čačvina	155	98	93	Strmendolac	339	221	181
Čaporice	819	421	389	Tijarica	1068	750	374
Gardun	156	120	83	Trilj	2118	2381	2076
Grab	795	687	546	Ugljane	823	486	398
Jabuka	355	341	306	Vedrine	735	779	851
Kamensko	541	266	107	Velić	408	298	288
Košute	2122	1752	1740	Vinine	100	35	24
Krivodol	11	6	2	Vojnić S.	685	579	577
Ljut	25	10	5	Voštane	313	157	42
Nova Sela	503	165	139	Vrabač	237	197	218
Podi	49	28	13	Vrpolje	325	202	93
UKUPNO	13.894	10.799	9.109				

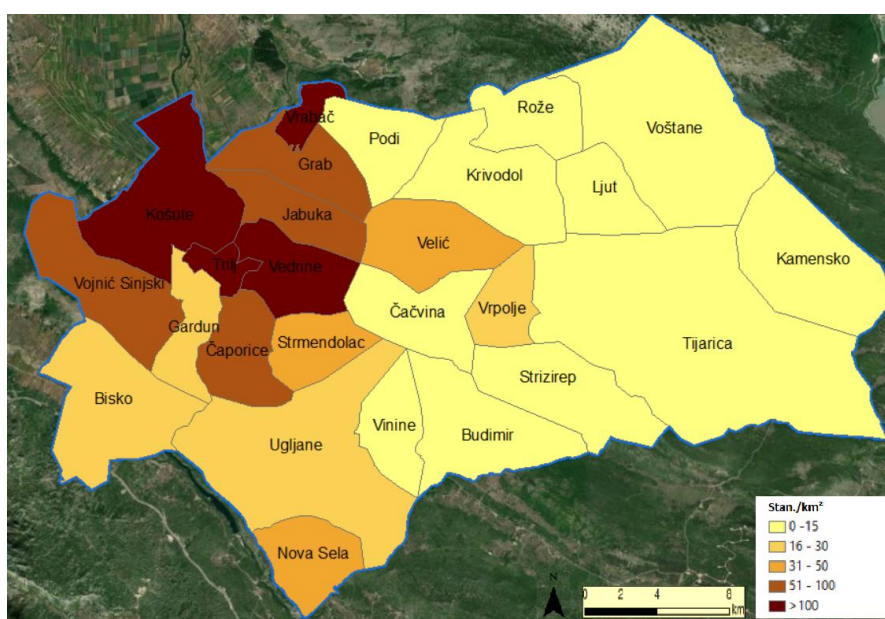
Izvor: Izradila autorica na temelju podataka DZS, 2013

5.2. Popis stanovništva 2011. godine

Prema posljednjem popisu stanovništva 2011. godine u Gradu Trilju živjelo je ukupno 9.109 stanovnika, od toga 51% muškaraca i 49% žena. Najnaseljeniji je sam grad Trilj koji je 2011. godine imao 2.076 stanovnika, a zajedno s prigradskim naseljima Košute i Vedrine broji

4.763 stanovnika. Veći broj stanovnika u ovim naseljima može se pripisati povoljnijem geografskom položaju u kotlini za razliku od planinskih naselja u kojima broj stanovnika stagnira ili je u padu. Prema posljednjem popisu stanovništva od ukupno 26 naselja čak 16 ih je imalo manje od 300 stanovnika. U pojedinim naseljima demografska slika posebno je loša, pa je primjerice naselje Ljut imalo 5 stanovnika, a naselje Krivodol samo 2 (DZS, 2013).

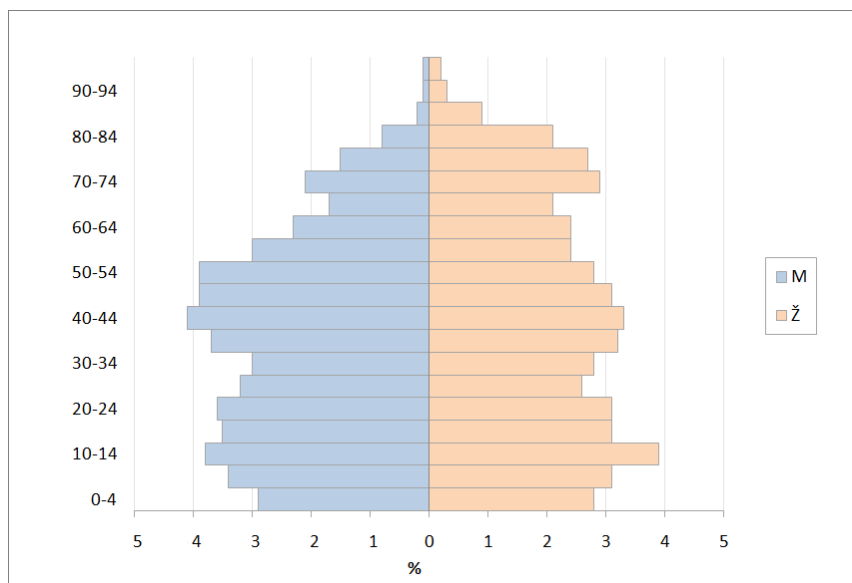
Kako postoje razlike u broju stanovnika, tako postoje razlike i u gustoći naseljenosti koja se kreće od 0.18 do 130.53 st./km², a prosječna je gustoća naseljenosti 33,72 st./km² što je ispod prosječne gustoće naseljenosti Republike Hrvatske koja je 71,8 st./km² (sl. 4) (DZS, 2013).



