

ANTUN STIPETIĆ, dipl.inž.
RO ŽTP-željeznički transport,
Zagreb

Ekonomika prometa
Preporučeno: 338.48 + 656.2 "Samobor"
Primljeno: 07.06.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

ULOGA ŽELJEZNIČKE VEZE U RAZVOJU TURIZMA GRADA SAMOBORA

SAŽETAK

Autor razmatra fenomen potrebe stanovnika velikih gradskih središta za razvoj turističkih mjesta u njihovoj blizini. S tim u vezi daje historijat razvoja turizma u Samoboru, gradiću 20-ak km udaljenom od Zagreba, posebno nakon izgradnje uskotračne željezničke pruge Zagreb-Samobor i njenog puštanja u promet 1901.g. Obrazlaže kako je došlo do zanemarivanja i konačnog ukidanja ove pruge 1979.g. te pledira za izgradnju nove pruge normalnog kolosjeka na toj relaciji.

1. UVOD

Već duže vrijeme se uočava potreba za istraživanjem utjecaja prometa, posebno željeznice, na razvoj turističkih mjesta u blizini velikih gradskih središta.

Za područje promatranja uloge željeznice u razvoju turizma izabran je grad Samobor, zbog svoje duge turističke tradicije i problematike prometnog povezivanja sa velikim gradskim središtem – Zagrebom,

Ulogu željeznice u razvoju turizma u Samoboru promatrat ćemo kroz:

- analizu razvoja turizma u Samoboru od prvih početaka do izgradnje prvih željezničkih pruga u tom kraju,
- analizu utjecaja uskotračne željezničke pruge Zagreb-Samobor na razvoj privrede i turizma na samoborskom području,
- razvoj prometa i njegovoj ulozi u turističkoj ponudi nakon ukidanja uskotračne pruge,
- realizaciju ideje o uključivanju grada Samobora u sistem javnog gradskog i prigradskog željezničkog prometa grada Zagreba izgradnjom nove pruge normalnog kolosjeka.



Slika 1. Nedjeljni izlet vlakom u Samobor 1947. godine.

2. RAZVOJ TURIZMA U SAMOBORU OD PRVIH POČETAKA DO IZGRADNJE PRVIH ŽELJEZNIČKIH PRUGA NA TOM PODRUČJU

Samoborska općina (osnovana 1242.g.) provodila je aktivnosti da se putnicima, turistima-izletnicima, osigura udoban smještaj, boravak i rekreacija.

Kao početak razvoja turizma u ovom kraju uzima se period francuske uprave kad Samobor u okviru Napoleonske Ilirskih provincija dobiva poštansku postaju putničke dilažanice. Otvora "Hotel k gradu Trstu" (1810.g.). U to vrijeme francuski vojnici otkrivaju zdravstvene vrijednosti toplih sumpornih izvora današnjeg Šmidhenovog kupališta.

Nakon odlaska Francuza samoborska općina pojačava svoju privredu privlačenjem stranaca, uređenjem gradskog prometa, provođenjem turističkih aktivnosti na koje se pozivaju gradski stanovnici. Putnički promet kao veza sa velikim gradskim središtem – Zagrebom obavlja se (svake subote i srijede) konjskim prevozom i autobusom.

Boravak turista je bio tako brojan da se 1851. g. uvode prijavnice i dozvole za boravak stranaca. To sve traje do 1868. godine kada nagli razvoj turizma prekida izgradnja željezničke pruge Zidani most-Zagreb-Sisak.

Dolazi do prvih utjecaja željezničkog prometa na razvoj ovog malog turističkog mjesta. Brojne dilažanse, putnici trgovci, poslovni ljudi, napuštaju ceste oko Samobora i sele na modernu, brzu i jeftinu željezničku vlakove. Samobor postaje pusti grad van glavnih prometnih puteva, u kojem privreda, ugostiteljstvo i promet zamiru.

