

Problematika razvoja autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji na pragu 90. godina

Miroslav Sić*

U članku se raspravlja o izgradnji autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji u razdoblju 1970–1989, o strukturiranju i faktorima razvoja mreže te o karakteristikama i značenju glavnih autocestovnih pravaca. Istaknut je problem optimalnog razvoja mreže i razvojne uloge autocesta.

Ključne riječi: *Izgradnja autocesta, struktura mreže, optimalizacija mreže, glavni autocestovni pravci, organizacija prostora.*

Development of Motorways in Croatia and Yugoslavia on the Threshold of the Nineties.

The paper deals with the dynamism of motorway construction in Croatia and Yugoslavia in the 1970–1989 period, formation and factors of development in the road network, and characteristics and significance of the main motorway lines. Optimal development of network and development role of motorways has been pointed out.

Key words: *construction of motorways, formation of network, optimization of network, main motorway lines, spatial arrangement.*

UVOD

Na X kongresu geografa SFRJ u Beogradu 1976. godine izložene su neke osnovne činjenice o razvoju autocesta u Jugoslaviji (M. Sić, 1977). U referatu koji je obuhvatio početni period stvaranja novih cesta, razmotreni su faktori njihove izgradnje, definirani principi razvitka autocestovne mreže, data je prostorna projekcija glavnih cestovnih pravaca i prikazani su tadašnji rezultati i tendencije izgradnje autocesta po pojedinim jugoslavenskim republikama i pokrajinama. U tako koncipiranom radu došli su do izražaja relativno optimistički stavovi u odnosu na pitanja daljnjeg razvoja autocesta u Jugoslaviji, utemeljeni na dinamičnom društveno-ekonomskom razvoju zemlje, kakav je bio početkom sedamdesetih godina.

Prošao je od tada jedan decenij i pol i danas, na pragu 90. godina, ponovo se osjeća potreba da se cjelovito i kritički osvijetli problematika razvoja autocesta u Jugoslaviji, u cjelini i sa aspekta pojedinih jugoslavenskih zemalja, posebice Hrvatske. Razloga za to ima više. U proteklom periodu nije ostvarena zadovoljavajuća dinamika izgradnje takvih prometnica. Sa mrežom od svega 850 km autocesta (s polu autocestama) u 1988. godini¹⁾ Jugo-

*Dr. red. prof. Geografski odjel, Prirodoslovno-matematički fakultet, 41000 Zagreb, Marulićev trg 19, YU.

slavija znatno zaostaje za većim brojem evropskih zemalja, a posebno za zemljama Zapadne Evrope. Problem spore izgradnje i nedovoljne razvijivosti cesta najvišeg ranga u punoj je mjeri došao do izražaja u posljednjih par godina. Pokazalo se da on predstavlja ograničavajući faktor razvoja kako pojedinih gospodarskih grana, kao što je turizam, tako i ukupnog ekonomskog razvitka zemlje, suočene sa zahtjevima transformacije postojeće ekonomske, posebno industrijske strukture, te sa potrebama tržišne orijentacije i jačeg uključivanja u evropske i svjetske razvojne tokove. Problem je, istovremeno, dobio i međunarodnu širinu, s obzirom da je istaknut i u evropskom krugu, prvenstveno sa stajališta prometnih interesa Evropske zajednice.

Nasuprot tim naraslim potrebama za novim autocestama u Jugoslaviji, očita je činjenica da uvjeti njihove izgradnje postaju sve teži i složeniji. S dugotrajnom ekonomskom krizom zaoštrilo se pitanje financiranja takvih cesta. Zbog pomanjkanja dovoljnih vlastitih sredstava, autoceste su se u Jugoslaviji i do sada sufinansirale međunarodnim zajmovima – kreditima Međunarodne banke za obnovu i razvoj iz Washingtona (IBRD) i Evropske investicijske banke (EIB). No, takvim načinom financiranja nije se mogla ostvariti zadovoljavajuća dinamika izgradnje. Sada, u uvjetima započete privredne reforme i dubokih promjena u društveno-ekonomskom sistemu, strategija razvoja autocesta sve više se okreće komercijalnim ulaganjima, na bazi koncesija. Prihvaća se model financiranja, a time i model gospodarenja autocestama, koji je naveliko primjenjivan u pojedinim evropskim zemljama (Italija, Francuska). Nastoji se privući slobodan domaći i osobito inozemni kapital i tako, zajedno sa sredstvima iz budžeta i međunarodnih kredita, osigurati uvjete za bržu izgradnju.

Na početku novog desetljeća, u kojem bi trebalo doći do daleko dinamičnijeg razvoja autocesta, postavljaju se još neki relevantni problemi. To je osobito problem sustavnog razvitka integralne autocestovne mreže, na razini pojedinih republika i zemlje u cjelini. Za razliku od niza evropskih zemalja, posebno Njemačke, gdje se koncept integralnog razvoja mreže dosljedno uvažavao i provodio, u Jugoslaviji se previše inzistiralo na pojedinačnim pravcima, pod utjecajem unutrašnjih ili vanjskih faktora. Posljedica je toga da su izostali učinci ravnomjernog razvoja mreže, te su se postavila pitanja prostorne integracije i normalnog funkcioniranja sistema centara.

Navedenom treba pridodati i važan problem razvojne uloge autocesta. Nakon dvadeset godina izgradnje i svih dosadašnjih rasprava, još uvijek nije dovoljno sagledan taj aspekt autocesta, niti mu se poklanja odgovarajuća pažnja. Izuzetak je buduća Jadranska autocesta, kod koje se pored prometne naglašava i njezina razvojna uloga, temeljena u velikoj mjeri na učincima Jadranske magistrale i potaknuta konceptom komercijalne izgradnje. Problem razvojne uloge autocesta, kao što pokazuju svjetska iskustva, valja promatrati u sklopu prestrukturiranja cjelokupnog gospodarskog života, posebno vrednovanja modernih lokacija.

Da bismo sagledali prometno-geografski aspekt razvoja autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji na pragu 90. godina, analizirat ćemo nekoliko ključnih pitanja: dinamiku dosadašnje izgradnje, tendencije i faktore strukturiranja

AUTOCESTE U HRVATSKOJ I JUGOSLAVIJI

autocestovne mreže, suvremeno valoriziranje glavnih autocestovnih pravaca, te ulogu autocesta u organizaciji prostora.

DINAMIKA IZGRADNJE

Izgradnja autocesta u Jugoslaviji počela je znatno kasnije nego u nizu ostalih evropskih zemalja. God. 1970, u vrijeme kada u nas započinju radovi na prvim regionalnim autocestama – Zagreb–Karlovac i Vrhnika–Postojna i kada se u Beogradu pušta u promet dionica prve urbane autoceste, SR Njemačka je već imala 4.110 km autocesta, Italija 3.913 km, Francuska 1.542 km, DR Njemačka 1.390 km, Nizozemska 1.209 km i Velika Britanija 1.133 km (Tab. 1.).

Veliki broj evropskih zemalja ima u to vrijeme već prihvaćen osnovni koncept razvoja autocestovne mreže i provodi politiku dinamične izgradnje. To se ne odnosi samo na »klasične« zemlje autocesta, SR Njemačku i Italiju, koje su započele s razvojem nove cestovne mreže još u međuratnom periodu, već i na brojne ostale, prvenstveno zapadnoevropske zemlje. Što više, neke od njih bilježe, naročito u periodu 1970–1980, daleko brži porast ukupne dužine autocesta od SR Njemačke i Italije, s obzirom da žele nadoknaditi zaostatke iz prethodnog perioda (Španjolska, Švicarska, Francuska i dr.). U slijedećem periodu, tokom 80. godina, niz zemalja dostigao je visok stupanj izgrađenosti i gustoće autocesta – uređeni su ne samo glavni, zemaljski pravci, već je daljnja optimalizacija mreže dovela do izgradnje i niza sekundarnih pravaca međuregionalnog karaktera.