Sl. 4. Gustoća naseljenosti 2011.g.

Izvor: izradila autorica na temelju podataka DGU, 2021

Iako Grad Trilj u posljednja 2 međupopisna razdoblja bilježi pad broja stanovnika, gledajući dobno-spolnu raspodjelu stanovništva nalazi se iznad županijskog i nacionalnog prosjeka. Naime, mlado stanovništvo (0-19 god.) čini 26,3% ukupne populacije, što je veći postotak od starog stanovništva (> 60 god.) koje čini 21,9% ukupne populacije (sl. 5) (DZS, 2013).



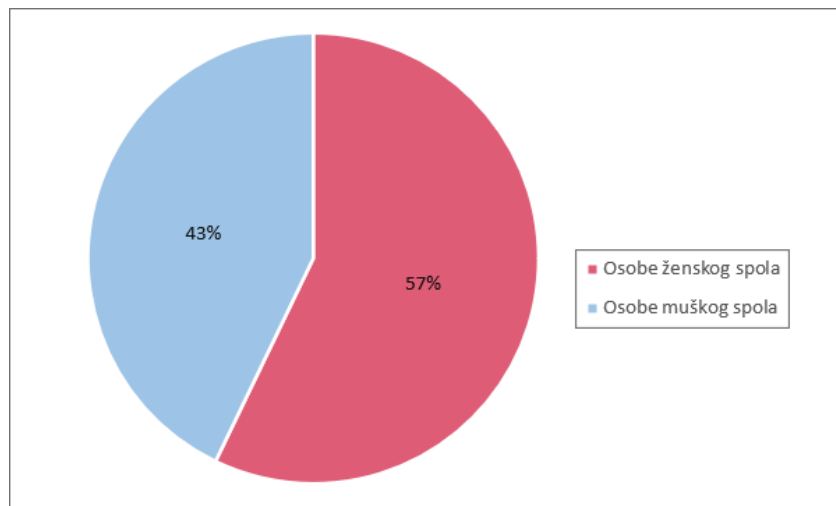
Sl. 5. Dobno-polna piramida Grada Trilja 2011. godine

Izvor: Izradila autorica na temelju podataka DZS, 2013

Oblik dobno-polne piramide Grada Trilja prikazuje zreli odnosno stacionarni tip stanovništva. Takav oblik ukazuje na izjednačavanje stanovništva mlade i zrele dobne skupine, s dominacijom zrelog stanovništva (Glamuzina i Glamuzina, 1996).

6. REZULTATI I ANALIZA PROVEDENOG INTERVJUIRANJA

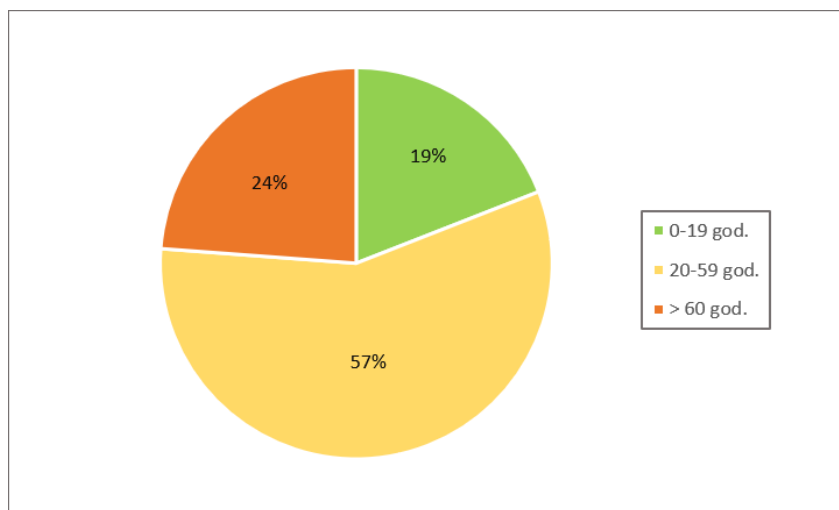
U svrhu ovog istraživanja provedena je kvalitativna metoda intervjuiranja kako bi se prikupile informacije o stavovima i razmišljanjima stanovnika Grada Trilja. Stanovnicima je postavljeno nekoliko pitanja i potpitanja s ciljem saznanja mjere u kojoj promet utječe na njihov svakodnevni život. Najvažniji cilj ispitivanja bio je saznati što stanovnici misle u kojoj je mjeri promet utjecao na demografska obilježja Grada Trilja. Ispitana je ukupno 21 osoba, od toga 57% osoba ženskog spola i 43% osoba muškog spola (sl. 6).