Pred ovakvim privrednim slomom Samoborci se još okreću turističkim aktivnostima nalazeći tu bolju budućnost. Napredak. Organiziraju se stalni boravci i ljetovanja trgovci, poslovnih ljudi i penzionera. Provođa se niz poljepšavanja grada: pošumljavanja šetališta i parkova Anindola i Stražnika. Započinje izgradnja Šmidhenovog kupališta.

Uz sve ove napore razvoj turizma Samobora i dalje ostaje prvenstveno o prometnim vezama sa Zagrebom. Izgradnja mosta preko rijeke Save kod Podsuseda (1884.g.) veže Zagrebom postaju znatno bolje pa se počinje razmišljati o povezivanju Samobora i Zagreba željezničkom prugom.

3. USKOTRAČNA ŽELJEZNIČKA PRUGA ZAGREB – SAMOBOR

Gradnja manje važnih pruga, odnosno pruga za lokalne potrebe, u to vrijeme se potpuno isključivo privatnom kapitalom. To vrijedi i za dionicu Zagreb-Samobor.

Na osnovu "dozvolne izprave" koju izdaje car Franjo Josip, Dioničarsko društvo sa sjedištem u Budimpešti gradi uskotračnu paravoznu viciionalnu željeznicu Zagreb-Podsuseda-Samobor". Pruga se pušta u promet 1901.godine, a dioničarsko društvo ima pravo na eksploataciju pruge do 1989.godine.

Ekonomika

DK:338.48+656.2
Primljeno: 07
Prihvaćeno: 12

SAMOBOR

BORU OD
RADNJE PRVI
TOM PODRUČ1242.g.) provodila
eticima, osigura

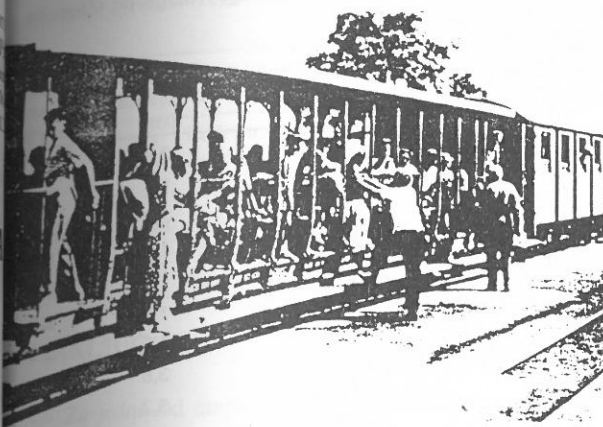
u ovom kraju uz

r u okviru Napole
staju putničke dila
) U to vrijeme fra
i toplih sumpornihoborska općina po
ca, uređenjem g
koje se pozivaju g
likim gradskim sre
i srijede) konjskim

jan da se 1851. g.

a. To sve traje do
ida izgradnja željeičkog prometa na
zaranjima, dok za obnovu jedne dotrajale uskotračne željeznice
diližanse, putnici
obora i sele na mom Samoborci se ja
či tu bolju buduć
ci i ljetovanja tra
iz poljepšavanja
la i Stražnika. Zapa Samobora i dalje
Zagrebu. Izgradnja
eda (1884.g.) ve
e počinje razmišlj
ičkom prugom.

A PRUGA ZAG

nosno pruga za ko
ivo privatnom kapkoju izdaje car P
Budimpešti grad
cu Zagreb-Podsu
1.godine, a dionica
do 1989.godine.

Slika 2. Otvoreni putnički vagon 1956. godine.

Velika zasluga ove minijaturne željeznice duge 18.830 m. (širine 0,76 m.) je što Samobor postaje glavno izletište grada Zagreba.

Prijevoz putnika i izletnika svakodnevno raste. Dok se 1905. g. prugom prevozilo 166.370 putnika, 1952. godine taj broj prelazi preko 2 mln. putnika. Najveći promet putnika na ovoj pruzi je nedjeljom kad Samobor posjećuje 4–5 tisuća izletnika.

