

JAVNI MEĐUMJESNI AUTOBUSNI PROMET U SR HRVATSKOJ

MIROSLAV SIĆ

UDK 911.653.132

Uvod

U proteklih par decenija autobusni je promet u Hrvatskoj, slično kao i u ostalim dijelovima Jugoslavije, doživio vrlo dinamičan razvoj i dobio je prvorazrednu ulogu u prometnom sistemu. Stalnim uvođenjem novih linija i broja vožnji na njima stvorena je gusta i po karakteru složena autobusna mreža, koja je pokrila cijeli republički teritorij i uključila u povezani život stanovništvo najzabačenijih krajeva. U uvjetima slabije razvijenosti željezničkog prometa i još razmjerno niske razine automobilizacije, koju uz to posebno karakterizira ograničena mobilnost osobnih vozila, autobus je postao glavno i najdostupnije prijevozno sredstvo. Povezano s time on je dobio i prvorazrednu ulogu u organizaciji prostora.

Promatrana sa geografskog aspekta, suvremena prometna i organizacijska uloga autobusnog prometa dvojako dolazi do izražaja: na razini grada i na razini regije. Specifične značajke grada, posebno velika koncentracija stanovništva, složena prostorno-funkcionalna struktura i, kao posljedica toga, intenzivna dnevna kretanja gradskog stanovništva, nameću potrebu uređenja djelotvornog javnog gradskog prometa. Autobusni prijevoz ima u njemu, ovisno o veličini grada, vrlo značajnu ili čak dominantnu ulogu. U većini gradskih naselja u Hrvatskoj (izuzev Zagreba i Osijeka) autobus predstavlja jedini oblik javnog gradskog prijevoza. Na njemu se osniva dnevni urbani sistem grada i on se u proteklom periodu izravno prilagođavao zahtjevima urbanizacijskog procesa. Tako su stvorene današnje mreže javnog gradskog autobusnog prometa koje se kod većih gradskih naselja, zbog složenijih urbanih procesa i migracijskih tokova, dijele na uže gradske i prigradske.

No, grad je istovremeno i središte određenog prostora s kojim je on povezan raznovrsnim i recipročnim vezama. Različiti oblici prometa u funkciji su toga povezivanja. Posvuda u svijetu, a tako je i u nas, autobus je dobio značajnu ulogu u povezivanju grada i njegove bliže i dalje okolice. Dostupan svima i pogodan za slobodnije kretanje u prostoru, on je stvorio uvjete za bolje regionalno povezivanje od željeznice. Zahvaljujući autobusu ojačala je suvremena nodalna organizacija prostora. Sve autobusne veze koje se organiziraju na regionalnoj osnovi, definiraju se u najširem smislu kao međumjesni autobusni promet. U funkcionalnom pogledu taj promet nije

međutim homogen i u njemu se jasno diferenciraju linije namijenjene bližem i daljem povezivanju. Prve spadaju u kategoriju prigradskog prometa, a druge su pretežno međugradskog karaktera.

Oba navedena aspekta autobusnog prometa došla su do izražaja u sklopu rada na znanstvenom projektu »Urbanizacija SR Hrvatske« (tema: Promet i urbanizacija SR Hrvatske) te im je poklonjena odgovarajuća pažnja. Aspektu gradskog autobusnog prometa data je u dosadašnjim istraživanjima prednost i njegova je problematika, posebno strukturiranja i tipologije mreža, obrađena u nekoliko prethodnih radova. U ovom radu težište je stavljeno na međumjesni autobusni promet tj. na regionalnu komponentu autobusnog povezivanja u Hrvatskoj. Nakon prikaza povijesnog razvoja, analizirana je današnja struktura i razvijenost javnog međumjesnog autobusnog prometa¹ što je omogućilo sagledavanje njegove uloge u prometnom sistemu i organizaciji prostora SR Hrvatske.

Etape razvoja

Mreža javnog međumjesnog autobusnog prometa u Hrvatskoj počela se stvarati već u razdoblju prije prvog svjetskog rata. God. 1913. na teritoriju tadašnje Hrvatske i Slavonije postoje 3 stalne linije, a toliki je broj evidentiran i u Dalmaciji (Jordan, 1984). Iz Zadra, tadašnjeg glavnog grada Dalmacije vode autobusne linije prema Obrovcu i preko Knina za Sinj. Navedeni primjer pokazuje da se prve autobusne veze organiziraju u onim područjima koja su ostala po strani od željeznica, pa autobus predstavlja sredstvo uključivanja u moderni promet i povezani život.