Sl. 6. Udio ispitanika prema spolu

Izvor: Izradila autorica prema rezultatima istraživanja, 2021

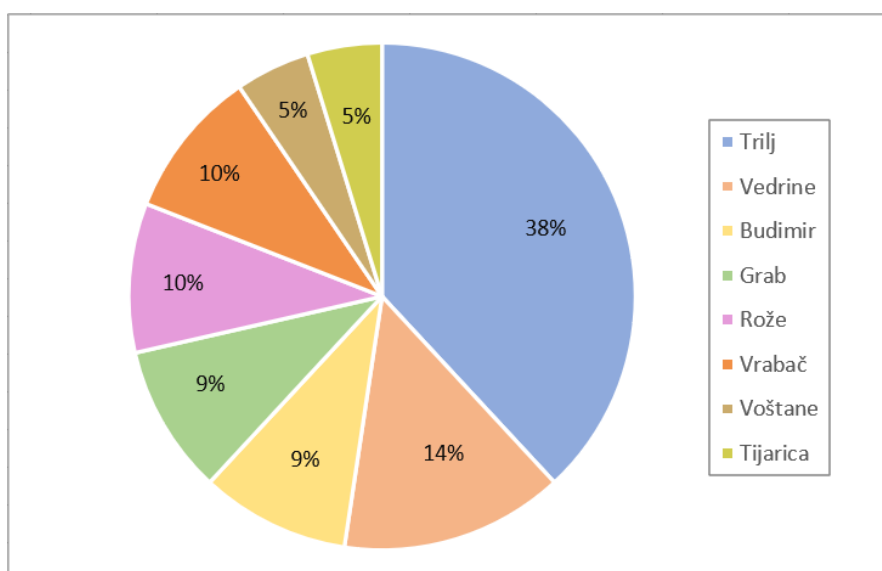
Ispitanici su podijeljeni u 3 dobne skupine: mlado (0-19), zrelo (20-59) i staro (> 60) stanovništvo. Od mladog stanovništva ispitane su 4 osobe, od zrelog je stanovništva ispitano 12 osoba, a od starog je stanovništva ispitano 5 osoba (sl. 7).



Sl. 7. Udio ispitanika po dobnim skupinama

Izvor: Izradila autorica prema rezultatima istraživanja, 2021

Ispitani su stanovnici iz 8 naselja koja pripadaju Gradu Trilju, a najviše ih je iz samog grada Trilja (sl. 8). Cilj je bio usporediti razlike života, način razmišljanja, probleme s kojima se susreću i promjene koje bi htjeli stanovnici u naseljima izvan grada Trilja i samom gradu Trilju koji, naspram istih, ima više mogućnosti i bolje je povezan linijama javnog prijevoza.



Sl. 8. Udio ispitanika iz pojedinih naselja Grada Trilja

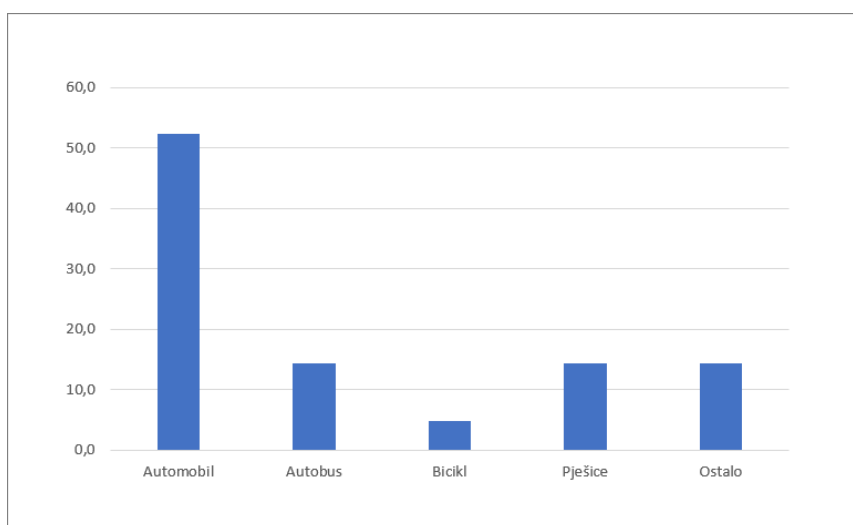
Izvor: izradila autorica prema rezultatima istraživanja, 2021

Prvi dio intervjua odnosio se na promet u Gradu Trilju, probleme s kojima se ispitanici najviše susreću, najčešći oblik putovanja i mjeru u kojoj prometna povezanost Grada utječe na njihov život.