Odlazanje vlakom na izlet u Samobor postaje pitanje preskupo. Posebno su atraktivne vožnje ljeti u otvorenim putničkim ili radnim vagonima (slika 1. i 2.). Brzina kretanja vlaka je 15–20 km/h. Na sporost vožnje (preko jedan sat) i neudobnost putovanja skoro nitko nije žalio.

Pjesma, smijeh, šale, dobar zalogaj i dobra kapljica, su glavni pratioci ovih putovanja.

Poslije drugog svjetskog rata sve privatne željeznice u zemlji su nacionalizirane i ulaze u sastav JDŽ. Prvenstveno obnavljaju glavne željezničke prometnice uništene ratnim razaranja, dok za obnovu jedne dotrajale uskotračne željeznice lokalnog značaja nije bilo vremena ni mogućnosti.

Unatoč velikom broju putnika i izletnika dolazi do propadanja željezničke pruge. Pruga postaje balast JŽ, pošto ona nema interesa za razvoj i obnovu ove pruge. Od 1950.g. ova željeznica prelazi u nadležnost grada Zagreba. Dolazi do njenog potpunog osiromašenja i propadanja. To je naročito izraženo od godine 60-ih godina kada dolazi do sve veće konkurencije cestovnog prometa i autobusi preuzimaju dobar dio putnika. Ideje o izgradnji posebnim turističkim vlakovima nisu nikada realizirane pošto je izgradnjom naselja duž pruge krajolik postao nezanimljiv.

Tablica 1. Prometna ponuda RO ZET radnim danom za Samobor (u jednom smjeru)

LINIJA	BROJ POLAZAKA DNEVNO	PONUĐENI KAPACITETI DNEVNO	BROJ PUTNIKA DNEVNO
Ljubljana–Samobor	75	6.750	4.700
Zgb. Gl kol.–Samobor	32	2.880	1.500
Črnomerec (Nedjelja)–Samobor	63	5.670	4.000
Črnomerec (Strmec)–Samobor	46	4.140	2.800
UKUPNO	216	19.440	13.000

31. decembra 1979. prema Samoboru kreće posljednji vlak koji označava prestanak rada uskotračne željezničke pruge i njene uloge u razvoju turizma samoborskog kraja.

4. RAZVOJ PROMETA I NJEGOVA ULOGA U TURISTIČKOJ PONUDI NAKON UKIDANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE

Ukidanjem uskotračne željezničke pruge Zagreb–Samobor samoborsko područje ostaje povezano sa Zagrebom samo cestovnim vezama (slika 3.), a kompletan javni putnički prijevoz preuzima RO ZET. Javne linije su dijelom podešene tako da osiguraju prijevoz onih putnika koji su do sada bili orijentirani na gradsku željeznicu.

Danas postoje 4 autobusne linije:

1. Ljubljana–autoput–Samobor
2. Zagreb Glavni kolodvor–autoput–Samobor (radnim danom)
3. Črnomerec–Nedjelja–Samobor
4. Črnomerec–Strmec–Samobor.

Na ovim linijama prometna ponuda RO ZET radnim danom (u jednom smjeru) pokazana je u tablici 1.

Dio putnika se prevozi osobnim automobilima. Prema brojanju 1986.g. dnevno je saobraćalo 3683 osobnih automobila. Sa prosječno po dva putnika u automobilu to iznosi 7.300 putnika.

Ukidanje željezničke pruge je smanjilo dolazak u Samobor onih gostiju koji su koristili javni gradski prijevoz, odnosno željeznicu jer je prijevoz autobusima znatno izgubio na atraktivnosti.

