

Važnost suvremenih prometnih funkcija i razvoj ruralnih centralnih naselja u općini Koprivnica

1. UVOD

Neposredni povod za ovaj članak jest Nacrt prostornog plana SR Hrvatske, odnosno tretiranje Koprivnice kao prometnog križišta u tom dokumentu. Osim toga, očito je da u svojem dosadašnjem razvoju Koprivnica (i Podravina) još uvijek nije dovoljno efikasno i sveobuhvatno iskoristila i valorizirala svoju izuzetno povoljnu poziciju kao čvorišna prometna točka širih evropskih i užih domaćih cesta i željezničkih pruga. Sada, pak, novi prostorni plan Hrvatske nastoji tu očitu prometnu atraktivnost Koprivnice znatno umanjiti, oduzimajući joj u perspektivi važnost cestovnog čvorišta.

Naime, u spomenutom Nacrtu prostornog plana kao prioritetni ističu se sljedeći magistralni cestovni pravci: Mađarska-Varaždin-Zagreb-Rijeka (E 65, E 71), te »Podravska magistrala« Maribor-Varaždin-Osijek-Erdut s priključnim pravcima Zagreb-Bjelovar-Virovitica i Osijek-Vukovar-Ilok-Novi Sad (M 3, M 3/1, M 7).¹ To, dakle, znači da su planovi razvoja najvažnijih transverzalnih cesta, koje povezuju srednju i istočnu Evropu s Jadranskim morem, gotovo u cijelosti zaobišli Koprivnicu, odnosno najprirodniji i najkraći smjer preko bilogorske Lepavinske previje.

Kolika je golema važnost transverzalnog povezivanja Mađarske (i tog dijela Evrope) sa Zagrebom i Rijekom ističe se i u spomenutom Nacrtu: »Ova cesta ima veliko značenje u jadranskoj orijentaciji SR Hrvatske. U dugoročnom razvitku cijeli pravac od mađarske granice tretira se kao koridor auto-cesta, a izgrađivat će se kao poluautocesta u etapama kao nastavak već izgrađenih dionica autoceste Zagreb-Karlovac i Rijeka-Kikovica-Karlovac, zatim dionice sjeveroistočnog prilaza Zagrebu i rješavanje kritičnih dionica na postojećoj cesti«.²

U uskoj vezi s razvojem međunarodnih i regionalnih cesta, pa i mreže željezničkih pruga, nalazi se i razvoj lokalne prometne mreže u Podravini. To, pak, bitno utječe na buduću orijentaciju u planskom razvoju i odabiru glavnih centralnih naselja u ruralnom dijelu koprivničke općine (izvan grada Koprivnice). Dakako, na buduću izbor i razvoj ruralnih centralnih naselja u općini Koprivnica djeluje čitav splet prirodnih, ekonomskih i neekonomskih faktora, a među njima su, uz prometna obilježja, najvažnije demografske osobine pojedinih naselja i dijelova općine. Stoga se u drugom dijelu ovoga članka obrađuju i neke najvažnije demo-

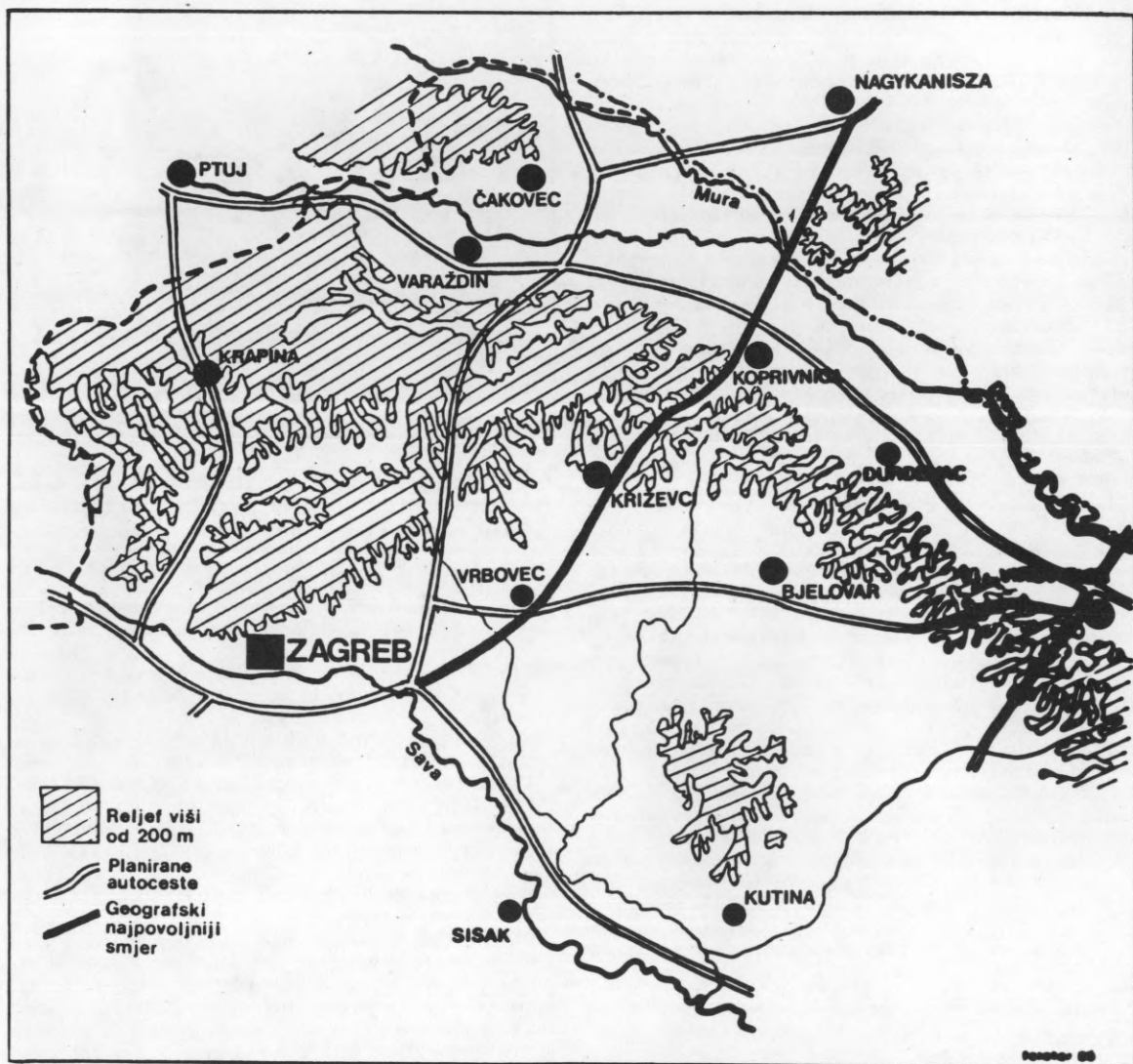
grafske osobine koje utječu na buduću centralitet ruralnih naselja, te se na temelju te analize određuje šest centralnih naselja (izvan Koprivnice) u koja bi bilo logično širiti, uz poljoprivredne, sekundarne i tercijarne djelatnosti.

Neki oblici prometa, poput riječnog i zračnog, nisu obrađeni u ovom članku, jer se realno očekuje da će njihov utjecaj na razvoj Koprivnice i hijerarhiju centralnih naselja u Podravini, biti minimalan i u sljedećih dvadesetak godina.

2. ZAŠTO CESTE U PLANOVIMA ZAOBILAZE KOPRIVNICU

Geopolitički položaj na značajom križištu podravske longitude dolinom Drave i transverzale između srednje i istočne Evrope prema Jadranskom moru, nudio je kroz vjekove Koprivnici i Podravini mogućnosti snažnijeg ekonomsko-društvenog razvoja, ali krio u sebi također i opasnosti zavada i propasti. Nastavljajući u određenom smislu tradiciju prometne mreže antičkih cesta (iako, dakako, ne u doslovnom smislu), već srednji vijek u prvi plan ističe prometno značenje Koprivnice, Ludbrega i Đurđevca, kao i nekih drugih trgovišta u kontaktnoj zoni terasa, koja su bila križište (spojište) dravske longitude i transverzalnih prijelaza preko niskih prijevoja Kalnika i Bilogore, odnosno gazova na rijeci Dravi. Nakon prestanka turske opasnosti i jačanja centralističkih funkcija habsburške carevine sa središtima u Beču i Budimpešti, Podravina ima značaj prijelaznog područja na važnoj etničkoj granici, ali koja je isturena prema raznoznačnim ekonomskim i društveno-kulturnim utjecajima. S jedne strane postoji snažan utjecaj Graza i drugih austrijskih središta (osobito na području Vojne krajine), a s druge južnougarskih gradova (Kanisza, Zalaegerszeg, pa Kaposvar, Pecs, te Budimpešta), i konačno hrvatskih središta u narastanju (Varaždin, Zagreb).³

U doba prerastanja nekih većih obrtničkih radionica u manufakture, odnosno u vrijeme nicanja prve industrije, što znači u razdoblju od polovice 19. stoljeća do prvoga svjetskoga rata, Podravina je već imala formiranu razmjerno gustu cestovnu (makadamsku) mrežu, a upravo u to doba grade se i željeznice. U formiranju ove osnovne prometne mreže, Podravini (i sjeverozapadnoj Hrvatskoj) nije smetao njezin položaj na sjevernoj etničkoj granici, jer se tada Hrvatska nalazila u sa-



Graf 1. Karta sjeverozapadne Hrvatske s planiranim autocestama u Nacrtu prostornog plana SRH, te geografski najpovoljnijim smjerom autoceste preko Lepavinske previje

stavu velike habsburške monarhije. Tako je ovaj kraj dobio već krajem 19. stoljeća razmjerno gustu cestovnu i željezničku mrežu, koja je vrlo pozitivno utjecala na ukupan razvoj. Jasno je da su se konci prometne razvojne politike vukli iz središta izvan Hrvatske, pa je tako formirana prometna mreža (osobito željeznička) koja je prvenstveno odgovarala razvojnim pravcima Ugarske i Austrije, povezujući ponajprije hrvatski nacionalni teritorij s Peštom i Bečom, a tek zatim naša glavna gradska i druga važna ekonomska središta.⁴ Povlačenje čvrstih državnih granica na Dravi i Muri 1918. godine, predstavljalo je za Podravinu značajan ekonomski stres, jer su prekinute tradicionalne veze sa sjeverom i zapadom, ali je taj granični položaj kasnije pokazao i svoje prednosti. Takav prometno-geografski položaj imao je i zna-

čajne negativne konotacije u prvih petnaestak godina nakon 1945, zbog poznatih poteškoća vezanih uz Rezoluciju Informbiroa.