Više od polovice (52,4%) ispitanika izjavilo je kako je najčešći korišteni oblik prijevoza osobni automobil jer na taj način mogu lakše i brže doći do željene destinacije. Većina ispitanika koji su izjavili da najčešće koriste autobus su iz naselja koja su bolje povezana linijama javnog prijevoza, kao što je naselje Grab koje tijekom školske godine ima čak 4 linije dnevno u jednom smjeru. Bicikl kao najčešći oblik prijevoza koristi jako malo ispitanika i to su uglavnom školarci. Nekoliko ispitanika izjavilo je da najčešće ide pješice i to su uglavnom stanovnici starije životne dobi koji ne upravljaju vozilom i žive u gradu Trilju ili naseljima u blizini te odlazak do trgovine ili ambulante mogu obaviti na taj način. U kategoriju ostalo ubrajaju se svi ostali načini putovanja i tu su se svrstali ispitanici starije životne dobi iz, primjerice, naselja Rože i Voštane koji ni na koji način ne mogu obaviti svakodnevne aktivnosti osim da netko dođe po njih ili im donese što je potrebno (sl. 9).

„Da mi ne donese moj sin, ne bi ja imala šta pojist svaki dan i ne bi imala tablete kad mi zafale. Busa nema, a u selu dobro da ima živog čovika, kamoli dućana i likara. Fala Bogu pa me ne boli, šta bi onda tek i ko bi me vozija svaki dan.“ (T.V., 78, Rože)

Dakle, njihov najčešći oblik prijevoza je pomoću drugih osoba.



Sl. 9. Najčešći oblik prijevoza ispitanika

Izvor: izradila autorica prema rezultatima istraživanja, 2021

Ispitanici su glede prometa u Gradu Trilju naveli razne probleme s kojima se susreću. Kao čest problem navedene su uske ceste koje su često nepregledne i loše asfaltirane, a oko njih zarasle zelene površine koje dodatno znaju otežati situaciju u prometu. Često se događaju situacije da se automobili na nekim cestama ne mogu normalno mimoći. Problem je i nerijetko zaustavljanje automobila nasred ceste u središtu grada Trilja što se nadovezuje na problem nedostatka parkirališta ili garaža. Također, u gradu Trilju postoji samo jedan semafor koji ne radi, a na glavnom raskrižju često dolazi do oduzimanja prednosti te ispitanici smatraju da bi semafor bio koristan. Nadalje, ispitanici smatraju da bi trebalo dodatno urediti biciklističke staze, dodati više pješačkih prijelaza na određenim dionicama i dodati kamere, posebno ispred škole.

„Najgore mi je kad ljudi stanu na srid ceste u centru jer moraju nešto čas obaviti, pa se začas stvori gužva. A kad dođeš na raskrižje, nema ko ne oduzme prednost.“ (A.Š., 29, Vedrine)

Na pitanje u kojoj mjeri promet u Gradu Trilju, uključujući povezanost linijama javnog prijevoza, utječe na život ispitanika bilo je raznih odgovora. Onima koji koriste osobni automobil javni prijevoz uglavnom ne znači mnogo, ali bi htjeli poboljšanje glede prometne infrastrukture jer bi im to olakšalo svakodnevnicu u prometu, putovanje do posla i slično. Neki od ispitanika koji najčešće koriste druge oblike prijevoza izjavili su kako bi htjeli učestalije linije da imaju opciju ako žele posjetiti rodbinu i prijatelje, ali da im to ne utječe na život previše, odnosno snalaze se na druge načine.

„Da iman kako, više bi išla vidit sestru u Trilj, ona mi je sva familija. Nismo daleko, a meni je daleko kad neman kako. A šta ćemo, dođe ona kod mene ili me neko odveze do nje kad čujen da će neko ić usput.“ (I.I., 73, Budimir)

Nekolicina je ispitanika izjavila da promet Grada Trilja utječe mnogo na njihov život jer bi se primjerice zaposlili u nekom drugom mjestu da je bolja povezanost, bilo bi im lakše voditi djecu u vrtić ili školu i slično.

„Prije godinu dana su mi ponudili da radim u Tommyja u Solinu, a nisam prihvatila. Daleko mi je i puno bi vremena izgubila svaki dan, a dosta puta ni neman auto jer ga muž odveze. Uzela sam zato posao u ribarnici koji mi je, ako ne ništa, bliže.“ (A.L., 37, Vedrine)

