

ДНЕВНЕ МИГРАЦИЈЕ ИЗ ОПШТИНЕ ТЕМЕРИН КА НОВОМ САДУ

Кристина Калкан¹

Примљено: 07.08.2016. | Прихваћено: 11.11.2016.

РЕЗИМЕ: Тенденција пораста броја становништва у општини Темерин и њена све већа функцијска зависност од Новог Сада, одразила се и на већи обим дневних миграција ове општине у поређењу са њиховим обимом анализираним крајем 20. века. Овај рад даје приказ тренутне ситуације свакодневног путовања радника и ђака/студената са посебним освртом на путовање линијама јавног приградског саобраћаја, као најзаступљеније форме дневних миграција у општини. Дат је приказ обима и карактеристика дневних миграција са освртом на један посебан проблем са којим се путници свакодневно сусрећу. У питању је илегално саобраћање линијских таксија, нове форме дневних миграција који ни по ком основу нису стандардизовани, а према проценама имају значајно учешће у превозу путника. Праћење дневних миграција је од велике важности општинским властима са аспекта популационе политике и урбаног планирања, па овај рад може представљати мали допринос овој проблематици.

Кључне речи: Дневне миграције, општина Темерин, гравитациона сфера Новог Сада, секундарна урбанузација

УВОД

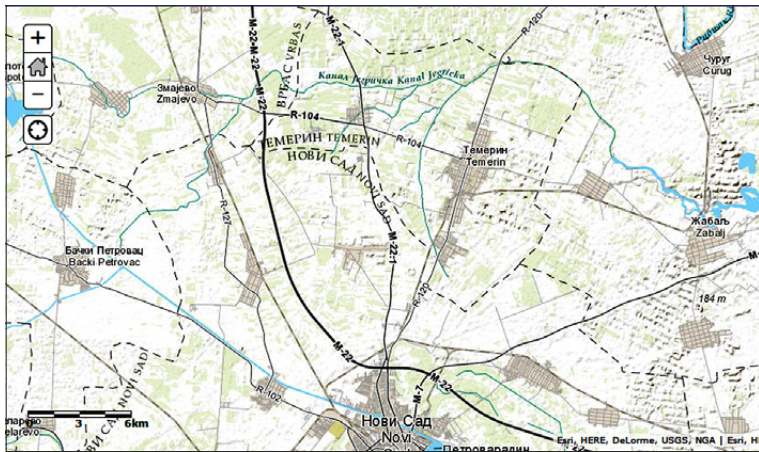
Општина Темерин спада у ред војвођанских општина које бележе континуирани пораст становника током 20. века и почетком 21. века. Оваква појава је ректост на примеру Војводине. Из тог разлога је позитиван тренд кретања броја и густине становника у општини Темерин скренуо је пажњу на себе. Анализа вредности параметара природног кретања становника указала је на то да они нису били од пресудног значаја за динамику становника јер је стопа природног прираштаја негативна од 1996. године па до данас, а број становника из године у годину бележи раст. Према томе, становништво општине Темерин се увећава искључиво механичким кре-

¹ Универзитет у Новом Саду, Департман за географију, туризам и хотелијерство, Трг Доситеја Обрадовића 3, 21000 Нови Сад; контакт: kalkica@gmail.com

тањем становништва, односно имиграцијама које овде имају дугу традицију. Разлози за то су бројни, али се као главни разлог наводи повољан регионали и локални положај општине, првенствено удаљеност од покрајинског центра 18 km. Међутим, близина Новог Сада је проузроковала нови вид миграција које се односе на део популације који свакодневно одлази у град ради привређивања или образовања (Калкан, 2014). Дневне миграције становништва представљају веома сложен феномен географске раздвојености места рада/школовања и места становања дела активног становништва и школске и студентске омладине (Лукић, 2006). Прва истраживања неподударности места рада и места становања извршена су у Немачкој крајем 19. века. Тамо је 1900. године проведен први државни попис становништва који је узимао у обзир број лица која раде ван места становања. За тим примером следиле су Швајцарска (1910.), Енглеска (1921.), Холандија (1947.), Савезна Република Немачка (1950.) и Чехословачка (1961. године) (Лукић, 2008). У Србији, сагледавање токова дневне миграције по први пут омогућавају подаци Пописа становништва из 1961. године. Савезни завод за статистику спровео је 1957. године анкету о дневним мигрантима у 75 насеља Југославије, док се у попису 1961. године први пут јавља питање о месту рада (Лукић, 2006). Проучавање дневних миграција, има не само научни већ и апликативан значај. Он се огледа у истраживању промене праваца, обима, и квалитативних карактеристика популације дневних миграната у циљу формулисању одговарајуће развојне популационе и економске политике (а тиме и политике тржишта рада), урбанистичког и руралног планирања појединих насеља које дневне миграције повезују. Дневни мигранти су често потенцијални мигранти. Претпоставка је да се дневни мигрант неће одлучити на пресељење у место рада или школовања све док су трошкови његовог свакодневног путовања мањи од трошкова пресељења, односно док удаљеност између места становања и места рада не достигне одређену критичну вредност (Лукић, 2008).

ГЕОГРАФСКИ ПОЛОЖАЈ ОПШТИНЕ ТЕМЕРИН

Територија општине Темерин налази се у средишњем делу Војводине, у југоисточном делу Бачке и административно припада Јужнобачком округу. Општина се на северу граничи са општином Србобран, на североистоку и истоку са општином Жабал, на југу и југозападу са Градом Новим Садам, а на западу са општином Врбас. Све границе су вештачки повучене линије и углавном су праволинијске осим дела на североистоку где је граница природна уз каналисан ток Јегричке (Ристановић, Јокић, 2006). Са површином од 170 km² територија општине Темерин спада у ред најмањих општина у Војводини (Статистички годишњак, 2008). Према попису из 2011. године, укупан број становника износи 28.287 (РЗС, 2011), односно густина насељености износи 166,4 стн/km² што је изнад просечне густине насељености за Војводину која износи 89,82 стн/km² (Статистички годишњак, 2008). У саставу општине Темерин налазе се три насеља: Темерин, Сириг и Бачки Јарак. Насеље Темерин бележи највећи број становника (укупно 19.661), потом Бачки Јарак (5.687) па Сириг (2.939) (РЗС, 2011),



Карта 1. Географски положај општине Темерин

(<https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1&layers=30e5fe3149c34df1ba922e6f5bbf808f>)