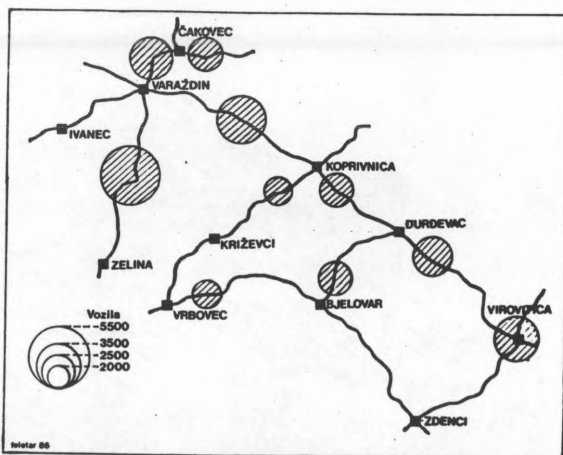
Suvremene promjene, koje neminovnim zakonom razvoja čovječanstva teže k tijesnoj globalnoj ekonomskoj pa i društvenoj suradnji, u dobroj su mjeri ne samo ublažile već i minimalizirale negativne efekte prometnog položaja Podravine na državnoj granici. Dapače, u uvjetima težnji k svjetskoj podjeli rada, takav prometni položaj Podravine ima i svoje brojne prednosti. Prometna revitalizacija Podravine počela je, doduše, dosta kasno (željeznički most kod Botova obnovljen je opet tek 1962, asfaltna veza Koprivnica je s okolnim gradovima dobila 1964, a cijeli potez »Podravske magistrale« od Varaždina do Osijeka dobio je asfaltni kolnik

tek 1970), ali je njezin intenzitet, osobito u zadnja dva desetljeća, toliko izražen da je Koprivnica opet postala jedno od najvažnijih križišta sjeverne Hrvatske. Iako razmjerno periferan na jugoslavenskom jedinstvenom tržištu, prometni položaj Podravine u suvremenim tendencijama svjetske podjele rada danas djeluje kao jedan od stimulirajućih faktora gospodarskog razvoja, pogotovo ako se stavi u odnos s glavnim pravcima kolanja robe i putnika u ovom dijelu Jugoslavije i Evrope. Radi ilustracije valja navesti da se u okviru izotele od 250 do 350 kilometara, što nisu prevelike udaljenosti za (cijenu koštanja) suvremena prometala, od Koprivnice nalaze gotovo sva važnija gradska središta ovoga dijela Evrope. U hijerarhiji centralnih naselja sjeverne Hrvatske, Koprivnica u odnosu na međusobne udaljenosti i razvijenost prometne mreže, locirana je također dosta povoljno (ona se s obzirom na intenzitet prometa i dnevne migracije sve više može ubrojiti u zavisna satelitska naselja velikog Zagreba), a blizina nekih središta južne Mađarske otvara mogućnost izdašnije razmjene, osobito nakon otvaranja i cestovnog graničnog prijelaza pokraj Gole (1982).⁵

Iako je za razvoj Podravine, te osobito grada Koprivnice, od izuzetne važnosti bila podravska longituda,⁶ ipak osnovnu prometnu okosnicu oduvijek čini transverzalna veza iz Mađarske za Zagreb. To pogotovo vrijedi za željeznički prijevoz, jer je pruga danas definitivno potvrdila sve prednosti najprirodnije i najkraće prometne veze zapadne Mađarske i Podravine sa Zagrebom (i Rijekom) upravo preko niskih Lepavinskih vratiju. I dok je željeznica uglavnom pratila suvremenije trendove u razvoju prometa na ovoj važnoj transverzionalnoj liniji, dotle cestovna mreža, kako magistralna i regionalna tako i lokalna unutar Podravine, niti približno ne zadovoljava suvremenim potrebama. To se odnosi na nefunkcionalnost (dotrajalost, zastarjelost i slično) sadašnjih cesta, ali još izraženije i na neadekvatnu povezanost s bližim i daljnjim gospodarsko-društvenim središtima u zemlji i inozemstvu. Još uvijek niti osnovna dva prometna pravca (longituda uz Dravu i transverzala prema Mađarskoj i Zagrebu) nemaju izgrađene ceste prvog razreda s potpunim standardom, a o nedostatku poluautocesta i pravih autocesta da se i ne govori.

U prostornom planu SR Hrvatske (1974, 1986), kao i u prostornom planu općine Koprivnica (1978) daju se naslutiti vizije skorog rješavanja ovog vitalnog razvojnog problema sjeverozapadne Hrvatske, ali današnji nepovoljni privredni tokovi i prilike dovode u pitanje dinamiku predviđene izgradnje. To se odnosi već i na modernizaciju (pa čak i na održavanje!) regionalnih cesta, dok je pogotovo neizvjesno kada će se graditi interregionalne i međunarodne ceste. Za daljnji razvoj Podravine od vitalnog interesa je izgradnja autoceste iz Mađarske za Zagreb, kao i interregionalne ceste od Maribora za Osijek.

U postavljenim planovima prostornog razvoja sjeverne Hrvatske posve je jasno da pravac uz Dravu mora i u cestovnom smislu dobiti veću važnost, odnosno da u budućnosti Maribor s Osijekom (i dalje prema istoku) valja povezati suvremenom autocestom. Dakako, na tom budućem važnom cestovnom objektu Koprivnica bi našla svoje adekvatno mjesto. Međutim, dileme se postavljaju kod određivanja osnovnih pravaca povezivanja dravske sa savskom longitudom, odnosno doline Drave sa Zagrebom. Iako je upravo taj transverzalni cestovni pravac od najvitalnijeg značenja za budući razvoj



Graf 2. Prosječni promet vozila kroz 24 sata na karakterističnim točkama na magistralnim cestama u sjeverozapadnoj Hrvatskoj

Koprivnice i Podravine, u postavljenim prostornim planovima ipak nije Lepavinska previja dobila prioritet, već su transverzalne veze planirane zapadno i istočno od nje. To, dakle, znači da u planovima ceste ipak zaobilaze Koprivnicu, pa je stoga neophodno pobliže razjasniti koje su prednosti a koje loše strane lepavinske cestovnog pravca, bez namjere da se polemizira sa sastavljačima važećih prostornih planova.

Prema Nacrtu prostornog plana SR Hrvatske (1986) dolina Drave neposredno bi bila povezana sa Zagrebom sa tri suvremene autoceste: Zagreb–Krapina–Ptuj, zatim Zagreb–Varaždin–Letenje i Zagreb–Vrbovec–Bjelovar–Virovitica.⁷ Osnovni transverzalni pravac prema Ptuj i Beču, koji izbija na zapadna zagrebačka vrata očito nije sporan i on se već potvrđuje u praksi. Međutim, značajnijih dilema bilo je i ostalo kod određivanja transverzalne cestovne veze od istočnih zagrebačkih vratiju prema dolini Drave (odnosno Podravini). Iako je geografski najpogodniji pravac upravo preko Lepavinske previje prema Koprivnici, planeri su se ipak odlučili za varaždinski pravac, odnosno za još jedan pravac od Vrbovca preko Bjelovara do Virovitice. Takvo opredjeljenje sankcionirano je već u Prostornom planu SR Hrvatske iz 1974.⁸ i u nacrtu toga dokumenta iz 1986, a u Prostornom planu općine Koprivnica iz 1978. godine uz varaždinski transverzalni pravac ucertana je kao alternativa i ravnopravna transverzalna autocesta Zagreb–Koprivnica–Legrad.⁹

Zašto su se planeri odlučili za varaždinski pravac? Varaždinska autocesta (Zagreb–Varaždin–Letenje M-12) pripada u sustav međunarodnih pravaca i ima izuzetnu važnost: spaja se na istočni zagrebački cestovni prsten nedaleko Vrbovca, zatim ide dolinom Lonje i djelomično Bednje, između Varaždina i Ludbrega spaja se na Podravsku magistralu, zatim prelazi u Međimurje, te se istočno od Čakovca račva prema Budimpešti (E-71) i Beču (E-65, preko Szombathelya). Iako skuplji, ovaj pravac izabran je iz više razloga: – ova autocesta povezuje izuzetno prividno aktivnu i gusto naseljenu varaždinsko-čakovčku regiju sa Zagrebom; – još 1972. godine u razgovorima s Mađarskom Letenje je nazna-

čeno kao najpovoljniji izlaz iz te zemlje prema Zagrebu: – upravo u Međimurju ostvaruje se najpovoljnije račvanje ove međunarodne ceste prema Zagrebu na jug, prema Beču na sjevero-zapad i prema Budimpešti na sjevero-istok. S druge strane, planirana je izgradnja još jedne autoceste od istočnog zagrebačkog ulaza – za Vrbovec, Bjelovar i Viroviticu, kako bi se ostvarila što kraća izravna veza Osijeka sa Zagrebom.¹⁰