U periodu između dva svjetska rata broj autobusnih linija brzo raste i ostvaruje se sve značajniji prijevoz putnika, no u okviru prometnog sistema u kojem željeznica ima primarnu ulogu. Prijevoz organizira s jedne strane ministarstvo pošta preko svojih ravnateljstava (Zagreb i Split), a s druge privatna poduzeća. Na teritoriju bano-

1. Analizom su obuhvaćena sva poduzeća registrirana za obavljanje javnog cestovnog putničkog prijevoza udružena u poslovnu zajednicu »Transportkomerc«. U analizu nisu uključene jedinice udruženog rada cestovnog prometa van djelatnosti prometa, kao i ostali oblici prijevoza za vlastite potrebe (školski autobusi i dr.).

vine Hrvatske privatnih je poduzeća 1939. bilo 118 (39,3 % od čitave Jugoslavije), a posjedovala su 236 autobusa (31,8 % od Jugoslavije) (Forjan, 1941). Za spomenutu su godinu karakteristični još neki podaci. Banovina Hrvatska imala je u to vrijeme 182 autobusne linije, ukupne dužine 7.515 km. Prosječna dužina jedne linije iznosila je 41,3 km. Autobusi su u prosjeku dnevno ostvarivali 22.914 km odnosno 125,9 km po jednoj liniji. Ukupno je prevezeno, ne računajući tu gradski autobusni promet, oko 1,8 mil putnika.²

Mreža javnog međumjesnog autobusnog prometa u ovom je periodu još u fazi formiranja, pa je neravnomjerno razvijena i pretežno nepovezana, a promet na njoj je malog intenziteta. Prevladavaju linije na kraće udaljenosti, usmjerene prema najpovoljnije položenim željezničkim stanicama. Regionalno promatrano, razvijenije autobusne veze postoje samo u krajevima koji su slabije uključeni u željeznički promet (Dalmacija, Lika, Kordun). Iz toga jasno proizlazi funkcija autobusnog prometa — u vladajućem prometnom sistemu on je predstavljao dopunu željeznice kao primarnog prijevoznika.

I pored takve ograničene uloge, autobusni je promet ispoljio živu dinamiku i izrazitu spontanost u svome razvoju, posebice ima li se na umu tadašnje stanje cestovnih prometnica. God. 1939. na području banovine Hrvatske bilo je svega 154 km suvremenih cesta, a to je predstavljalo tek 1,8 % od ukupne mreže (8.789 km) cesta I i II reda (Klemenčić, 1975). Međumjesni autobusni promet organiziran je prema tome na mreži naslijeđenih, makadamskih cesta i nužno se prilagođavao njihovim tehničkim i funkcionalnim karakteristikama.

U periodu nakon drugog svjetskog rata nastaju značajne promjene u strukturi vlasništva u autobusnom prometu, dok se njegova uloga u prometnom sistemu tokom prvih desetak godina bitno ne mijenja. Stvaranjem novog političkog sistema nestaje privatnih prijevoznika, a javljaju se auto-transportna poduzeća u državnom (drušvenom) vlasništvu, koja uz povremeno organiziran poštanski prijevoz, postaju glavni nosioci linijskog putničkog cestovnog prometa. Premda se broj linija u neposrednim poratnim godinama povećao, svi ostali podaci, od ukupne dužine autobusnih linija do njihove dnevne eksploatacije, pokazuju slične vrijednosti, kao u predratnom periodu.

Za kasniji razvoj javnog međumjesnog autobusnog prometa osobito je bio značajan proces decentralizacije društveno-ekonomskih aktivnosti i uvođenje komunalnog političkog sistema. Tada se povećava broj auto-transportnih poduzeća, ona se organiziraju u poslovno-tehničkom pogledu i definiraju svoje linije odnosno područje rada.

2. Autobusni vozni red banovine Hrvatske, Zagreb 1941; Godišnjak banske vlasti banovine Hrvatske, 1939—26. VIII. 1940, I, Zagreb 1940.

Kako je proces decentralizacije koincidirao sa općom afirmacijom automobilske prometa, spomenuti je razvoj obilježen visokom dinamikom. God. 1981. javni međumjesni autobusni prijevoz u SR Hrvatskoj obavljala su 53 auto-prijevozna poduzeća od čega je 16 (30,2 %) bilo usmjereno isključivo na putnički promet, a 37 (69,8 %) na putničko-teretni promet. Krajem iste godine registrirano je 2.654 autobusa pa proizlazi da se vozni park jednog auto-prijevoznog poduzeća sastojao u prosjeku od 50 autobusa.³

Kao što je već spomenuto, u prvih desetak godina poslijeratnog perioda uloga autobusnog prometa u prometnom sistemu ostaje ista kao u međuratnom periodu tj. autobus predstavlja sekundarnog prijevoznika u odnosu na željeznicu. Prilike se bitno mijenjaju tokom 60. godina. God. 1966. autobusi su prvi put prevezli više putnika od željeznice i od tada njihovo značenje neprekidno jača. Javni međumjesni autobusni promet postaje sada primarni element prometnog sistema Hrvatske. To je prometna grana koja raspolaze najvećim prijevoznim kapacitetom i zadovoljava glavnu prometnu potražnju. Povezano s takvim razvojem formirala se mreža autobusnog prometa koja je brojnim linijama pokrila cijeli teritorij Hrvatske.

