

PROMETNI ODNOSI ZAGREBA SA ISTOČNOM HRVATSKOM*

MIROSLAV SIĆ

Uvod. Prometno valoriziranje odigralo je izuzetno važnu ulogu u razvoju Zagreba i s pravom se ističe da su glavne etape rasta i napretka grada najuže povezane s uređenjem prometnica i prometnog sustava. Počev od prvog željezničkog spoja 1862. godine i stvaranja križišta transevropskih željezničkih pravaca 1873. godine, svaka kasnija veza, željeznička, cestovna ili zračna, značila je za grad razvojni skok. Ova se međuzavisnot osobito dobro opaža na dinamici stanovništva i na općim tendencijama urbanizacije Zagreba u proteklih stotinu godina.

Velika uloga prometa u razvoju Zagreba osniva se na objektivnim prednostima i privlačnosti njegovog geografskog položaja. U prostoru Zagrebačke regije srednje Podunavlje najviše se približilo Jadranskom moru, a Zagreb se smjestio na početku najvažnijeg prijelaza između kontinentske unutrašnjosti i Jadranskog primorja (J. Roglić, 1971. s. 26 i 30). Zbog takvog položaja Zagreb je izuzetno pogodan da vrši koncentracijsku ulogu u odnosu na prometne pravce koji vode iz srednje podunavskog prostora preko uskog dinarskog praga prema obali Jadrana. Ovo primarno značenje pojačava velika uzdužna veza iz alpskih krajeva i sjeverozapadne Evrope prema evropskom jugoistoku i Bliskom Istoku.

Početno prometno valoriziranje do kojega je došlo nakon što su proradile važne veze iz podunavskih metropola Beča i Budimpešte, a posavski prostor, par desetljeća kasnije, postao glavni prometni prolaz jugoslavenske državne zajednice, utjecalo je na brzu društveno-gospodarsku ekspanziju Zagreba. U razdoblju od jednog stoljeća on je od skromnog gradića prerastao u urbanu aglomeraciju velegradskih dimenzija i postao najvažnije središnje naselje Jadransko-dunavskog međuprostora (S. Žuljić, 1969, s. 59).

Prednosti geografsko-prometnog položaja i povezano s time još veće mogućnosti ukupnog razvoja i napretka Zagreba u punoj su mjeri došle do izražaja tek sa suvremenim odnosima koje karakterizira povezani život u kontinentskim i još širim okvirima, tendencije litoralizacije i prekretnička uloga prometa u općem razvojnom procesu. U prostoru Zagreba ukrštaju se tri velika prometna pravca, pa on predstavlja pravo prometno žarište i spada među najperspektivnija križišta evropske prometne, posebno cestovne mreže (J. Roglić, 1971, s.

* Rad je izložen na Simpoziju o prometnoj problematici Zagreba koji je u organizaciji JAZU održan u Zagrebu 18—20. prosinca 1974. godine.

32). Samo jedan od njih, prisavski, koji vodi iz sjeverne Italije i sjeverozapadne Evrope prema jugoistočnoj Evropi kompleksnije je valoriziran i to je imalo velikog odraza na suvremenom razvoju grada; uloga drugih dvaju, koji; povezuju srednje Podunavlje sa sjevernim Jadranom te Skandinaviju sa jadransko-jonskim primorjem još nije jače došla do izražaja.

Velika je prednost ovih magistralnih transevropskih pravaca da omogućavaju istovremeno optimalno uključivanje u život širih prostora i zajednica i osiguravaju ključno unutrašnje povezivanje. Za SR Hrvatsku koja ima specifično prostiranje i pod utjecajem novijeg procesa regionalnog okupljanja i diferenciranja prostorno se polarizira na središnju i tri rubne makroregije, kao i za vodeći Zagreb koji sa makroregionalnim žarištima oštrava sve intenzivnije funkcionalne odnose, to ima izuzetno značenje.

Znatniji nesklad između šire uloge ovih prometnica i potreba međuregionalnog povezivanja postoji samo kod Istočne Hrvatske (Slavonije i Baranje). Zato se kod nje i problem prometnog povezivanja te društveno-gospodarskog integriranja sa središnjim dijelom Hrvatske i Zagrebom javlja u nešto drugačijem obliku nego kod dviju primorskih makroregija.