МЕТОДЕ ИСТРАЖИВАЊА

Истраживање дневних миграција становништва у Србији најчешће се заснива на проучавању података доступних у пописима становништва и анкетним истраживањима. Као извори података о дневним миграцијама у свету користе се још саобраћајне студије и подаци управе предузећа у којима дневни мигранти раде. Сваки од наведених извора података има одређене предности и ограничења за изучавање овог феномена (Лукић, 2008). За потребе што подробнијег истраживања ове проблематике, коришћено је неколико методолошких приступа. Поред теоријског изучавања међународне и домаће научне и стручне литературе, коришћени су и подаци о дневним мигрантима преузети из Пописа становника Републике Србије и четири анкетна истраживања. Две анкете спроведене су у периоду од 09. до 14. јуна 2014. године. У једној је забележен број и полна структура дневних миграната, а у другој ставови дневних миграната у вези са свакодневним путовањем. Такође, коришћени су резултати анкетног истраживања спроведеног у периоду од 2010. до 2012. године за потребе ЈГСП-а и Завода за урбанизам „Нови Сад“, која се односе на студију о могућности увођења електричног трамваја у Новом Саду. Ова анкета је од великог значаја за ово истраживање јер је имала прилично велик број анкетираних лица и што је од тада прошло релативно мало времена током којег није било битнијих промена у односу на стање из 2014. године. У оквиру теренског рада, посебно су анкетирани и линијски таксисти као форма дневних миграција. Једини начин помоћу којег је било могуће прикупити што реалнији број дневних миграната који користе услуге приградских линија Нови Сад – Темерин је коришћење базе података ЈГСП-а за период од 2008. до 2014. године, с обзиром да су подаци у том временском опсегу једино доступни јавности. За обраду података коришћени су математичко-статистички, графички и картографски метод (Google Earth и Google Map) (Калкан, 2014).

ФОРМЕ ДНЕВНИХ МИГРАЦИЈА ОПШТИНЕ ТЕМЕРИН

Према подацима пописа становништва из 2011. године, општина Темерин броји укупно 3.105 дневних миграната ка општини Нови Сад од чега су 1.684 радници и пензионери и 1.532 ђаци и студенти. Полну структуру дневних миграната општине Темерин карактерише веће учешће мушкараца (1.788) у односу на женско (1.317) становништво (РЗС, 2011).

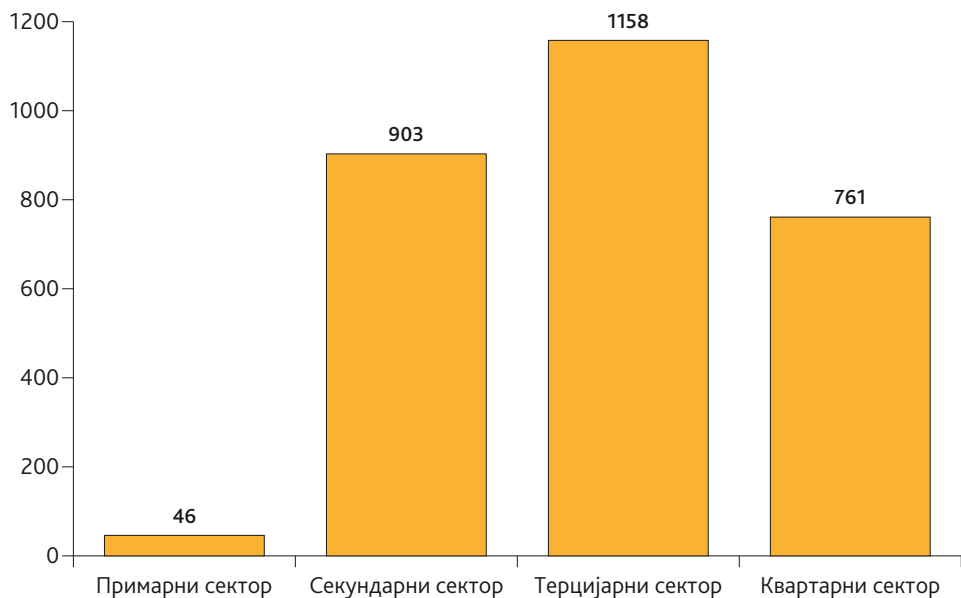
Табела 1. Укупан број дневних миграната у општини Нови Сад током 2011. године

Насеље	Пол	Град Нови Сад	Општина Нови Сад	Општина Петроварадин
Бачки Јарак	Укупно	854	838	16
	М	446	436	10
	Ж	408	402	6
Сириг	Укупно	395	369	26
	М	237	226	11
	Ж	158	143	15
Темерин	Укупно	1967	1898	69
	М	1149	1126	23
	Ж	818	772	46
Општина Темерин	Укупно	3216	3105	111
	М	1832	1788	44
	Ж	1384	1317	67

(РЗС, 2011)

Укупан број лица која обављају рад на територији друге општине износи 3.368. То значи да највећи удео дневних миграната апсорбује општина, односно Град Нови Сад док разлику од 152 дневних миграната апсорбују друге општине (РЗС, 2011). На обим, правце и структуру токова дневних миграција битно утиче концентрација или децентрација одређених делатности, у складу са специфичним локационим захтевима (Lee, Mc Donald, 2003). Највећи број становника општине Темерин који обављају делатности у Новом Саду запослени су у терцијарном сектору (укупно 1.158 лица), а најмање у примарном сектору (укупно 46 лица), што је у складу са општом ситуацијом на нивоу Републике Србије са аспекта економске структуре (Калкан, 2014).

У складу са сазнањима миграционе теорије по којој образованије становништво више учествује у миграцијама, анализирана је образовна структура активних дневних миграната општине Темерин. Од укупног броја дневних миграната (3105 лица) која обавља рад на територији општине Нови Сад, њих 2.809 има средње, више и високо образовање. Ипак, највише је лица са завршеном средњом школом (укупно 2.267). Према врсти школе коју похађају ђаци и студенти у Новом Саду, највећи број завршава основне/академске/струковне студије и средњу школу (од

