

Prómet i razvoj seoskih naselja

(Istraživanje na području zagrebačke regije)

Mr. Adolf Malić

UVOD

Prometne veze su od najranijih vremena civilizacije prateći faktor razvoja naselja.¹ Prva gradska naselja — mezopotamijski gradovi — nastajala su i razvijala su se uz rijeke koje su im osigurale transport, odnosno komuniciranje s okolicom.² Pomorski promet je imao osobito važnu ulogu u razvoju ljudskog društva. U prošlosti je on davao prednosti mnogim pomorski orijentiranim narodima — Feničanima, Grcima, Venecijancima i Dubrovčanima, a i danas u prvi plan razvoja stavlja zemlje i krajeve na svjetskim morima.

Kopneni promet ima dugu tradiciju, ali se znatnije razvio tek u novije vrijeme, s pojavom mogućnosti masovne serijske proizvodnje mehaničkih naprava.

Položaj Hrvatske, s prostranom primorskom fasadom, osigurao joj je mjesto u središtu svjetskog prometa već od najranijih vremena ekumenskog razvoja. Prenošenjem težišta svjetske razmjene na Atlantik, Sredozemno more dolazi u drugi plan, a time jadranska fasada naše republike gubi relativno na značenju u pomorskom prometu.

SR Hrvatska nema osobite pogodnosti za razvoj riječnog prometa. Samo su jednim dijelom plovne rijeke Sava i Drava te Neretva, Krka i Zrmanja. Procvat trgovine panonskim žitom u drugoj polovici XVIII. i početkom XIX. stoljeća pridonio je razvoju riječne plovidbe Savom. Današnja plovidba Savom je vrlo ograničena.

Kopneni se promet u nas počeo intenzivnije razvijati krajem prošlog i početkom ovog vijeka ubrzanom gradnjom željezničkih pruga. Osnovna mreža željezničkih pruga završena je u Hrvatskoj 1925. godine dovršenjem pruge za Split, preko Like.

Moderni cestovno-automobilski promet razvija se u Hrvatskoj iza pedesetih godina ovoga stoljeća. Urbzan razvoj i neslućene perspektive ovoga najmasovnijega prometnog oblika po broju učesnika sve više stavljaju ovaj promet u prvi plan ekonomskog i društvenog interesa u republici.

¹ Z. Jelinović, *Ekonomika saobraćaja*, Zagreb, 1968, str. 10—11.

² L. Mumford, *Grad u historiji*, Zagreb, 1968, str. 77.

Glavnina današnje prometne mreže izgrađena je uglavnom protivno osnovnim interesima republičkog prometnog sustava. Kada su na ovom području bili stvoreni osnovni društveno-ekonomski preduvjeti za vlastito kreiranje prometne mreže, oni su bili iskorišteni samo manjim dijelom, prije svega za pojačavanje veza kontinentalnog područja s primorjem.

Rezultat dosadašnje prometne politike u nas jest izrazita koncentracija prometa savskom dolinom — Posavinom. Drugi prometni tok u republici jest jadranski, koji je ograničen na uski obalski pojas. Po koncentraciji prometa on je mnogo slabiji od posavskog toka.

Ostala područja republike su slabije prometno povezana. Osobito su slabe veze planinskog područja i primorskog zaleđa. Slabu prometnu povezanost ovih dijelova republičkog prostora djelomično poboljšavaju prometnice koje povezuju kontinentalnu Hrvatsku sa sjevernim i srednjim Hrvatskim primorjem.

Nejednolika prostorna distribucija prometne mreže i nejednolika koncentracija prometa jedan su od osnovnih činilaca diferenciranog razvoja regija republike.³ Područja kojima prolaze glavni tokovi prometa općenito se razvijaju brže od ostalih regija.⁴

Iako je preobražavajuće djelovanje pomorskog prometa u globalu najšire, njegovo neposrednije intenzivnije djelovanje osjeća se samo na užem području oko lučkih terminala. Kopneni promet, koji se odvija željeznicom i cestom, ima širi i homogeniji neposredni utjecaj. To osobito vrijedi za cestovni promet koji je teoretski pristupačan svakom području i gotovo svakom naselju. Zbog neizgrađenosti cestovne mreže, ovaj oblik prometa je za sada još uvijek faktor diferenciranog razvoja republike.

Općenito uzevši, u srednjeevropskim se razmjerima smatra da željeznica utječe neposredno na preobražaj okolnog prostora, i to na udaljenosti do 5 km (rjeđe do 10 km) od željezničke stanice.