Razvoj javnog međumjesnog autobusnog prometa u Hrvatskoj prošao je prema tome kroz tri vremenske etape i dva funkcionalno različita perioda: u prvom je on sekundarni, a u drugom, suvremenom, primarni nosilac sistema javnog putničkog prijevoza. Njegove suvremene karakteristike predmet su razmatranja slijedećih poglavlja.

Strukturalna obilježja

U sezoni 1982—83. autoprijevozna poduzeća Hrvatske, učlanjena u poslovnu zajednicu »Transportkomerc«, održavala su javni međumjesni promet na 1.464 linije. Od toga su 1.386 (94,7 %) bile dnevne autobusne linije, a ostale tjedne i sezonske. Ukupan broj linija na teritoriju Hrvatske bio je međutim nešto veći, s obzirom da je javni putnički prijevoz obavljalo još desetak autoprijevoznih poduzeća iz drugih republika. Ta su poduzeća održavala pretežno međurepubličke linije s izuzetkom pojedinih prijevoznika iz SR Slovenije, točnije koperskog »Slavnika« koji je razvio razgranatu mrežu lokalnog prometa u sjevernom dijelu Istre. Kako se ipak ne radi o velikom broju autobusnih linija, one su izostavljene iz daljnjeg razmatranja. Obuhvaćene su samo linije autoprijevoznih poduzeća iz SR Hrvatske, i to dnevne linije, već spomenutih 1.386, koje predstavljaju reprezentativnu veličinu za detaljnije analize i za donošenje odgovarajućih zaključaka.

3. Saobraćaj i veze 1981. Statistički bilten 1360, SZSS 1983.

Prvi pokazatelj strukturnih obilježja javnog međumjesnog autobusnog prometa u Hrvatskoj je dužina autobusnih linija (Tab. 1.)

Tab. 1. Struktura javnog međumjesnog autobusnog prometa Hrvatske prema dužini linija

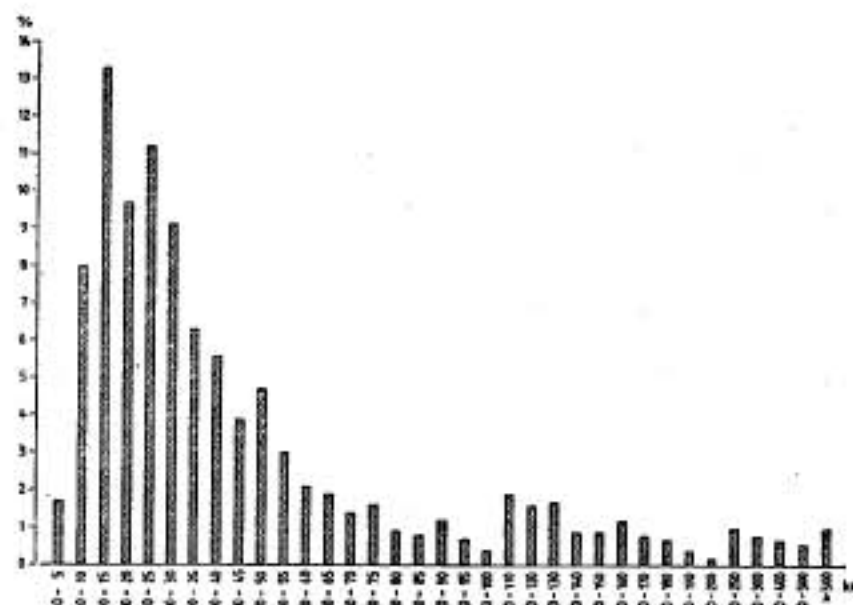
Dužina autobusne linije (u km)	Ukupan broj linija	Postotni udio
0 — 10	135	9,7
0 — 20	292	21,1
0 — 30	281	20,3
0 — 40	164	11,8
0 — 50	119	8,6
0 — 100	195	14,1
0 — 200	142	10,2
0 — 300	25	1,8
0 — 500	19	1,4
Preko 500	14	1,0
Ukupno	1.386	100,0

Izvor: Autobusni vozni red, 1982—83. »Transportko-merc« Zagreb 1982.