5. IZGRADNJA NOVE PRUGE NORMALNOG KOLOSJKA

Stoljetna želja Samoboraca da se željeznicom povežu sa Zagrebom i Zagrepčana da odlaze u samoborska izletišta i dalje postoji.

Realizacija ideje o uključivanju željeznice u javni gradski i prigradski promet grada Zagreba potencira potrebu samoborskog područja za uključenjem u željeznički prometni sustav, te za izgradnjom suvremene željezničke pruge normalnog kolosjeka. Na osnovu utvrđenog broja dnevnih migracija putnika između Samobora i Zagreba može se ocijeniti potencijalni broj putnika koji će, uz pretpostavku da ona pruži odgovarajući nivo usluge, biti orijentiran na buduću željezničku prugu.

Potencijalni broj putnika (u jednom smjeru) iznosi:

9.000 putnika od onih putnika koji se danas prevoze autobusima ili 65 – 70%
2.400 putnika od onih putnika koji se danas prevoze osobnim cestovnim vozilima ili 30 – 35%

Od toga na putnike koji kao turisti posjećuju Samobor otpada oko 4.500 putnika.

Prognoza potencijalnih putnika na željezničkoj pruzi prema Samoboru izrađena je na bazi korelacionog odnosa porasta putnika i broja stanovnika.

Očekivani broj putnika prema Samoboru prosječno dnevno (u jednom smjeru) prikazan je u tablici 2.

Tablica 2. Očekivani broj putnika dnevno prema Samoboru u jednom smjeru

Godina	Radnim danom	Subotom	Nedjeljom
1990	11.900	7.300	4.700
2000	13.100	8.100	5.200
2010	14.500	8.900	5.700
2020	16.100	9.850	6.350

Atraktivnošću turističkih sadržaja, uvođenjem jedinstvene tarife u naplati prijevoza (vlak–autobus–tramvaj) ova pruga će imati veliki utjecaj na građane grada Zagreba da odlaze u predivne krajolike samoborskog gorja, te da se zabave u brojnim ugostiteljskim objektima Samobora.

Nova pruga bi počinjala u km 434 + 445.19 pruge Zagreb–Ljubljana, tj. u kolodvoru Podsused Tvornica, a njena dužina bi iznosila 12.400 m. Trajanje vožnje bi od Zagreb Glavnog kolodvora do Samobora iznosilo 25 minuta (tablica 3.)

Pruga djelomično prati koridor bivše uskotračne pruge. Odstupanje nove trase od trase bivše uskotračne pruge nastaje zbog korelacije elemenata trase (slika 3.).

Predlaže se etapna gradnja pruge. U prvoj etapi bi se gradila jednokolosječna pruga, a u konačnici je predviđeno da to bude dvokolosječna elektrificirana pruga.

U prvoj etapi bi prugom vozili vlakovi sličnih ili istih karakteristika postojećim dizel-motornim vlakovima serije 712/714, čija garnitura može prevesti 216 putnika (144 sjedećih mjesta i 72 stojećih mjesta).

Umjesto motornih vlakova mogu se koristiti garniture klasičnog sastava (5–7 kola) koje mogu prevesti 350–492 putnika (300–462 sjedeća mjesta i 20–30 stajućih mjesta).

Nakon elektrifikacije pruge koristili bi se elektromotorni vlakovi serije 411/415, kojima bi se vrijeme vožnje skratilo za oko 5%.

U početku perioda eksploatacije prevezeni broj putnika dnevno bi iznosio oko 24 tisuće putnika (u oba smjera), a pri kraju promatranog razdoblja 2020.g. oko 32 tisuće putnika dnevno. Željeznica bi bila po vremenu prijevoza, a i po broju prevezenih putnika, u potpunosti konkurentna autobusnom prometu.