Cesta ima znatno drugačiji neposredni utjecaj na okolinu kraja kojim prolazi. Ponajprije, njen utjecaj nije toliko ograničen za određene točke (stanice) kao i kod željeznice. Isto se tako smatra da zbog veće pokretljivosti i prilagodljivosti cestovnog prometa, njegov neposredni utjecaj na preobražaj okolnog prostora ide 4—8 puta dalje (oko 40 km) od utjecaja željeznice.⁵ Nas međutim neće interesirati ove razlike, već ćemo analizirati cjeloviti utjecaj oba prometna oblika, čije je djelovanje teško dijeliti u prostoru.

Seoska su naselja sastavni dio prostora koji se preobražava pod utjecajem prometa. Kako djeluje promet na izmjenu karakteristika seoskih naselja u nas, pokušat ćemo utvrditi preko jednoga izvršenoga empirijskog istraživanja u okolici Zagreba.

OSNOVNA OBILJEŽJA PROMETNIH VEZA SEOSKIH NASELJA ZAGREBAČKE REGIJE

Pomoću ankete, provedene u Agrarnom institutu u Zagrebu, prikupili smo za 1.217 seoskih naselja zagrebačke regije podatke o kvaliteti prometnih veza, posebno cestovnih. Od 50-ih godina ovoga stoljeća naovamo, ubr-

³ B. Rak, Regionalne suprotnosti u SR Hrvatskoj i prometni sustav, *Hrvatski gospodarski glasnik*, br. 6/1971, str. 33—40.

⁴ S. Zulić i S. Zdunić, Redoslijed općina SR Hrvatske s obzirom na stupanj razvijenosti, *Ekonomске studije*, br. 6/1967, str. 57—90.

⁵ I. Crkvenčić, *Posljedice i problemi uvjetovani izgradnjom »Autoputa« kroz Posavinu*, Zagreb, Geografski institut PMG-a, 1966, str. 155.

zana gradnja novih i rekonstrukcija starih cestovnih komunikacija omogućila je brži razvoj prigradskog autobusno-automobilskog prometa, naročito na relaciji Zagreb—okolica.

Danas je 247 seoskih naselja (ili 20,3% ukupnog broja seoskih naselja) sa Zagrebom povezano asfaltnom cestom. U glavninu naselja još uvijek vode ceste s tvrdom podlogom — u 668 njih, ili 54,9% od ukupnog broja seoskih naselja prigradskog područja Zagreba.

No još uvijek gotovo jedna četvrtina seoskih naselja nema cestovnu vezu, već su povezana seoskim putom bez tvrde podloge.

Prolaženje ceste ili željezničke pruge kroz neko naselje ne znači ujedno i bolju povezanost naselja. Bolju prometnu povezanost naselja osigurava tek njegova uključenost u redovni javni promet. Zato smo izvršili analizu svih 1.217 seoskih naselja s obzirom na njihov odnos prema prometnim stajalištima.

Tabela 1

Seoska naselja zagrebačke regije i prometna stajališta

Ukupno naselja	Naselje ima prometno stajalište			Naselje nema prometno stajalište			
	auto-busna stanica	željeznička stanica	auto-busna i željeznička stanica	Udaljenost naselja od najbližeg prometnog stajališta u km			
				do 1,0	1,1—3,0	3,1—5,0	5,1 i više km
1.217	320 26,4	26 2,1	49 4,0	137 11,3	420 34,5	155 12,7	109 9,0

Kako je vidljivo iz tabele 1, tek oko trećina seoskih naselja ima prevozno stajalište. Nešto više od četiri petine ovih naselja ima samo autobusnu stanicu. Samo željezničku stanicu posjeduje 2,1% seoskih naselja, a oba prevozna stajališta ima 4% seoskih naselja.

U grupi seoskih naselja bez ikakvog prevoznog stajališta — oko dvije trećine ukupnog broja naselja — najzastupljenija su naselja s 1,1—3 km udaljenosti od najbliže stanice. Petina naselja je udaljena od najbližeg stajališta više od 3 km, što jasno ukazuje na slabu mogućnost upotrebe javnih prometnih sredstava.