Iz navedenih podataka vidljivo je da najveći postotak otpada na linije 0 — 20 i 0 — 30 km, pa zatim na linije 0 — 40 km dužine. Grupiramo li vrijednosti kao što je to učinjeno u drugom i trećem dijelu tabele, proizlazi da na linije dužine do 30 km otpada 51,1 % od ukupnog broja, a na autobusne linije do 50 km dužine 71,5 %. Nasuprot tome, na linije 50 — 200 km dužine otpada 24,3 %, a na linije preko 200 km dužine 4,2 % od ukupnog broja. U autobusnom prometu Hrvatske prevladavaju dakle linije na kratke udaljenosti, slično uostalom kao i u nizu ostalih evropskih zemalja. Ukoliko želimo istaći posebnost Hrvatske, onda je to relativno viši postotni udio linija na 50 — 200 i preko 200 km. Usporedbe radi susjedna Austrija ima 19,7 % a Čehoslovačka 16,1 % linija na dužini 46 — 200 km (Jordan, 1984), dok kod Hrvatske na sličnoj relaciji (50 — 200 km) taj udio iznosi 24,3 %.

Struktura autobusnih linija prema udaljenosti jasno pokazuje da se sve one mogu rasporediti u tri osnovne skupine. Prvu skupinu čine linije do 50 km tj. na kratke udaljenosti. Po karakteru su to prigradske linije. Organizirane su prije svega za potrebe dnevne migracije zaposlenog stanovništva, uključujući tu i školsku migraciju, a vrše se prema najbližim centralnim naseljima različitog hijerarhijskog stupnja. U drugu skupinu spadaju linije na srednje udaljenosti (50 — 200 km) koje su više regionalnog karaktera. One djelomično služe za dnevne migracije, koriste se također za tjedne migracije, a u prometnoj potražnji prisutni su i ostali motivi. Treća skupina autobusnih linija, preko 200 km udaljenosti, po strukturi je najraznovrsnija. Pretežno su to linije u funkciji međuregionalnog i međurepubličkog povezivanja, a jedan manji dio, ali na velike udaljenosti, međunarodnog je karaktera. Kako su odredišta veliki gradovi, a motivi složeni, ove linije treba svrstati u tzv. Inter-city povezivanje (Sl. 1.).

Drugi karakterističan pokazatelj strukture javnog međumjesnog autobusnog prometa u Hrvatskoj je njeno političko-teritorijalna organiziranost. Od ukupno 1.386 linija koje su obuhvaćene analizom, 55,5 % nalazi se u okvirima iste općine, a daljnjih 26,1 % organizirano je unutar iste zajednice općina (tab. 2.). Postojeća političko-terito-



Sl. 1. Struktura javnog međumjesnog autobusnog prometa u Hrvatskoj prema dužini linija (u %, 1982); (1386 linija = 100,0%).

Fig. 1. Public inter-town bus service in Croatia according to the length of routes. (in %, 1982); (1386 routes = 100.0%).

rijalna struktura očito je snažno utjecala na organizaciju autobusnih linija, povezano s činjenicom da se i glavnina dnevnih migracija odvija unutar komunalnih okvira. No, za Hrvatsku su

Tab. 2. Javni međumjesni autobusni promet u Hrvatskoj prema političko-teritorijalnoj organiziranosti

Tip autobusne linije	Ukupan broj linija	Postotni udio
Općinska	770	55,5
Regionalna (zajed. općina)	362	26,1
Međuregionalna	151	10,9
Međurepublička	91	6,6
Međunarodna	12	0,9
Ukupno	1.386	100,0

Izvor: Autobusni vozni red 1982—83, »Transportko-merc« Zagreb 1982.

karakteristične i linije šireg značenja, od međuregionalnih preko međurepubličkih do međunarodnih. Na njih zajedno otpada 18,4 % od svih linija. Znatnija razvijenost spomenutih autobusnih linija objašnjava se specifičnim geografskim položajem i pružanjem teritorija SR Hrvatske. Hrvatska je u prometnom pogledu izrazito prijelaz-

ni prostor, u jugoslavenskim i međunarodnim mjerilima, i istovremeno se suočava s problemom velikih udaljenosti u unutrašnjem povezivanju. Sve se to odražava na razvijenosti autobusnih linija šireg prometnog značenja.