Tab. 1. Razvoj mreže autocesta u Evropi u razdoblju 1970–1987. godine

Zemlja	Dužina autocesta (u km)			Indeks	
	1970	1980	1987	1980/70	1987/80
Austrija	488	926	1 373	189,8	148,3
Belgija	488	1 203	1 567	246,5	130,3
Danska	188	515	609	273,9	118,3
Finska	108	270	–	250,0	–
Francuska	1 542	4 248	5 300	275,5	127,8
Grčka	11	86	86	781,8	100,0
Italija	3 913	5 900	6 091	150,8	103,2
Jugoslavija	–	531	805	–	151,6
Mađarska	134	209	311	156,0	148,8
Nizozemska	1 209	1 749	2 054	144,7	117,4
Norveška	79	226	336	286,1	148,7
Njemačka DR	1 390	1 687	1 855	121,4	110,0
Poljska	312	312	–	100,0	–
Portugal	75	99	–	132,0	–
Rumunjska	96	96	113	100,0	117,7
SR Njemačka	4 110	7 292	8 437	177,4	115,7
Španjolska	185	2 008	2 223	1 085,4	110,7
Švedska	556	1 182	–	212,6	–
Švicarska	337	1 171	1 451	347,5	123,9
Turska	24	189	–	787,5	–
Velika Britanija	1 133	2 573	3 100	227,1	120,5

Izvor: Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe 1970, 1980, 1987, UN, New York.

Za razliku od spomenutih zemalja, izgradnja autocesta u Jugoslaviji odvijala se sporo i uz to vremenski i prostorno neujednačeno. Potkrijepit ćemo to podacima za razdoblje 1970–1989, navedeno po godinama i političko-teritorijalnim jedinicama (Tab. 2.).

U prvih deset godina, 1970–1979, izgrađeno je ukupno 413 km autocesta, računajući tu i poluautoceste.²⁾ Istovremeno je u SR Njemačkoj otvoreno 3.182 km novih autocesta, u Francuskoj 2.706 km, u Italiji 1.987 km i u Španjolskoj, koja je u to vrijeme po stupnju razvijenosti i razini automobilizacije najbliža Jugoslaviji, 1.823 km autocesta.



Sl. 1. Mreža autocesta u Jugoslaviji početkom 1980. godine
Fig. 1 Motorway network in Yugoslavia at the beginning of 1980.

U navedenom desetgodišnjem periodu najviše je autocesta izgrađeno u užoj Srbiji (131,1 km) i Sloveniji (109,9 km), pa zatim u Vojvodini (65,6 km), Hrvatskoj (62,9 km) i Makedoniji (34,0 km). Hrvatska je na tome popisu tek na četvrtom mjestu, što je posve u neskladu s njenim prometno-geografskim položajem i prometnim potrebama. Detaljnija analiza pokazuje da se u Hrvatskoj najviše gradilo početkom 70. godina, kada su izgrađene prve dio-

AUTOCESTE U HRVATSKOJ I JUGOSLAVIJI

nice na autocesti Zagreb–Rijeka (Zagreb–Karlovac i Rijeka(Orehovica)–Kikovica 1972), a zatim su radovi osjetno usporeni ili su čak prestali.³⁾ U Vojvodini je prvi sličan objekt (poluautocesta Novi Sad–Beograd(Batajnica) 1975) otvoren sredinom istog perioda, a na prostoru uže Srbije značajniji su radovi obavljani tek krajem sedamdesetih godina (Beograd–Umčari 1977, Umčari–Batočina 1978). Stavljajući težište na glavni poprečni cestovni pravac, u Sloveniji je izgradnja glavnih autocestovnih dionica (Vrhnika–Postojna (1972)–Razdrto (1974) te Ljubljana (Brezovica)–Vrhnika (1979) i poluautoceste Maribor (Hoče)–Celje (1976)–Arja Vas (1977) ravnomjernije raspoređena na cijeloj promatrano desetljeće. U Makedoniji je u ovom razdoblju puštena u promet dionica Kumanovo (Tabanovci)–Katlanovo (1979), dok je u Bosni i Hercegovini otvorena samo kraća dionica, u stvari brza cesta, Klačnice–Banja Luka (Sl. 1.).

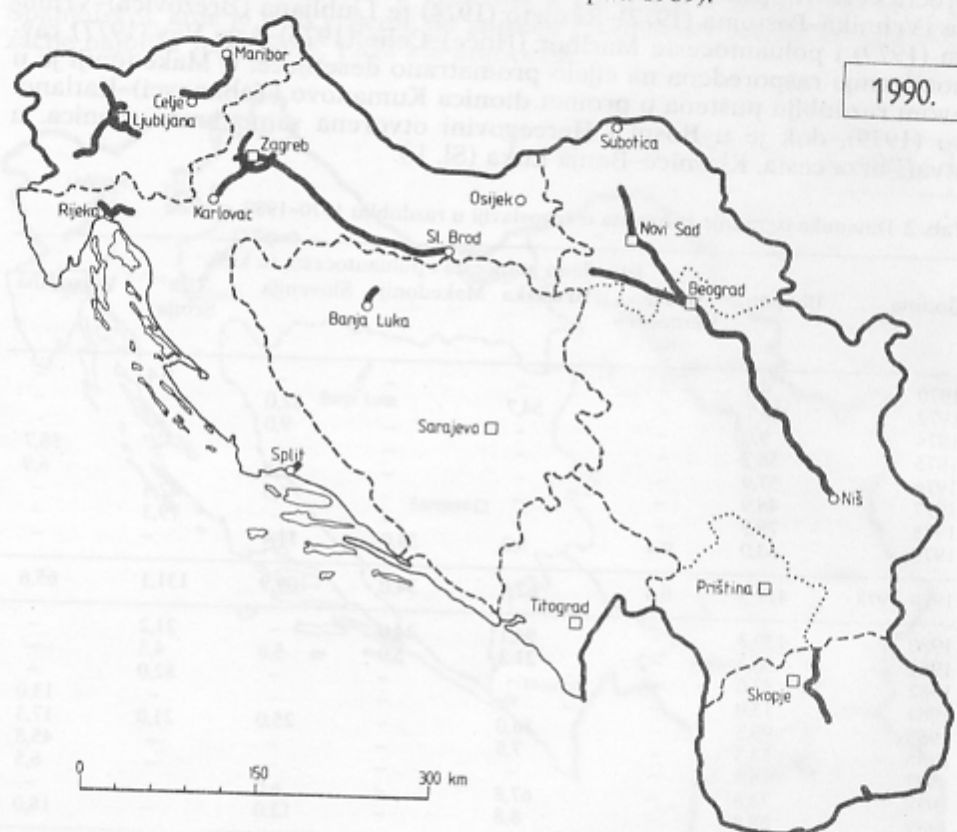
Tab. 2. Dinamika izgradnje autocesta u Jugoslaviji u razdoblju 1970–1989. godine

Godina	Ukupno	Izgrađeno autocesta i poluautocesta (u km)					Vojvodina
		Bosna i Hercegovina	Hrvatska	Makedonija	Slovenija	Uža Srbija	
1970	9,4	–	–	–	–	9,4	–
1972	86,7	–	54,7	–	32,0	–	–
1974	9,0	–	–	–	9,0	–	–
1975	58,7	–	–	–	–	–	58,7
1976	57,9	–	–	–	51,0	–	6,9
1977	48,9	–	–	–	6,5	42,4	–
1978	79,3	–	–	–	–	79,3	–
1979	63,0	9,4	8,2	34,0	11,4	–	–
1970–1979	412,9	9,4	62,9	34,0	109,9	131,1	65,6
1980	139,3	–	94,1	24,0	–	21,2	–
1981	36,4	–	21,3	5,0	5,6	4,5	–
1982	82,0	–	–	–	–	82,0	–
1984	13,0	–	–	–	–	–	13,0
1985	99,3	–	36,0	–	25,0	21,0	17,3
1986	53,3	–	7,5	–	–	–	45,8
1987	6,5	–	–	–	–	–	6,5
1988	73,8	–	67,8	–	6,0	–	–
1989	38,8	–	8,8	–	12,0	–	18,0
1980–1989	542,4	–	235,5	29,0	48,6	128,7	100,6
1970–1989	955,3	9,4	298,4	63,0	158,5	259,8	166,2

Izvor: Savjet republičkih i pokrajinskih organizacija za puteve – Izvještaj o radu u 1980. godini.
Godišnji i srednjeročni izvještaji republičkih i pokrajinskih SIZ-ova za ceste za razdoblje 1980–1988. godine.