Mreža prometnica u okolini Zagreba nije homogena. Bolju prometnu povezanost imaju seoska naselja koja se nalaze na glavnim interregionalnim i regionalnim prometnicama ili u neposrednoj blizini njih. Povezivanje prostora između glavnih prometnih pravaca je u začetku. Kratkoća procesa masovnijeg uključivanja seoskih naselja u javni promet i brzina kojom se to događa ostavljaju otvorenu mogućnost brzog poboljšanja prometnih veza u naseljima prigradskog područja Zagreba.

PROMETNE VEZE I RAZVOJ SEOSKIH NASELJA

Pouzdana je činjenica da prometne veze stoje u uzajamnoj vezi s veličinom naselja. Obično se teži k prometnom povezivanju većih naselja, a bolje prometne veze pospešuju demografsko i prostorno širenje naselja.

⁶ Z. Jelinović, op. cit., str. 11.

U tabeli drugoj vrlo se jasno uočava znatnije učešće većih naselja u selima s boljim prometnim vezama. Manja su naselja procentualno zastupljenija u grupi sela s lošijim prometnim vezama. Naime, od 49 seoskih naselja koja posjeduju željezničku i autobusnu stanicu (naselja s najboljim vezama) čak je 24 njih u najvišoj kategoriji naselja prema broju stanovnika.

U selima koja imaju jedno prevozno stajalište, naselja sa 601 i više stanovnika druga su po brojnosti (iza naselja s 201—400 stanovnika). U četiri preostale grupe naselja diferenciranih prema kvaliteti prometnih veza, najzastupljenija su naselja s najmanjim brojem — do 200 stanovnika. Naselja sa 601 i više stanovnika vrlo su malobrojna i ne prelaze 14% ukupnog broja naselja u pojedinoj grupi.

Tabela 2

Veličina naselja i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Naselja prema broju stanovnika 1971. godine				
	do 200	201—400	401—600	601 i više	Ukupno
S autobusnom i željezničkom stanicom	4	11	10	24	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	84 24,3	103 29,7	67 19,2	93 26,8	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	61 44,5	44 32,1	22 16,1	10 7,3	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	190 45,2	147 35,0	47 11,2	36 8,6	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	59 38,1	56 36,1	19 12,3	21 13,5	155 100
Udaljeno od stanice 5,1 i više km	52 47,7	32 29,4	18 16,5	7 6,4	109 100
Ukupno	450 37,0	393 32,3	183 15,0	191 15,7	1.217 100

Diferencijacija naselja s obzirom na kretanje stanovništva i prometnih veza (predočena u tabeli 3) jasno ukazuje da naselja s boljim prometnim vezama imaju povoljnije razvojne karakteristike.

U grupi seoskih naselja s najboljim prometnim vezama, gotovo je u svima porastao broj stanovnika (42 do 49). I u grupi seoskih naselja koja posjeduju jedno prevozno stajalište, naselja s porastom stanovništva su relativno zastupljenija nego u drugim seoskim naseljima s lošijim prometnim vezama. U preostalim grupama seoskih naselja izrazito prevladavaju naselja s opadanjem stanovništva.

Tabela 3

Kretanje broja stanovnika i prometna veza

Naselje prema prometnim vezama	Naselja prema kretanju stanovnika 1948—1971. godine				Ukupno
	porast > 3%	porast do 3% pad do 3%	pad od 4—10%	pad do 10%	
S autobusnom i željezničkom stanicom	42	2	5	0	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	119 34,3	73 21,0	71 20,5	84 24,2	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	34 24,8	22 16,1	27 19,7	54 39,4	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	80 19,1	48 11,4	102 24,3	190 45,2	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	24 15,5	23 14,8	49 31,6	59 38,1	155 100
Udaljeno od stanice 5,1 i više km	16 14,7	14 12,8	36 33,0	43 39,5	109 100
Ukupno	315 25,9	182 15,0	290 23,8	430 35,3	1.217 100

Naselja koja su po broju stanovnika najviše opala, najzastupljenija su u grupi seoskih naselja koja su od najbliže stanice udaljena 1,1—3 km. Možda je upravo relativno manja udaljenost ovih naselja od prometnih stajališta pospješila odlazak njihova stanovništva, ukoliko prometne veze shvaćamo kao važan faktor u kretanju stanovništva k prosperitetnijim područjima i naseljima.

PROMETNE VEZE I POKAZATELJI SOCIJALNO-EKONOMSKE STRUKTURE SELA

Udio poljoprivrednog u ukupnom stanovništvu uzima se obično kao jedan od osnovnih pokazatelja socijalno-ekonomskog preobražaja naselja.