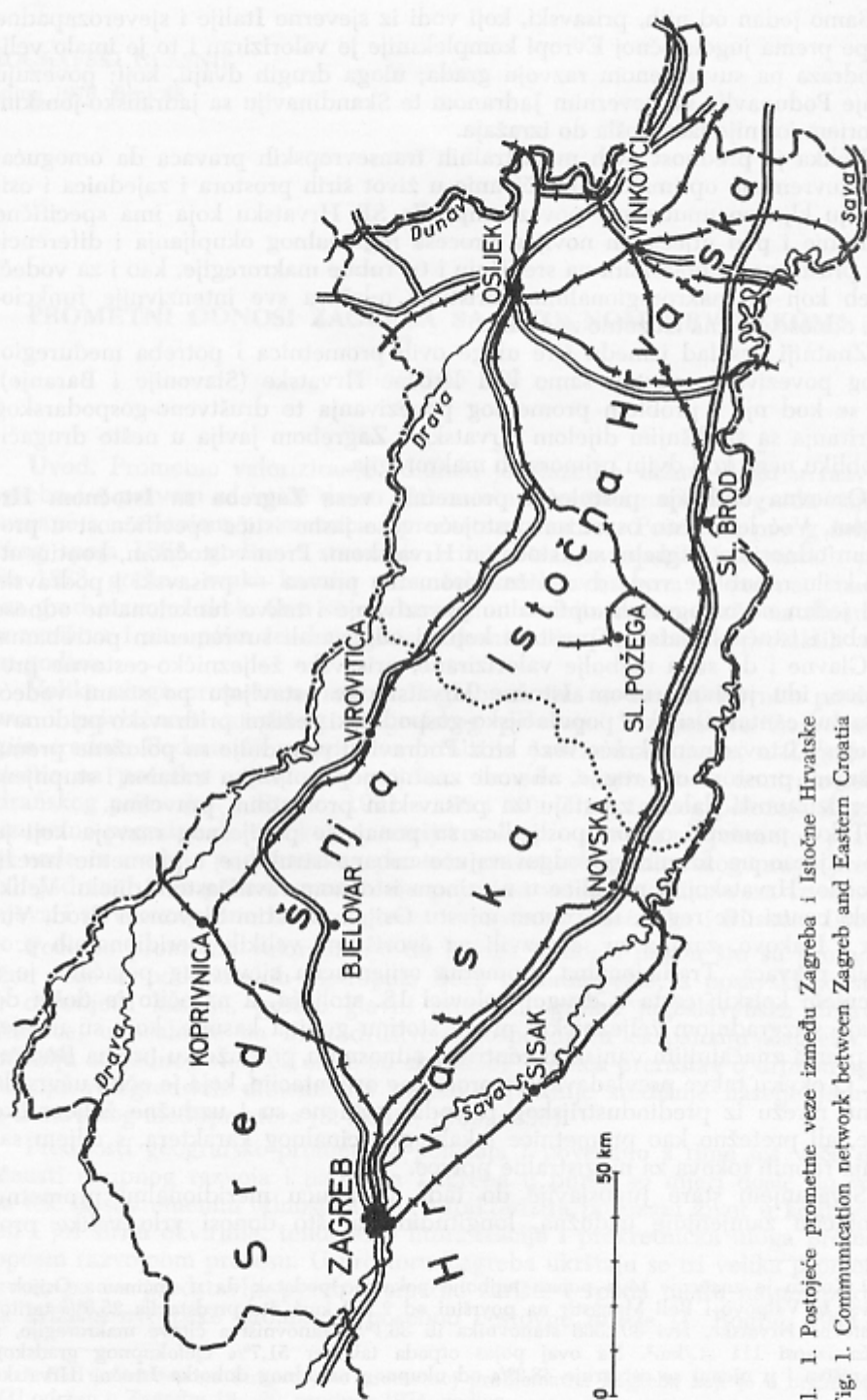
Osnovna obilježja postojećih prometnih veza Zagreba sa Istočnom Hrvatskom. Već letimičan osvrt na postojeće veze jasno ističe specifičnost u prometnim odnosima Zagreba sa Istočnom Hrvatskom. Prema istočnom, kontinentnom krilu republike vode dva važna prometna pravca — prisavski i podravski ali ni jedan ne omogućava optimalno povezivanje i takve funkcionalne odnose Zagreba i istočnohrvatskog prostora koji bi odgovarali suvremenim potrebama.

Glavne i do sada najbolje valorizirane, prisavske željezničko-cestovne prometnice, idu južnim rubom Istočne Hrvatske te ostavljaju po strani vodeći regionalni centar Osijek i populacijsko-gospodarski težišni pridravsko-pridunavski pojas¹. Istovremeno kraće veze kroz Podravinu prirodnije su položene prema središnjem prostoru ove regije, ali vode znatno nepovoljnijim trasama i stupnjem moderniziranosti daleko zaostaju za prisavskim prometnim pravcima.

Takvi prometni odnosi posljedica su ponajviše povijesnog razvoja koji je bitno utjecao na formiranje odgovarajuće urbane strukture i prometne mreže u Istočnoj Hrvatskoj, a posebice u njezinom istočnom ravničastom dijelu. Veliki gradski centri ove regije, na prvom mjestu Osijek, a zatim Slavonski Brod, Vukovar i Đakovo, zarana su se razvili na čvorištima velikih meridionalnih prometnih pravaca. Tradicionalna prometna orijentacija sjever-jug pojačana je s uređenjem kolskih cesta u drugoj polovici 18. stoljeća, a naročito je došla do izražaja s izgradnjom željezničkih pruga stotinu godina kasnije, koje su usmjerene prema značajnijim vanjskim centrima odnosno u produžetku prema Budimpešti. O okviru takve prevladavajuće prometne orijentacije, koja je očito učvrstila urbanu mrežu iz predindustrijskog perioda, građene su i uzdužne željezničke pruge, ali pretežno kao prometnice lokalnog, vicinalnog karaktera, s ciljem sabiranja robnih tokova za magistralne pravce.

Stvaranjem stare Jugoslavije do tada vladajuću meridionalnu prometnu orijentaciju zamjenjuje uzdužna, longitudinalna, što donosi vrlo velike pro-

¹ Koliko je značenje toga pojasa najbolje pokazuje podatak da u općinama Osijek i Vukovar te Valpovo i Beli Manastir na površini od 2.772 km², što predstavlja 25,0% teritorija Istočne Hrvatske, živi 307.566 stanovnika ili 36,1% stanovništva čitave makroregije, a gustoća iznosi 111 st./km². Na ovaj pojas otpada također 51,7% cjelokupnog gradskog stanovništva i u njemu se ostvaruje 48,3% od ukupnog narodnog dohotka Istočne Hrvatske (1974).