U slijedećih deset godina, od 1980 do 1989, provodila se nešto dinamičnija izgradnja autocesta u Jugoslaviji, tako da ih je ukupno izgrađeno 542 km odn. oko 30% više nego u prethodnom desetljeću. Na prvom je mjestu po dužini izgrađenih autocesta (s poluautocestama) Hrvatska sa 235,5 km, koja je u velikoj mjeri nadoknadila zaostatke iz 70. godina, a slijede uža Srbija (128,7 km), Vojvodina (100,6 km), Slovenija (48,6 km) i Makedonija

(29,0 km). U ovom periodu najviše novih dionica izgrađeno je na pravcu Transjugoslavenske ceste »Bratstva i jedinstva«. U Hrvatskoj je nakon otvaranja dionice Zagreb (Ivanja Reka)– Lipovljani (1980) puštena u promet Zagrebačka obilaznica Zaprešić–Ivanja Reka (1981) i sukcesivno su nastavljeni radovi na autocesti u smjeru Slavenskog Broda (Lipovljani–Okučani 1985; Okučani–Nova Gradiška (Prvča) 1986; Nova Gradiška–Brodski Stupnik 1988; Brodski Stupnik–Slavonski Brod zapad 1989).



Sl. 2. Mreža autocesta u Jugoslaviji početkom 1990. godine
 Fig. 2 Motorway network in Yugoslavia at the beginning of 1990.

Srbija je u ovom periodu pustila u promet nekoliko novih dionica na svom glavnom, moravskom pravcu (Pojate–Deligrad 1980; Batočina–Čuprija i Deligrad–Niš 1982; Čuprija–Pojate 1985) i otvorila važnu autocestovnu vezu Beograd–Niš. Izgradnja autocesta u Vojvodini odvijala se pretežno na pravcu Transjugoslavenske ceste (Šimanovci–Popinci 1984; Popinci–Šašinci (1985)–Ruma (1986); Ruma–Sremska Mitrovica–Kuzmin 1989), od granice sa užom Srbijom prema Zagrebu, a tek manjim dijelom od Novog Sada prema Subotici (poluautocesta Novi Sad–Feketić 1986). Najmanje je u ovom perio-

du urađeno u Sloveniji i Makedoniji. U Sloveniji je težište stavljeno na uređenje Ljubljanske obilaznice (Zapadna obilaznica 1981; Južna obilaznica 1988) i na dionice glavnog jugoslavenskog cestovnog pravca (Ljubljana-Naklo 1985; Šmarje Sap-Višnja Gora 1989). U Makedoniji su izgrađene dionice Katlanovo-Titov Veles (1980) i Gevgelija-grčka granica (1981). (Sl. 2).

Navedena je analiza jasno pokazala da su se autoceste u proteklih dvadeset godina gradile vrlo sporo: u Hrvatskoj je prosječno godišnje izgrađeno oko 15 km, a u Jugoslaviji oko 48 km. Stvarne potrebe su bile najmanje trostruko veće. Dinamika izgradnje bila je uz to promjenjiva, a radovi neravnomjerno raspoređeni, kako unutar pojedinih republika, tako i u odnosu na čitav jugoslavenski prostor. Rezultat takvog razvoja je današnja autocestovna mreža koju treba analizirati s obzirom na njezino strukturiranje i oblikavanje pod utjecajem određenih razvojnih činitelja.

STRUKTURA I FAKTORI RAZVOJA MREŽE

Dvadeset godina od početka izgradnje cesta namijenjenih isključivo automobilskom prometu, ne može se još govoriti o jasno formiranoj i cjelovitoj autocestovnoj mreži Jugoslavije. Premda je u nekoliko područja zemlje došlo do značajnije izgradnje autocestovnih prometnica i do stvaranja odgovarajućih dijelova mreže, do sada, na jugoslavenskoj razini još nije dovršen ni jedan veliki cestovni pravac, niti su međusobno povezani najvažniji republički centri. Velik dio zemlje ostao je istovremeno po strani od izgradnje autocesta. Nekoherentnost postojećih dijelova mreže i nepovezanost glavnih urbanih središta pokazuju da se autocestovna mreža Jugoslavije još nalazi u početnoj fazi razvoja.

U skladu s navedenim, strukturu do sada izgrađene autocestovne mreže potrebno je razmotriti sa teritorijalnog i funkcionalnog aspekta. Teritorijalno, mreža je počela nastajati i formira se u okvirima nekoliko teritorijalno-političkih cjelina: Slovenije, Hrvatske, Srbije (s Vojvodinom) i Makedonije. Ishodišta njezinog razvoja bili su u pravilu pojedini republički odn. pokrajinski centri. U funkcionalnom pogledu mrežu sačinjavaju: 1. uzdužne autoceste odnosno autocestovne dionice, najvećim dijelom na pravcu Transjugoslavenske ceste; 2. poprečne autoceste, na velikim transverzalnim pravcima i 3. obilaznice oko velikih gradskih središta. Analiza spomenutih dvaju aspekata omogućava dalje razmatranje glavnih faktora razvoja autocestovne mreže.

U Sloveniji je razvoj autocestovne mreže započeo s izgradnjom pojedinih dionica na glavnom transverzalnom cestovnom pravcu - »Sloveniki«, s obzirom da ona povezuje vodeće urbane centre, Maribor, Celje, Ljubljano, Koper i Novu Goricu i uklapa se u najvažniji prometni koridor i razvojnu osovinu Slovenije; uz to, on ima i svoje šire, međunarodno značenje, zbog perialpskog povezivanja i povezivanja na relaciji srednje Podunavlje-Sjeverna Italija. U uvjetima rastućih tranzitnih tokova u smjeru SZ-JI, utjecanih sve većim porastom značenja Evropske zajednice, od početka 80. godina težište izgradnje prenosi se na glavni slovenski uzdužni pravac, dio velike transjugoslavenske cestovne veze. U sklopu toga provodi se, zajedno s Austrijom, i izgradnja cestovnog tunela kroz Karavanke (7.864 m), koji omogućava priključak na Tauernsku autocestu. Struktura autocestovne mreže

Slovenije očitó ukazuje na tendencije valoriziranja »cestovnog križa« Slovenije. To je, logično, nametnulo i uređenje važnog ljubljanskog čvorišta, izgradnjom obilaznih autocesta.