Svako od 1.217 seoskih naselja zagrebačke regije 1961. g. je u prosjeku imalo 72% poljoprivrednog stanovništva. Tek nešto više od četvrtine seoskih naselja imalo je manje od 50% poljoprivrednog stanovništva. Naselja s manje od 50% poljoprivrednog stanovništva karakterističnija su za grupu sela s boljim prometnim vezama, tj. naseljima koja imaju jedno ili oba prometna stajališta. U selima s nešto slabijim prometnim vezama (to su sela koja su od stajališta udaljena više od 1 km), s više od 75% zastupljena su naselja u kojima prevladava poljoprivredno stanovništvo. U grupi sela s najlošijim vezama (to su sela udaljena više od 5 km od stanice), prevladavaju naselja s više od 75% poljoprivrednog stanovništva.

Tabela 4

Udio poljoprivrednog stanovništva i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Naselja prema udjelu poljoprivrednog stanovništva 1961. godine				
	76—100%	51—75%	26—50%	0—25%	Ukupno
S autobusnom i željezničkom stanicom	1	12	12	24	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	135 38,8	85 24,5	103 29,8	24 6,9	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	56 40,9	36 26,3	30 21,9	15 10,9	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	201 47,8	129 30,7	76 18,1	14 3,4	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	77 49,7	43 27,7	33 21,3	2 1,3	155 100
Udaljeno od stanice 5 i više km	67 61,5	35 32,1	6 5,5	1 0,9	109 100
Ukupno	537 44,1	340 27,9	260 21,4	80 6,6	1.217 100

Uz poljoprivredno stanovništvo, važan pokazatelj stupnja socijalno-ekonomske transformacije sela jest i struktura domaćinstava prema izvorima prihoda. U tabeli 5 je vidljiva određena pravilnost distribucije naselja s obzirom na prevladavajući udio pojedinih vrsta domaćinstava, a ovisno o različitim prometnim vezama. Broj naselja u kojima prevladavaju nepoljoprivredna domaćinstva vrlo je malen. Ta su naselja koncentrirana uglavnom u prve dvije grupe seoskih naselja — s najboljim prometnim vezama. U zadnje dvije grupe seoskih naselja (s najlošijim prometnim vezama) nema ni jedno naselje s natpolovičnim udjelom nepoljoprivrednih domaćinstava.

Usporedba seoskih naselja s obzirom na kvalitetu prometne povezanosti i kretanje poljoprivrednog stanovništva između 1953—1961. godine na prvi pogled ne pokazuje analogne odnose, već prije ustanovljene kod drugih pokazatelja. Kod svih šest grupa seoskih naselja diferenciranih prema »prometnom obilježju« podjednak je broj naselja s porastom ili stagnacijom, odnosno s padom poljoprivrednog stanovništva. Tek detaljnija analiza naselja s padom poljoprivrednog stanovništva upućuje na činjenicu da se povećava udio naselja s izrazitijim opadanjem poljoprivrednog stanovništva u selima s lošijim prometnim vezama.

U grupi seoskih naselja s najlošijim prometnim vezama (sela udaljena više od 5 km od stanice) relativno je manje naselja s najvećim smanjenjem poljoprivrednog stanovništva. Očigledno je da izrazito loše prometne veze u ovim naseljima ne pogoduju odlasku poljoprivrednika iz poljoprivrede, a čak su i značajna prepreka za odlazak. (Vidi tabelu 6.)

Tabela 5

Udio poljoprivrednih, mješovitih i nepoljoprivrednih domaćinstava i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Distribucija naselja prema % udjelu poljoprivrednih, mješovitih i nepoljoprivrednih domaćinstava 1965. godine							
	Poljoprivredna domaćinstva		Mješovita domaćinstva		Nepoljoprivredna domaćinstva		Ni jedna vrsta domaćinstva nema prevlast	Ukupno
	76—100	51—75	76—100	51—75	76—100	51—75		
S autobusnom i željezničkom stanicom	0	7	1	14	4	10	13	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	92 26,5	95 27,4	22 6,3	68 19,6	3 0,9	12 3,5	55 15,8	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	37 27,0	34 24,8	16 11,7	34 24,8	3 2,2	1 0,7	12 8,8	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	134 31,9	101 24,0	37 8,8	109 26,0	2 0,5	5 1,2	32 7,6	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	46 29,7	39 25,2	10 6,5	49 31,5	0 —	0 —	11 7,1	155 100
Udaljeno od stanice 5 i više km	44 40,4	32 29,3	10 9,2	19 17,4	0 —	0 —	4 3,7	109 100
Ukupno	353 29,0	308 25,3	96 7,9	293 24,1	12 1,0	28 2,3	127 10,4	1.217 100