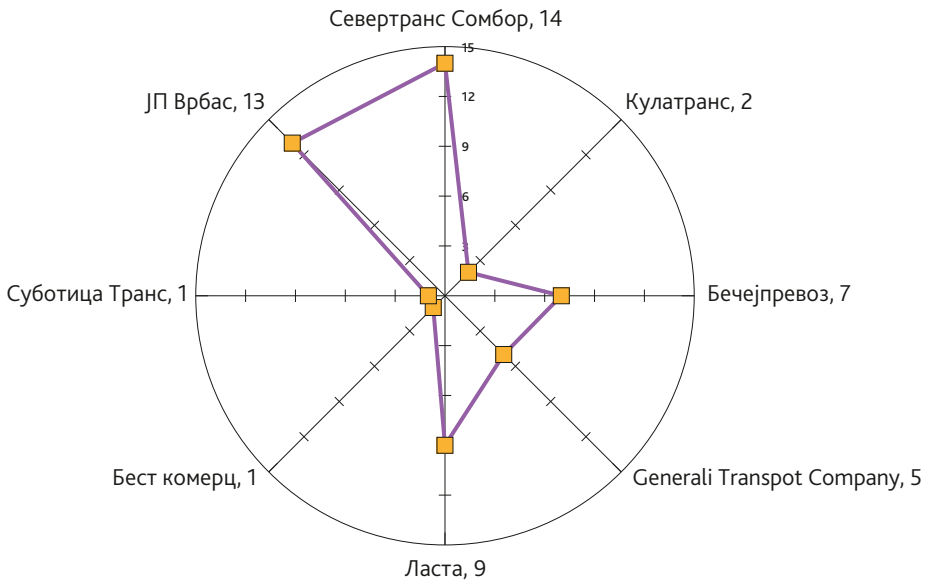


Графикон 1. Структура активних лица према делатностима коју обављају у Новом Саду
(Калкан, 2014)

по 670 лица) и студије дугог степена (151 лице). Лица која завршавају специјализацију после завршене средње школе и докторске академске студије броје укупно 40 лица. Удео лица који дневно похађају основну школу је занемарљив (Калкан, 2014).

АНАЛИЗА ДНЕВНИХ МИГРАЦИЈА НА ОСНОВУ ЈАВНОГ ПРИГРАДСКОГ АУТОБУСКОГ САОБРАЋАЈА

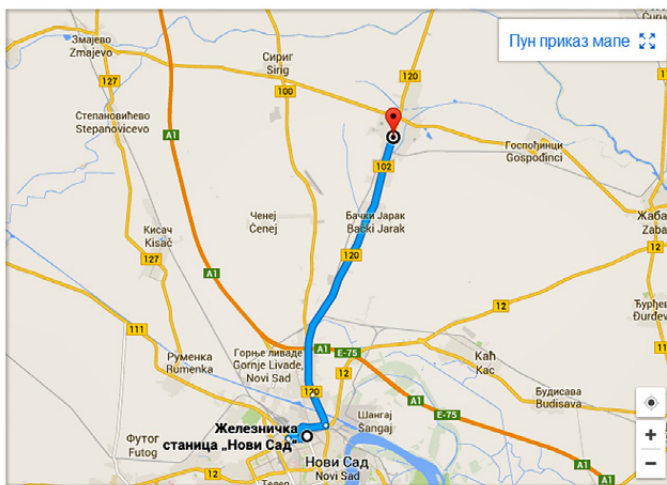
У структури саобраћајних средстава, удео ЈГСП-а у дневним миграцијама је у случају општине Темерин највећи (Нађ, 1978). Немогуће је у анализу уврстити дневне мигранте који се служе сопственим превозним средством јер не постоји јединствени регистар података те врсте. Зато ће анализа те групе дневних миграната бити искључена из даљих разматрања (иако се не може занемарити чињеница да је све више и службених аутомобила, комби-превозника и аутобуса) и фокус истраживања усмерен на јавни приградски саобраћај (Калкан, 2014). Нову форму дневних миграција чине линијски такси превозници о којима је дат посебан осврт. Наиме, до марта 2011. године, постојале су укупно четири приградске линије ЈГСП-а које су саобраћале кроз општину Темерин 31, 32, 33 и 34). Данас саобраћају аутобуси у три линије: 31 (Нови Сад – Бачки Јарак), 32 (Нови Сад – Темерин) и 33 (Нови Сад – Госпођинци). Линија 34 је некада саобраћала у правцу Нови Сад – Сириг преко Бачког Јарка и Темерина. Ова линија је 1. марта 2011. године укинута услед малог броја путника, односно њиховог опредељења да користе



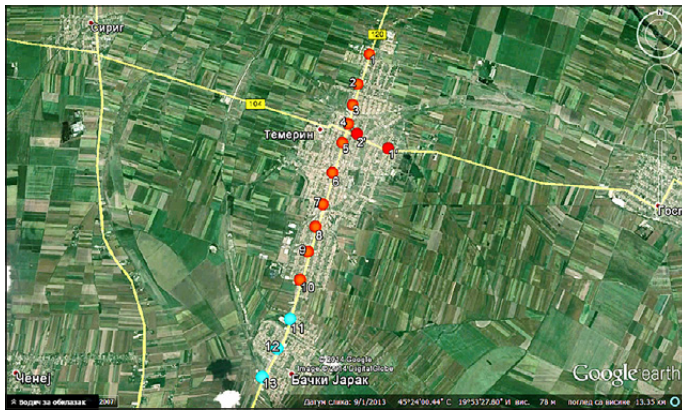
Графикон 2. Поласци и доласци међумесних превозника кроз Сириг
(www.balkanviator.com; www.jp-vrbas.rs)

друге међумесне приградске аутобуске превознике којим би за краће време стигли до Новог Сада, него што је био случај са јавним превозом путника који би саобраћао најпре кроз Сириг, па кроз Темерин, Бачки Јарак ка Новом Саду (Калкан, 2014).

Највећа пажња дата је анализи кретања дневних миграната из Темерина и Бачког Јарка који користе услуге ЈГСП-а на линији 32 јер је њихово кретање најлакше



Карта 2. Траса линије 32 у размери 1:360 000
(Калкан, 2014)



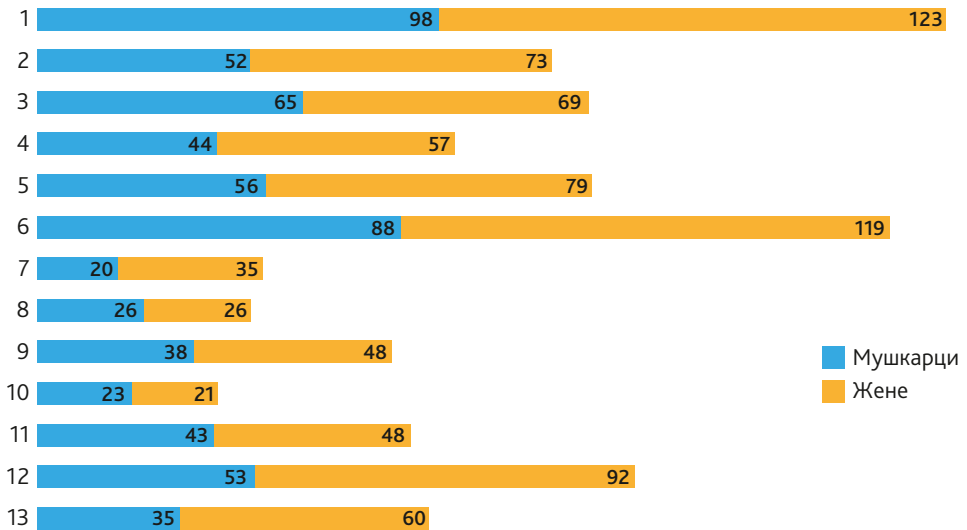
Карта 3. Просторни распоред аутобуских станица у општини Темерин
у смеру Темерин - Нови Сад
(Калкан, 2014)

патити, а при томе дају далеко већи обим дневних миграната у односу на Сириг. Њена траса приказана је на карти.