Hrvatska je, slično Sloveniji, najprije započela s uređenjem poprečnih autocestovnih prometnica, da bi deset godina kasnije primat dobilo uzdužno povezivanje. No, strukturiranje mreže, u odnosu na potrebe prostornog povezivanja, bilo je manje funkcionalno nego kod Slovenije. U skladu sa konceptom razvoja autocesta koji je stručno definiran već krajem 60. godina, a službeno prihvaćen 1971. godine,⁴⁾ prednost u izgradnji data je najprije pravcu Zagreb–Rijeka, na kojem su 1972. puštene u promet prve autoceste u Hrvatskoj. Radovi su u tom periodu započeli i na pravcu Zagreb–Split, na dionici Strmica–Kaldrma, no s promjenom dotadašnje cestovne politike oni ubrzo prestaju. Početkom 80. godina prednost dobija Posavski pravac; na njemu se sukcesivno otvaraju pojedine dionice autoceste od Zagreba prema Beogradu i uređuje se Zagrebačka obilaznica.

Takav razvoj doveo je do formiranja inicijalne autocestovne mreže Hrvatske. Ona se razvila oko Zagreba kao ishodišta nekoliko prometnica. Dužinom dominira autocesta Zagreb–Slavonski Brod (200 km), dio Transjugoslavenske ceste. Na riječkom pravcu autocesta je došla do Karlovca, a na zagorskom kraku poluautocesta dopire do Gubaševa (Zaboka). Dovođenjem autocestovne obilaznice oko Zagreba, na potezu Ivanja Reka–Popovec, praktično je započeta izgradnja i moderne cestovne veze prema Varaždinu. Tako se, s dosadašnjim razvojem mreže, oblikovalo veliko zagrebačko cestovno čvorište, po svojoj strukturi i funkcijama nesumnjivo najvažnije u Jugoslaviji (Sl. 3.). Izvan spomenute mreže, značajnije dionice autocesta izgrađene su samo u području rijeke, na pravcu prema Zagrebu i kao dio riječke obilaznice, na trasi buduće Jadranske autoceste.

Razvoj mreže autocesta u Srbiji, uključujući tu i Vojvodinu, započeo je nešto kasnije, tako da je najveća dinamika u izgradnji ostvarena krajem 70. o početkom 80. godina. Iz Beograda kao ishodišta,⁵⁾ mreža autocesta proširila se u tri smjera: prema Novom Sadu, Nišu i Zagrebu. Najprije je (1975) uređena veza Novi Sad–Beograd (80 km), uglavnom u sklopu cestovne politike Vojvodine. Zatim su, deset godina kasnije, spojeni Beograd i Niš (240 km). Znatno sporije su tekli radovi na srijemskom sektoru Transjugoslavenske ceste, prema Zagrebu.

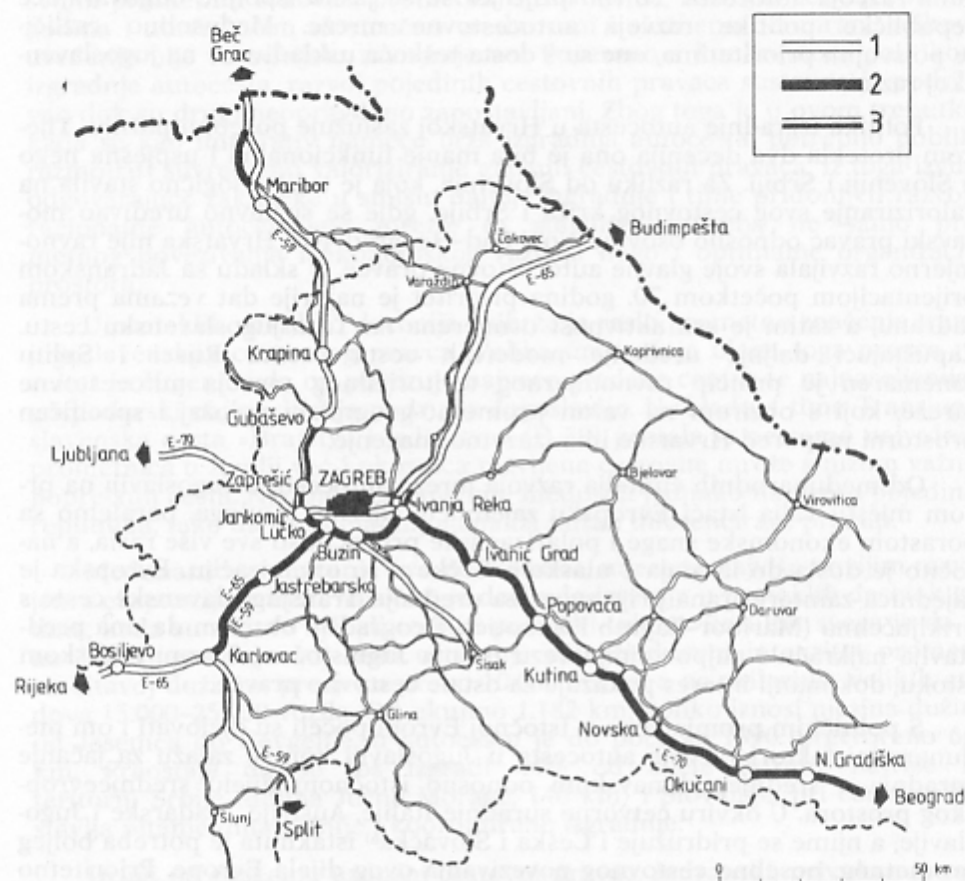
Takvim razvojem mreže povezana su tri najveća gradska središta na širem prostoru Srbije, te više gradova nižeg stupnja centraliteta. U odnosu na potrebe organizacije prostora ostvareno je nesumnjivo racionalno prostorno povezivanje. U velikoj mjeri je to olakšano činjenicom što se Transjugoslavenska cesta i njezin glavni priključak Subotica–Novi Sad–Beograd, poklapaju s glavnim unutrašnjim cestovnim pravcima ove republike.

Najjednostavniji razvoj autocestovne mreže bio je u Makedoniji. Do sada izgrađenu mrežu čine samo autocestovne dionice na glavnom jugoslavenskom cestovnom pravcu, od Kumanova do Titovog Velesa, te manjim dijelom oko Gevgelije. U takvu mrežu uklapa se i priključak Petrovac–Skopje.

Prikazane tendencije strukturiranja mreže autocesta u Jugoslaviji, posebno razvoj velikih čvorišta i uređenje glavnih pravaca, jasno ukazuje i na faktore njezinog razvitka. To su s jedne strane unutrašnji faktori, proizašli iz

AUTOCESTE U HRVATSKOJ I JUGOSLAVIJI

dostignutog stupnja ekonomske razvijenosti jugoslavenskog prostora i njegove teritorijalno-političke strukture, a s druge strane međunarodni faktori, određeni prvenstveno integracijskim procesima u Evropi.



Sl. 3. Zagrebačko autocestovno čvorište; 1. Trase autocesta, 2. Izgrađene autoceste i poluautoceste, 3. Autoceste i poluautoceste u izgradnji

Fig. 3 The Zagreb motorway cross-section; 1. Motorway routes, 2. Constructed motorway and semi-motorways, 3. Motorways and semi-motorways under construction

Izgradnja autocesta u Jugoslaviji odvijala se u proteklom periodu na cestovnim pravcima s najvećim intenzitetom prometa – na onima koji su u datom trenutku dostigli ili premašili prag saturacije standardnih cesta s jednim kolnikom. U odmakloj fazi izgradnje taj je prag generalno postavljen na 12.500 vozila dnevno. To pokazuje da je prije svega respektiran kriterij prometne potražnje odn. da su glavni faktori razvoja autocesta bili prometno-ekonomski, a zapostavljeni su, više ili manje, ostali relevantni faktori.

Građene na toj osnovi, autoceste su se istovremeno uređivale unutar republičkih okvira i s ishodištem u glavnim centrima republika. Iz toga se

zaključuje da su republike, u skladu sa svojom ulogom u društveno-ekonomskom razvoju zemlje, bile i dominantni činitelji kreiranja autocestovne mreže. Potrebno je prema tome voditi računa i o političkim faktorima razvoja autocesta. To tim prije jer su se jasno ispoljile odgovarajuće republičke politike razvoja autocestovne mreže. Međusobno različite po svojim prioritetima, one su s dosta teškoća usklađivane na jugoslavenskoj razini.