PROMETNE VEZE I NEKA FUNKCIONALNA OBILJEŽJA SELA

Pod »selom« u ekonomskom smislu smatra se naselje u kojem se stanovništvo bavi uglavnom poljoprivrednom djelatnošću. Mnoga su naša sela već izgubila ovu osnovnu funkciju. Neka su postala rezidencije radnika — dnevnih migranata, druga su preuzela određene industrijske djelatnosti, ili izvjesne centralne funkcije. Sva se ta naselja ipak još i danas smatraju selima. Razumljivo je da svako seosko naselje ne može imati nepoljoprivredne funkcije, već samo neke od njih. Koja su to sela? Za lokaciju nepoljoprivrednih funkcija od bitnog je značaja prometni položaj, zatim dolaze (kao dodatni faktori) sirovine i radna snaga.

Sasvim je razumljivo da ćemo se pozabaviti distribucijom seoskih naselja s obzirom na različita funkcionalna obilježja, ovisno o kvaliteti prometnih veza naselja.

U tabeli 7 vidljivo je da s poboljšanjem prometnih veza naselja opada učešće seoskih naselja s izrazitim agrarnim karakterom, odnosno da raste učešće naselja s neagrarnim karakteristikama.

Tabela 6

Kretanje poljoprivrednog stanovništva i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Naselja prema kretanju poljoprivrednog stanovništva 1953—1961. godine						Ukupno
	porast do 3%	porast do 3%, pad do 3%	pad 4—10%	pad 11—20%	pad 21—30%	pad do 30%	
S autobusnom i željezničkom stanicom	2	2	5	11	11	18	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	13 3,7	17 5,9	53 15,3	101 29,1	77 22,2	86 24,8	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	2 1,5	8 5,8	12 8,8	33 24,1	26 19,0	56 40,9	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	13 3,1	19 4,5	48 11,4	111 26,4	94 22,4	135 32,2	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	3 1,9	8 5,2	19 12,2	38 24,5	39 25,2	48 31,0	155 100
Udaljeno od stanice 5 i više km	2 1,8	7 6,4	18 16,5	30 27,5	20 18,3	32 29,4	109 100
Ukupno	35 2,9	61 5,0	155 12,7	324 26,6	267 21,9	375 30,9	1.217 100

U prve tri grupe seoskih naselja, udio pretežno agrarnih naselja je ispod prosjeka. Naročito je nizak udio ovih naselja u selima s najboljim prometnim vezama — naseljima koja posjeduju oba prevozna stajališta.

Udio seoskih naselja s pretežno aktivnim industrijskim stanovništvom vrlo je malen. Udio pretežno industrijskih naselja je natprosječan u skupini sela s boljim prometnim vezama. Gotovo je analogna situacija u grupi seoskih naselja s mješovitim funkcionalnim obilježjima aktivnog stanovništva.

U nekim grupama naselja manja odstupanja nisu toliko velika da bi derogirala opća pravila odnosa funkcionalnih obilježja i prometnih veza sela.

Da bi funkcionalna obilježja sela bila adekvatno predstavljena, treba promatrati karakteristike sela prema kretanju radne snage. Naime nije dovoljno samo utvrditi — prema pokazateljima strukture aktivnog stanovništva — da određeno selo ima industrijsku funkciju, jer se aktivno stanovništvo može kretati, tj. svoju industrijsku funkciju može vršiti izvan mjesta stanovanja u kome su prikupljeni podaci o funkcionalnom strukturiranju aktivnog stanovništva.

Tabela 7

Tipovi naselja prema strukturi aktivnog stanovništva i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Naselja sa stanovništvom zaposlenim u više sektora djelatnosti***	Naselja s pretežno aktivnim stanovništvom u kvartarnom sektoru djelatnosti	Pretežno industrijska naselja**	Pretežno agrarna naselja*	Ukupno
S autobusnom i željezničkom stanicom	16	11	—	22	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	285 82,1	17 4,9	1 0,3	44 12,7	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	103 75,2	13 9,5	1 0,7	20 14,6	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	390 92,8	13 3,1	— —	17 4,0	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	144 92,9	5 3,2	— —	6 3,9	155 100
Udaljeno od stanice 5 i više km	107 98,2	2 1,8	— —	— —	109 100
Ukupno	1.045 85,9	61 5,0	2 0,2	109 8,9	1.217 100

Z. Jelinović, op. cit., str. 11.

* Pretežno agrarna naselja su sela s više od 50% poljoprivrednog u aktivnom stanovništvu.