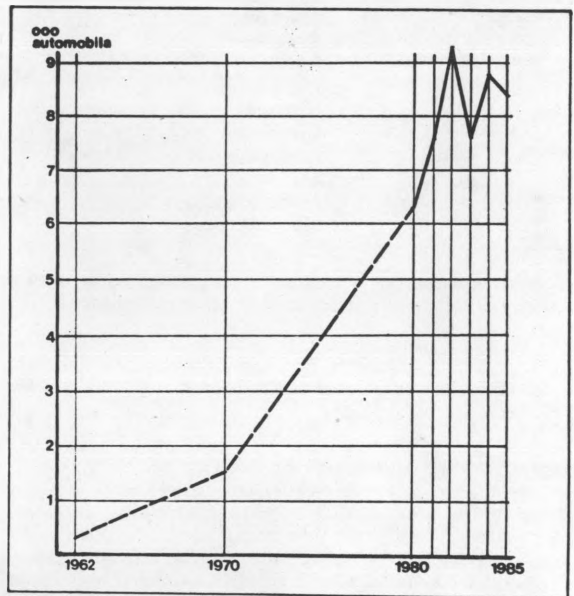
Spomenute prednosti varaždinskog pravca svakako idu u prilog planiranja autoceste preko lepavinske previje, ali i koprivnički pravac ima značajne svoje prednosti. Pođimo redom: 1. Pravac Ivanja Reka-Vrbovec-Križevci-Koprivnica-Legrad-Nagykanisza očito je geografski najpovoljniji, što se uočava već i pri površnoj analizi reljefnih i ostalih prilika (vidi kartu 1). Počam od Nagykanisze, pa sve do Zagreba, autocesta na tom pravcu ne bi trebala svladavati gotovo nikakve visinske razlike (Lepavinska previja je najviša sa samo 188 metara, dakle nalazi se više od Koprivnice za ciglih pedesetak metara), što je od velike važnosti za troškove izgradnje, kao i za projektiranje zavoja, nagiba i sigurnosti. Na ovom pravcu cesta bi prolazila najprije niskom prirodnom vezom od Nagykanisze prema Murakereszturu (koju je već odavno potvrdila željeznička pruga), zatim bi kod Legrada prelazila Dravu, što znači da bi se trebao graditi tek jedan veliki most (izbjegla bi se Mura), zatim bi trasa išla južno preko Vinice kraj Koprivnice na Lepavinsku previju i dalje prema Križevcima i Vrbovcu. Cesta bi prolazila kroz znatno slabije naseljen kraj nego što su Međimurje i Zagorje, što kod gradnje također ima određenih prednosti.

2. To je najkraća veza Zagreba s Nagykaniszom, koja je za oko 22 kilometara kraća od varaždinskog pravca, što također igra važnu ulogu kod izgradnje tako skupih objekata kao što su autoputovi. 3. Možda najznačajnija, rekli bismo strateška, prednost koprivničkog pravca leži u vrlo povoljnom povezivanju cijele doline Drave sa Zagrebom, što znači da ne bi trebalo niti varaždinskog niti bjelovarskog pravca (ti pravci bi trebali dobiti kvalitetne magistralne ceste). Varaždinski pravac prolazi tek na 30 do 50 kilometara od pravca Zagreb-Ptuj, pa je nesuvislo graditi novi autobus na tako maloj udaljenosti, tim više što se sa Zagrebom povezuje tek dio sjevero-zapadne Hrvatske. Na koprivnički pravac bi se uspješno mogla sa Zagrebom povezati kako zapadna tako i istočna dravska nizina, što već danas eksplicitno potvrđuje željeznica. To, dakle, znači da koprivnički pravac ima izrazito veliko gravitacijsko područje, dok bi se problem povezivanja s Bečom riješio spojem na podravski pravac preko Čakovca nedaleko Ludbrega.

4. Osim korištenja nabrojanih prednosti koje proizlaze iz najkraće i prirodne veze Zagreba s Podravinom, glavni cestovni pravac Zagreb-Koprivnica trebao bi dobiti i karakteristike kompleksne prometnice, dakle nadopunjavanje prije svega cestovnog i željezničkog prometa. Željeznička transverzalna veza preko Botova već je danas najvažnija u povezivanju Zagreba sa sjeverom (i Osijekom), a u Koprivnici je planirana izgradnja značajnog željezničkog kontejnerskog i skladišnog terminala (u okviru kontejnerskog sistema Evrope), što bi i budućoj cesti dalo novu dimenziju. O potrebi izgradnje takve kompleksne prometnice već se raspravlja više godina. K. Tonković, primjerice, u »Suvremenom prometu« piše i ovo: »Vezu Zagreb-Varaždin možemo prihvatiti kao trasu ekspresne prometnice kompleksnog sadržaja. U njoj treba biti u budućnosti uključen i riječni prijevoz, željeznica i autocesta s trakama za

autobusni, teretni i osobni promet. Uz to predlažem da se dodaju i različiti vodovi, kao i prelijevanje voda iz Drave u Savu, uz prihvaćanje voda Bednje i Lonje, i tako stvori pogodan hidrotehnički sistem čitavog područja.«¹¹ Dakako, spomenuta ideja vezana je uz poznati sistem vodenih putova Rajna-Majna-Dunav i njihova povezivanja s Jadranskim morem. Zar ne bi bilo posve logično da se i ti vodeni budući putovi izgrade upravo preko izrazito najpovoljnije reljefne i hidrografske veze – to jest preko Lepavinske previje?! S tim u vezi nalazi se i kompleksno uređenje porječja rijeke Drave, odnosno pomicanje plavnosti ove rijeke sve do ušća Ždalice, što bi omogućilo uspješno vodeno povezivanje prema jugu.

5. Dakako, eventualno izgrađivanje transverzalne autoceste koprivničkim pravcem (a pogotovo buduća kompleksna brza prometnica) imalo bi izuzetno veliko značenje za gospodarski i društveno-kulturni procvat Podravine i osobito Koprivnice. Važne industrijske, pa i poljoprivredne funkcije ovoga kraja još bi više došle do izražaja, dok bi se otvorile mogućnosti za prosperitet nekih drugih privrednih grana, uključujući ponajprije promet.



Graf 3. Kretanje broja osobnih automobila u općini Koprivnica od 1962. do 1985. godine

Činjenica je da će se pitanja izgradnje suvremenih autocesta u sjevernoj Hrvatskoj i njihovo povezivanje na evropsku mrežu rješavati postupno, a na području naše zemlje i razmjerno sporo. To tim više što danas još nisu izgrađene suvremene ceste niti na najvitalnijim pravcima, kao što je, primjerice, glavna međukontinentalna veza od Jesenica i Đevdellje. Prema tomu, još ima obilje vremena da se o pogodnostima i nedostacima planiranih i neplaniranih pravaca povezivanja Zagreba s dolinom Drave zrelo razmisli, te da se zatim donesu definitivna rješenja.

Na odluku planera da daju određenu prednost varaždinskom pravcu bez sumnje je utjecalo i sadašnje stanje magistralnih cesta u sjevernoj Hrvatskoj, odnosno razina sadašnjeg prometa koji se njima odvija. Činjenica je da cestovno nikad dosad Lepavinska previja nije bila valjano valorizirana, da njome uvijek, a eto još i danas prolazi razmjerno loše održavana magistralna cesta. Osim manje korekcije kod Lepavine i Donjare, na modernizaciji ove ceste već čitavo desetljeće nije ništa učinjeno, uključujući u ovo i neadekvatno tekuće održavanje. Dakle, niti općine Koprivnica i Križevci, kao i drugi faktori regije Bjelovar, nisu učinili veće napore da poboljšanjem postojeće magistralne ceste usmjere promet na geografski i prirodno najbližu i logičnu vezu između Zagreba i Podravine preko Lepavinske previje. Stoga je i logično da je, usprkos otvaranju veze od Ptuja preko Krapine prema Zagrebu, još uvijek glavna cestovna žila kučavica između doline Drave i Zagreba ostala danas varaždinska magistralna cesta.

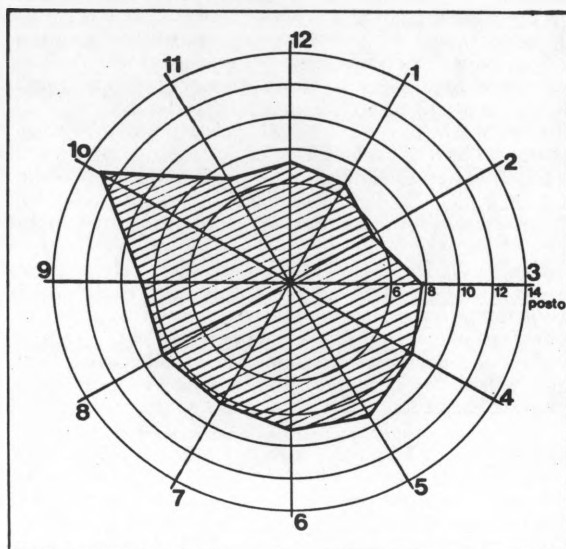
Prema rezultatima brojenja u 1983. i 1984. godini,¹² promet vozila na magistralnim cestama sjeverozapadne Hrvatske odgovara trenutnim prilikama naseljenosti, privredne razvijenosti i tranzita, ali isto tako ovisi i od stanja na održavanju i modernizaciji cesta (Tablica 1, Graf 2). Najgušći je promet između Zagreba i Čakovca, pa zatim podravskom magistralom, dok je protok vozila na magistralnim cestama od Vrbovca prema Koprivnici i od Vrbovca prema Bjelovaru i Đurđevcu podjednako slabiji. Gustina prometa unekoliko varira zadnjih nekoliko godina, što je posljedica pada životnog standarda stanovništva, promjene cijena i opskrbe benzinom, različitog tranzita iz Mađarske i za ovu zemlju, i slično.