Sl. 1. Postojeće prometne veze između Zagreba i Istočne Hrvatske
 Fig. 1. Communication network between Zagreb and Eastern Croatia

mnjene. Prirodno predisponiran za upravo takvo usmjerenje, posavski prolaz postaje dio državne prometne okosnice, a prisavska željeznička pruga, sastavljena u cjeloviti prometni pravac tek pod kraj prošlog stoljeća i to iz nekoliko glavnih i više lokalnih dionica, postaje glavna prometnica nove države.² Istovremeno važan sjeveroistočni sektor Istočne Hrvatske sa Osijekom i širi podravski pojas ostaju po strani, sa mrežom lokalnih pruga i slabo uređenom podravskom željezničkom vezom.³

U poslijeratnom periodu malo je pažnje poklonjeno boljem prometnom povezivanju istočnohrvatskog prostora sa Zagrebom, premda se taj problem općim razvojem sve više nametao. S izuzetkom ceste »Bratstva i jedinstva« koja je izgrađena na novoj trasi, što je posebice izrazito na dijelu kroz istočnohrvatsku ravnicu, gdje se cesta sasvim približila Savi, a udaljila od većih centara ovoga prostora, novija izgradnja, točnije rekonstrukcija i modernizacija cesta izvedena je uglavnom na tradicionalnoj osnovi tj. na trasama starih kolskih cesta. To nije doprinijelo stvaranju suvremenijih prometnih odnosa ni unutar Istočne Hrvatske, a još manje između nje i središnjehrvatske makroregije.

Problem povezivanja dviju kontinentskih makroregija Hrvatske naročito je došao do izražaja u zadnjih deset godina, kada se Osijek dinamičnim društveno-gospodarskim razvojem, urbanim napretkom i snagom svojih regionalnih funkcija definitivno afirmirao kao vodeći centar Istočne Hrvatske. Međutim, u tom je periodu i općenito jačao nesklad između glavnih činilaca razvoja istočnohrvatskog prostora — urbanih središta i prometnih veza, koje su vrlo sporo prilagođavane novim potrebama. Pobliza analiza uvjeta povezivanja prisavskim i podravskim prometnim pravcem još jasnije ističe te probleme.

Na kvalitetu i funkcionalnost povezivanja kroz Posavinu najviše utječu razlike u stupnju valoriziranosti između magistralnih prometnica i njihovih regionalnih priključaka. Nasuprot moderniziranoj glavnoj pruzi Zagreb—Beograd, važni željeznički spojevi prema Osijeku i Vukovaru nisu na isti način uređeni za suvremeni promet. Slično je i kod cestovnih veza. Glavna veza Osijeka sa Zagrebom vodi trase stare kolske ceste preko Đakova i priključuje se na cestu »Bratstva i jedinstva« u lokalnom kopaničkom čvorištu. Vinkovci i Vukovar s velikim su zakašnjenjem, tek 1969. godine, dobili priključak na »Autoput«, a izravna cestovna veza Osijeka sa važnim raskršćem u Županji na dionici od Osijeka preko Ernestinova do Vinkovaca nije ni predviđena za veći automobilski promet. Takvi odnosi otežavaju povezivanje sa Zagrebom, a ne odgovaraju ni novijoj ulozi Osijeka i ostalih centara Istočne Hrvatske ni potrebama razvoja ove regije u cjelini.

² Prva dionica na današnjoj željezničkoj pruzi Zagreb—Beograd izgrađena je 1862. godine, na relaciji (Zidani Most—Zagreb—Sisak), a zatim je 1870. proradila dionica Zagreb—Dugo Selo—(Gyékényes). God. 1878. puštena je u promet pruga (Borovo)—Vinkovci—Slavonski Brod, a 1882. Sisak—Sunja—(Dobrljin). Godinu dana kasnije, 1883. izgrađena je pruga (Novi Sad)—Indija—Zemun sa odvojkom Indija—Sremska Mitrovica, dok je 1884. završen priključak Zemun—Savski most—Beograd. God. 1888. otvorena je dionica Sunja—Novska—Nova Gradiška te 1889. Slavonski Brod—Nova Gradiška. Željeznička pruga Zagreb—Beograd povezana je u jedinstveni pravac izgradnjom pruga Sremska Mitrovica—Vinkovci 1891. odn. Dugo Selo—Novska 1897. Između dva rata (1928—1929) na relaciji Beograd—Novska uređen je dvostruki kolosjek.

³ Željeznička pruga Zagreb—Osijek formirana je kao cjeloviti prometni pravac tek 1912. godine i to iz dionica (Gyékényes)—Koprivnica—Zagreb (izgrađeno 1870), (Bares)—Virovitica—Suhopolje—(Pakrac) (1885), Suhopolje—Podravska Slatina (1885), Osijek—Našice (1893), Našice—Podravska Slatina (1895), Kloštar—Virovitica (1900), Kloštar—Virje (1909) i Virje—Koprivnica (1912). Izuzev državne pruge Zagreb—Koprivnica, sve ostale dionice izgrađene su kao vicinalne, sa vrlo slabim tehničkim karakteristikama.