** Pretežno industrijska naselja su sela s više od 50% industrijskog u aktivnom stanovništvu.

*** Nijedna grupa aktivnog stanovništva nije zastupljena s više od 50% u ukupnom aktivnom stanovništvu.

Analiza uspoređivanih obilježja prometa i kretanja radne snage u globalu ukazuje na određenu međuovisnost. U prve tri grupe seoskih naselja s boljim prometnim vezama, manji je udio »statičkih sela«, tj. naselja u kojima se radna snaga slabo kreće (vidi tabelu 8). Udio naselja u kojima se radna snaga kreće bilo da odlazi na rad izvan naselja (stambena naselja) bilo da dolazi na rad u naselje (radna naselja), veći je u ove tri grupe seoskih naselja nego u drugima. Manje razlike koje postoje između sela koja imaju prevozno stajalište i onih koja su minimalno udaljena od stajališta moguće je objasniti povoljnijim položajem ovih drugih naselja prema centrima nepoljoprivrednih aktivnosti.

Tabela 8

Tipovi naselja prema kretanju radne snage i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Pretežno radno-stambena naselja	Pretežno radna naselja	Pretežno stambena naselja	Naselja mješovitog karaktera	Ukupno
S autobusnom i željezničkom stanicom	26	7	7	9	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	312 89,9	10 2,9	16 4,6	9 2,6	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	117 85,4	1 0,7	17 12,4	2 1,5	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	397 94,5	1 0,2	18 4,3	4 0,9	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	148 95,5	— —	5 3,2	2 1,3	155 100
Udaljeno od stanice 5 i više km	108 99,1	— —	— —	1 0,9	109 100
Ukupno	1.108 91,0	19 1,6	63 5,2	27 2,2	1.217 100

Sela najudaljenija od prevoznih stajališta spadaju sva (osim jednoga) u grupu radno-stambenih naselja — naselja u kojima je kretanje radne snage svedeno na minimum ili ga uopće nema.

Pojedina seoska naselja vrše centralne funkcije za ostala naselja. U prigradskom području Zagreba razlikuju se četiri tipa centralnih seoskih naselja s obzirom na stupanj (snagu) centraliteta. Centralna naselja najviše kategorije — naselja višeg stupnja centraliteta — imaju 12—18 centralnih funkcija, i imaju najveći broj zavisnih naselja. Obično su ova naselja centri općina. Centralna naselja srednjeg stupnja centraliteta imaju u pravilu 9—12, rjeđe 14 centralnih funkcija, dok centralna naselja nižeg stupnja centraliteta imaju 4—8, rjeđe 10 centralnih funkcija. Oba ova tipa centralnih seoskih naselja u svakodnevnom životu vrše osnovnu funkciju mjesnih (lokalnih) centara za 5—10 okolnih naselja. Seoska naselja najnižeg stupnja centraliteta — inicijalnog centraliteta, kako im ime govori, imaju razvijenu obično jednu, a rjeđe do tri centralne funkcije, koje su slabog i neredovitog prostornog dometa i nemaju stalnu mrežu zavisnih naselja.

Većina centralnih naselja koncentrirana je u seoskim naseljima s boljim prometnim vezama. Čak 62,5% centralnih naselja su seoska naselja koja posjeduju prevozno stajalište. Među seoskim naseljima bez prevoznih stajališta uopće nema centralnih naselja srednjeg i višeg stupnja centraliteta, a samo se jedna petina centralnih naselja nižeg stupnja centraliteta nalazi u ovoj grupi seoskih naselja (vidi tabelu 9).

Tabela 9

Tipovi naselja prema stupnju centraliteta i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Naselja inicijalnog centraliteta	Naselja nižeg stupnja centraliteta	Naselja srednjeg stupnja centraliteta	Naselja višeg stupnja centraliteta	Ukupno
S autobusnom i željezničkom stanicom	9	9	10	10	38
S autobusnom ili željezničkom stanicom	115 53,4	54 73,0	13	3	165
Udaljeno od stanice do 1 km	17 7,9	3 4,0	—	—	20
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	35 16,3	1 1,4	—	—	36
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	23 10,9	4 5,4	—	—	27
Udaljeno od stanice 5 i više km	16 7,5	3 4,0	—	—	19
Ukupno	215 100	74 100	23	13	325

Najčešće centralno-uslužne funkcije u selima zagrebačke regije jesu trgovina, pošta, sajmovi, osnovne škole i ambulante. Njihova distribucija (prikazana u tabeli 10) pokazuje određenu ovisnost o kvaliteti prometnih veza seoskih naselja.