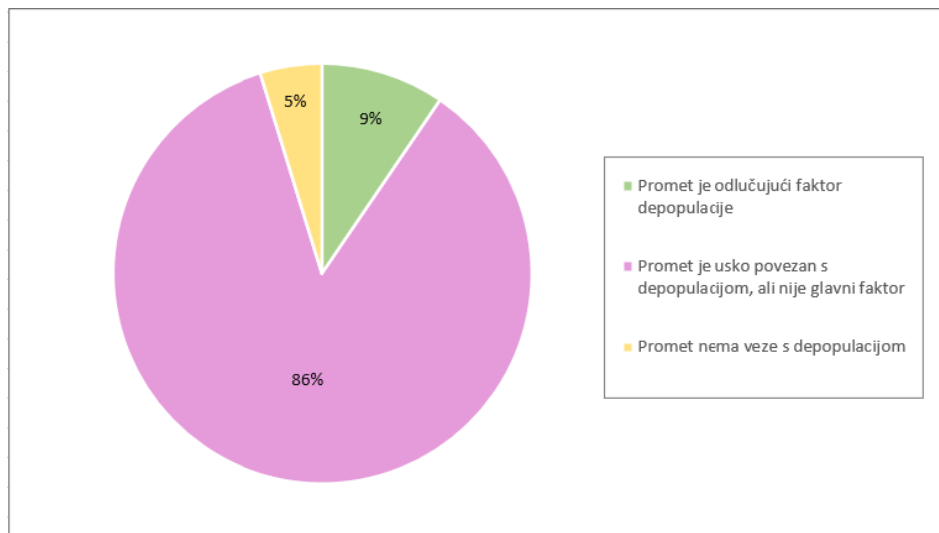
Budući da u mnogim naseljima postoji problem loše povezanosti linijama javnog prijevoza, postavlja se pitanje koliko bi za Grad Trilj bilo isplativo uvesti iste s obzirom da bi stanovnicima takvih naselja bile korisne, ali istih je stanovnika uglavnom jako malo. Većina ispitanika smatra da bi bilo najbolje uvesti barem jednu liniju dnevno koja povezuje više naselja u kojima autobus nikad ne prometuje te bi na taj način riješili probleme tih malobrojnih stanovnika.

„A ne znam, po tim selima su uglavnom stari ljudi, a opet i njima treba svaki dan donit. Možda da je uvest bar jedan bus s kojim bi svaki dan mogli do dućana, ovako ne mogu nigdi dok neko ne dođe.“ (L.B., Trilj, 30)

Drugi dio intervjua odnosio se na utjecaj prometa na demografska obilježja Grada Trilja. Budući da je u ovom radu prethodno opisana demografska slika Grada Trilja odnosno pad broja stanovnika posljednjih desetljeća, postavlja se pitanje je li promet imao kakav utjecaj na iseljavanje ljudi i pad nataliteta i ako da, u kojoj mjeri? Većina ispitanika smatra da promet nije odlučujući faktor zbog kojeg je demografska slika sve lošija odnosno nije glavni razlog zbog kojeg bi se primjerice netko preselio, ali može biti usko povezan s razlogom preseljenja. Primjerice, ispitanici smatraju da ponuda radnog mjesta u nekom drugom gradu može biti jedan od glavnih faktora preseljenja te da promet može biti usko povezan s tim jer je teško svaki dan daleko putovati na radno mjesto.

„A teško je to sad reć, al' mislin, ljudi će najprije ić ća zbog posla i boljih prilika negdi drugo. A normalno da tu i promet znači kad smo udaljeni od svega, a kod nas nema puno toga. Teško je kad svako malo negdi moraš ić nešto obaviti.“ (L.Š., 34, Vedrine)

Nadalje, nekolicina ispitanika smatra da promet može biti odlučujući faktor, a ostatak da promet nema nikakve veze s depopulacijom (sl. 10).

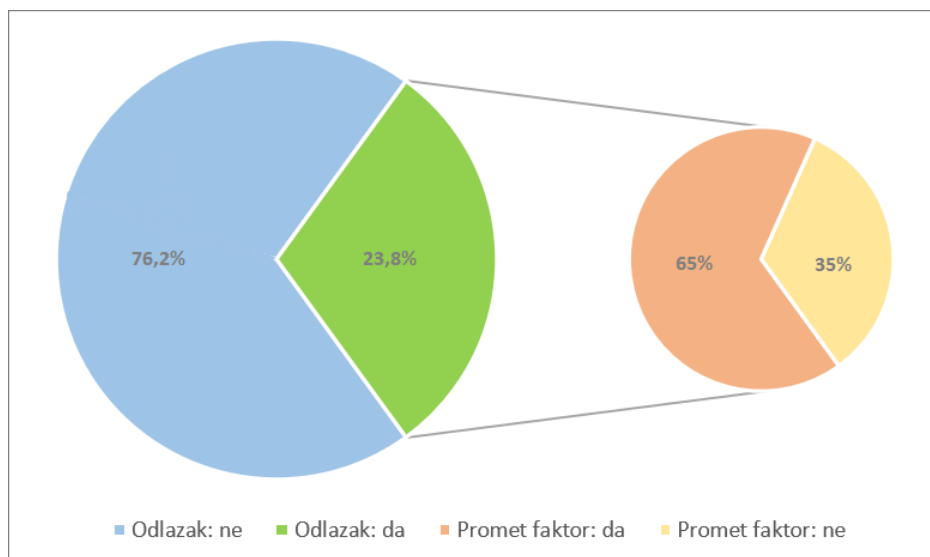


Sl. 10. Utjecaj prometa na demografsku sliku Grada Trilja

Izvor: izradila autorica prema rezultatima istraživanja, 2021

„Osobno poznajem familiju koja se odselila prije 10ak godina u Split, kad su dica tribala krenit u srednju i na treninge. Šta će, mali bija dobar u nogometu, a nema ga ko vozit svaki dan, još uz to i škola i sve. Bilo je lakše ić ća di imaju više prilika i svega.“ (A.P., 38, Trilj)