Prostorna razvijenost

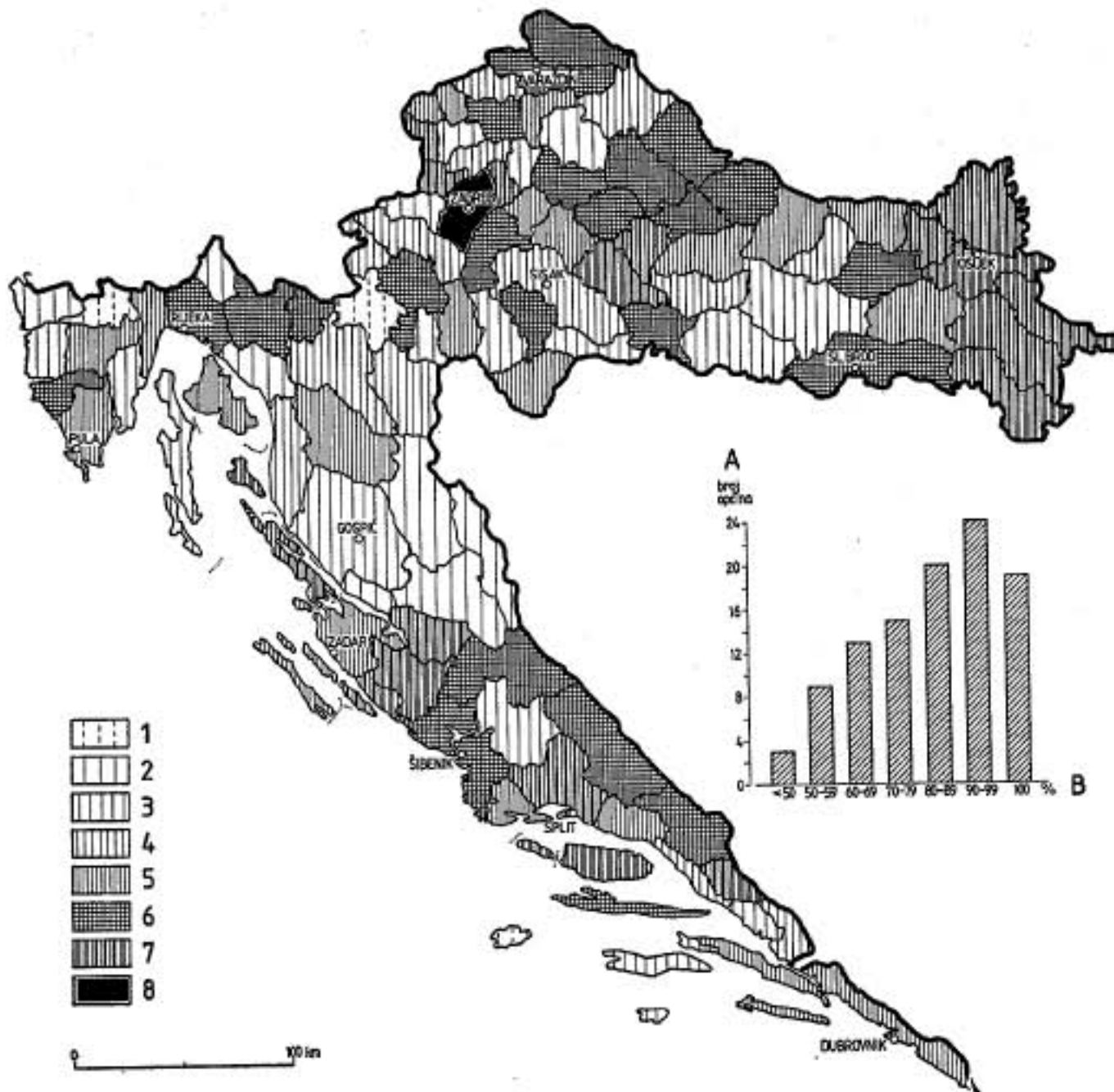
Tokom proteklih dvadesetak godina razvoja javni međumjesni autobusni promet »pokrio« je svojom mrežom najveći dio teritorija SR Hrvatske. Razina njegove razvijenosti najbolje se opaža na broju naselja koja imaju dnevnu autobusnu vezu. Kad se tome broju pridoda stanovništvo koje u njima živi, dolazimo do značajnih podataka o povezanosti odn. opskrbljenosti Hrvatske i njezinih pojedinih dijelova autobusom kao osnovnim sredstvom javnog prijevoza.

U SR Hrvatskoj je prema podacima iz 1982. godine, dnevnu autobusnu vezu imalo 5.346 naselja odn. 80,4 % od ukupnog broja. U tim je naseljima prema popisu stanovništva 1981. godine živjelo

Tab. 3. Stupanj povezanosti javnim međumjesnim autobusnim prometom prema zajednicama općina SR Hrvatske

Zajednica općina	Broj naselja i stanovnika sa dnevnom autobusnom vezom		Broj stanovnika (1981)	
	Broj naselja (1982)	%	Aps.	%
Bjelovar	612	82,4	348.753	94,0
Gospić	157	62,1	75.962	84,1
Karlovac	348	61,8	147.591	85,7
Osijek	693	83,2	842.012	97,0
Rijeka	1.039	77,4	515.889	95,4
Sisak	313	84,6	184.838	92,5
Split	751	85,7	854.343	96,9
Varaždin	382	91,0	289.848	95,5
Zagreb (gradska)	278	85,3	847.755	99,1
Zagreb (prsten)	773	83,6	285.941	89,7
SR Hrvatska	5.346	80,4	4.392.932	95,5

Izvor: Autobusni vozni red 1982—83, »Transportkomerc« Zagreb 1982.
J. Hrženjak: Društvena struktura naselja u SR Hrvatskoj, Zagreb 1983.