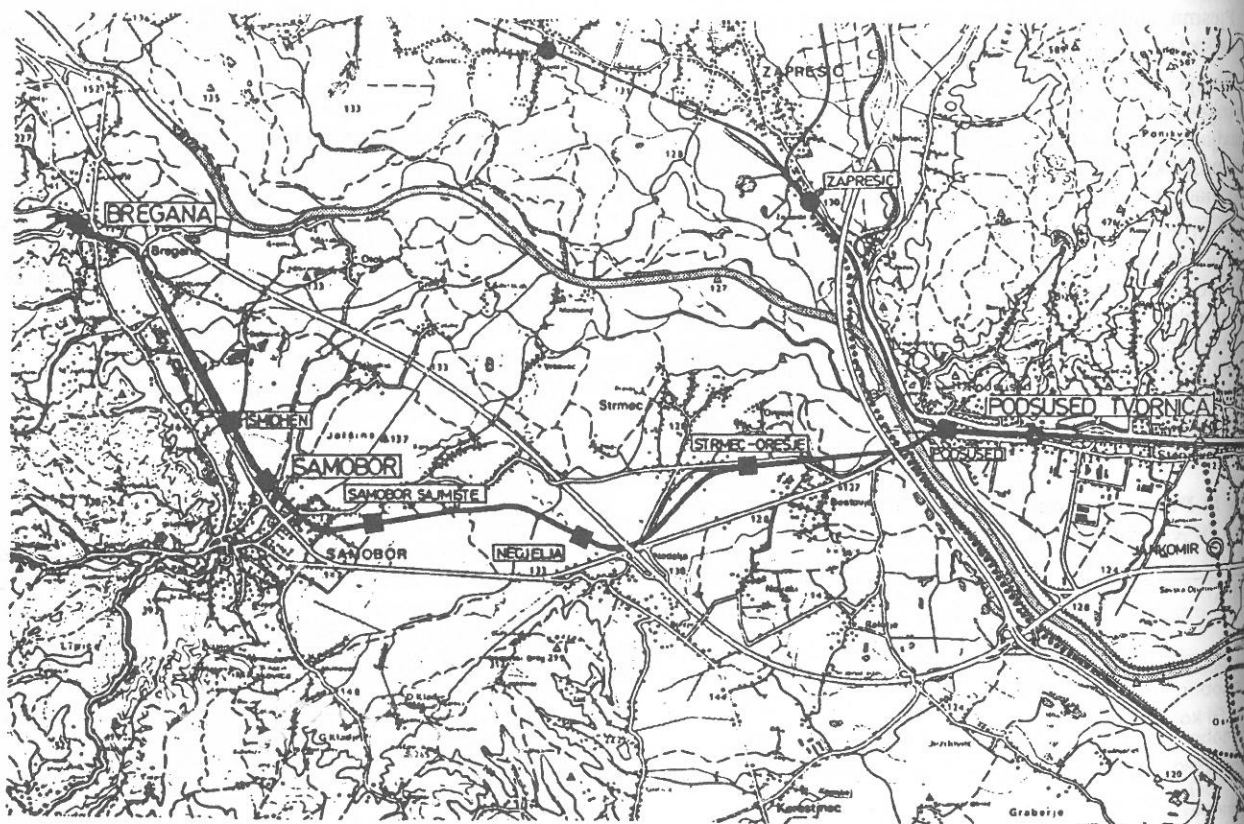
Tablica 3. Pretpostavljeno trajanje vožnje od Zagreba Samobora novom prugom

Prometno mjesto	Udaljenost (km)	Vrijeme vožnje (min)
Zagreb gl. kolodvor	2,2	4,0
Zagreb zap. kolodvor	1,8	2,0
Vrapče	2,2	2,5
Gajnice	1,5	2,0
Podsused Tvornica	1,9	2,5
Podsused stajalište	1,8	2,0
Strmec	1,9	2,0
Nedjelja	3,8	4,0
Samobor sajmište	3,3	3,5
Samobor	1,6	2,0

Obzirom na predviđeni broj putnika željeznicom potrebna je osigurati i potrebnu frekvenciju polaska vlakova (tablica 4).