Značajan utjecaj na intenzitet prometa na cestama ima osobito broj registriranih vozila u pripadajućim općinama. Noviju situaciju razmotrit ćemo na primjeru općine Koprivnica, dok slične trendove bilježi i većina općina ovog dijela Hrvatske. Sve do 1982. godine broj

Broj ceste	Mjesto brojenja	1983		1984	
		Ukupno	Osobna	Ukupno	Osobna
1-3	Žabno	2 085	1 319	2 297	1 659
1-3	Markovac	2 500	1 478	2 400	1 644
3	Šemovec	2 560	1 643	2 705	1 797
3	Ludbreg	3 427	2 099	3 597	2 132
3	Plavšincac	2 322	1 892	2 434	1 849
3	Kloštar	2 983	1 923	3 115	1 873
3	Virovitica	3 090	2 176	3 417	2 308
3-2	Lepavina	2 000	1 025	2 200	1 267
12	Štefanec	2 029	1 418	2 630	1 835
12	Nedelišće	4 112	2 874	3 340	2 331
12	Novi Marof	5 243	3 290	5 340	3 373

Tablica 1. Rezultati brojenja vozila prosječno kroz 24 sata u toku 1983. i 1984. godine na karakterističnim punktovima na magistralnim cestama u sjeverozapadnoj Hrvatskoj. Izvor: Institut prometnih znanosti Zagreb

Graf 4. Intenzitet putničkog autobusnog prometa po mjesecima u 1985. godini na području PJ »Čazmatransa« u Koprivnici



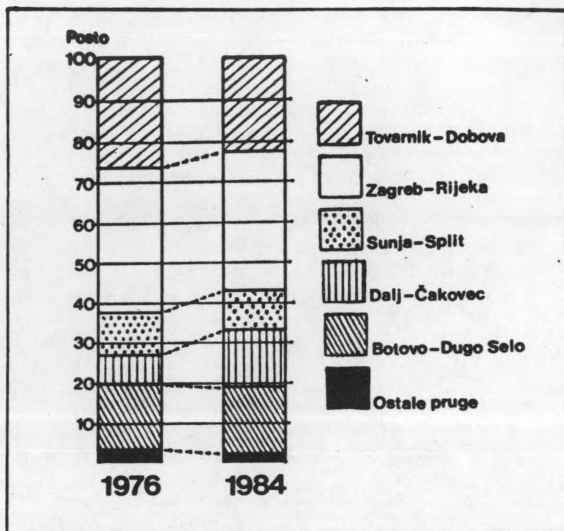
registriranih vozila u općini Koprivnica kontinuirano je rastao, što je u logičnoj vezi s razvojem osobnog i društvenog standarda. Zbog poznatih razloga (ekonomske krize), od 1979. godine realni osobni dohoci počinju padati i na području naše općine, što se uskoro odrazilo i na smanjivanju, odnosno u variranju broja vozila od godine do godine. Tako je daleke 1962. godine u općini Koprivnica bilo registrirano samo 216 automobila, u 1970. godini 1484, zatim 1980. godine 6262, pa 1981. godine 7686, 1982. godine čak 9186, a onda slijedi pad - 1983. godine 7699, nadalje 1984. godine 8912 i 1985. godine 8387 osobnih automobila.¹³ Zadnjih nekoliko godina također je varirao i broj motocikala: 1981. godine 538, 1982. godine 686, 1983. godine 750, 1984. godine 920 i 1985. godine 726, kao i registriranih teretnih vozila: 1981. godine 546, 1982. godine 660, 1983. godine 575, 1984. godine 700 i u 1985. godini 653 vozila. Jedino već niz godina, sve do 1985., kontinuirano raste broj registriranih traktora, što govori da mehanizacija podravске poljoprivrede još uvijek traje: 1981. godine u općini Koprivnica bila su 4022 traktora, 1982. godine 4403, 1983. godine 4806, 1984. godine 5092, da bi tek u 1985. njihov broj neznatno opao - na 4734 traktora.

Važno je također istaći da javni putnički, a i cestovni robni promet, na području kopriivničke Podravine nije dosegao očekivane razvojne rezultate. Naime, broj prevezenih putnika autobusima, pa u određenoj mjeri i prevezene tone robe, pogotovo u organizaciji prijevoznih radnih organizacija, znatno je relativno manji nego u nekim drugim općinama regije Bjelovar i Varaždin. Kopriivnička autobusna stanica sa 185 dolazaka i odlazaka autobusa dnevno (ne računajući posebne vožnje i gradski prijevoz) pripada među srednje frekventne stanice u ovom dijelu Hrvatske. Poslovna jedinica »Čazmatransa« u Koprivnici, koja je nastala pripajanjem kopriivničkog »Putnika« toj čazmanskoj organizaciji 1963. godine, danas (1986) zapošljava 167 radnika, a raspolaže sa 44 autobusa, 34 teretna vozila i 8 prikolica (špedicija je, inače, uvedena od 1978. godine). Kopriivnička PJ »Čazmatransa« prevezla je 1985. godine 187.404 tona raznovrsne robe (od čega 75.660 tona na udaljenosti od preko 70 kilometara), te više od 50 milijuna putnika na kilometar. U toku 1985. godine kolodvorske usluge na autobusnoj stanici Koprivnica tražilo je 410.993 putnika, a prema procjeni dnevno kroz ovaj kolodvor prođe oko 2500 putnika. I po ovim pokazateljima, kopriivnička autobusna stanica pripada među srednje frekventne u ovom dijelu Hrvatske. Analiza putničkog prometa PJ »Čazmatransa« u toku 1985. godine pokazuje da se najviše putnika preveze u toku listopada (12,9 posto godišnjeg prometa), zatim u toku svibnja (9,4 posto), lipnja (9,0 posto), rujna (8,8 posto), kolovoza (8,7 posto), itd.¹⁴ Opravdano se računa da bi modernizacija prometnica i na našem području znatno pridonijela intenzifikaciji javnog putničkog i robnog cestovnog prometa.

3. KLJUČNA VAŽNOST KOPRIIVNIČKOG ŽELJEZNIČKOG ČOVORA

Od 16 jugoslavenskih željezničkih prijelaza prema inozemstvu, upravo naš kod Botova je jedan od najfrekventnijih. Tu je 1984. godine u izlazu otpremljeno 2.353.050 tona robe, po čemu željeznički prijelaz Botovo zauzima prvo mjesto (dakle, ispred Sežane, Šentilja i Subotice!), dok je u ulazu dopremljeno 809.652 tona robe, po čemu Botovo među jugoslavenskim prijelazima zauzima sedmo mjesto!¹⁵ Već samo ovaj podatak govori dovoljno ilustrativno o prometnoj važnosti transverzalnog pravca od Zagreba (i Jadranskog mora) prema Mađarskoj i tom dijelu Evrope. Dakle, željeznica je u cijelosti potvrdila vrijednost prirodnog i najkraćeg puta iz dravske doline prema Zagrebu, što uglavnom ne vrijedi i za ceste.

Željeznička pruga Zakany–Koprivnica–Križevci–Zagreb ujedno je i najstarija u ovom dijelu Hrvatske (puštena u promet 1870), a tek zatim gradile su se ostale željezničke veze, uključujući tu i podravsku željezničku magistralu. Taj je slijed razumljiv s obzirom na važnost ovog transverzalnog pravca, ali i poradi poznate tadašnje politike razvoja Južnougarskih željeznica. Magistrala dolinom rijeke Drave spajala se sporo: 1885. izgrađena je pruga od Virovitice do Podravske Slatine, zatim od Osijeka do Našica 1893, pa od Našica do Podravske Slatine 1896, zatim od Koprivnice do Kloštra Podravske 1912. i konačno od Koprivnice do Varaždina tek 1937. godine. Uz to, 1894. puštena je u promet pruga Križevci–Bjelovar, i 1900. godine Bjelovar–Kloštar Podravski, pa zatim i još neke druge pruge u



Graf 5. Sudjelovanje pojedinih osnovnih željezničkih pravaca u prijevozu robe u odnosu na cijeli SOUR ŽTP Zagreb 1976. i 1984. godine

tom području, čime je uglavnom formirana današnja željeznička mreža u ovom dijelu Hrvatske.¹⁶

Danas na važnosti dobivaju oba željeznička pravca u čijem se križištu nalazi Koprivnica: sudjelovanje pruge Dugo Selo–Botovo u ukupnom istovaru i utovaru na prugama ŽTP Zagreb poraslo je od 1976. do 1984. godine sa 16,2 na 17,2 posto, a pruge Dalj–Koprivnica–Čakovec sa 6,4 na čak 13,1 posto.¹⁷ Ako se u tim relativnim odnosima usporede apsolutni pokazatelji, onda po obavljenom robnom prometu pruga Dugo Selo–Botovo pripada na treće mjesto u ŽTP Zagreb – odmah iza pruge Rijeka–Zagreb i Tovarnik–Dobova. Stoga i nije čudno što je uloga i značaj željezničkog čvorišta Koprivnica rasla vrlo brzo i što RO Željeznički prijevoz iz našega grada već zapošljava blizu dvije tisuće radnika raznih profila.