Sl. 2. Općine u Hrvatskoj prema postotnom udjelu naselja sa dnevnom autobusnom vezom (1982); 1. Manje od 50%; 2. 50—59%; 3. 60—69%; 4. 70—79%; 5. 80—89%; 6. 90—99%; 7. 100%; 8. Općine s isključivo gradskim autobusnim prometom.
Diagram: Distribucija općina u Hrvatskoj prema udjelu naselja sa dnevnom autobusnom vezom; A. ukupan broj općina; B. postotni udio naselja.

Fig. 2. Communes in Croatia according to the percentage share of places with a daily bus service (1982): 1. Less than 50%; 2. 50—59%; 3. 60—69%; 4. 70—79%; 5. 80—89%; 6. 90—99%; 7. 100%; 8. Communes with a town bus service only.
Diagram: The distribution of communes in Croatia according to the share of places with a daily bus service: A. total number of communes; B. percentage share of places.

4.392.932 stanovnika odn. 95,5 % od ukupnog stanovništva republike. Na razini Hrvatske je prema tome postignuta vrlo visoka opskrbljenost

dnevnim autobusnim vezama. Detaljnija analiza otkriva istovremeno značajne razlike, na nivou regija i općina (Tab. 3.).

Zajednice općina Varaždin, Split, Zagreb (gradska) i Osijek imaju najviši postotak naselja povezanih dnevnom autobusnom vezom, a najniži je u zajednicama općina Karlovac i Gospić. Op-skrbljenost stanovništva autobusnim prometom veća je u onim zajednicama općina koje se ističu razinom urbanizacije odn. aglomerairanošću stanovništva. Zbog toga je i jače došlo do izražaja uloga zagrebačke gradske zajednice općina.

Još veće razlike u povezanosti naselja autobusom postoje na razini općina (Sl. 2.). Nasuprot skupini od 19 općina, od Osijeka, Vukovara, Vinkovaca i njima susjednih istočnohrvatskih općina, preko Kutine, Garešnice, Sesveta i Klanjca, zatim Raba i Paga do Splita i nekolicine dalmatinskih općina, u kojima su sva naselja povezana dnevnim autobusnim vezama, stoje tri općine (Duga Resa, Buzet i Vis) sa manje od 50 % naselja povezanih autobusom, odnosno daljnjih devet općina (Križevci, Donji Lapac, Gračac i dr.) u kojima taj broj ne prelazi 60 %. Između tih krajnjih slučajeva nalaze se općine relativno dobro opskrbljene međumjesnim autobusnim prometom. Nejednaka raspodjela općina s obzirom na broj naselja sa dnevnom autobusnom vezom pobliže je predočena na diagramu već spomenute Sl. 2. Najveći broj od ukupno 103 općine u Hrvatskoj⁴, nalazi se u skupinama sa 90—99 % (24 naselja, 23,5 %) i 80—89 % (20 naselja, 19,4 %) naselja povezanih autobusom. Pribrojimo li tim skupinama i onu najvišu, od 100 % (19 naselja, 18,5 %), dolazimo do podatka da 63 (61,1 %) općina u Hrvatskoj ima natprosječnu odn. vrlo visoku povezanost dnevnim autobusnim prometom.

U svjetlu navedenih podataka postavlja se i pitanje faktora koji su utjecali na različiti stupanj pokrivenosti SR Hrvatske autobusnim prometom. Poblizom analizom priložene karte uočava se da se visoka opskrbljenost naselja autobusnim vezama poklapa sa pretežno nizinskim krajevima, sa zonama jače urbanizacije i velikih okupljenih naselja, ali i sa područjima slabije razvijene željezničke mreže. I suprotno, najslabija je opskrbljenost u brdskim i planinskim krajevima, karakterističnim po slabijoj razvijenosti i naseljenosti, te u područjima prevlasti disperznih naselja. Faktori su dakle složeni, a među njima posebnu pažnju zaslužuju naseobeni faktor, određen oblikom naselja i stupnjem njihove razvijenosti.

Uloga u prometnom sistemu i organizaciji prostora

Javni međumjesni autobusni promet raspolaze najvećim prijevoznim kapacitetom u putničkom prometu Hrvatske, godišnje preveze najviše putnika i ostvari najveći prijevozni učinak mjeren putničkim kilometrima. Sve to ukazuje na

4. Analizom nije obuhvaćeno 10 općina užeg područja Zagreba jer predstavljaju područje isključivo gradskog autobusnog prometa.

njegovu vodeću ulogu u prometnom sistemu Hrvatske. Autobusni promet ima istovremeno najgušće razvijenu mrežu, a njegove su linije dužinom i frekvencijom optimalno prilagođene dnevnom, tjednom i ostalom kretanju stanovništva. Zbog toga on ima i prvorazrednu funkciju u organizaciji prostora SR Hrvatske.