На главном темеринском коридору (линија 32) постоји укупно 26 аутобуских стајалишта од којих је 13 станица у урбаној зони општине Темерин, односно дуж Новосадске улице (Калкан, 2014). Просечна удаљеност између станица износи 0,62 km (www.geomreze.rgz.gov.rs). На карти 3 дат је просторни распоред свих аутобуских стајалишта дуж Новосадске улице у правцу Темерин – Нови Сад.

На основу добијених резултата из петодневног анкетног истраживања, највећи број путника апсорбује станица код окретнице на темеринском Телепу (локација 1 - укупно 221 лице) и станица у центру Темерина (локација 5 - укупно 207 лица). Мора се напоменути да је период анкетног истраживања спроведен у последњој недељи школске године (иначе би резултати ишли у корист станице у центру Темерина). Могући разлог томе да станица на окретници на Телепу апсорбује највећи број путника је интензивнија употреба јавног превоза, али и величина насеобинске мреже која јој гравитира може имати значају улогу у томе (Нови Телеп, Ново Насеље и Стари Телеп). Подаци који су добијени анкетним истраживањима у периоду од 9.6.2014. до 13.6.2014. године показују да су жене нешто заступљеније у путовању аутобусима ЈГСП-а у односу на припаднике мушког пола (Калкан, 2014).

Просечан број путника који се у јутарњем вршном времену превезе ка Новом Саду је 298,2 путника. Од њих су релативно подједнако заступљени радници и студенти, али пошто је анкета рањена спроведена у летњем делу године, претпоставља се иначе већа заступљеност студената и ђака у аутобусима ЈГСП-а (Калкан, 2014).



Графикон 3. Укупан број превезених путника према Новом Саду према полној структури 2014. године по станицама у урбаној зони Темерина
(Калкан, 2014)

Бројање 2010. године

Бројање путника на приградским линијама у Новом Саду обављено је у оквиру велике студије око могућности увођења електричног трамваја у Новом Саду. Бројање путника је извршено у октобру месецу 2010. године у току једног радног дана. Бројање је било организовано тако да су бројачи бројали путнике у возилима и на сваким вратима па се са сигурношћу може тврдити да су подаци поуздани и да је бројање протекло без великих неправилности у самом раду и са јако малим одступањима (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења електричног трамваја у Новом Саду, 2012).

Највећи часовни проток у правцу из Темерина појављује се између 06:00 и 07:00 часова, када се просечно превезе 521 путник. Треба водити рачуна и о времену између 05:00 и 06:00 часова, када се просечно превезе 415 путника. Укупно за ова два сата превезе се просечно 936 путника са свих 13 полазака. Овако екстремно високи захтеви за протоком условљени су јутарњим вршним оптерећењем (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012).

Из Новог Сада највећи захтев за протоком изражен је у вршном оптерећењу између 14:00 и 15:00 часова. У овом временском интервалу се просечно се превезе 541 путник. Вршни сат највише генеришу радници и ђаци, јер су условљени политиком преподневног рада. Овакво екстремно оптерећење система и могућности испадања система, негативно се одражава на пословање предузећа и губитке кредитбилитета код путника. Током дана у систему се јављају неравномерни захтеви

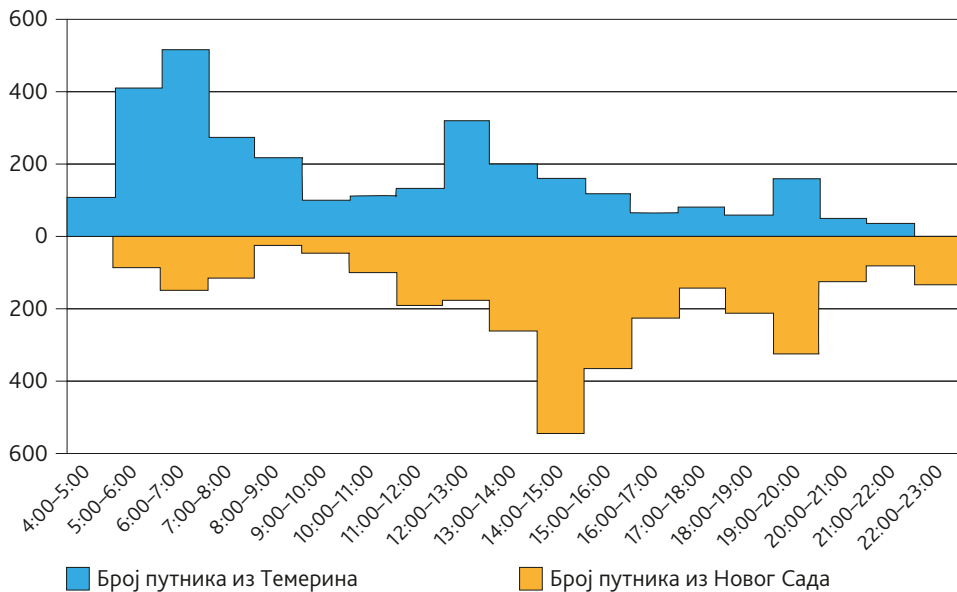
Табела 2. Број путника из правца Новог Сада и из прваца Темерина 2010. године

Часовни опсег	Број путника из Новог Сада	Број Путника из Темерина
4:00-5:00	6	113
5:00-6:00	86	415
6:00-7:00	151	521
7:00-8:00	115	279
8:00-9:00	26	222
9:00-10:00	47	105
10:00-11:00	98	113
11:00-12:00	192	141
12:00-13:00	178	325
13:00-14:00	263	206
14:00-15:00	542	162
15:00-16:00	366	122
16:00-17:00	228	68
17:00-18:00	146	91
18:00-19:00	216	64
19:00-20:00	322	163
20:00-21:00	125	57
21:00-22:00	81	39
22:00-23:00	134	0
$\Sigma=$	3.322	3.206
	6.528	

(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012.)