S obzirom na svoju važnost, željeznička pruga Dugo Selo–Botovo pripada u red prioritetnih pri modernizaciji jugoslavenskih željeznica, pa je tako od 1975. do 1981. godine obavljen temeljiti remont i elektrifikacija, uz ulaganja golemih materijalnih sredstava. Dozvoljeni osovinski pritisak povećan je na 20 tona, a brzina na oko 120 kilometara na sat, čime se ova pruga uvrstila među najsuvremenije u ovom dijelu Evrope. Godine 1973. ovom je prugom prevezeno 3,5 milijuna, a 1984. godine 5,4 milijuna tona robe. Iako maksimalni kapacitet ove važne prometnice još nije dostignut (on iznosi oko 9 milijuna tona), već u prostornom planu SR Hrvatske razmišlja se o daljnjoj modernizaciji, pa u perspektivi i o izgradnji drugoga kolosijeka.¹⁸ Ova je pruga postala sastavni dio međunarodnog magistralnog željezničkog pravca od Rijeke preko Zagreba prema zemljama istočne i srednje Evrope, a također i dio politike litoralizacije hrvatskog i jugoslavenskog gospodarstva. Da bi se još više potpomogao daljnji razvoj ovog važnog željezničkog pravca, prostorni plan Hrvatske predviđa i izgradnju pruge od Koprivnice do Kotoribe, kako bi se ostvarilo najpovoljnije uključivanje magistralnog pravca preko Lepavinske previje i Kotoribe prema Nagykaniszi i izravno Budimpešti ili Beču.¹⁹

Osim izrazito velikog tranzita, željeznička pruga Dugo Selo–Botovo vrlo je važna i u prijevozu putnika i robe u domaćem prometu, a to dakako vrijedi i za ostale osnovne pravce RO Željeznički prijevoz Koprivnica. U 1984. godini u svim stanicama na pruzi Dugo Selo–Botovo utovareno je i istovareno 842.587 tona razne robe, na pruzi Koprivnica–Pčelić 451.896 tona i na pruzi Koprivnica–Zbelava (Varaždin) 264.700 tona – uključujući i prijevoz materijala za remont (inače na ovoj pruzi je godišnji istovar i utovar oko 140.000 tona). Slični su odnosi i u prijevozu putnika, koji se ponovno vraćaju željeznici (cijene, sigurnost, brzina). U 1965. kada još nije bilo mnogo automobila niti asfalta na cestama, na pruzi Dugo Selo–Botovo prevezeno je ukupno 1.489.647 putnika, zatim 1975. godine samo 548.468, da bi broj putnika od 1981. godine počeo ponovno rasti, te je u 1985. prevezeno 1.171.333 putnika. U istim uspo- rednjim godinama na pruzi Koprivnica–Pčelić preveze- no je ukupno (1965. g.) čak 1.608.258 putnika, zatim (1975) 477.062, te (1985) 684.407 putnika, i na pruzi Koprivnica–Zbelava (1965) 818.695 putnika, pa (1975) 503.212 putnika i (1985) 370.924 putnika.²⁰

Na primjeru RO Željeznički prijevoz Koprivnica možemo ilustrativno pratiti promjene u strukturi načina prijevoza putnika u ovom dijelu Hrvatske (što je do- brim dijelom karakteristično i za cijelu našu zemlju, a u uskoj je vezi s općim ekonomskim kretanjima). Od re- kordnih brojaka ostvarenih u prijevozu putnika do sre- dine sedmog desetljeća, interes za prijevoz tradicional- nom željeznicom naglo slabi, a jača cestovni javni i osobni prijevoz. Evo i konkretnih podataka o broju prevezenih putnika u RO Željeznički prijevoz Koprivni- ca za daljnjih devet godina: 1977. godine 1.553.124 put- nika, 1978. godine 1.520.461, 1979. godine 1.511.235, 1980. godine 1.450.297, 1981. godine 1.364.790, 1982. go- dine 1.505.846, 1983. godine 1.729.665, 1984. godine 1.831.289 i u 1985. godini 2.168.010 putnika. Dakle, iz predočenih podataka vidljiva je prekretnica nakon po- znate ekonomske krize i početka pada osobnog stan- darda, što se odrazilo i na povratak putnika željeznici nakon 1981. godine.

Uz golemu ulogu tranzita, koprivnički željeznički čvor igra i najvažniju ulogu među svim stanicama RO Željeznički prijevoz Koprivnica i u prometu roba i u prometu putnika. Radi ilustracije razvijenosti domaćeg prometa putnika i roba u važnijim stanicama Podravi- ne, navodimo podatke za 1985. godinu: Pitomača 33.444 tona robe u utovaru i istovaru i 69.331 putnika; Kloštar Podravski 42.937 tona i 49.094 putnika; Đurđevac 74.770 tona i 71.789 putnika; Virje 18.684 tona i 58.827 putnika; Novigrad Podravski 1.780 tona i 59.942 putni- ka; Koprivnički Bregi 15.188 tona i 31.402 putnika; Koprivnica 216.448 tona i 468.844 putnika; Rasinja 18.611 tona i 20.311 putnika; Ludbreg 47.342 tona i 183.752 putnika; Botovo 373.944 tona (radi se o rasutom teretu – šljunak i pijesak) i 3.126 putnika; Mučna Reka 30.542 tona i 34.330 putnika, te Sokolovac 29.467 putnika.²¹

Uz modernizaciju i elektrifikaciju glavne transverza- lne željezničke veze Botovo – Dugo Selo, te planiranu izgradnju pruge Koprivnica – Kotoriba, čime će se u ci- jelosti valorizirati glavni prirodni pravac povezivanja dravske doline sa Zagrebom preko Lepavinske previje, na ovu prugu sve se uspješnije povezuju i pravci sa za- pada (Varaždin) i istoka (Osijek). Upravo preko Kopriv- nice Osijek ostvaruje najbržu željezničku vezu sa Za- grebom, te je prije nekoliko godina obavljena i general- na rekonstrukcija pravca Osijek – Koprivnica. U 1986.

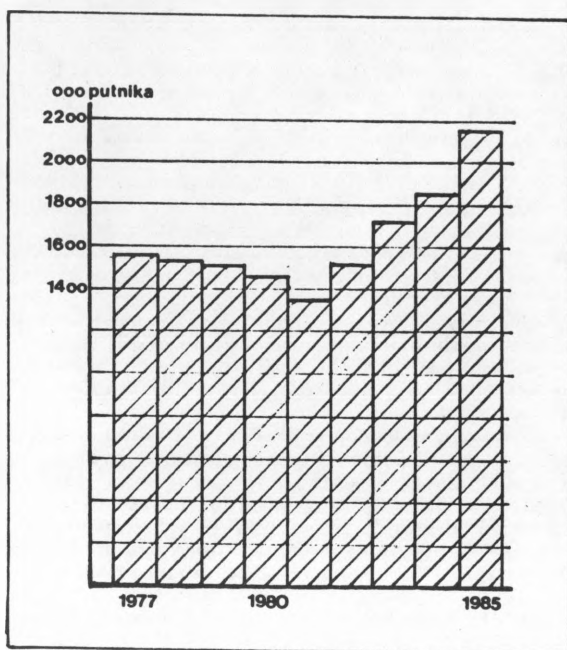
godini završena je i modernizacija pruge Varaždin– Koprivnica, pa je tako ovaj najveći grad sjeverozapadne Hrvatske upravo preko Koprivnice dobio najbržu že- ljezničku vezu sa Zagrebom. Razina sadašnjeg prometa, a pogotovo ako se ostvare i drugi planovi razvoja ove pruge, potvrđuje da su dosadašnja velika ulaganja bila pravilno usmjerena i da je prirodni pravac preko Lepa- vinske previje postao najoptimalnija veza ne samo srednje i istočne Evrope s Jadranskim morem, već i ci- jele doline rijeke Drave sa Zagrebom.

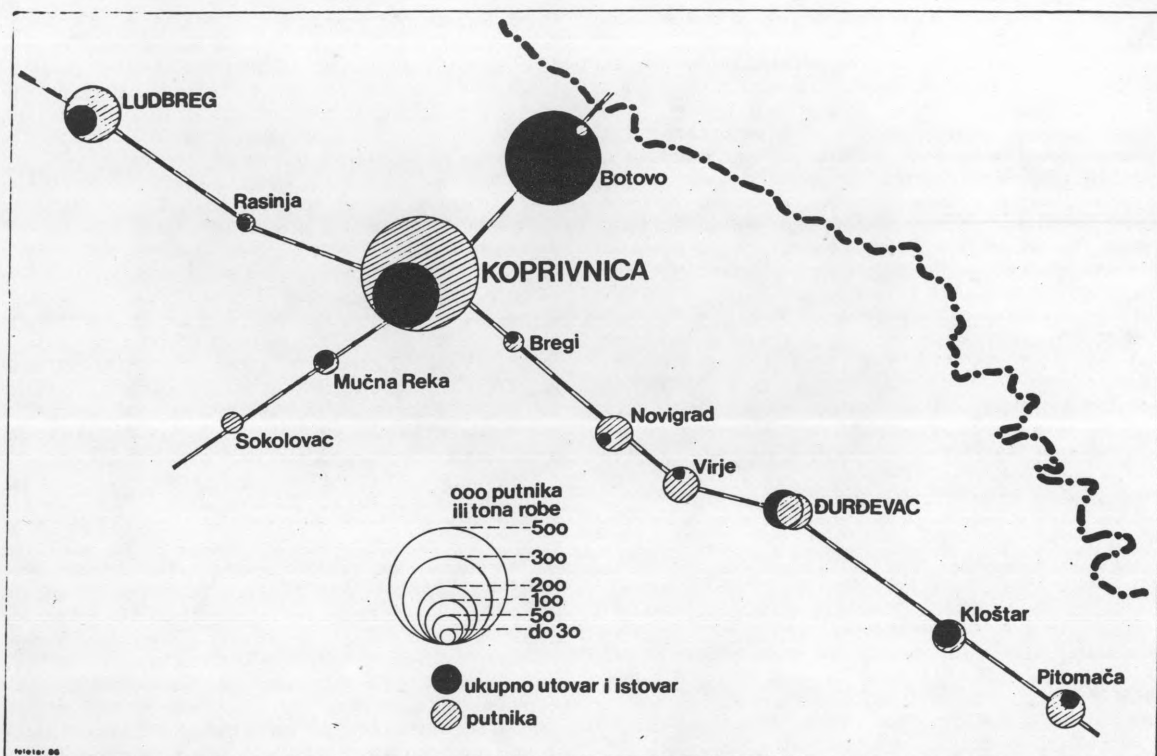
4. PLANSKI RAZVIJATI RURALNE CENTRE OKUPLJANJA

Kao što smo već napomenuli, karakteristike promet- nog položaja, koje su prvenstveno vezane uz povoljniji položaj na važnijim cestama i željezničkim prugama, izuzetno su važne za povijesni razvoj naselja i u Podra- vini, odnosno za formiranje ranga njihovih centralnih funkcija. Upravo ove prometne prilike, uz druge ele- mente, važan su faktor formiranja pripadajućih gravita- cijskih zona prema pojedinim centralnim naseljima i to ne samo u urbanim već i ruralnim središtima. Dakako, uz ove karakteristike prometnog položaja, kod razvoja centraliteta pojedinih naselja od posebne je važnosti i razina demografske transformacije kako samog cen- tralnog tako i okolnih zavisnih naselja.