Ispitanike se pitalo jesu li oni osobno kad razmišljali o odlasku i ako da, u kojoj je mjeri promet bio faktor eventualnog odlaska. Većina je ispitanika izjavila da nije razmišljala o odlasku, a manji dio da jest. Ispitanici koji nisu razmišljali o odlasku navode kako nema smisla ni razmišljati jer je to velika odluka, a i na kraju svega tu je njihov dom cijeli život. Od ispitanika koji žele otići, većina je izjavila da je slabija prometna povezanost odnosno udaljenost od svih većih gradova jedan od faktora odlaska (sl. 11).



Sl. 11. Promet kao faktor eventualnog odlaska

Izvor: izradila autorica prema rezultatima istraživanja, 2021

Većina ispitanika koji su razmišljali o odlasku živi u naseljima izvan grada Trilja, što je pokazatelj nepostojanja želje za ostankom u takvim malim naseljima koja su udaljenija ili lošije povezana.

Na pitanje o želji za odlaskom, gospođa starije životne dobi dala je odgovor:

„Pa ja se već jesan priselila. Cili san život živila u Rožama, dok mi sin nije napravija kuću prije 10-ak godina ovde. Di bi gore bila po stare dane, ovde mi je sve puno lakše.“ (I.V., 68, Vedrine)

Također, svi koji su razmišljali o odlasku su mladi stanovnici ili stanovnici zrele dobi.

„Inače studiran i neman namjeru ostat živit ovde u budućnosti. Jednostavno neman opcije za sve što želin ostvarit. Posao u svojoj struci sigurno neću moć pronaći, tako da će preseljenje u neki drugi grad, možda čak i inozemstvo biti sigurna stvar.“ (J.G., 19, Grab)

Za Grad Trilj vrlo je važno pokušati spriječiti iseljavanje mladih ljudi odnosno zaustaviti konstantan pad broja stanovnika što nije lak zadatak jer ovisi o puno faktora koji bi ljude trebali spriječiti od iseljavanja. Uz iseljavanje stanovnika, od završetka Domovinskog rata bilježi se i pad rodosti stoga je važno poticati mlade obitelji na više djece. Naravno, bilo bi dobro kad bi Grad ili županija više pomogli u poticaju te radili na poboljšanju uvjeta i mogućnosti za sve stanovnike, a posebno za mlade. Iako još nije proveden službeni popis stanovništva zbog COVID-19 pandemije, prema saznanjima od Župe sv. Mihovila Trilj⁴ 2019. godine bilo je 43 krštenih, a 34 umrlih, a 2020. godine bilo je 29 krštenih i 15 umrlih, što su dakle pozitivni trendovi. Iako ovo nisu službeni podaci DZS-a, te ne piše broj djece koja su rođena, a možda nisu krštena i dalje je ovo jedan pozitivan pokazatelj i nada da će demografska slika Grada Trilja krenuti uzlaznom putanjom.

6.1. Prijedlozi za poboljšanje

Na području Grada Trilja prostora za napredak i poboljšanje ima mnogo. Budući da je Grad posljednjih godina zahvatila depopulacija, ispitanici smatraju da situacija u budućnosti neće biti bolja osim ako se mladim ljudima ne ponude bolje mogućnosti. Naime, većina ispitanika smatra kako bi za poboljšanje demografske slike bilo dobro kad bi se moglo lakše riješiti stambeno pitanje, kad bi se otvorila nova radna mjesta, više poticalo stanovnike novčanim potporama, omogućio olakšan odlazak na posao, omogućilo čuvanje male djece te prilike treniranja raznih sportova za djecu, otvorile srednje škole, možda neki centar s raznim trgovinama, dom zdravlja (budući da samo u gradu Trilju ima samo jedna ambulanta s nekoliko liječnika na sve stanovnike) te brojne druge pogodnosti koje veći gradovi primjerice pružaju. Na taj način možda bi došlo do povećanja nataliteta, a ljudi bi manje emigrirali u druge gradove i države. Najvažnije je poticati mlade obitelji na ostanak jer su oni nosioci budućnosti.

Budući da je promet važan dio svakodnevnice, a dobra prometna povezanost uvelike može olakšati svakodnevne potrebe, Grad bi svakako trebao uložiti u poboljšanje prometne infrastrukture i povezanosti. Bilo bi dobro uvesti učestalije linije javnog prijevoza, posebno u malim naseljima koja gube stanovnike i kojima je velika vjerojatnost da će za nekoliko godina potpuno izumrijeti. Ljude se na neki način jednostavno treba potaknuti da ostanu. Trebali bi

⁴ Podaci su dobiveni usmeno od strane župnog suradnika u Župi sv. Mihovila Trilj

imati mogućnost brzog i efikasnog odlaska u okolne gradove ako tamo primjerice imaju radno mjesto, djeca im idu u školu ili jednostavno moraju obaviti nešto što u Gradu Trilju ne mogu. Svakako bi bilo dobro riješiti probleme s prometom općenito, bolje urediti ceste, parkirna mjesta, semafore i ostalo.