Politika izgradnje autocesta u Hrvatskoj zaslužuje posebnu pažnju. Tijekom protekla dva decenija ona je bila manje funkcionalna i uspješna nego u Sloveniji i Srbiji. Za razliku od Slovenije, koja je težište logično stavila na valoriziranje svog cestovnog križa i Srbije, gdje se sustavno uređivao moravski pravac odnosno osovina Novi Sad–Beograd–Niš, Hrvatska nije ravnomjerno razvijala svoje glavne autocestovne pravce. U skladu sa Jadranskom orijentacijom početkom 70. godina prioritet je najprije dat vezama prema Jadranu, a zatim je sva aktivnost usmjerena na Transjugoslavensku cestu. Zapuštajući daljnje uređenje modernih cesta prema Rijeci i Splitu zanemaren je princip ravnomjernog teritorijalnog razvoja autocestovne mreže, koji s obzirom na važan prometno-geografski položaj i specifičan prostorni raspored Hrvatske ima izuzetno značenje.

Od međunarodnih činitelja razvoja mreže autocesta u Jugoslaviji na prvom mjestu valja istaći Evropsku zajednicu. Njezina je uloga, paralelno sa porastom ekonomske snage i polarizacijske privlačnosti sve više rasla, a naročito je došla do izražaja s ulaskom Grčke u tu organizaciju. Evropska je zajednica zainteresirana prije svega za uređenje Transjugoslavenske ceste s priključcima (Maribor–Zagreb i Subotica–Beograd) s obzirom da ona predstavlja najkraću i najpovoljniju vezu prema Jugoistočnoj Evropi i Bliskom Istoku, dok manji interes pokazuje za ostale cestovne pravce.

S političkim promjenama u Istočnoj Evropi počeli su djelovati i oni međunarodni faktori razvoja autocesta u Jugoslaviji koji se zalažu za jačanje suradnje u srednjepodunavskom odnosno istočnom dijelu srednjeevropskog prostora. U okviru četvorne suradnje Italije, Austrije, Mađarske i Jugoslavije, a njime se pridružuje i Češka i Slovačka⁶⁾ istaknuta je potreba boljeg prometnog, posebno cestovnog povezivanja ovog dijela Evrope. Prioritetno značenje dato je autocestama Budimpešta–Ljubljana–Trst, Linz–Graz–Zagreb–Split, Budimpešta–Zagreb–Rijeka i Beč–Budimpešta–Beograd. Realizacijom tih projekata znatno bi ojačali transverzalni jugoslavenski pravci.

Kao međunarodni faktor razvoja autocestovne mreže u Jugoslaviji valja također spomenuti i međudržavni ugovor Italije i Jugoslavije o rješenju graničnih pitanja i unapređenju privredne suradnje – tzv. Osimski sporazum. Odredbama toga sporazuma predviđeno je da dvije zemlje izgrade određene ceste u svojim graničnim područjima i time olakšaju međusobno povezivanje. Tri osimske ceste u Jugoslaviji⁷⁾ čija izgradnja uveliko kasni, značajne su ne samo kao izravni priključci na autocestovnu mrežu Italije već i kao počeci velikih jugoslavenskih autocesta.

SUVREMENO VALORIZIRANJE GLAVNIH AUTOCESTOVNIH PRAVACA

Premda su se glavni cestovni pravci u Hrvatskoj i Jugoslaviji, snagom svojih prometnih tokova i prometnim funkcijama, izdvojili već tijekom 60. godina i ubrzo zatim su stručno vrednovani i službeno definirani, njihovo uređenje nije se odvijalo ravnomjerno. Povezano s konkretnom politikom izgradnje autocesta, razvoj pojedinih cestovnih pravaca sustavno je podržavan dok su drugi neopravdano zapostavljani. Zbog toga je u ovom trenutku, kada se kao imperativ nameće brža izgradnja autocesta, potrebno pobliže razmotriti suvremeno valoriziranje glavnih cestovnih pravaca, iz toga izvući odgovarajuće zaključke u smislu daljnje izgradnje i time pridonijeti razvoju racionalne autocestovne mreže, sa stajališta potreba ne samo prometnog povezivanja i ekonomskog razvoja nego i optimalne organizacije prostora.

U proteklih nekoliko decenija najbrže je raslo prometno značenje transjugoslavenskog cestovnog pravca. Velika unutrašnja uloga toga pravca rezultat je činjenice da on povezuje najveće gradske centre te najnaseljenija i gospodarski najrazvijenija područja Jugoslavije. U skladu s time Transjugoslavenska cesta »Bratstva i jedinstva« (E-70) postala je ne samo najvažnija prometnica u zemlji već i okosnica razvijene cestovne mreže s nizom važnih poprečnih cesta. Njezino značenje nije međutim jednako na razini pojedinih republika, tako da je u detaljnijoj analizi nužan diferencirani pristup.

Međunarodno značenje ove prometnice, utjecano najviše novijim razvojem i ekspanzijom EEZ, naročito je došlo do izražaja u proteklih desetak godina, kada su znatno ojačali robni i putnički tokovi. Rezultat svega je da se na Transjugoslavenskoj cesti ostvaruje najveći dnevni intenzitet prometa: na čitavoj dužini u prosjeku preko 10.000 vozila, a na prilazima velikih gradova 15.000–25.000 vozila. Od ukupno 1.182 km, koliko iznosi njezina dužina od Jesenica do Gevgelije, u autocestu je do početka 1990. pretvoreno 660 km. Preostaje da se još izgradi 44% od cijele dužine, najviše na teritoriji Srbije (dolina Južne Morave, 140 km) i Slovenije, pri čemu se postavlja pitanje dinamičnije i koordinirane izgradnje.

Drugi po značenju uzdužni cestovni pravac, Jadranski, privukao je pažnju već početkom 70. godina (Z. Jelinović, 1971 a i b; J. Roglič, 1971). U najnovijem su periodu sve veći zahtjevi turizma za boljim cestovnim povezivanjem i proklamirana politika jadranske orijentacije, koja omogućava uključivanje u evropske i svjetske razvojne tokove, aktualizirali pitanje izgradnje Jadranske autoceste, ali i istakli činjenicu da se rješenje ove prometnice ne može tražiti izdvojeno, već u sklopu uređenja glavnih poprečnih cestovnih pravaca u Hrvatskoj (M. Sić, 1989).

Postojeći odnosi ukazuju na određene specifičnosti Jadranskog cestovnog pravca. Taj pravac, koji se proteže od Trsta do Skopja u dužini od oko 1.100 km, uključen je u transevropske tokove preko turizma, dok mu je tranzitna funkcija skromna; on je prirodno teži od Transjugoslavenskog pravca i uz to nedovoljno funkcionalno koncipiran s obzirom da nema svog nastavka kroz Albaniju do Grčke. Slaba je i unutrašnja povezanost, između njegovog primorskog i kontinentanskog dijela.

Sve se to odražava na nejednakom prostornom i sezonskom rasporedu prometa. Godišnji je promet najveći oko glavnih jadranskih centara (Rijeka, Zadar, Split) i u turističkim regijama (Zapadna Istra), gdje dostiže ili prelazi 10.000 vozila u 24 sata, a u cjelini opada idući prema jugoistoku. No, ljetni se promet osjetno uvećava, a ponegdje i udvostručuje. Osim na kratkom potezu kroz Slovensko Primorje, izgradnja Jadranske autoceste naročito je aktualna u Hrvatskoj, zbog njezine dužine (530 km), velikih refrakcijskih čvorišta i turističkih potreba. Pored već definiranih prioritetnih dionica (Rupa-Rijeka-Novi Vinodolski, Zadar-Split, Dragonja-Pula), preostaje određivanje optimalne trase na ostalim sektorima, posebice na velebitskom i bio-kovsko-neretvanskom.