Činjenica je da ne može biti skladnog i harmoničnog razvoja jedne republike, pokrajine ili općine bez konti- nuiranog nastajanja prema što ravnomjernijem napret- ku svih njezinih dijelova, odnosno svih stanovnika koji trebaju imati barem približno jednaku šansu za razvoj. Takav skladan teritorijalni razvoj nije lako ostvariti u praksi, jer su prirodne i društvene (povijesne) prilike

Graf 6. Kretanje broja prevezenih putnika na po- dručju RO Željeznički prijevoz Koprivnica od 1977. do 1985. godine





Graf 7. Važnije željezničke stanice u Podravini 1984. godine – po ukupnom utovaru i istovaru robe i po broju putnika

uvjetovale bitne prostorne razlike u razini razvijenosti pojedinih krajeva. Međutim, tom cilju ipak valja organiziranje i upornije težiti. I na razini SR Hrvatske mnogo se s opravdanjem govori o lošim stranama prevelike koncentracije svih funkcija, pa prema tomu i stanovništvu, u Zagreb, te ostale regionalne centre, jer bi smišljeniji policentrični razvoj posve sigurno donio kvalitetniji i bolji život stanovništvu. Upravo zato je zadnjih desetljeća dosta učinjeno na određenoj dislokaciji privrednih djelatnosti, a osobito industrije, i u dotad manje razvijene ili nerazvijene općine u našoj republici.

Međutim, kod toga su se stvarali novi, iako kvantitativno manji, oblici koncentracije. U tom novijem razvoju sada se javio tzv. općinski centralizam funkcija, koji gotovo sve aktivnosti izvan poljoprivrede koncentriraju u općinsko središte i time izaziva pravi demografski egzodus seoskih naselja, uz prave psihološke i socijalne stresove za stanovništvo. Dakako, niti općina Koprivnica nije izbjegla takve razvojne karakteristike – dapače, naš grad i općina mogu biti jedan od školskih primjera takve opće koncentracije funkcija jedino u općinsko središte i naglog ekonomskog i demografskog propadanja ruralnih naselja. Ovakav razvoj ima, naravno, i svoje ekonomske i društvene zakonitosti i neizbježnosti, pa čak i određene ekonomske prednosti i opravdanosti, ali je drugo pitanje da li su se ovi procesi trebali odvijati tako naglo i uz tako pogubne posljedice za seosko stanovništvo.

Sada je očito da valja sistematski, postupno i smišljeno prevladavati i ove općinske centralizme funkcija, kako bi se ostvario ravnomjerniji razvoj cijelih teritorija, iako je za mnoga seoska naselja već otkucala »zadnja vura«, budući da u njima živi i više od 30 posto stanovništva starijeg od 60 godina. Dakle, i oko orijentacije koprivničke općine prema policentričnom razvoju ne bi smjelo biti dileme, ali opet, dakako, ne vrijedi prijeći u drugu krajnost – to jest dislocirati neke funkcije bez ekonomske računicе, odnosno bez valjanog i znanstvenog promišljanja i izbora. Tu se primarno postavljaju dva zadatka: 1. koje funkcije dispergirati i 2. koja naselja izabrati za radna središta dislociranih funkcija. Ovom prilikom više bismo se pozabavili ovim drugim problemom.²²

U općini Koprivnica ima ukupno 97 seoskih ili ruralnih naselja (izvan grada Koprivnice), pa je očito da se pojedine privredne funkcije, poput male privrede, industrije, trgovine, usluga i drugih, ne mogu niti kroz dulje vrijeme dislocirati u sva sela, pa čak niti u ona veća. To sigurno ne bi bilo ni ekonomski opravdano. Stoga je neophodno obaviti stručni izbor centralnih ruralnih naselja, koji se temelji na svim važnijim razvojnim pretpostavkama, što znači da valja temeljito proanalizirati karakteristike reljefa, prirodnih bogatstava, vode, tla, te osobito postojeće infrastrukture, prometnog položaja i karakteristika stanovništva. Kod svega toga najbitnije komponente odnose se na promet i sta-

novništvo, odnosno na analizu postojeće radne snage sposobne za prekvalifikaciju.

Stoga je ovom prilikom proanalizirana demografska struktura svih ruralnih naselja u općini Koprivnica, a konačni rezultat te analize jeste utvrđivanje eventualnih viškova radne snage u svakom seoskom naselju na koje se može računati za prekvalifikaciju, odnosno za angažiranje u eventualnim dislociranim izvanpoljoprivrednim djelatnostima. Postupak izračunavanja eventualnih viškova radne snage po seoskim naseljima dosta je logičan, ali u sebi sadrži i osnovnu pretpostavku da će se poljoprivredna proizvodnja i na području općine Koprivnica i dalje brzim tempom modernizirati i okrupnjavati, odnosno da će se smanjivati broj potrebnih radnih ruku u primarnim djelatnostima. Kod izračunavanja ovog podatka uzeli smo samo stanovništvo staro od 20 do 44 godine, dakle ono koje je sposobno za postupak prekvalifikacije. Od toga broja u ruralnim naseljima odbili smo 30 posto stanovništva, koje će prema našim procjenama i slijedećih godina biti neophodno za rad u poljoprivredi. Dakako, od radno sposobnog stanovništva za prekvalifikaciju, još smo u ruralnim naseljima odbili onaj broj koji je već danas zaposlen (oito u djelatnostima u samom naselju ili kao dnevni migranti izvan naselja).

Na temelju ovakve metodologije izračunali smo da u svih 97 ruralnih naselja koprivničke općine postoji potencijalni višak radno sposobnog stanovništva za prekvalifikaciju od 3.239 osoba. To je, dakako, velik broj, koji i te kako opravdava i traži brže provođenje razvojne politike dislociranih aktivnosti. Međutim, valja naglasiti da na podravskom selu doduše postoji latentna nezaposlenost, ali da je malo pravih viškova radne snage, budući da je u ruralnim naseljima koprivničke općine u poljoprivredi danas radno angažirano nešto više od 53 posto stanovništva.²³ To drugim riječima znači da se pravi viškovi mogu očekivati (i oni zapravo postoje) u procesu daljnje modernizacije poljoprivredne proizvodnje, što je neminovan razvojni proces. Dakle, efikasnijom organizacijom rada u poljoprivredi, komasacijom i drugim oblicima okrupnjavanja i intenzifikacije proizvodnje, daljnjom mehanizacijom i drugim kvalitativnim mjerama u primarnim djelatnostima, na podravskom selu javljat će se neminovno novi viškovi radne snage. Realno je pretpostaviti da će proces napuštanja poljoprivrede neumitno teći i usprkos sporosti procesa unapređivanja poljoprivredne proizvodnje, jer tu vladaju i neekonomski porivi i zakoni. Upravo zato izvanpoljoprivredne funkcije već danas imaju veliku razvojnu šansu na podravskom selu, gdje ih čeka jeftina radna snaga.

Ako se na osnovi spomenute metodologije izračunaju sadašnji (eventualni) viškovi radne snage po svim ruralnim naseljima koprivničke općine, onda se primjećuje da taj broj ne ovisi samo o veličini sela, već prije svega o intenzitetu dosadašnje diferencijacije ili transfera radne snage iz poljoprivrednih u nepoljoprivredne djelatnosti. Naime, najznačajnije rezerve radne snage još se uvijek nalaze u onim naseljima koja se nalaze na rubovima općine, odnosno podalje od glavnih prometnica, ili koja imaju još uvijek donekle očuvanu tradicionalnu agrarnu strukturu (Tablica 2). U takvim je naseljima visok ili izrazito visok postotak latentne nezaposlenosti odnosno eventualnih viškova radne snage u odnosu na radno sposobno stanovništvo starosti od 19 do 44 godine. Tako, primjerice, Antolovec ima čak 60,0 posto takvog stanovništva kao eventualni višak, zatim

Duga Rijeka 49,2 posto, Gornji Maslarac 56,3 posto, Mala Mučna 53,2 posto, Novčačka 52,4 posto, Trnovac 57,6 posto, itd. (Tablica 2). S druge strane, diferencijacija u zanimanju stanovništva već je dobrim dijelom obavljena u naseljima bliže Koprivnici, odnosno u selima koja su bliže glavnim cestovnim i željezničkim linijama. Tako smo za Bakovčice izračunali eventualni višak od samo 8,6 posto, Drnje 9,6 posto, Glogovac 9,3 posto, Herešin samo 4,8 posto, Kunovec Breg 11,3 posto, Reka 8,8 posto, Staglinec 6,8 posto, itd. (Tablica 2). Uz ove eventualne viškove iz ruralnih naselja, već sada postoji stvarna ili latentna nezaposlenost i u samom gradu Koprivnici, pa se uz uzimanje 5 posto radno sposobnog stanovništva za potrebe poljoprivredne proizvodnje (što je realno za grad u agrarnoj sredini), može izračunati višak od 1520 stanovnika koji će tražiti radno mjesto. To znači, da izvanpoljoprivredne djelatnosti u cijeloj općini Koprivnica mogu računati s ukupno 4759 eventualnih radnika, što daje puno opravdanje da se u njih i ulaže.