Mjesto i uloga javnog međumjesnog autobusnog prometa u prometnom sistemu Hrvatske u punoj mjeri dolazi do izražaja ukoliko usporedimo ukupan prijevoz putnika i prijevozni učinak autobusnog sa željezničkim prometom i to na razini Hrvatske i Jugoslavije (Tab. 4.). Usporedba ta dva glavna oblika javnog putničkog prometa

Tab. 4. Relativno značenje autobusnog u odnosu na željeznički promet u Hrvatskoj i Jugoslaviji (1985)

	Broj prevezanih putnika		Ostvareni putnički kilometri	
	Autobusom (u %)	Željeznicom (u %)	Autobusom (u %)	Željeznicom (u %)
SR Hrvatske	78,3	21,7	67,4	32,6
SFR Jugoslavija	89,0	11,0	72,4	27,6

Izvor: SGJ-86 i SGH-86.

pokazuju da međumjesni autobusni promet Hrvatske ima relativno manju ulogu u prijevozu putnika i prijevoznom učinku (u pkm) nego što je to slučaj u Jugoslaviji. Razlog je očito razvijenija željeznička mreža (1985: 4,8 km/km² prema 3,6 km/100 km² u SFRJ) i nešto viša razina automobilizacije u Hrvatskoj (1985: 7,1st/1 osob. vozilo prema 8,2 st/1 osob. vozilo u SFRJ). Dodajmo još k tome da je mobilnost osobnih vozila također viša od jugoslavenskog prosjeka.

Detaljnija analiza pokazuje da se u Hrvatskoj (1981) najveći broj putnika u autobusnom prometu preveze na relaciji 21—50 km (43,9 %), dok je na drugom mjestu relacija do 20 km (28,9 %). U Jugoslaviji je obrnuta situacija (do 20 km: 51,4 %, 21—50 km - 35,8 %). Proizlazi da su za Hrvatsku važnije nešto duže linije. Tu činjenicu potvrđuje i prijevozni učinak izražen u putničkim kilometrima koji je u Hrvatskoj najveći na udaljenostima 51—100 km (35,0 %), dok je u Jugoslaviji važniji na kraćim udaljenostima. Navedimo još podatak da je srednji put jednog putnika u SR Hrvatskoj 43,1 km, a u Jugoslaviji 31,4 km.⁵ Sve to dobro ističe ulogu i karakter javnog autobusnog prometa u Hrvatskoj. On ima primarno, značenje u prometnom sistemu, ali manje naglašeno nego što je slučaj kod Jugoslavije. Namijenjen je prvenstveno lokalnom povezivanju, no odvija se u prosjeku na nešto većim udaljenostima, u skladu s teritorijalnim specifičnostima SR Hrvatske.

5. Saobraćaj i veze 1981.

Zahvaljujući velikom prijevoznom kapacitetu,⁶ razvijenoj autobusnoj mreži, koja je omogućila visok stupanj prostorne povezanosti, te dnevnoj učestalosti vožnji, javni međumjesni autobusni promet postao je prvorazredni činilac suvremene organizacije prostora u Hrvatskoj. On zadovoljava prometnu potražnju prije svega na razini osnovnih naseobnih jedinica i političko-teritorijalnih cjelina i omogućava optimalno komuniciranje između centralnih naselja različitog stupnja centraliteta i okolice koja im gravitira. Željeznica se ne može mjeriti sa takvom organizacijskom ulogom autobusnog prometa jer ona raspolaže sa slabije razvijenom mrežom i funkcionalno je usmjerena na velike prijevozne pravce. Sadašnji stupanj razvijenosti ne omogućava istovremeno jaču primjenu osobnih vozila u funkciji dnevnog prijevoza zaposlenog stanovništva.

Tako je javni međumjesni autobusni promet nužno preuzeo ulogu osnovnog sredstva povezivanja i organizacije prostora. Njegov je razvoj, kao što je već istaknuto, koincidirao s periodom decentralizacije društveno-ekonomskih funkcija, posebno sa formiranjem komunalnog sistema i ekonomskim aktiviranjem općinskih centara, što se u pravilu osnivalo na industriji. Autobusni pro-

6. Krajem 1981. autoprijevozna poduzeća u SR Hrvatskoj raspolagala su sa 2.654 autobusa i 117.487 sjedala, dok je ŽTO Zagreb imao 859 putničkih vagona sa 48.884 sjedala (Saobraćaj i veze 1981).

met se u tim uvjetima prilagođavao zahtjevima društveno-ekonomskog razvoja i istovremeno je bio činilac dinamiziranja određenih procesa. Neosporno je da se najviše odrazio na migracijama, a preko njih i na socijalno-ekonomskom preobražaju stanovništva i naselja. To je i razumljivo s obzirom da su s autobusom otvorene svakodnevnne, a nerijetko i cjelodnevne veze između centara i njihove okolice. Povezanost sa centrima rada i opskrbe utjecala je na orijentaciju i radnu angažiranost stanovništva u pravcu neagrarnih djelatnosti, a to je dalje dovelo do snažne transformacije ukupne socijalno-ekonomske strukture, naročito u prigradskim područjima većih urbanih naselja.