Može se sa sigurnošću tvrditi da u seoskim naseljima s lošijim prometnim prilikama nema gotovo nijedne značajnije uslužne funkcije.

Centralne institucije mogu se razumjeti i kao infrastrukturni objekti. Seoska naselja slabije prometno povezana slabije su opremljena i s infrastrukturnim objektima. Posebno je interesantno razmotriti tempo elektrifikacije seoskih naselja.

Analiza vremena elektrifikacije seoskih naselja pokazuje da su sela bolje prometno povezana uglavnom prije elektrificirana od seoskih naselja s lošijim prometnim vezama.

Gotovo polovica seoskih naselja s dva prevozna stajališta dobila je električno osvjetljenje prije 1945. godine. Više od polovice sela koja posjeduju prevozna stajališta dobilo je svjetlo do 1955. godine. Većina sela udaljenih više od 1 km od prevoznog stajališta elektrificirana su tek poslije 1956. godine.

Tabela 10

Neke centralno-uslužne institucije i prometna veza

Naselje prema prometnim vezama	N a s e l j e i m a						
	specijaliziranu trgovinu za određenu vrstu robe	trgovinu mješovitom robom	sajam	potpunu osnovnu školu 8 razreda	poštu	ambulantu	Ukupan broj naselja
S autobusnom i željezničkom stanicom	26	41	8	30	26	26	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	77 22,2	211 60,8	30 19,3	67 15,3	53 21,6	75 21,6	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km		27 19,7	— —	4 2,9	— —	— —	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km		55 13,1	—	5 1,2	—	—	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km		35 22,6	1 0,6	5 3,2	3 1,9	3 1,1	155 100
Udaljeno od stanice 5 i više km		30 24,5	—	7 6,4	1 0,9	2 1,8	109 100
Ukupno	103 8,5	399 32,8	39 3,2	118	83	106	1 217

ZAKLJUČAK

Nesumnjivo je da kvaliteta prometnih veza ima određeni utjecaj na formiranje preobražajnih karakteristika seoskih naselja. Općenita je konstatacija da bolje prometne veze doprinose mijenjanju našega tradicionalnog sela, oduzimajući mu »seoske« karakteristike. Uz globalno oduzimanje »seoskih« karakteristika svim selima, gradske karakteristike istovremeno dobiva vrlo malen broj seoskih naselja.

Naime, preobražaj većine analiziranih sela u prigradskom području Zagreba ne ide u pravcu transformacije sela u gradska naselja, već u pravcu smanjenja funkcija, demografskih efekta, prostorne restrikcije i sl. Srednja veličina seoskog naselja u prigradu Zagreba iznosila je npr. 1961. godine 342 stanovnika, a 1971. godine već samo 313 stanovnika. Ako promatramo kretanje srednje veličine samo seoskih naselja s lošijim prometnim vezama, vidjet ćemo da je ona u još izrazitijem padu (1961. g. 299, a 1971. g. 235 stanovnika). Tek manji broj seoskih naselja ima nešto povoljnije prometne

Tabela 11

Elektrifikacija sela i prometna veza

Naselja prema prometnim vezama	Vrijeme elektrifikacije					Ukupno
	prije 1945. g.	1946—1955.	1956—1965.	poslije 1966.	Nije elektrificirano	
S autobusnom i željezničkom stanicom	24	20	5	—	—	49
S autobusnom ili željezničkom stanicom	62 17,9	154 44,4	122 35,1	8 2,3	1 0,3	347 100
Udaljeno od stanice do 1 km	20 14,6	57 41,6	54 39,4	5 3,6	1 0,8	137 100
Udaljeno od stanice 1,1—3 km	38 9,1	145 34,5	211 50,2	14 3,3	12 2,9	420 100
Udaljeno od stanice 3,1—5 km	12 7,7	58 37,4	77 49,7	8 5,2	— —	155 100
Udaljeno od stanice 5 i više km		31 28,5	59 54,1	13 11,9	6 5,5	109 100
Ukupno	156 12,8	465 38,2	528 43,4	48 3,9	20 1,7	1.217 100

prilike koje im daju određene prednosti u privlačenju funkcija i stanovništva iz ostalih naselja. Ta sela rastu i šire svoje prostorno-društveno djelovanje.