Dakako, postavljena metodologija ima i određene nedostatke. Potrebe za radnom snagom u poljoprivredi za sva su sela određene jednakom mjerom (30 posto od radno sposobnog), što ne odgovara stvarnim prilikama na terenu (veličina posjeda, kvaliteta tla, obrazovanost poljoprivrednika i drugi faktori razlikuju se od sela do sela). Također se može pretpostaviti da bi i jedan dio dnevnih migranata koji danas radi u Koprivnici prešao u pogon u svojem selu (ili u bliže naselje) ukoliko bi se on tu otvorio. Veliko je pitanje također koliko bi se poljoprivrednika, pa i dnevnih migranata, stvarno željelo prekvalificirati za buduća nova zanimanja koja bi eventualno došla u obzir u njihovim naseljima. Gotovo je sigurno da novi pogoni u ruralnim naseljima više ne mogu računati na povratak onih stanovnika koji su već preselili u Koprivnicu, jer takvih povratnika dosad uglavnom nije bilo niti se pretpostavlja da bi do njih moglo doći. No, usprkos spomenutih nedostataka ove metode, ipak se može dobiti dosta realna slika sadašnjeg prostornog rasporeda eventualnih viškova radne snage po naseljima u koprivničkoj općini, te na temelju tih saznanja planirati daljnju razvojnu politiku prema selu.

Na osnovi ovakve distribucije eventualnih viškova radne snage, na koju se može računati prilikom dislokacije pogona i drugih funkcija, kao i na temelju drugih relevantnih faktora (prvenstveno prometnih prilika), na području općine Koprivnica može se u ruralnoj sredini identificirati ukupno najmanje šest centralnih naselja ili središta inovacija. To su: Legrad, Drnje, Rasinja, Sokolovac, Gola i Novigrad Podravski. Prema tomu, ovih šest ruralnih naselja bili bi najpovoljniji centri u koje bi uporno i planski valjalo dislocirati i nepoljoprivredne funkcije – bilo seljenjem dijela takvih funkcija iz Koprivnice ili formiranjem posve novih pogona i djelatnosti. Ostala okolna naselja mogla bi probleme svojih viškova radne snage rješavati blizom dnevnom migracijom u spomenute centre (i, dakako, u Koprivnicu). Uz to, ruralna centralna naselja, a pogotovo sva ostala sela, trebala bi postati još uspješniji nosioci proširene i modernizirane robne poljoprivredne proizvodnje za tržište.

Prema ovoj analizi, centralnom naselju Drnje gravitira ukupno 7 naselja (uključujući i samo Drnje) u kojima postoji potencijalni višak od 373 radnika (ili 11,5 posto od ukupno potencijalnih viškova radne snage u ruralnim naseljima općine Koprivnica); centralnom na-

Naselje	Stanovništvo 19 do 44 g.	Od toga zaposl.	Potrebni u poljop. (30 %)	Eventualni višak	Posto
Antolovec	35	2	12	21	60,0
Bakovčice	139	85	42	12	8,6
Belanovo	19	4	7	8	42,1
Borovljani	116	67	36	13	11,2
Botinovec	92	52	28	12	13,0
Botovo	102	68	31	3	2,9
Brđani	26	—	8	18	69,2
Cvetkovec	79	41	24	14	17,7
Delovi	98	33	30	35	35,7
Domaji	91	33	28	30	33,0
Donja Velika	31	10	9	12	38,7
Donjara	18	8	6	4	22,2
D. Maslarac	28	2	9	17	60,7
Drnje	408	246	123	39	9,6
Duga Rijeka	63	12	20	31	49,2
Đelekovec	488	215	147	126	25,8
Gabajeva Greda	72	27	22	23	31,9
Glogovac	345	210	103	32	9,3
Gola	366	117	111	138	37,7
Gorica	61	20	19	22	36,1
Goričko	57	22	18	17	29,8
Gornja Velika	53	17	16	20	37,7
Gornji Maslarac	16	1	6	9	56,3
Gotalovo	175	45	55	75	42,9
Grbaševac	9	5	3	1	11,1
Grdak	47	16	15	16	34,0
Herešin	206	154	42	10	4,8
Hlebine	415	190	125	100	24,1
Hudovljani	63	19	20	24	38,1
Imbriovec	168	48	51	69	41,1
Ivančec	20	3	7	10	50,0
Ivanac Ludbreški	29	3	9	17	58,6
Jagnjedovac	151	71	46	34	22,5
Jankovac	24	4	8	12	50,0
Javorovac	38	12	13	13	34,2
Jeduševac	56	34	16	6	10,7
Kamenica	32	14	10	8	25,0
Koledinec	73	16	24	33	45,2
Komatnica	40	12	14	14	35,0
Kop. Bregi	584	307	178	99	17,0
Kopr. Ivanec	491	231	149	111	22,6
Kunovec	247	96	75	76	30,8
Kunovec Breg	213	125	64	24	11,3
Kutnjak	130	26	40	64	49,2
Kuzminec	117	29	36	52	44,4
Ladislav	54	8	18	28	51,9
Legrad	527	210	160	157	29,8
Lepavina	22	12	7	3	13,6
Lukovec	25	12	8	5	20,0
Mala Branjska	25	12	8	5	20,0
Mala Mučna	47	6	16	25	53,2
Mala Rasinjica	15	2	5	8	53,3
Mala Rijeka	18	2	6	10	55,6
Mali Botinovac	9	3	3	3	33,4
Mali Grabičani	146	81	44	21	14,4
Mali Otok	55	21	18	16	29,1
Mali Poganac	56	25	18	13	23,2
Miličani	62	22	20	20	32,3
Novačka	143	23	46	75	52,4
Novigrad Podravski	743	375	230	138	18,6
Otočka	93	15	30	48	51,6
Paunovac	18	5	6	7	38,9
Peščenik	40	10	13	17	42,5

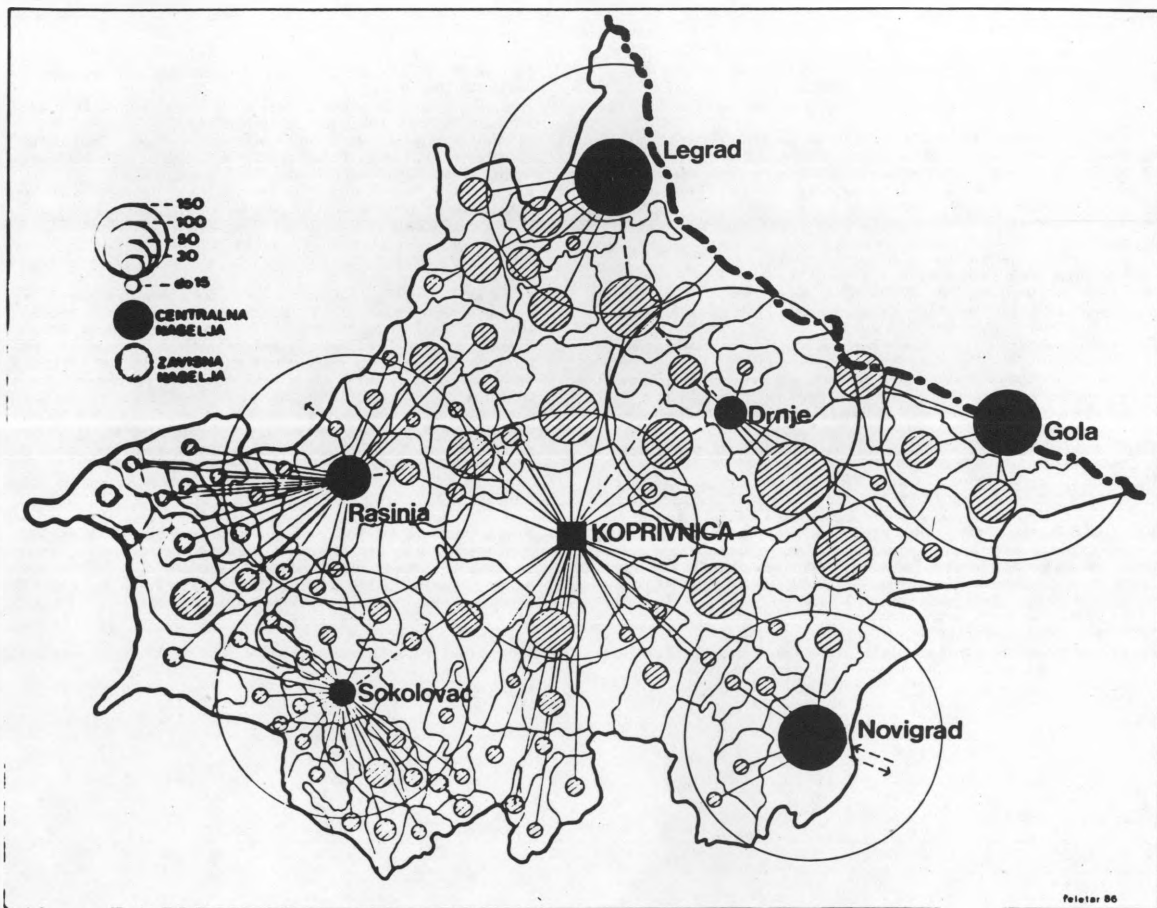
Peteranec	550	298	165	87	15,8
Plavšinac	66	30	20	16	24,2
Prkos	29	8	10	11	37,9
Prnjavor	32	9	11	12	37,5
Pustakovec	56	17	18	21	37,5
Radeljevo	49	11	16	22	44,9
Rasinja	346	175	105	66	19,1
Reka	533	326	160	47	8,8
Ribnjak	39	7	12	20	51,3
Rijeka Kopriv.	58	18	18	22	37,9
Rovištanci	51	17	16	18	32,3
Segovina	19	6	6	7	36,8
Selnica	131	47	40	44	33,6
Sigetec	416	142	125	149	35,8
Sokolovac	209	117	63	29	13,9
Srdinac	30	17	10	13	43,3
Srijem	105	33	32	40	38,1
Starigrad	531	330	130	71	13,4
Subotica Podrav.	231	127	70	34	14,7
Široko selo	20	2	7	11	55,0
Štaglinec	176	110	54	12	6,8
Torčec	268	142	81	45	16,8
Trnovac	33	4	10	19	57,6
Velika Branjska	22	8	7	7	31,8
Velika Mučna	124	65	38	21	16,9
Velika Rasinjica	9	1	3	5	55,6
Veliki Botinovac	38	16	12	10	26,3
Veliki Grabičani	47	6	15	26	55,3
Veliki Otok	130	24	40	66	50,8
Veliki Pogonac	134	38	41	55	41,0
Vlaislav	108	56	33	19	17,6
Vojvodinec	14	1	6	7	50,0
Vrhovac	16	1	6	9	56,3
Zablatje	114	35	35	44	38,6
Ukupno sela općine	12923	5834	3876	3239	24,9