Na osnovu do sada navedenih činjenica može se zaključiti da je uloga autobusnog prometa u organizaciji prostora, kako u Hrvatskoj tako i u Jugoslaviji (Sić, 1987), najviše došla do izražaja na razini općina, što je u skladu s pretežno lokalnim karakterom toga prometa i njegovom funkcijom u društveno-ekonomskom razvoju općina (komuna) kao osnovnih nodalnih cjelina jugoslavenskog prostora. No, autobusni je promet odigrao značajnu ulogu i u organizaciji većih prostornih jedinica, s obzirom da je kroz međugradsko povezivanje širio polarizacijski utjecaj gradskih središta višeg stupnja centraliteta. Taj aspekt organizacijske uloge javnog međumjesnog autobusnog prometa zaslužuje da se detaljnije istraži.

Summary

SOME CHARACTERISTICS OF BUS TRANSPORTATION SERVICE IN CROATIA

by

Miroslav Sić

The first bus routes were already established in the period preceding the First World War. The inter-town bus service routes, at the time unevenly developed and non-coherent, became completely formed during the period between the two wars. Bus traffic served as a supplement to the already existing railways, which played a primary role in the traffic system. During the decade following the Second World War bus traffic preserved the same role. From the beginning of the sixties onwards, in concord with the fast growth in numbers of private cars, dynamic growth of the intertown bus service began. Since 1966 it has transported more passengers than the railway.

In the dense network today short distance bus routes are predominant: 71.5 % of all routes (1386) up to 50 km. It is outlying town traffic predominantly used for commuting (Fig. 1). Besides these, a relatively more important role is played by the medium distance routes (50—200 km.) which cover 24.3 % of all routes. Bus transport is organized for long distances, over 200 km., amounting to 4.2 % of all routes. The formation of bus routes according to the territorial-political units in which they are incorporated, should be mentioned. Most of the bus routes are communal (55.5 %), followed by the re-

gional lines (26.1 %) — within the regional communities. Furthermore, inter-regional, inter-republic and inter-national lines are also well developed; they amount to 18.4 % of all routes. The aforementioned analysis indicates the specificities of the Croatian republic — characterized by relatively greater growth in the routes of medium and long distances, of inter-regional and even greater significance. This was the direct outcome of spacial arrangement and the important transit position of Croatia.

A large part of Croatia is covered by bus routes. 80.4 % of all settlements have a daily bus service. According to the census of 1981 95.5 % of the total population in Croatia lived in these settlements. The most frequent bus services exist in areas surrounding large towns and in regions which are dominated by large settlements, while the poorest service is in the mountainous regions and those which experience the process of population dispersion (Fig. 2). The rapid growth of the bus service has been reflected in its share in the traffic system and spacial organization.

Bus traffic plays a primary role in the traffic system of Croatia. In 1985, buses, with the exclusion of town services, transported 178.4 million passengers compared to 49.4 million transported by railway; a

ration of 78.3 % : 21.7 %. The importance of the bus service is somewhat decreased if we take into account the covered distance in kilometres (67.4 % : 32.6 %), because the average journey by bus is shorter than by railway. The relative significance of buses in the traffic system of Croatia is less than in Yugoslavia as a whole. This results from the well developed railway network and greater utilization of private cars in Croatia. In direct connection with the importance of the bus service in the Croatian traffic

system is its role in the spacial organization. In the course of the last 20 years the bus services considerably contributed to the dispersion of activity in areas, migration of the population and socio-economic transformation of agrarian regions. It should be emphasized that the bus traffic system has developed as a direct connection with the development of the communal political system and therefore its organizational role has mainly been expressed with a particular commune or associations of communes.

LITERATURA:

Forjan, M.: Privatni autobusni promet. Hrvatska enciklopedija, sv. 1, Zagreb 1941.

Jordan, P.: Der Autobusverkehr in den Donauländern — Ergänzungen zu einer Karte im Atlas der Donauländer. Österreichische Osthefte 26, Wien 1984.

Klemenčić, A.: Stanje cesta nakon oslobođenja zemlje. Ceste i mostovi u Hrvatskoj, Zagreb 1975.

Sić, M.: Autobusni promet kao faktor suvremene organizacije prostora — primjer Jugoslavije. Dela, 4, Ljubljana 1987.