Nepoljoprivredne djelatnosti, karakteristične inače za gradska naselja, locirane su tek u pedesetak seoskih naselja zagrebačke regije. Prema podacima iz 1968. godine u 56 seoskih naselja postojala je neka prerađivačka industrija, najčešće pogon centralnog industrijskog poduzeća iz Zagreba.⁷ Tek u desetak sela postoje srednje škole, a u samo pet prigradskih seoskih naselja postoje samostalne trgovačke organizacije.

Nehomogena mreža i promet, usmjeren uglavnom na manji broj regionalnih i interregionalnih prometnica, još su uvijek jedan od najznačajnijih faktora izrazito divergentnog razvoja seoskih naselja prigradskog područja Zagreba.⁸

Pozitivni preobražavajući utjecaj prometa dopire do sela na glavnim prometnim pravcima, ali i do sela uz te pravce na udaljenosti do tri a rjeđe do pet kilometara.

⁷ M. Sić, O pojavi prostorne decentralizacije industrije Zagreba, *Geografski glasnik*, XXX/1968, str. 127—142.

⁸ S. Zuljić, *Utjecaj saobraćaja na razvoj naselja i stupanj urbanizacije okolice Zagreba*, Zagreb, Agrarni institut, 1968, str. 82—98.

Summary

COMMUNICATION AND THE DEVELOPMENT OF RURAL SETTLEMENTS

The development of settlements, from their origin to full prosperity, is unimaginable without well-organized communications. Not all settlements, including rural ones, have equally well developed communications ties. Better communications links accelerate the development of a certain small number of rural settlements which are then more rapidly transformed in the direction of urban settlements. As the empirical research undertaken in the suburban areas around Zagreb shows, nonagricultural economic functions are concentrated in these settlements more than in other villages. The population of these villages is increasing and assumes more and more the characteristics of an urban population, while the village itself obtains a series of service institutions and institutions commensurate with a higher social standard.

Communications links in a majority of the rural settlements in the suburban region around Zagreb are still poor. Villages with poorer communications links not only stagnate in their development, but also even partially degenerate. This degeneration is particularly expressed in the constant decline in the number of inhabitants and in restrictions in the economic and cultural life of such rural settlements.

However, the short time period and the speed with which these communications links are developing — more rapid development began in the 1950's — allows one to foresee a more optimistic prognosis of improvement presently in the communications opportunities available to a larger number of rural settlements in the suburban region around Zagreb. It is clear that with the improvement of communications opportunities, a larger number of rural settlements will be included in the positive transformation process between village and town.

Резюме

ТРАНСПОРТ И РАЗВИТИЕ СЕЛЕНИЙ

Развитие селений с самого начала до полного благосостояния невообразимо без благоприятного транспорта и путей сообщения. Во всех населенных пунктах в том числе и в крестьянских селениях не всегда одинаково развиты пути сообщения. Более благоприятные пути сообщения способствуют развитию определенного меньшего числа крестьянских селений которые быстрее трансформируются в городские населенные пункты. Результаты наших эмпирическо-исследовательских работ проведенные в пригодных районах города Загреба показали что в этих селениях в большей мере сосредотачиваются хозяйственные функции вне сельскохозяйственной деятельности чем в других деревнях. Население в этих деревнях увеличивается и в большей степени воспринимает свойства городского населения тогда как в деревнях появляется большое число обслуживающих заведений и культурно-бытовых учреждений.

Пути сообщения в большинстве крестьянских селений в пригородном районе города Загреба все еще плохие. Деревни с неблагоприятными путями сообщения и транспортом не только в застое а и отстают в развитии. В результате замедленного развития устойчиво понижается численность населения и ограничиваются хозяйственный рост и жизненный уровень в этих селениях.

Принимая во внимание короткий срок и быстрые темпы развития транспорта и связи — более усиленное развитие отмечено после 50-ых годов нашего столетия — можно с оптимизмом ожидать заметное улучшение в развитии транспорта и путей сообщения в крестьянских селениях пригородного района города Загреба. Таким образом большое число крестьянских селений будет включено в положительный процесс трансформации деревни в город.