Tablica 2. Radno sposobno stanovništvo svih naselja u općini Koprivnica staro od 19 do 44 godine i izračunati eventualni viškovi radne snage. Izvor: Preračunati iz rezultata popisa stanovništva 1981., te broja zaposlenih po naseljima 1985. godine

selju Legrad gravitira 8 naselja s viškom od 481 radnika (ili 14,8 posto); centralnom naselju Novigrad 6 naselja s viškom od 234 radnika (ili 7,2 posto); centralnom naselju Rasinja 22 naselja s viškom od 448 radnika (ili 13,7 posto); centralnom naselju Gola 4 naselja s viškom od 336 radnika (ili 10,7 posto); te centralnom naselju Sokolovac 24 naselja s viškom od 402 radnika (ili 12,4 posto). Ostalih 26 ruralnih naselja izravno gravitira Koprivnici, s viškom od 965 radnika (ili 29,7 posto). Kao što se vidi iz spomenutih podataka, eventualni višak radnika po jednom naselju osjetno varira od jednog do drugog centralnog naselja: kod Gole prosječno gravitirajuće naselje ima višak od čak 84 potencijalna radnika, a kod Sokolovca tek blizu 17 radnika. To, dakako, zavisi od veličine sela i sadašnje razine diferencijacije stanovništva prema vrstama djelatnosti. Inače, za sva seoska naselja u općini Koprivnica prosječni izračunati eventualni višak iznosi 33 radnika.

U vrijeme sadašnje ekonomske krize, uz što valja pribrojiti i podatak da na koprivničkom SIZ-u za zapošljavanje ima trenutno upisano više od tisuću nezaposlenih, teško je govoriti o većim efektima u politici policentričnog razvoja koprivničke općine. Usprkos tomu, već su dosad zabilježeni neki uspjesi na tom planu, a proizvodni pogoni u Legradu, Gotalovu, Goli, Rasinji, Botovu, Torčecu, Đelekovcu, Borovljanima, Novigradu i Glogovcu (uključujući i novi rudnik u Petrovdolu), te novi pogon u Herešinu,²⁴ predstavljaju primjer i okosnicu razvoja kao i centar inovacija u pravcu gospodarskog i demografskog oživljavanja ruralnih prostora općine Koprivnica.

U nastojanjima prema dislokaciji izvanpoljoprivrednih djelatnosti valjalo bi i dalje ustrajati, te u tom pravcu sastaviti realni plan. Kod toga je neophodno kao mjesto lokacije takvih djelatnosti ponajprije izabrati



Graf 8. Prostorni raspored eventualnih viškova radne snage u selima općine Koprivnica 1985. godine. Hipotetički je naznačeno i šest ruralnih centralnih naselja, kojima, uz Koprivnicu, gravitiraju ostala seoska naselja. Veliki krug oko centralnih naselja predstavlja izotetu od pet kilometara udaljenosti

šest spomenutih centralnih ruralnih naselja, koja imaju najrealnije demografske i prometne resurse za to. Nove djelatnosti ne trebaju (u pravilu) biti vezane uz velike (megalomanske) zahvate i investicije, već je bolje izabrati skromne početke, primjerene seoskim sredinama, dakle koji imaju najvećeg izgleda opstati i kasnije se razviti kao inovacijsko žarište. Takve inicijative dobro je da su vezane uz veće radne organizacije iz urbanih središta, ali valja dati i slobodnu inicijativu upravo samim ruralnim naseljima. Kod takvog razvoja valja mak-

simalno koristiti prirodne i društveno-demografske resurse pojedinih naselja (ili grupe naselja), uz neophodnu brigu prema očuvanju čovjekove okolice.

Samo planska distribucija funkcija u sadašnjim teškim ekonomskim uvjetima može dati zapaženije uspjehe u stvaranju dislociranog, policentričnog modela razvoja koprivničke općine do kraja ovog stoljeća. Valja znati da bez harmoničnijeg razvoja i seoske sredine, ne može biti u budućnosti niti govora i o bržem napretku samog grada Koprivnice.

BILJEŠKE

1. Nacrt prostornog plana SR Hrvatske, Delegatski vjesnik, Zagreb, broj 330, 6. veljače 1986, str. 22. Tu se navode taksativno i ostali prioritetni cestovni pravci u SR Hrvatskoj
2. Nacrt prostornog plana. . . , o.c., str. 22, te grafički prilog toga plana, karta 2
3. Dragutin Feletar: Industrija Podravine, Zagreb 1984, str. 55
4. Geografija Hrvatske, knjiga I, Zagreb 1974, str. 24 i 25
5. Feletar, o.c., str. 56; Povezivanje Podravine i područja sjeverno od Medvednice sa Zagrebom, Prostorni aspekti, Urbanistički institut Hrvatske, Zagreb 1984.
6. Adolf Malić: Centralne funkcije i prometne veze Središnje Hrvatske, Zagreb 1981, str. 78 i 79
7. Nacrt prostornog plana. . . , kartografski dio, karta 2
8. Prostorni plan SR Hrvatske, Zagreb 1974, str. 4
9. Prostorni plan općine Koprivnica, Koprivnica 1978; Nikola Kancijan: Razvoj prometa u Podravini do 1985. godine, Podravski zbornik, Koprivnica 1980, str. 172
10. Prema podacima stručnjaka (Bilić, Radica) Urbanističkog instituta Hrvatske Zagreb; Prometno-ekonomska i prostorno-tehnička studija povezivanja Podravine s gradom Zagrebom i prometna valorizacija područja sjeverno od Medvednice u kontekstu mreže magistralnih cesta, Institut prometnih znanosti, Zagreb 1984.
11. Kruno Tonković: Kompleksne prometnice, Suvremeni promet, broj 1-2, Zagreb 1986, str. 39
12. Brojenje prometa na cestama SR Hrvatske 1983, Institut prometnih znanosti, Zagreb 1984; Brojenje prometa na cestama SR Hrvatske 1984, Institut prometnih znanosti i RSIZ za ceste Hrvatske, Zagreb 1986. godine. Promet se brojao pretežno ručno, a tek dijelom automatski, pa su rezultati preračunavani prosječno za cijelu godinu - stoga ih valja uzeti s određenom rezervom. Međutim, oni ipak mogu biti valjan indikator pojave. (Na pomoći kod prikupljanja podataka i literature za ovaj dio članka zahvaljujem se dr Ivanu Kamberu.)
13. Prema podacima OSUP-a, odjela za promet, Koprivnica
14. Prema podacima stručnih službi PJ »Čazmatransa« u Koprivnici (zahvaljujem se na susretljivosti inž. Antonu Salamonu)
15. Prema službenoj statistici JŽ za 1984. godinu (zahvaljujem se na podacima RO Željeznički prijevoz Koprivnica i posebno D. Gregorku i S. Betlehemu)
16. Josip Gorničić: Razvitat željeznica u Hrvatskoj, Zagreb 1952; Dragutin Feletar: Podravina, Koprivnica 1973.
17. Stanje i problemi modernizacije pruge Dalj-Osijek-Koprivnica-Varaždin-Čakovec, RO Željeznički prijevoz Osijek, Koprivnica i Varaždin, prosinac 1985, str. 8
18. Pruga Dugo Selo-Koprivnica-Botovo kao dio međunarodnog magistralnog pravca Rijeka-Zagreb-zemlje srednje i istočne Evrope, RO Željeznički prijevoz Koprivnica 1981, str. 3
19. Nacrt prostornog plana SR Hrvatske, o.c., str. 23 i 24
20. Prema podacima stručnih službi RO Željeznički prijevoz Koprivnica
21. Podaci o željezničkom prometu u Podravini mogu se naći u ovcem broju knjiga, studija i elaborata, a uz već spomenute koristio sam i slijedeće: Modernizirana pruga Dugo Selo-Botovo-državna granica, ZTP Zagreb 1981; Problemi željezničkog prometa na bjelovarskom području, Koprivnica, siječanj 1981; Dragutin Gregorko: Stanje i problemi korištenja i održavanja postojećih i izgradnja novih industrijskih kolosijeka kao faktor povećanja obujma i poboljšanja kvalitete prijevoza, zbornik Savetovanje o kvalitetu železničkih usluga, Šibenik 1978; Dragutin Gregorko: K suvremenijem željezničkom prometu u Podravini, Podravski zbornik, Koprivnica 1977; itd.
22. Dragutin Feletar: Nužnost policentričnog razvoja općine, Glas Podravine, Koprivnica 25. travnja 1986, str. 7
23. Prema procjeni za 1985. godinu. Inače, početkom travnja 1986. godine u SIŽ-u za zapošljavanje općine Koprivnica bilo je prijavljeno 1005 nezaposlenih radnika. Usprkos tomu, već se sada osjeća u općini nedostatak nekih profila radnika, što znači da procesi prekvalifikacije i uskladjivanja u školovanju teku presporo i nedovoljno efikasno. Ivo Čičin: Traže se rudari, Vjesnik, Zagreb 11. travnja 1986, str. 11
24. U Hereštinu je koprivnička tvornica obuča »Sloga« otvorila 1985. godine manji pogon za proizvodnju gornjišta obuča