Nove razvojne tendencije unutar jugoslavenskog prostora i vanjski činitelji utjecali su na opći porast važnosti poprečnih autocestovnih pravaca. Poblža analiza pokazuje pri tome da se njihovo valoriziranje odvija vrlo neravnomojno, ovisno o snazi prometnih tokova, međunarodnom značenju i konkretnoj cestovnoj politici. S obzirom na tendencije dosadašnje izgradnje i stanje pripremljenih radova, brže se odvija uređenje poprečnih autocesta u sjeverozapadnom dijelu zemlje. To se ponajprije odnosi na slovensku autocestu Maribor-Ljubljana-Koper (Nova Gorica), koja povezuje razvijene autocestovne mreže Austrije i Italije i ima vrlo jake unutrašnje i međunarodne prometne tokove. Realno je za očekivati da će se ona, izgradnjom osimskih cesta i dionice Ljubljana-Celje, najprije dovršiti na cijeloj svojoj dužini.

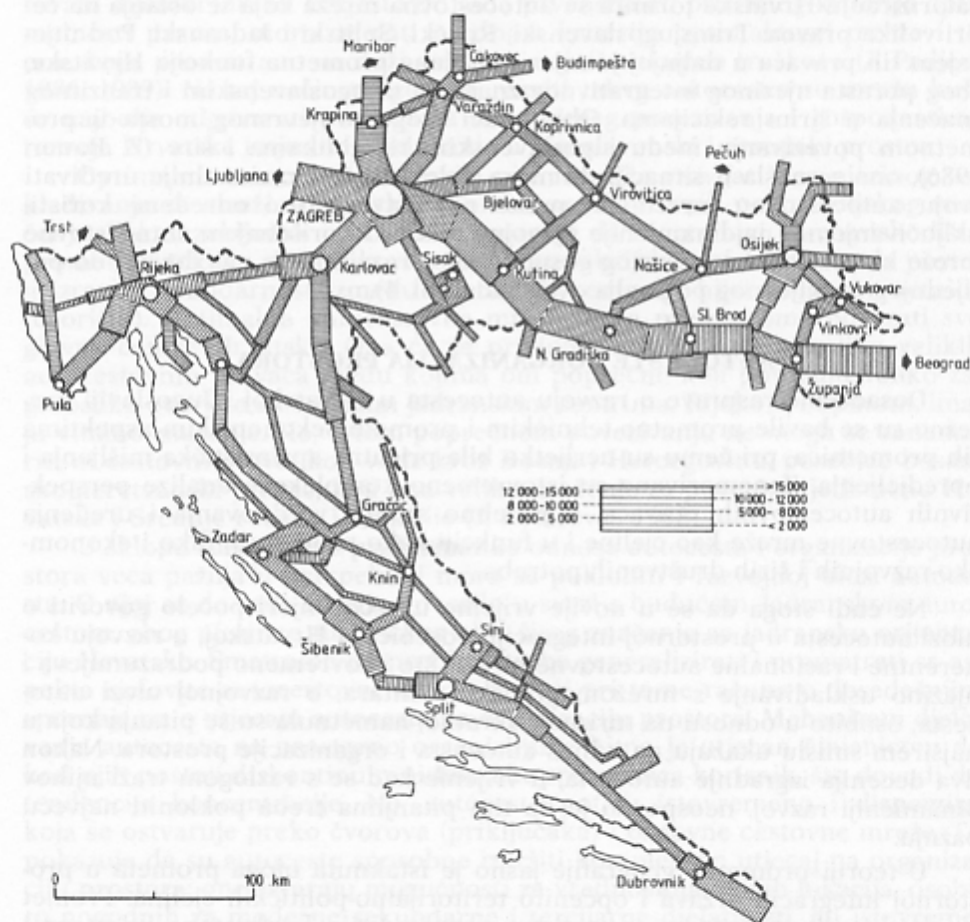
S novim pristupom u politici razvoja autocestovne mreže u Hrvatskoj ponovo su prioritetno značenje dobili poprečni cestovni pravci Varaždin-Zagreb-Rijeka (E-65) i Maribor-Zagreb-Split (E-59). Oba pravca predstavljaju okosnice unutrašnjeg povezivanja i cestovne veze međunarodnog značenja. Njihovo novije prometno valoriziranje nije se međutim odvijalo ravnomojno. Pravac Maribor-Zagreb-Split privukao je veće prometne tokove, posebice na cestovnoj dionici Zagreb-Macelj-Maribor. Izravno vezana na Šentilj, glavni jugoslavenski granični prijelaz prema Zapadnoj Evropi i funkcionalno uključena u veliki Pyhrnski i u nastavku Transjugoslavenski cestovni pravac, ta je cesta postala jedna od najopterećenijih u Jugoslaviji. Na cestovnom pravcu Varaždin-Zagreb-Rijeka, gdje su izgrađene prve dionice autocesta, veću ulogu imaju unutrašnji tokovi, koje generiraju veliko zagrebačko i riječko čvorište, dok su oni međunarodnog karaktera, iz srednjeg Podunavlja, ostali relativno skromni. Tek u uvjetima novih političkih odnosa, realno je za očekivati da će oni znatnije ojačati.

U slijedećim godinama predviđeni su značajniji radovi na oba poprečna cestovna pravca. Na zagorskoj dionici autoceste Zagreb-Šentilj (116 km) dovršena je poluautocesta do Gubaševa (Zaboka, 17,5 km) i uz povoljnu dinamiku radova, koji bi se financirali međunarodnim sredstvima, cijela autocesta mogla bi se dovršiti do 1995. Na pravcu Zagreb-Rijeka preostalo je još oko 88 km nedovršene autoceste. Na tom dijelu planirana je izgradnja poluautoceste, najprije na »sniježnoj dionici« Oštrovica-Kupjak te na potezu Karlovac-Bosiljevo. Na važnom splitskom pravcu prioritetno značenje dobila je dionica Karlovac-Plitvice (61 km). Čvorišnom području Plitvica daje se, s novim konceptom povezivanja Zagreb-Dalmacija distribucijsko značenje za više cestovnih pravaca. Ključnog su značenja među njima unski

AUTOCESTE U HRVATSKOJ I JUGOSLAVIJI

pravac, Plitvice–Bihać–Knin–Split, dio velike veze Zagreb–Split, te lički pravac, Plitvice–Udbina–tunel Sv. Rok–Zadar, koji predstavlja alternativnu i komplementarnu vezu s Dalmacijom.

Tokom dosadašnjih rasprava definirana su još dva poprečna cestovna pravca i to: Osijek–Šamac–Sarajevo–Ploče i Subotica–Beograd–Tito-grad–Bar. Prvi, bosansko-hercegovački pravac, izraz je prije svega potreba za suvremenijim povezivanjem unutar glavne razvojne osovine Bosne i Hercegovine i sa Transjugoslavenskom autocestom, a manje tranzitnih potreba. Ograničeno međunarodno značenje odražava se na njegovom sprijem uređenju.⁹⁾ Drugi spomenuti pravac brže se valorizira samo u svom sjever-



Sl. 4. Prometni tokovi na magistralnim cestama u Hrvatskoj 1988. godine. Legenda: Dnevni prosjek broja motornih vozila. (Izvor: Brojenje prometa na cestama Hrvatske 1988).