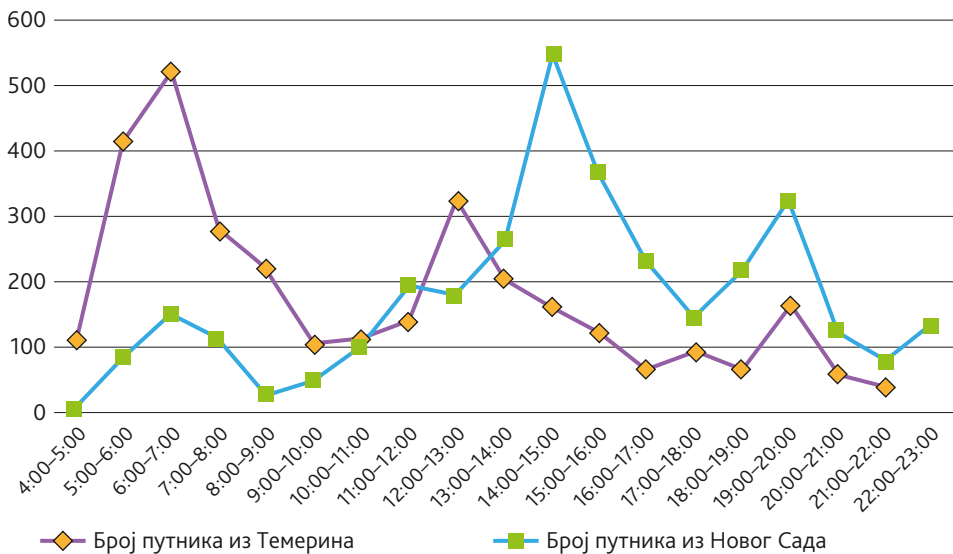
за протоком путника па је тешко ускладити капацитете. Осцилације су велике, па се захтеви разликују по смеровима и по неколико пута (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012).

У јутарњим часовима (од 04:00 до 09:00 часова) из Темерина се јавља највише захтева за протоком, па се касније спушта на свега стотинак путника у периоду од 09:00 до 10:00 часова, да би се касније у периоду од 12:00 до 13:00 часова благо попео на 300 и даље благо опадао до краја дана без великих промена. Из Новог Сада највећи захтев за протоком је између 14:00 и 15:00 часова и после тога се примећује тенденција пада, која достиже између 17:00 и 18:00 часова око 150 путника. То се може закључити по томе што се у том часу обаве само два поласка, па је захтев ограничен капацитетом возних јединица. Интересантан је и период између 19:00 и 20:00 часова када се просечно превезе 322 путника са 4 поласка. Ово је период који се може објаснити на тај начин што се у то време ђаци враћају из школе па су због тога већи захтеви за протоком (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012).



Графикон 4. Часовни проток аутобуса из Темерина и Новог Сада

(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012).



Графикон 5. Часовни проток путника

(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012).

Бројање 2012. године

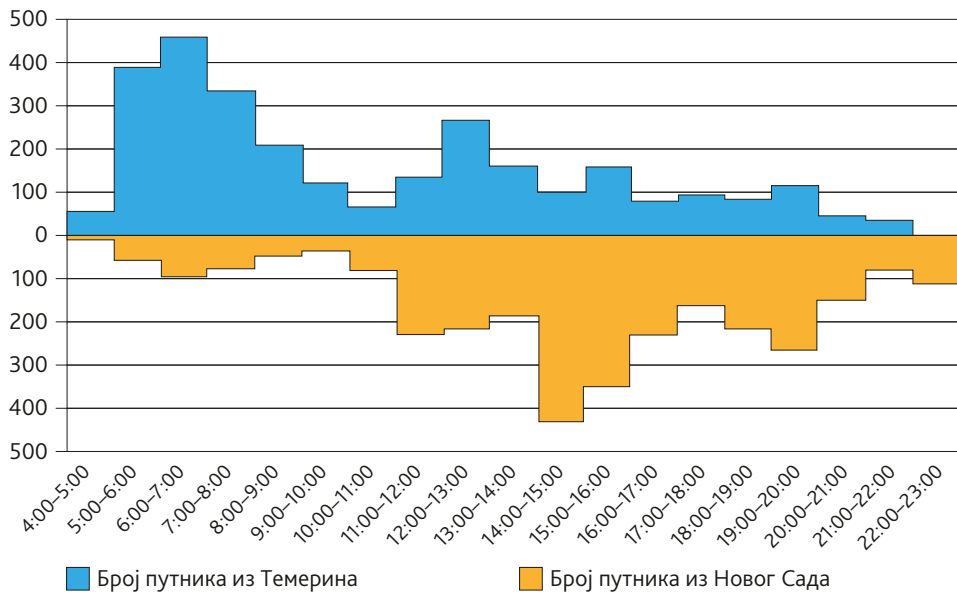
Бројање путника на линијама на коридору за Темерин извршено је 04. и 05. априла 2012. године. Јутарњи поласци су снимани различитим данима, при том су дани били релевантни за анализу, односно бројало се уторком, средом и четвртком, што према стручним литературама представљају репрезентативне дане. Праћени су сви поласци. На једно возило постављен је један бројач, док су на зглобним возилима била по два бројача па је тачност података на високом нивоу. Укупан број превезених путника је 5.960 у оба смера, односно 2.952 у смеру Нови Сад – Темерин и 3.008 у смеру Темерин – Нови Сад (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012).

Табела 3. Број путника из правца Темерина и из правца Новог Сада 2012. године

Часовни опсег	Број путника из Темерина	Број путника из Новог Сада
4:00-5:00	59	6
5:00-6:00	393	50
6:00-7:00	461	88
7:00-8:00	338	79
8:00-9:00	210	48
9:00-10:00	127	37
10:00-11:00	75	76
11:00-12:00	141	224
12:00-13:00	268	211
13:00-14:00	166	185
14:00-15:00	108	424
15:00-16:00	164	342
16:00-17:00	89	226
17:00-18:00	100	158
18:00-19:00	92	211
19:00-20:00	122	261
20:00-21:00	51	149
21:00-22:00	44	75
22:00-23:00		102
$\Sigma=$	3.008	2.952
	5.960	

(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012.)

Проток путника на овој линији је карактеристичан за класичне приградске линије. Он се по својим карактеристикама није много мењао у односу на истраживање из 2010. године. Вршни час је остао исти као у предходном бројању, односно од 06:00 до 07:00 часова када се превезе око 461 путник смеру из Темерина.