Na podravskom prometnom pravcu problemi su još izrazitiji. Podravska cestovna magistrala, modernizirana najvećim dijelom tek 1970. godine, usmjerna je od Osijeka preko Našica i Virovitice na Koprivnicu, Varaždin i Maribor, a kraku prema Zagrebu neopravdano je data manja važnost, sekundarna uloga. Ne osporavajući objektivnu vrijednost uzdužnog podravskog pravca, nameće se ipak zaključak da do sada nije dovoljno sagledana prvorazredna uloga zagrebačkog prometnog žarišta, niti su uvažene tendencije polarizacije prema Zagrebu kao velikom urbano-gospodarskom središtu. Zbog takvih odnosa cesta Zagreb—Osijek nema značajke cjelovite prometnice. Na dionici Dugo Selo—Vrbovec—Bjelovar—Đurđevac ona je kategorizirana kao cesta II reda, što ima i odgovarajuće praktične posljedice. Uz to, cesta je cijelom dužinom uređena na staroj trasi i prolazi kroz naselja; posebice su nepovoljne dionice Bjelovar—Đurđevac i Podravska Slatina—Našice. Nedostaci čitavog cestovnog pravca sve više dolaze do izražaja zbog stalnog porasta motoriziranog prometa. Pri tome je značajno spomenuti da odvojak podravske magistrale prema Zagrebu intenzitetom prometa motornih vozila nadmašuje podravski krak prema Koprivnici i Varaždinu, što je najbolji dokaz važnosti ceste Zagreb—Osijek (4). Promet je osobito porastao u zonama većih gradskih naselja i prilazi Osijeka, Vukovara i drugih centara više ne odgovaraju današnjim potrebama (J. Bušelić, 1975, s. 106). Sve to pokazuje da će već u bližoj budućnosti biti potrebno poduzeti opsežnije radove u cilju suvremenijeg uređenja ove prometnice.

Slično cestovnoj vezi, ni željeznička veza Zagreb—Osijek ne vodi najkraćom trasom. Prvim dijelom puta, na relaciji Dugo Selo—Koprivnica, ona koristi dionicu međunarodne željezničke pruge prema Mađarskoj, a dalje nastavlja posebnim pravcem kroz Podravinu. Značajno je, međutim, da su na njoj poduzeti određeni zahvati koji omogućavaju brže i uspješnije prilagodavanje suvremenim potrebama. U skladu sa sve većim značenjem željezničke veze sa Osijekom prišlo se modernizaciji odn. kapitalnom remontu pruge na najopterećenijim dionicama (Dugo Selo—Koprivnica i Osijek—Našice), što je preduvjet za kasniju elektrifikaciju pruge. Paralelno su uvedeni i moderniji oblici putničkog prometa.

Mogućnosti boljeg povezivanja prisavskim prometnim pravcem. U nizu rasprava, napisa i u razvojnim planovima dovoljno je već istaknuta prvorazredna uloga i potreba valoriziranja magistralnih cestovno-željezničkih prometnica koje vode Posavinom, danas nesumnjivo našim najvažnijim državnim i međunarodnim prometnim koridorom. Međutim, najčešće je to promatrano sa jugoslavenskog i šireg aspekta, pa su manje došli do izražaja problemi povezivanja dviju kontinentskih makroregija SR Hrvatske, odnosno Zagreba sa Istočnom Hrvatskom.

O potrebi moderniziranja ceste »Bratstva i jedinstva« gotovo da je i suviše raspravljati s obzirom da je ona ušla u sve srednjoročne planove izgradnje magistralnih cesta za period 1976—1980. kao prioritetan objekt. Spomenimo ipak da je to posljedica vrlo velikog intenziteta putničkog i teretnog prometa, koji je u protekla četvrt stoljeća postojanja ove ceste narastao do neslučenih mjerila — na najopterećenijoj dionici (Zagreb—priključak Dugo Selo) 24-satni godišnji prosjek u 1974. godini iznosio je 18.000 svih motornih vozila odn.

⁴ God. 1974. 24-satni godišnji prosjek prometa na cesti Vrbovec—Bjelovar iznosio je 4.673 svih motornih vozila prema 3.060 vozila na dionici Đurđevac—Koprivnica, 2.322 na dionici Koprivnica—Ludbreg i svega 1879 vozila na dionici Ludbreg—Varaždin.

28.000 uvjetnih motornih vozila, a u slijedeće dvije godine taj se broj još znatnije povećao⁵. Cesta »Bratstva i jedinstva« postala je u prometnom i širem društveno-ekonomskom pogledu najznačajniji transjugoslavenski cestovni pravac i jedan od osobito važnih evropskih tranzitnih pravaca. Takav razvoj i značenje nužno su nametnuli potrebu njezine rekonstrukcije i pretvaranja u klasičnu auto-cestu te je za proljeće 1977. godine planiran početak radova na važnoj dionici Zagreb—Okučani.

Povezano s time javlja se potreba valoriziranja spojnih veza od buduće auto-ceste do najvažnijih središta istočnohrvatskog prostora. Većom i kompleksnijom ulogom ističu se pri tome dvije prometnice. Prva, između Osijeka i Slavonskog Broda, koja bi omogućila izravnije i brže povezivanje sa Zagrebom; njome se istovremeno aktivira velika transverzala srednje Podunavlje—srednji Jadran, a u makroregionalnim okvirima intenziviraju se odnosi između dva vodeća centra Istočne Hrvatske. S obzirom na tehnička svojstva očito je da bi ova cesta trebala imati najviši rang tj. karakter auto-ceste. Drugi pravac, do sada također nedovoljno valoriziran, treba da omogući bolje veze Zagreba sa Požeškom kotlinom i u produžetku sa Osijekom. Radikalna usmjerenost ove prometnice u skladu je i s tendencijama polarizacije u istočnohrvatskoj makroregiji.