Obzirom da bi buduća željeznica opsluživala gravitacijsko područje današnjih autobusnih linija, predlaže se ukidanje postojećih autobusnih linija na tom pravcu.

Iako će Samobor u dogledno vrijeme postati prigradsko naselje Zagreba, on i dalje zadržava svoj specifični ambijent i kulturu življenja, a posebno svoju dugu turističku tradiciju koju Samobor i Samoborci ne namjeravaju odreći.



Slika 3. Trasa nove željezničke pruge

vožnje od Zagreba

Jednostajnost (km)	Vrijeme vožnje
2,2	4,1
1,8	2,1
2,2	2,1
1,5	2,1
1,9	2,1
1,8	2,1
1,9	2,1
3,8	4,1
3,3	3,1
1,6	2,1

ka željeznicom po
za vlakova (tablica
opsluživala gravitacijski
dlaže se ukidanje
cu.
jeme postati pri
voj specifični ambijent
arističku tradiciju
ireći.



Tablica 4. Potrebna frekvencija polaska vlakova

Učestalost polaska vlakova (min)		Godina			
		1991.	2000.	2010.	2020.
U vršnom periodu	Radnim danom	16	15	14	13
	Nedjeljom	45	45	35	30
Van vršnog perioda	Radnim danom	30	28	25	23
	Nedjeljom	65	62	60	50

6. ZAKLJUČAK

1. Za jednu od etapa uključanja željeznice u prigradski i gradski promet grada Zagreba treba predvidjeti i izgradnju pruge normalnog kolosjeka Zagreb (Tvornica Podsused)–Samobor.
2. Prugu graditi kapitalom prikupljenim na principu dioničarskog društva, gdje bi glavni dioničari trebali biti JŽ – grad Zagreb, grad Samobor, privatna lica i strani kapital.
3. U okviru organizacije prometa predlaže se uvođenje jedinstvenog tarifnog sistema u kombiniranom prijevozu (vlak–autobus–tramvaj).
4. Korištenje javnog gradskog prijevoza (željeznicom) za odlazak u izletišta Samobora imalo bi višestruke prednosti:
 - smanjio bi se broj vožnji privatnim automobilima,
 - u Samoboru bi se smanjila potreba za brojnim parkirališnim mjestima uz ugostiteljske objekte,
 - gosti nakon izleta, dobrog jela i dobre kapljice ne bi morali brinuti o povratku kući, naročito ako je taj povratak osobnim automobilom, i
 - smanjila bi se zagađenja od ispušnih plinova cestovnih vozila.

SUMMARY

ROLE OF RAIL LINKS IN DEVELOPMENT OF TOURIST TRADE IN SAMOBOR

The author discusses the issue of the need felt by inhabitants of major urban areas for development of excursion places in their vicinity. In this concern the author gives the history of development of tourist trade in Samobor, a town 20 kilometers from Zagreb, especially after the construction of narrow-gauge Zagreb–Samobor railway line and its official opening in the year 1901. He explains subsequent neglecting and final cancellation of this service in 1979 and pleads for the construction of a new track of regular gauge on this route.

LITERATURA

- [1] Željeznica Zagreb – Samobor 1901–1979. Tehnički muzej Zagreb, Samoborski muzej, Samobor 1985, Zagreb 1986.
- [2] A. STIPETIĆ: Povezivanje samoborskog područja i grada Zagreba željezničkom prugom, Bilten Znanstvenog savjeta za promet JAZU, Zagreb 1988.
- [3] A. STIPETIĆ: Željeznička pruga Zagreb–Samobor – Bregana– Studija, Znanstveni savjet za promet JAZU, Zagreb 1988.
- [4] I. SUDNIK: Turistička organizacija Samobor – preteča turističkih organizacija Jugoslavije, Simpozij turističkog saveza Jugoslavije, Beograd 1968.