Графикон 6. Часовни проток аутобуса из Темерина и Новог Сада

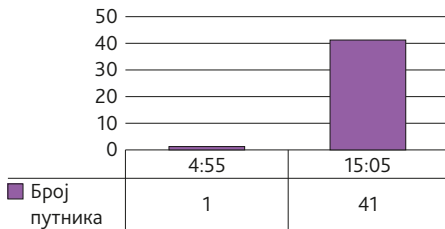
(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012.)

Јутарњи вршни период траје три сата од 05:00 до 08:00 када се просечно превезе 1.192 путника, што представља више од трећине превезених путника у смеру ка Новом Саду. Послеподневни вршни период траје од 14:00 до 16:00 часова. Послеподневни вршни период је блажи у односу на јутарњи и има најизраженија два сата док су остали мање или више оптерећени (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012).

БРОЈАЊЕ ПУТНИКА ПО ПРИГРАДСКИМ ЛИНИЈАМА

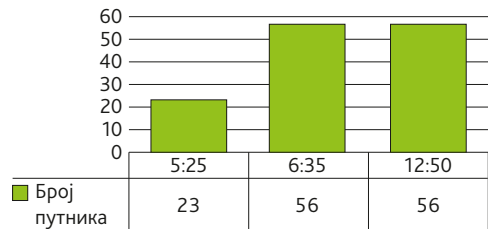
У оквиру овог сегмента извршено је бројање путника на три линије: 31, 32 и 33 у смеру према Новом Саду и обрнутом смеру (из Новог Сада). На линији 31 (Нови Сад-Бачки Јарак) регистровано је укупно пет полазака, од тога су два поласка из Новог Сада и три поласка из Бачког Јарка (Колонија). Ова линија саобраћа само у вршном оптерећењу.

На линији 32 (Нови Сад-Темерин) регистровано је укупно 69 полазака, од тога су 33 поласка из Новог Сада, док су 36 поласка из Темерина. На овој линији се обави највећи број полазака на коридору. Разлика између броја полазака из Новог Сада и из Темерина последица је тога што око два часа поподне има чак четири полазака (2 x 14:05, 14:25 и 14:35) од којих 3 линије полазе из Индустријске зоне Север и Индустријске зоне Југ. Аутобуси који полазе из Индустријских зона саобраћају путнике према Темерину, али од последње станице на окретници полазе ка Новом Саду без саобраћања (Калкан, 2014). Током дана на овој линији се пре-



Графикон 7. Поласци линије 31 према броју путника у смеру Бачки Јарак – Нови Сад

(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012; www.gspns.rs/red-voznje.php)



Графикон 8. Поласци линије 31 према броју путника у правцу Нови Сад – Бачки Јарак

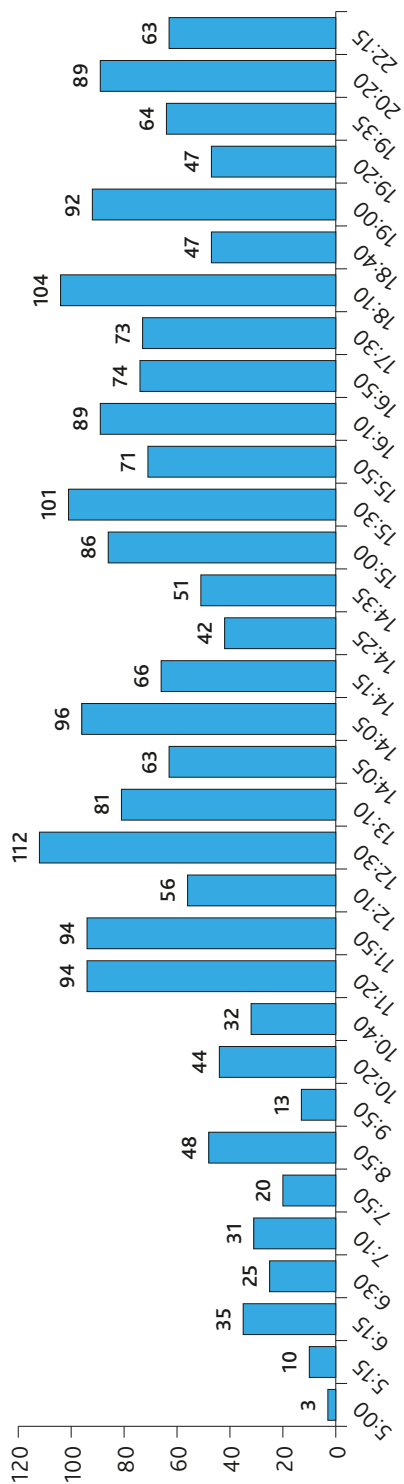
(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012; www.gspns.rs/red-voznje.php)

везе 4.099 путника што представља 2/3 укупног броја превезених путника током дана на читавом коридору, па се ова линија мора пажљиво посматрати. Просечно време обрта у оба смера износи 39 минута (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења електричног трамваја у Новом Саду, 2012)

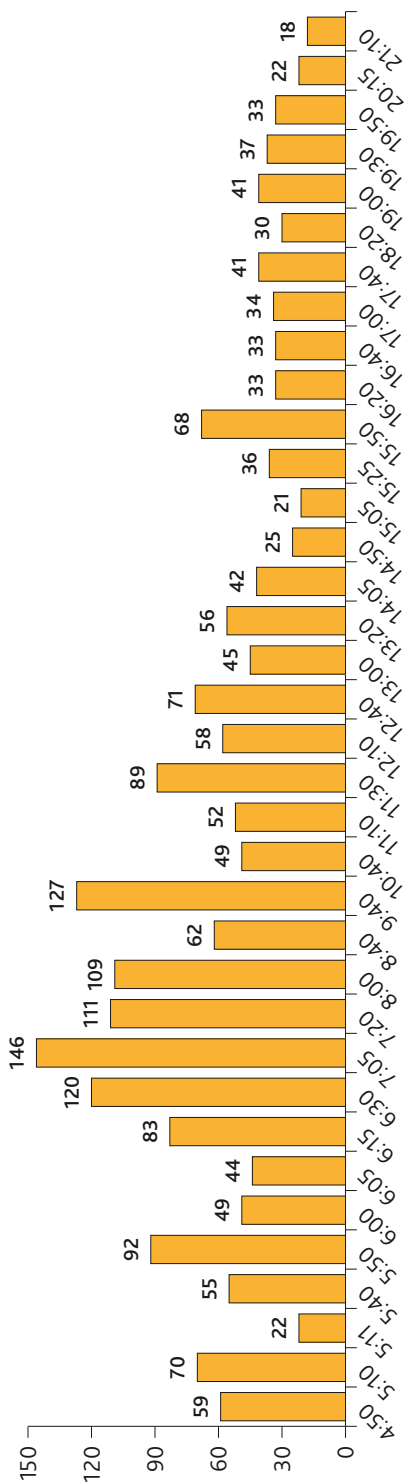
У анализи линије 33 (Нови Сад-Госпођинци) свих смерова, разматране су само конвергентне миграције (ка Новом Саду) са простора општине Темерин. Линија 33А (која је само у малом броју заступљена у реду вожње) апсорбује и путнике темеринског Телера ка Новом Саду. Просечан укупан број дневних миграната из општине Темерин који се превезе у току једног саобраћања ове линије износи 35 лица. Линије 33 (редовне линије за Госпођинце) апсорбује путнике из општине Темерин на месту Новосадске 439 (станица пре центра Темерина) према Новом Саду. Просечан укупан број дневних миграната овом линијом је 49. Ови бројеви указују на значајно учешће конвергентних дневних миграција са простора темеринске општине ка Новом Саду (Калкан, 2014).