Slični se problemi i potrebe javljaju i u željezničkom povezivanju. Nasuprot magistralnoj pruzi Zagreb—Beograd koja je elektrificirana i uređena za osovinski pritisak od 20 tona i više, što je omogućilo uvođenje suvremenijeg prometa, priključne transverzalne pruge zadržale su pretežno zastarjela tehnička obilježja. Takvi su nedostaci posebice uočljivi na pruzi Vrpolje—Osijek, koja predstavlja najkraću vezu šireg osječčkog prostora posavskim pravcem sa Zagrebom i istovremeno prirodni nastavak neretvansko-bosanske željezničke transverzale. Ne odgovara ni opremljenost pruga usmjerenih iz vinkovačkog čvorišta prema Osijeku, Vukovaru i Vojvodini. U uvjetima otvaranja kombiniranog željezničko-riječnog prijevoza Rijeka-Podunavlje osloncem na dravsko-dunavskim pretovarnim lukama i pod utjecajem rastućih robnih tokova iz bosansko-hercegovačkog zaleđa, sve više se nameće potreba modernizacije i ovih priljubljenih pruga.

Značenje perspektivne cestovne prometnice kroz Podravinu. Na drugom važnom pravcu povezivanja Zagreba sa Istočnom Hrvatskom koji vodi podravskim prostorom, naročito značenje ima daljnje cestovno valoriziranje, dok se pitanje optimaliziranja željezničkih veza, posebice sa stajališta izbora novih povoljnijih trasa, s obzirom na već započetu modernizaciju na postojećem pravcu Zagreb—Osijek, ne postavlja za sada kao prioritetan problem.

Prethodno je već istaknuto da današnje stanje ceste Zagreb—Bjelovar—Osijek odn. Podravske magistrale nije u skladu s njezinim važnim prometnim funkcijama. Sve veća potreba za izravnim i suvremenijim povezivanjem Zagreba i Osijeka, zatim zahtijevi za bržim regionalnim razvojem gospodarski nedovoljno razvijenog podravskog pojasa i rastući prometni tokovi sa znatnim udjelom tranzita, jasno ističu nužnost izgradnje jedne nove cestovne prometnice. O tome je problemu pisano već prije par godina, u sklopu razmatranja prometnog položaja i perspektive razvitka prometa u Slavoniji i Baranji (H. Šošić, 1970, s. 627 i 631), te u vezi sa prometnim valoriziranjem Hrvatske (R. Pavić, 1971, s. 688

⁵ Prema publikaciji Information on Trans-Yugoslav Highway promet na istoj dionici u 1975. godini dostigao je iznos od 20.000 motornih vozila ukupno.

i 694). Danas se taj problem još jasnije sagledava, s obzirom da su malim razvojem došli do izražaja i neki novi momenti.

Potreba suvremenijeg poznavanja zagrebačkog i osječkog urbanog žarišta sigurno je najvažniji argument u prilog izgradnje jedne moderne cestovne prometnice kroz Podravinu. On je naročito dobio na značenju s novijim dinamičnim razvojem Osijeka, koji sve jače i izravnije utječe na razvojne procese i prostornu organizaciju istočnohrvatske makroregije kao i sa rastućom privlačnošću Zagreba i njegovih urbanih i posebice prometnih funkcija. Preko velikog zagrebačkog prometnog čvorišta otvaraju se dalje povoljne veze prema najaktivnijim dijelovima jadranskog primorja, prema sjeverozapadu Jugoslavije i našim zapadnim susjedima. Sve to dovoljno ističe značenje buduće podravske ceste i istovremeno navodi na zaključak da bi ona morala imati prednost pred krakom sadašnje magistrale koji vodi prema Varaždinu i Mariboru. Povoljna je pri tome okolnost da buduća cestovna veza Zagreb—Osijek, u odnosu na postojeću, može izborom povoljnije trase, naročito izravnim povezivanjem Bjelovara sa Viroviticom preko Velike Pisanice, osjetnije skratiti⁶.

I potrebe regionalnog razvoja podravske pojasa jednako nameću problem uređenja jedne takve cestovne veze. U tom se prostoru, računajući i susjedni bilogorski sektor, nalazi desetak općina koje u svome gospodarskom razvoju sve više zaostaju, a to dalje dovodi do jačanja niza nepovoljnih sociogeografskih procesa. Očito je da bi izgradnja modernije cestovne prometnice, autoceste ili u prvo vrijeme barem polu autoceste, predstavljala značajan preduvjet ali i poticaj dinamičnijem razvoju ovoga prostora; naročito u pogledu prostorne disperzije proizvodnih, prije svega industrijskih aktivnosti.