Fig. 4 Traffic flux on the main roads in Croatia in 1988. Legend: Daily average of number of motor vehicles. (Source: Traffic recordings on the roads in Croatia in 1988).

nom sektoru, na potezu Subotica–Novi Sad–Beograd, jer predstavlja dio važne transevropske cestovne veze (E-5). Njegov južni sektor, kroz Zapadnu Srbiju i Crnu Goru, uključen je u razvojne planove, ali ima daleko manje prometne tokove i funkcionalno značenje. Njegovo uređenje ovisit će o potrebama unutrašnjeg povezivanja i tendencijama izgradnje kontinentskog dijela Jadranske autoceste.

Prikazano valoriziranje i povezano s njime uređenje glavnih autocestovnih pravaca u Jugoslaviji utjecalo je na porast prometnog i ukupnog značenja pojedinih jugoslavenskih zemalja. Posebno se to odnosi na Hrvatsku, a također i na Sloveniju i Srbiju, kod kojih je taj porast značenja jednako došao do izražaja u unutrašnjim i međunarodnim mjerilima. U suvremenom valoriziranju Hrvatske formira se autocestovna mreža koja se oslanja na četiri velika pravca: Transjugoslavenski, Riječki, Splitski i Jadranski. Pod utjecajem tih pravaca u daljnjoj je mjeri pojačana prometna funkcija Hrvatske, zbog porasta njezinog integrativnog značenja u jugoslavenskim i tranzitnog značenja u širim relacijama. Obnašajući ulogu svojevrsnog mosta u prometnom povezivanju među jugoslavenskim republikama i šire (Z. Bauer, 1986), ona se našla u situaciji da mora daleko brže i racionalnije uređivati svoju autocestovnu mrežu, ali preko nje ostvarivati i određene koristi, uključivanjem u najdinamičnije razvojne tokove i korišćenjem autocestovne mreže kao sredstva modernog gospodarskog razvitka. To nas dovodi do posljednjeg i zaključnog poglavlja ovog rada. (Sl. 4).

AUTOCESTE I ORGANIZACIJA PROSTORA

Dosadašnje rasprave o razvoju autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji pretežno su se bavile prometno-tehničkim i prometno-ekonomskim aspektima tih prometnica, pri čemu su nerijetko bila prisutna aprioristička mišljenja i opredjeljenja. Zanimarivane su istovremeno kompleksne analize perspektivnih autocestovnih pravaca, a posebno studije vrednovanja i uređenja autocestovne mreže kao cjeline i u funkciji kako prometnih tako i ekonomsko-razvojnih i širih društvenih potreba.

Ne čudi stoga da se u novije vrijeme u većoj mjeri počelo govoriti o ulozi autocesta u prostornoj integraciji, posebice u Hrvatskoj, o razvoju koherentne i racionalne autocestovne mreže, što istovremeno podrazumijeva i njezino usklađivanje s mrežom gradskih centara, o razvojnoj ulozi autocesta, osobito u odnosu na turizam, ukratko, nametnula su se pitanja koja u najširem smislu ukazuju na odnos autocesta i organizacije prostora. Nakon dva decenija izgradnje autocesta, u vrijeme kad se s razlogom traži njihov dinamičniji razvoj, neosporno je da tim pitanjima treba pokloniti najveću pažnju.

U teoriji prometne geografije jasno je istaknuta uloga prometa u prostornoj integraciji država i općenito teritorijalno-političkih cjelina. Promet tu predstavlja nezamjenjivo sredstvo zaposjedanja konkretnog prostora i provođenja mjera državne uprave na njemu. Mreža autocesta kao posebni sistem namijenjen brzom i intenzivnom automobilskom prometu naročito pogoduje integracijskim potrebama. U nas, napose u Hrvatskoj, pitanje prostorne integracije do sada je zanemarivano ili marginalizirano, premda je već davno istaknuto da prometno, posebno cestovno valoriziranje predsta-

vlja sudbinski poziv i elementarnu potrebu Hrvatske (J. Roglić, 1971, 1978). Pri tome se mislilo na ključni prometni položaj Hrvatske i na koristi koje se mogu očekivati od razvoja prometa, ali i na njezino specifično prostriranje i spontane tendencije polarizacije, što ističe nužnost unutrašnjeg povezivanja kao preduvjet normalnog funkcioniranja cijelog republičkog teritorija. S novim tendencijama političkog razvoja i konstituiranja Jugoslavije faktor prostorne integracije u koncipiranju autocestovne mreže još više dobiva na značenju.

Iz prethodnog zahtjeva proizlazi potreba uređenja koherentne i racionalne autocestovne mreže. Nju valja tako zasnovati da se pojedine autoceste promatraju ne kao izdvojeni pravci, već kao sastavni i međusobno uvjetovani dijelovi mreže. Umjesto do sada prvenstveno prisutnog kriterija optimalnosti pravca, mora se dati prednost kriteriju optimalnosti mreže i to one, koja, promatrano na duži rok, ima najniže ukupne troškove (J. Padjen, 1986, 1989). Na taj način moguće je razviti takvu autocestovnu mrežu koja će najbolje odgovarati potrebama unutrašnjeg povezivanja i gospodarskog razvoja Hrvatske i njezinog uklapanja u jugoslavenski i evropski prostor.

Optimalnu autocestovnu mrežu nije moguće razvijati bez njezinog usklađivanja sa mrežom gradskih centara, posebno onih polarizacijskog značenja. Takav zaključak proizlazi iz spoznaje da su gradovi glavna ishodišta prometnih tokova, da ti tokovi ovise o interakcijskim efektima, te da postoji izravna podudarnost između hijerarhije centara i hijerarhije prometnica (čvorovišta). Optimalna autocestovna mreža mora prema tome povezati sve glavne centre Hrvatske. Ona će se pri tome oslanjati na nekoliko velikih autocestovnih pravaca među kojima oni poprečni, koji povezuju veliko zagrebačko čvorovište sa vodećim jadranskim centrima, Rijekom i Splitom, imaju vitalno značenje. No, u tom poprečnom povezivanju ne mogu se zanemariti ni cestovni pravci koji vode kroz Bosnu i Hercegovinu, posebice bosansko-neretvanski pravac, koji ima veliko značenje za povezivanje Istočne Hrvatske i Srednje i Južne Dalmacije (J. Božičević, 1988).

U sklopu razmatrane problematike odnosa autocesta i organizacije prostora veća pažnja u perspektivi mora se pokloniti i razvojnoj ulozi autocesta. O njoj se do sada najviše govorilo u svezi s budućom Jadranskom autocestom, zbog njezinog turističkog ali i šireg značenja za jadransku orijentaciju Hrvatske. Smatramo da problem treba generalizirati i promatrati sa aspekta cjelovite autocestovne mreže, vodeći pri tome računa o dosadašnjim spoznajama o utjecaju autocesta na organizaciju prostora. Mehanizam djelovanja autocesta na prostorno organiziranje bitno je utjecan činjenicom da kod njih postoji diskontinuirani kontakt prometnica-korisnik, što dovodi do tendencija koncentracije. No, autoceste potiču istovremeno i disperziju, koja se ostvaruje preko čvorova (priključaka) i osnovne cestovne mreže. To pokazuje da su autoceste sposobne izvršiti kompleksan utjecaj na organizaciju prostora: one stvaraju mogućnosti za vrednovanje novih lokacija, osobito pogodnih za moderne sekundarne i tercijarne djelatnosti, ali istovremeno potiče dinamične gospodarske i socijalne procese u širim zonama povezanim sa autocestovnim prometnicama. Primjenjujući takva iskustva iz zemalja sa razvijenim autocestovnim mrežama potrebno je ipak naglasiti da su kompleksni razvojni učinci ostvareni u uvjetima dugotrajnog funkcioniranja tržišne ekonomije i u odmakloj fazi preobražaja gospodarskih i socijalnih struktura.