Како би се сазнао приближно тачан број путника који дневно одлази у Нови Сад на рад и образовање коришћењем јавног превоза, коришћени су подаци о броју маркица издатих по месецима за 2008. и 2013. годину. Међутим, појавио се проблем за приградску зону Темерин – Нови Сад. Наиме, 01.07.2013. године раздвојене су линије 5Б зоне коју су до тада чиниле све линије према Темерину и Беочину. По новом, све линије приградске линије према Темерину налазе се у 5Б зони. До ове промене је дошло услед потребе о лакшем праћењу броја издатих маркица за Темерин и Бачки Јарак. Захваљујући посебној статистичкој обради података од стране Јелена Подрашчанин, шефа службе плана и анализе и њених сарадника сектора економских послова, добијени су подаци за 2008. и 2013. годину по врстама (Калкан, 2014).

Подаци из табеле управо потврђују изнету претпоставку да су ђаци и студенти најдоминантнији путници у аутобусима ЈГСП-а и једино је у њиховој категорији регистрован пораст броја издатих маркица у 2013. години у односу на 2008. годину (за 1.421 маркицу више), док остале категорије маркица бележе пад у 2013. години. Овај пад се посебно манифестује у категорији издатих радничких марки-



Графикон 9. Поласци линије 32 према броју путника у смеру Нови Сад – Темерин
(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012)



Графикон 10. Поласци линије 32 према броју путника у смеру Темерин – Нови Сад
(Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012)

ца (пад за 3.566 маркица). Могући разлози због којих је опао број издатих радничких маркица је преоријентација на сопствени превоз (што указује и повећан број моторних возила у општини), али и опредељење за такси превоз. Према сезонама, највише маркица се издаје током пролећа и јесени, док је лети њихов број најмањи (услед распуста, годишњих одмора и сл.) (Калкан, 2014).

Табела 4. Издате маркице по месецима и врстама 5Б зоне за 2008. и 2013. годину

Месец	Радничке		Ђачке		Пензионерске		Грађанске	
	2008.	2013.	2008.	2013.	2008.	2013.	2008.	2013.
1.	662	403	331	654	18	20	36	45
2.	694	394	544	672	24	22	49	48
3.	707	393	581	755	19	21	51	47
4.	706	392	566	698	21	20	58	45
5.	700	391	581	729	23	26	60	41
6.	701	396	532	517	27	25	56	45
7.	584	317	37	61	22	15	47	31
8.	605	329	22	42	11	19	28	30
9.	686	365	447	393	22	14	74	28
10.	708	399	550	730	57	21	50	41
11.	707	407	620	784	24	21	64	43
12.	697	405	560	757	23	21	55	42
Σ	8.157	4.591	5.371	6.792	291	245	628	486

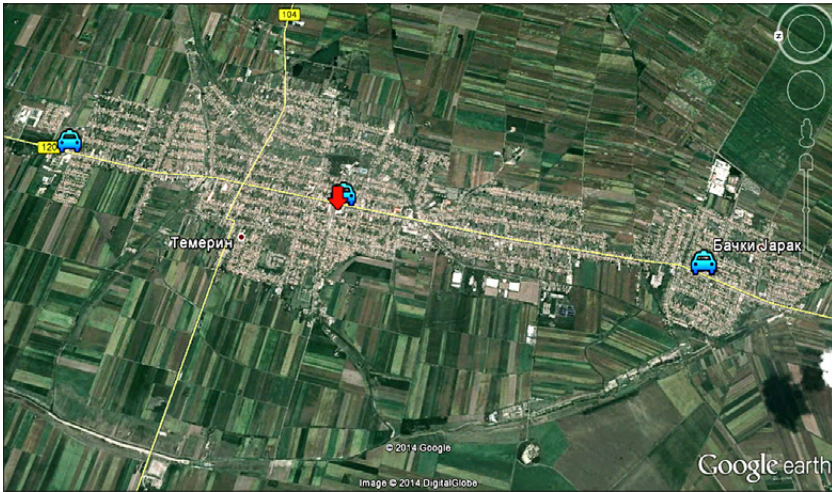
(Подрашчанин¹, 2014.)

ТАКСИСТИ КАО ФОРМА ДНЕВНИХ МИГРАЦИЈА

Број линијских таксиста је до пре пар година био занемарљив и веома мали број путника из општине је био корисник истих. Данас је то честа појава. У Темерину постоје две главне такси зоне: на окретници на Телепу, у центру Темерина и у центру Бачког Јарка.

Највећи број путника који користи такси превоз нема ни једну врсту карте за превоз аутобусима ГСП-а, па су управо они најчешћи корисници услуга линијског таксија. Анкетно истраживање је показало да је главни разлог коришћења линијског таксија краће време путовања потребно за стицање до места одредишта, потом цена карте која се подудара са ценом аутобуске карте. Услед деловања различитих фактора, указивање на учесталост и интензитет такси линија тешко је утврдити (Калкан, 2014), али статистичком обрадом података дошло се до прет-

¹ Подаци о издатом броју маркица по врстама за 2008. и 2013. годину добијени су посебном статистичком обрадом због промене назива зоне.



Карта 4. Главна такси стајалишта у урбаној зони Темерина и Бачког Јарка
(Калкан, 2014)

поставке да око 600 путника свакодневно користи линијски такси (Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду, 2012). Међутим, питање безбедности такси саобраћаја намеће се као један од већих проблема за његове кориснике, пошто појам «линијски такси» у закону Републике Србије не постоји и за такси превоз подразумева се ванлинијски превоз путника, а да би се неко бавио линијским превозом путника мора да испуњава одређене услове (устаљено време и место поласка/доласка које испуњава услове за пријем и испуштање путника на одредиште, постојање норми за линијски превоз путника и друге услове и осигурање за путнике).

ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Истражујући дневне миграције на примеру темеринске општине, дошло се до неколико закључака: Полну структуру дневних миграната општине Темерин карактерише веће учешће мушкараца у односу на женско становништво, али жене су бројнији путници у аутобусима ЈГСП-а у односу на припаднике мушког пола. Могући разлози томе су ти да жене прибегавају запослењу и раду на мањим дистанцама од места пребивалишта за разлику од мушког континента услед веће одговорности према деци и домаћинству. Од свих видова саобраћајних средстава, удео ЈГСП-а у превозу путника је највећи. Највећи часовни проток путника из Темерина ка Новом Саду појављује се између 06:00 и 07:00 часова, односно од 05:00 до 10:00 (такозвани „јутарњи шпиц“). Из Новог Сада највећи захтев за протоком изражен је у вршном оптерећењу између 14:00 и 15:00 часова, односно од 14:00 до 16:00 часова. Последњих година, велико учешће у превозу путника остварују таксисти који су од скора интензивније почели да саобраћају на простору темеринске општине (што иде у прилог теорији о све већој функцијској зависности

општине од града). Услед даље тенденције пораста броја становништва у општини и све веће функцијске зависности од Новог Сада, дневне миграције су наметнуле проблеме у вези са нормалним функционисањем саобраћаја, јер се главнина саобраћаја у општини одвија дуж једног пута (R-120). Јавља се потреба за изградњом заобилазнице као најбоље решење за теретна и пољопривреда возила, при чему би време потребно за путовање било знатно краће него што је то данас. Свакодневно путовање утиче негативно на дневне мигранте јер оно утиче на продуктивност и интензивност рада, на физичку издржљивост, здравствено стање радника, као и на слободно време и породични живот. Због свега наведеног, важно је континуирано пратити промене у демографском и функционалном развоју насеља како би се њихов привредни развој усмерио на најбољи начин. У последње време приметна је још једна карактеристика близине града. Наиме, све већи број људи из Новог Сада долазе да живе у Темерин и Бачки Јарак јер им пружају низ привилегија које нису уживали у граду. Такође, исти ти људи задржавају своја радна места у граду па на тај начин и они постају дневни мигранти. На основу свега поменутог, у будућности би се могло догодити физичко срастање Бачког Јарка са Новим Садом, као што се већ догодило са појединим насељима у околини града.

ЛИТЕРАТУРА

- Holmes, J. (1971). External Commuting as a Prelude to Suburbanization. *Annals of the Association of American Geographers*, 61, 774-790.
- Lee, B. S. and Mc Donald, J. F. (2003). Determinants of Commuting Time and Distance for Seoul Residents: The Impact of Family Status on the Commuting of Woman. *Urban Studies*, 40, 1283-1302.
- Lee, E.S. (1966). A theory of Migration. *Demography*, 3, 47-57.
- Madden, J.F. (1981). Why women work closer to home? *Urban Studies*, 18, 181-1194.
- Parr, J.B. (1987). Interaction in an urban system: aspects of trade and commuting. *Economic Geography*, 63, 223-240.
- Tumer, T. and Niemeier, D. (1997). Travel to work and household responsibility: new evidence. *Transportation*, 24, 397-419.
- Zax, J. (1994). When is a move migration? *Regional Science and Urban Economics*, 24, 341-360.
- Бубало-Живковић, М. и Драгин, А. (2009). Гравитационо подручје Новог Сада. Зборник радова Географског факултета, Универзитета у Београду, 57, 103-122.
- Бубало-Живковић, М. (2003). Савремене географске функције Новог Сада и његово гравитационо подручје. Докторска дисертација, Нови Сад: Природно-математички факултет, Департман за географију, туризам и хотелијерство.
- Калкан, К. (2014). Дневне миграције из општине Темерин ка Новом Саду. Дипломски рад, Нови Сад: Природно-математички факултет, Департман за географију, туризам и хотелијерство.

- Кревешаић, Д. (2012). Карактеристике превоза путника и могућности повећања саобраћајне приступачности на коридору Темерин – Нови Сад. Зборник радова Факултета техничких наука, 10, 238-242.
- Лукић, В. и Бјељац, Ж. (2010). Делатност радника у функцији развоја дневних миграција на подручју Војводине. Зборник Матице српске за друштвене науке, 131, 129-137.
- Лукић, В. и Тошић, Б. (2009). Ниво квалификованости радника као фактор одвијања дневних миграција у Србији. Гласник Српског географског друштва, 89, 27-42.
- Лукић, В. (2007). Селективност дневних миграната у Србији према полу. Гласник Српског географског друштва, 87, 67-77.
- Лукић, В. (2008). Конвергентне и дивергентне дневне миграције становништва Панчева. Докторска дисертација, Београд: Географски факултет „Јован Цвијић“.
- Лукић, В. (2012). Повезаност миграција и дневних миграција у Војводини. Становништво, 51, 69-90.
- Лукић, Т., Драгин, А., Ивановић, Љ. (2010). Досељавање у приградска насеља, студија случаја: Општина Темерин. Зборник Матице Српске за друштвене науке, 131, 115-126.
- Лукић, В. (2006). Дневне миграције активног становништва у Србији. Гласник српског географског друштва, 86, 141-150.
- Нађ, И. (1978). Дневне миграције Темерин - Нови Сад. Дипломски рад, Нови Сад: Природно-математички факултет, Департман за географију, туризам и хотелијерство.
- Општине у Србији 2008 (2008). Београд. Републички завод за статистику.
- Подаци анкетног истраживања о могућности увођења модерног трамваја у Новом Саду (2012). Нови Сад.
- Подаци Јелена Подрашчанин, шефа службе плана и анализе и њених сарадника сектора економских послова ЈГСП –а (2014). Нови Сад.
- Попис становништва, домаћинстава и породица у 2011. години, Становништво, Књига 11: Дневни мигранти (2011). Београд: Републички завод за статистику
- Попис становништва, домаћинстава и породица у 2011. години, Становништво, Књига 20: Упоредни преглед броја становника 1948–2011 (2011). Београд: Републички завод за статистику.
- Ристановић, Б. И Јокић, И. (2006). Општина Темерин. Нови Сад: Природно-математички факултет, Департман за географију, туризам и хотелијерство.
- Стаменковић, С. и Гатарић, Д. (2008). Неке просторно-демографски аспекти дневне интеракције Београда и околине. Гласник српског географског друштва, 88, 45-50.



<https://www.geomreze.rgz.gov.rs>

<https://www.gspns.rs/red-voznje.php>

<https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1&layers=30e5fe3149c34df1ba922e6f5bbf808f>