Novoizgrađeni mostovi na Dunavu između Iloka i Bačke Palanke te Batine i Bezdana i most na Dravi kod Donjeg Miholjca, proširili su gravitacijsko područje podravske ceste u susjednom Podunavlju. Time je cestovna veza kroz Podravinu postala još značajnija za povezivanje Vojvodine sa sjeverozapadnim dijelovima Jugoslavije, a preko njih sa Italijom, Austrijom i SR Njemačkom. Porasla je i njezina međunarodna važnost s obzirom na priključne pravce prema Mađarskoj, a dijelom i Rumunjskoj. Ne začuđuje stoga brži porast prometa zadnjih godina, naročito tranzitnog, koji jača i zbog sve veće zagušenosti paralelnog prisavskog cestovnog pravca. Kako u razdoblju 1976—1980. godine predstoji izgradnja novog cestovnog mosta Erdut—Bogojevo, koji je osobito povoljno položen prema osječkom križištu i podravskom pojasu, može se u bližoj budućnosti očekivati daljnji porast prometne važnosti podravske ceste.

Povezani aspekt — prometno valoriziranje Bilogorsko-podravske regije. Izgradnja jedne suvremene i kraće cestovne veze između Osijeka i Zagreba, kao i odgovarajuće uređenje dijela Podravske magistrale od Virovitice prema Koprivnici i Varaždinu ima očito vrlo veliko značenje za razvoj prijelaznog prostora — Bilogorsko-podravske regije⁷, pa i taj aspekt treba pobliže razmotriti.

Buduća cesta prema Osijeku, koja bi trebala voditi trasom Vrbovec—Haganj—Bjelovar—Velika Pisanica—Virovitica, u prostorno-funkcionalnom pogle-

⁶ Računa se sa ukupnim skraćivanjem od oko 50 km ili 20% u odnosu na postojeći cestovni pravac.

⁷ Pod pojmom Bilogorsko-podravska regija misli se na planersku regiju koja obuhvaća 10 općina međuopćinske zajednice Bjelovar i to: Bjelovar, Čazmu, Daruvar, Đurđevac, Garešnicu, Grubišno Polje, Koprivnicu, Križevce, Pakrac i Viroviticu. U knjizi Geografija SR Hrvatske II, Središnja Hrvatska taj je prostor nazvan Lonjsko-ilovska zavala i bilogorska Podravina.

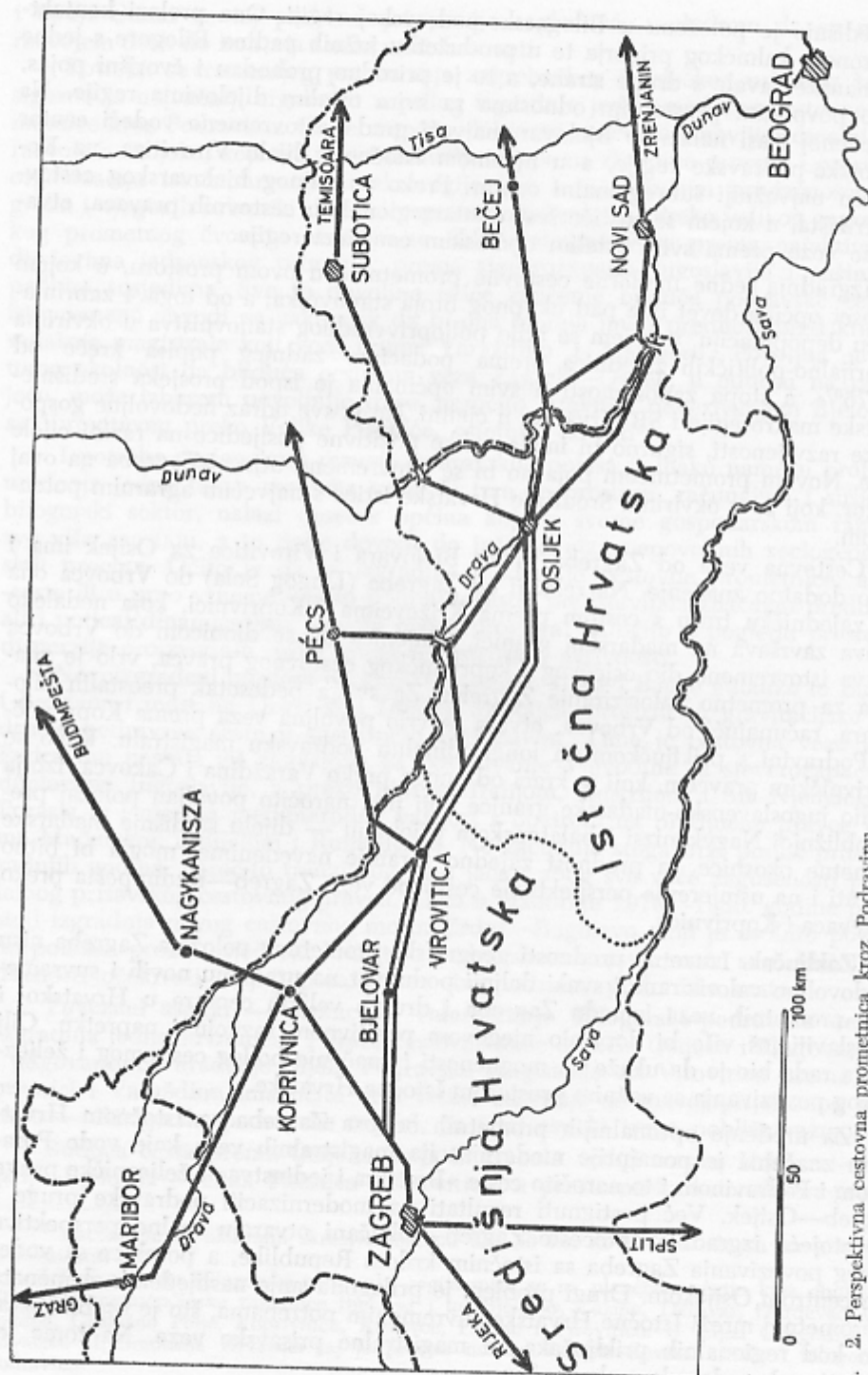
du središnje je položena u Bilogorsko-podravskoj regiji. Ona prolazi kontaktom zonom kalničkog prigorja te u produžetku južnih padina Bilogore s jedne i čazmanske zavale s druge strane, a to je prirodno prohodan i čvorišni pojas, u vrlo povoljnim prostornim odnosima sa svim ostalim dijelovima regije. Na predloženoj trasi nalazi se Bjelovar, najveći grad i istovremeno vodeći centar Bilogorsko-podravске regije, a u njezinom istočnom dijelu Virovitica, uz Koprivnicu najvažniji subregionalni centar. Preko značajnog bjelovarskog cestovnog križišta, u kojem se susiće šest unutarregionalnih cestovnih pravaca, otvaraju se veze prema svim ostalim općinskim centrima regije.