Također, bilo bi od velike važnosti kad bi se na području Grada napravila željeznica koja bi bila povezana s postojećom u Splitu, no to je već problem slabo razvijene željezničke infrastrukture na razni Hrvatske. Primjerice, da postoji direktna povezanost vlakom do Splita, još pogotovo da je riječ o brzim vlakovima kao što je to u razvijenim zemljama EU-a, bili bi riješeni brojni problemi prometne povezanosti. No, to zasad ostaje samo zamisao koja se vjerojatno neće realizirati u skorij budućnosti. Isto tako, valja dodatno poraditi na razvoju biciklističkog prometa koji bi služio za turističko-rekreativne potrebe te za stanovnike koji bi više koristili ovaj način prijevoza da su bolje uređene biciklističke staze.

Nadalje, Hrvatska bi općenito, pa tako i Grad Trilj mogli uzeti model poboljšanja demografske slike manjih gradova i sela prema razvijenim državama Europe. Primjerice, Švicarska je država koja je poboljšala demografsku sliku svojih sela upravo zato što su ta sela iznimno dobro prometno povezana s velikim gradovima, a pružaju tihi ruralan život atraktivan za stanovnike. Došlo je do razvoja regionalnih središta s propulzivnim malim gradovima, a stanovništvo se toliko krenulo povećavati da država vodi računa o tome da se prometna infrastruktura ne proširi do te mjere da uništava prirodu i krajobraz. Slična je situacija i u brojnim Njemačkim malim gradovima i selima (WSL, 2016).

7. ZAKLJUČAK

Promet se u današnjem svijetu neprestano razvija, koristi najnovije tehnologije i omogućuje komunikaciju između različitih regija. Bez razvoja i napretka prometa, svijet kakav danas poznajemo ne bi postojao. Nedovoljno razvijen promet nekog područja može uzrokovati razne probleme za njegovo stanovništvo, što može dovesti do pada broja stanovnika. Upravo je depopulacija proces koji je posljednjih godina zahvatio Grad Trilj te je provedenim istraživanjem u ovom radu cilj bio saznati što ispitanici misle - u kojoj je mjeri promet bio faktor depopulacije?

Rezultati istraživanja pokazali su da najveći dio ispitanika smatra da promet nije glavni faktor depopulacije, ali je usko vezan uz nju. Naime, ljudi će se prije preseliti zbog radnog mjesta ili neke druge životne prilike, a promet tu može igrati ulogu zbog slabije prometne povezanosti, nedostatka linija javnog prijevoza, lošije prometne infrastrukture i slično. Također, ovim je istraživanjem utvrđeno da postoje razlike u prometnoj povezanosti između grada Trilja i naselja njemu u blizini te udaljenih naselja na planinskim obroncima. Učestalije linije javnog prijevoza i bolja povezanost uvelike bi olakšali život malobrojnim stanovnicima takvih naselja.

Cjelokupno poboljšanje prometa na području Grada Trilja donijelo bi određene pozitivne promjene. Svakako bilo dobro kada bi poboljšani razvoj prometa barem u određenoj mjeri zaustavio pad broja stanovnika na način da se ljudi sve više odlučuju tu ostati živjeti i imati više djece. Boljim razvojem prometne infrastrukture i uvođenjem više linija javnog prijevoza stanovnicima bi bile pružene bolje mogućnosti za život. Prostora za napredak uvijek ima, a Grad Trilj ima velike potencijale koje bi trebalo prepoznati i u koje se bi se trebalo pravilno ulagati da budu isplativi.

LITERATURA

Arheo, d.o., 2021: Izmjene i dopune prostornog plana uređenja Grada Trilja – pročišćeni tekst, *Službeni glasnik Grada Trilja* 7 (8), 1-65

Black, W.R., 2003: *Transportation: a geographical analysis*, The Guilford Press, New York

Bugarin, I., 2018: Procjena rizika od velikih nesreća za Grad Trilj, *Službeni glasnik Grada Trilja* 3 (9), 1-109

Glamuzina, M. i Glamuzina, N., 1996: Promjene u biološkoj i ekonomskoj strukturi stanovništva južne hrvatske (Dalmacije) od 1948. do 1991. godine, *Geoadria* 1, 17-34

Petrić, L., Grčić, B., Mrnjavac, Ž., Fredotović, M., Pašalić, Ž., Šimunović, I., Derado, D., Đirlić, M., Veža, I., Krneta, M., Tičina, V., 2006: *Regionalni operativni program Splitsko-dalmatinske županije*, Splitsko-dalmatinska županija, Ekonomski fakultet Split