POZIVNE BILJESKE

1. Saobraćaj i veze 1988. Statistički bilten 1756, SZSS, Beograd 1989.
2. Poluautoceste su ceste tehničkih elemenata autocesta, ali samo s jednim izgrađenim kolnikom.
3. Dionica poluautoceste Kikovica-Oštrovica (8,2 km), nastavak autoceste iz pravca Rijeke prema Zagrebu otvorena je tek 1979. godine. Radovi na poluautocesti Strmica-Kaldrma (21 km), na pravcu Zagreb-Split, definitivno su prekinuti krajem 70. godina.
4. Zakon o osnovnoj mreži auto-putova u Hrvatskoj i program gradnje određenih dionica auto-putova u srednjoročnom razdoblju do 1975. godine («Vjesnik» 6. 3. 1971.).
5. Za razliku od Zagreba i Ljubljane, Beograd je s velikim zakašnjenjem, tek 1989. pristupio uređenju autocestovne obilaznice (dionica Dobanovci-Bubanj Potok).
6. Memorandum radne grupe za promet u okviru četvorne suradnje Italije-Austrije-Mađarske-Jugoslavije («Vjesnik» 18. 5. 1990).
7. Fernetiči-Razdrto (22 km), Vrtojba-Razdrto (44 km) i Kozina-Rijeka (65 km) (Dokumenti o rješavanju nekih pitanja granice i unapređenju privredne suradnje između Jugoslavije i Italije, Jugoslavenski pregled 11-12, 1975).
8. Do sada je na tome pravcu započeta izgradnja samo kraće dionice Jušanica-Blažuj, koja u stvari predstavlja obilaznicu Sarajeva.

LITERATURA

- Bauer, Z. (1986): Autoceste u dugoročnom razvoju prometa SR Hrvatske, Autocesta, 1
- Božičević, J. (1988): Konceptija integralnog prostornog uređenja i valorizacija prometnih koridora Zagreb-Beograd, Zagreb-Rijeka, Split-Osijek. JAZU, Zagreb.
- Jelinović, Z. (1971 a): Poboľšanje veza između Jadrana i zaleđa bitan element u prometnoj valorizaciji Hrvatske, JAZU, Zagreb.
- Jelinović, Z. (1971 b): Promet i prometne prilike na kršu Jugoslavije. Simpozij o zaštiti prirode na našem kršu, JAZU, Zagreb.
- Pađen, J., A. Puljić i S. Skok (1986): Optimiziranje magistralne cestovne mreže u SR Hrvatskoj. Ekonomski institut Zagreb.
- Pađen, J. (1989): Jadranska autocesta – konceptijske dileme i problemi. Ceste i mostovi, 35,10.
- Roglič, J. (1971): Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske. Naučno savjetovanje Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb.
- Roglič, J. (1978): Die Bedeutung des Ausbaus der Verkehrsverbindungen in Kroatien, Geographical Papers, 4.
- Sić, M. (1977): Geografski aspekt razvoja mreže auto-cesta u Jugoslaviji. Zbornik X jubilarnog kongresa geografa Jugoslavije, Beograd.
- Sić, M. (1989): Izgradnja Jadranske autoceste i racionalnih cestovnih veza između Zagreba i Dalmacije kao posljedica i nužnost uklapanja u evropske i zemaljske (jugoslavenske) razvojne tokove. Urbanistički institut SRH, Zagreb.

SUMMARY

Development of Motorways in Croatia and Yugoslavia on the Threshold of the Nineties

by
Miroslav Sić

Construction of motorways presents one of the key factors in the modern development of Yugoslavia. Motorways are intended to connect a naturally different and socio-economically complex and polycentric area and enable development of a modern economy. Motorways are also expected to contribute to the transit position of Yugoslavia and facilitate its inclusion into integrated Europe.

Construction of motorways in Yugoslavia has so far been a very slow process. In the period 1970-1989 average annual construction amounted to 50 km of motorways (together with semimotorways), so that their total length reached not more than 950 km by the end of 1989. The outcome of this was an undeveloped and non-coherent motorway network. In this network not one great communication line has yet been completed, neither are the largest towns

AUTOCESTE U HRVATSKOJ I JUGOSLAVIJI

in Yugoslavia linked. A great deal of Yugoslavia has been left deprived of motorways. The majority of work, however, has been done on the main trans-Yugoslav Motorway Jesenice - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Gevgelija, which has been completed up to 60% of its length.

The fact that a partial network was developed within the borders of particular republics (provinces) starting in the main republic centres, demonstrates the dominant role played by political factors. The motorway network was adjusted to the federative structure of Yugoslavia and is an outcome of republic roadbuilding policies. However, from the end of the seventies the role of outside international factors, particularly the European Community, has been more and more evident. By concrete requests and financing the Community has shown greatest interest in longitudinal routes, in particular the trans-Yugoslav Motorway.

On the threshold of the nineties priority communication routes have been clearly defined and tendencies for the development of a network are visible. Apart from the already mentioned trans-Yugoslav Motorway, the international significance of which has been enhanced by important connections from Austria (Tauern and Pyhrn motorway), Italy (Serenissima) and currently from Hungary (Budapest-Belgrade), the Adriatic Motorway has great significance especially due to its touristic function. Of the five transversal communication lines the fastest construction has been displayed in the construction of those leading towards the northern and middle Adriatic (Maribor - Ljubljana - Trst; Varaždin - Zagreb - Rijeka - Trst; Maribor - Zagreb - Split). They directly link up with the developed road networks of neighbouring countries, and they have great internal importance. All this indicates that the network of motorways will be formed faster in the north-west part of Yugoslavia, and that the transit importance of this area will increase. This particularly refers to Croatia, which plays a key role in the traffic of Yugoslavia.

Further development of motorways presents several problems. First of all the question of faster construction of motorways, i.e. their financing, which goes beyond the scope of this paper. Republic centres are increasingly requesting the development of a coherent network which would continue with the network of town centres. This reflects the need for spatial integration and more harmonious regional development. Mention should be made here of the mainly neglected possibility of road utilization as the main factor for modern economic growth.

UVOD

Stanovništvo je bitan čimbenik prostora i vremena. Ono je nosilac aktivne gospodarskog društvenog i kulturnog života. Na stanovništvo je podložna i odraz prostora i vremena u kojem opstoji. Posebnosti kristalna stanovništva, njegove dinamike i strukture je proučava u djela o prostoru i vremenosti međuzavisnosti i djelovanja u prostoru i vremenu. Stanovništvo se brzo i razvijenije mijenja pod neposrednim i posrednim utjecajem općeg društvenog razvoja. Ali, ono je uvijek ne odvojiva postavka, jer se od prostora prostora i akcija na ih uvjetima prostora i vremena i posebnim uvjetima prostora i vremena (Trigonović, M., 1987).

Općina Križevci zauzima 0,97 % površine i 0,90 % stanovništva SR Hrvatske (21. III. 1987). Pokriva, dakle, stotinu dio teritorije i malo manje stanovništva republike. Svojar je prostorom i stanovništvom (razvijenosti) blizu općinskog sredstva SR Hrvatske: od ukupno 113 općina u republici, 89 su s manjom površinom i 34 s manjim brojem stanovnika od općine Križevci. Površinom je općina Križevci u skupini 13 općina sa 500-600 km² a stanovništvom u skupini 10 općina sa 40 000 - 50 000 stanovnika (75,4 stanovnika na km²).

U Zajednici općina Biskupac (Zagrebsko-karolinčki-moslavski kraj) općina Križevci zauzima 2,4 % površine i 11,1 % stanovništva. Nalazi se dakle:

1. B. na 100 km² površine: 200 stanovnika; srednja gustoća: 4000 ljudi; na 100 km² površine: 1000 ljudi.