Izgradnja jedne moderne cestovne prometnice u ovom prostoru, u kojem od deset općina devet ima pad ukupnog broja stanovnika, a od toga 4 zabrinjavajuću depopulaciju, u kojem se udio poljoprivrednog stanovništva u okvirima teritorijalno-političkih zajednica prema podacima zadnjeg popisa kreće od 45—75%, a stopa zaposlenosti u svim općinama je ispod prosjeka središnje-hrvatske makroregije i SR Hrvatske u cjelini, što je sve odraz nedovoljne gospodarske razvijenosti, sigurno bi imala velike pozitivne posljedice na razini cijele regije. Novom prometnicom pojačao bi se istovremeno utjecaj Zagreba na ovaj prostor, koji se u okvirima Središnje Hrvatske ističe s najvećim agrarnim potencijalom.

Cestovna veza od Zagreba preko Bjelovara i Virovitice za Osijek ima i jedno dodatno značenje. Na relaciji od Zagreba (Dugog Sela) do Vrbovca ona ima zajedničku trasu s cestom prema Križevcima i Koprivnici, koja nedaleko Botova završava na mađarskoj granici. Činjenica da se dionicom do Vrbovca rješava istovremeno dio osječkog i koprivničkog cestovnog pravca, vrlo je značajna za prometno valoriziranje Zagreba. Za svega pedesetak preostalih kilometara, računajući od Vrbovca, otvara se vrlo povoljna veza prema Koprivničkoj Podravini s priključkom na longitudinalnu podravsku magistralu. Kako se koprivničkim pravcem, koji je kraći od onoga preko Varaždina i Čakovca, izbija na dio jugoslavensko-mađarske granice koji ima naročito povoljan položaj prema obližnjoj Nagykanizsi i balatonskom priobalju — dijelu središnje mađarske prometne okosnice, ta prednost zajedno s ranije navedenima, mogla bi bitno utjecati i na usmjerenje perspektivne cestovne veze Zagreb—Budimpešta preko Križevaca i Koprivnice.

Zaključak. Izuzetne prednosti geografsko-prometnog položaja Zagreba nisu još dovoljno valorizirane i svaki daljnji poduhvat na uređenju novih i suvremenijih prometnih veza između Zagreba i drugih velikih centara u Hrvatskoj i Jugoslaviji još više bi doprinio njegovom pozitivnom razvoju i napretku. Cilj ovoga rada bio je da ukaže na mogućnosti i značenje boljeg cestovnog i željezničkog povezivanja sa važnim prostorom Istočne Hrvatske.

Za uređenje optimalnijih prometnih odnosa Zagreba sa Istočnom Hrvatskom značajna je ponajprije modernizacija magistralnih veza koje vode Posavinom i Podravinom i to naročito ceste »Bratstva i jedinstva« i željezničke pruge Zagreb—Osijek. Već postignuti rezultati na modernizaciji podravске pruge i predstojeća izgradnja autoceste Zagreb—Okučani otvaraju realne perspektive boljeg povezivanja Zagreba sa istočnim krilom Republike, a posebice sa vodećim centrom Osijekom. Drugi problem je prilagođavanje naslijeđenih elemenata u prometnoj mreži Istočne Hrvatske suvremenim potrebama, što je osobito izrazito kod regionalnih priključaka na magistralne prisavske veze. Na tome je, međutim, do sada vrlo malo urađeno.



Sl. 2. Perspektivna cestovna prometnica kroz Podravinu
 Fig. 2. Future road communication network in Podravina

Za Zagreb je osobito važna buduća cestovna prometnica kroz Podravinu. Ona omogućava izravno povezivanje sa Osijekom, glavnim polarizacijskim centrom Istočne Hrvatske i sa ekonomski vrlo aktivnim pridravsko-pridunavskim pojasom i time doprinosi boljem integriranju cijele istočnohrvatske makroregije u društveno-gospodarski život Republike. Osim toga, sve više dolazi do izražaja i šira, jugoslavenska i međunarodna komponenta ove prometnice. Kako ona svojim zapadnim, dijagonalnim krakom prolazi sredinom Bilogorsko-podravске regije, očito je da i za ovaj prostor ima vrlo veliko značenje, zbog jačanja funkcionalnih veza sa Zagrebom i aktiviranja autohtonih i drugih potencijala regije.