Rodrigue, J-P., Comtois, C., Slack., B., 2013: *The geography of transport systems: Third edition*, Routledge, New York

Tončinić, D., 2010: Gardun - Antički Tilurium, u Radman-Livaja, I.: *Nalazi Rimske Vojne Opreme u Hrvatskoj*, Arheološki muzej u Zagrebu, Zagreb, 33–53

Tufekčić, M., Tufekčić, Ž., Gugić, J., Strikić, F., Sarač, J., Šušnjara, I., Čičko, M., 2016: *Strateški razvojni program Grada Trilja 2016.- 2020.*, Plavi Partner d.o.o., Zagreb

IZVORI

Državni zavod za statistiku (DZS), 2013: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: stanovništvo prema starosti i spolu, po naseljima, www.dzs.hr (15.8.2021.)

Državni zavod za statistiku (DZS), n.d.: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001., www.dzs.hr (10.8.2021.)

Geoportal DGU, 2021., <https://geoportal.dgu.hr/> (30.7.2021.)

Visit Trilj, n.d. a: <https://www.visittrilj.com/hr/trilj/klima> (17.7.2021.)

Visit Trilj, n.d. b: *Trilj dobio status Grada,*

<https://www.visittrilj.com/hr/trilj/kronologija/item/94-trilj-dobio-status-града> (17.7.2021.)

Vrgoč, M., n.d. a: *Povijest,* <https://www.visittrilj.com/hr/trilj/povijest> (21.7.2021.)

Vrgoč, M., n.d. b: *Povijest Grada Trilja,* <https://www.trilj.hr/grad-trilj/povijest> (21.7.2021.)

Wald, Schnee und Landschaft, 2016: *Die Schweizer wollen am liebsten im Dorf leben,* <https://www.wsl.ch/de/newsseiten/2016/01/die-schweizer-wollen-am-liebsten-im-dorf-leben.html#tabelement1-tab1> (20.8.2021.)

PRILOZI

Popis slika

Sl. 1. Administrativno područje Grada Trilja.....	5
Sl. 2. Prometno-geografski položaj Grada Trilja.....	7
Sl. 3. Broj stanovnika u Gradu Trilju 1857.-2011.....	11
Sl. 4. Gustoća naseljenosti 2011.g.....	13
Sl. 5. Dobno-spolna piramida Grada Trilja 2011. godine.....	14
Sl. 6. Udio ispitanika prema spolu.....	15
Sl. 7. Udio ispitanika po dobnim skupinama.....	16
Sl. 8. Udio ispitanika iz pojedinih naselja Grada Trilja.....	16
Sl. 9. Najčešći oblik prijevoza ispitanika.....	17
Sl. 10. Utjecaj prometa na demografsku sliku Grada Trilja.....	20
Sl. 11. Promet kao faktor eventualnog odlaska.....	21

Popis tablica

Tab. 1. Dionice kategoriziranih javnih cesta u Gradu Trilju.....	8
Tabl. 2. Linije javnog prijevoza u Gradu Trilju.....	10
Tab. 3. Broj stanovnika Grada Trilja po naseljima 1991.-2011.....	12

Anketni upitnik:

1. Postoje li određeni problemi s kojima se susrećete glede prometa u Gradu Trilju i ako da, koji su najčešći? (*Npr. problemi s uređenjem i stanjem kolnika, nogostupa, prometnih znakova/semafora, određene opasnosti na cesti*)

2. Koristite li više osobni automobil, javni prijevoz ili neki treći oblik prijevoza? (*Koji odgovor bude, slijedi pitanje „Zašto?“*)

3. U kolikoj mjeri na Vaš način života utječe prometna povezanost Grada s naseljima koja mu pripadaju, ali i ostalim mjestima/gradovima? *(Biste li češće putovali do rodbine i prijatelja da je javni prijevoz više dostupan, bolja povezanost i slično)*
4. Mislite li da je potrebno/ima smisla uvoditi linije javnog prijevoza za sva naselja Grada Trilja i da bi to donijelo određene pozitivne promjene? *(*napomena - U većini naselja živi jako malo stanovništva i pitanje je koliko bi javni prijevoz bio isplativ, iako je možda tom malobrojnom stanovništvu potreban*)*
5. Smatrate li da promet utječe na demografska obilježja Grada, i ako da u kojoj mjeri? *(Znate li možda za neki primjer da su ljudi imali poteškoće primjerice s pronalaskom radnog mjesta, vožnje djece u vrtić, školu ili općenito neke druge probleme te su zbog toga odlučili na preseljenje?)*
6. Što mislite o sve češćem odlasku mladih s područja Grada Trilja? Jeste li i Vi kad razmišljali o odlasku?
7. Koje su, po Vama, nužne promjene koje bi trebale učiniti glede poboljšanja prometa u Gradu Trilju? Smatrate li da bi poboljšanje prometa bio jedan od faktora ostanka ljudi i poboljšanja demografske slike?