Valja na koncu istaći da buduća cesta prema Osijeku istovremeno olakšava, zbog identične trase Zagreb—Vrbovec, povezivanje Zagreba sa Križevcima i Koprivnicom, a to može biti, zajedno s drugim relevantnim pokazateljima, značajna činjenica pri izboru najoptimalnije varijante perspektivne autocestovne veze između Zagreba i Budimpešte.

LITERATURA

- Bušelić J. (1975): Cesta Podravska magistrala, Ceste i mostovi u Hrvatskoj, Zagreb.
- Pavić, R. (1971): Uklapanje geoprostora SR Hrvatske u homogenu jugoslavensku prometnu mrežu, Naše teme, 4, Zagreb.
- Roglić, J. (1970): Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske, Naučno savjetovanje, Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb.
- Šošić, H. (1970): Prometni položaj Slavonije i Baranje te perspektive razvitka saobraćaja te regije, Zbornik radova, Prvi znanstveni sabor Slavonije i Baranje, I, Osijek.
- Zuljić, S. (1969): Vrednovanje geografskog položaja kao faktora razvoja grad. Zagreba. Geografski glasnik, 31, Zagreb.

IZVORI

- Brojenje prometa na cestama SR Hrvatske. Podaci za 1974. godinu, II dio. Institut prometnih znanosti, Zagreb 1975.
- Information on Trans-Yugoslav Highway construction. Council of Republic and Provincial Road Organisation, Ljubljana 1976.
- Odluka o utvrđivanju magistralnih cesta. Službeni list SFRJ, broj 54 od 14. XI 1975. Beograd 1975.
- Prijedlog mreže magistralnih cesta Jugoslavije. Jugoslavensko društvo za putove. Beograd 1974.
- Prostorni plan SR Hrvatske. Godina 2000. Završni izvještaj. Republički sekretarijat za urbanizam, građevinarstvo, stambene i komunalne poslove. SR Hrvatske. Zagreb 1972.
- Regionalni program dugoročnog razvoja i prostorni plan Slavonije. Prijedlog. Urbaništiki institut SR Hrvatske i Republički zavod za planiranje SR Hrvatske, Zagreb 1972.
- Regionalni prostorni plan Bilogorsko-podravске regije. Globalna projekcija i preliminarna koncepcija dugoročnog privrednog, društvenog i prostornog razvoja regije (materijal za raspravu). Arhitektonski projektni zavod »Plan«, Zagreb 1974.

Summary

TRAFFIC RELATIONS BETWEEN ZAGREB AND EAST CROATIA

by

Miroslav Sić

By its geographical position Zagreb represents a natural traffic-knot on the way between Middle-Danubian area and the Adriatic sea. Because of that fact, for its development and progress the key-importance has its traffic utilisation. The analysis of a centenarian demographical development and urbanization proves that; each of new traffic connections meant for the town a new progress in its development.

The three big transeuropean traffic directions, which are crossing among themselves in Zagreb, have the first-class importance: 1. Vienna—Zagreb—Split, 2. Budapest—Zagreb—Rijeka—Triest, 3. Munich—Ljubljana—Zagreb—Beograd—Istambul (Athens). Besides, the specific extent of the territory of SR Croatia and the contemporary tendencies of polarization have emphasized a great importance of the linking of Zagreb with Split, Rijeka and Osijek — the leading regional centres in Croatia. It is a favourable circumstance that the main national traffic-directions are corresponding to the big intensional ones.

In this article the relations between Zagreb and the region of East Croatia are taken in consideration. To that region lead from Zagreb two traffic-directions — along the Sava valley and along Drava valley, but no one enables an optimal connection and the functional relations which could satisfy the contemporary needs. The important railway and road-connections trough the Sava valley lead along the southern margin of East Croatia, what means that the leading center Osijek and the main demographic and economic belt are left aside. At the same time the shorter traffic connections along the Drava valley nor by direction neither by their technical characteristics, are not adequate.

The existing situation has an unfavourable reflection for the functional relations between Zagreb and East Croatia, what call for an urgent action. On the traffic direction along the Sava valley, after modernization of the main railroad Zagreb—Beograd and planned reconstruction of existing main road, the key problem remains bad connections from these lines to Osijek and its neighbourhooding towns. That's why the modernization of the railroad Vinkovci—Osijek, Vinkovci—Vukovar and Vrpolje—Osijek is a necessity, as well as the construction of one modern road Slavonski Brod—Osijek.

In the nearer future a shortening of railway direction Zagreb—Osijek will not come in account, the main problem there is now the electrification and better technical settling of the existing railroad via Koprivnica. Further on, the first-class importance has here the construction of one modern road (highway or semi-highway) from Zagreb to Osijek via Bjelovar and Virovitica. Besides a great role in connecting of two leading continental centres of Croatia and the economical activating of Drava valley, this traffic direction has a more extensive Yugoslav and international importance. By construction of new bridges across Danube and Drava river, there are formed a new connection possibilities of Vojvodina, south Hungary and western part of Roumania with the northern part of the Adriatic coast and with the countries of western Europe. The third aspect of that traffic direction is also very important, i. e. with the shortest road Zagreb—Osijek the transitory area of Bilogora and Podravina, with Bjelovar as a regional center, will be utilized, what will strength its orientation toward Zagreb.

Translated by Z. Pepeonik