

GRAVITACIJSKE ZONE DNEVNE MIGRACIJE U RADNE CENTRE HRVATSKE

MLADEN FRIGANOVIĆ

Uvod. Zone dnevne gravitacije radne snage u centripetalna naselja jedan su od značajnijih pokazatelja prostorne i funkcionalne hijerarhije tih naselja. Površina i oblik gravitacijskih zona upućuju na razmještaj i pravce prometnica, na njihovu efikasnost, na privlačnu snagu radnog centra te na prostornu diferenciranost stvarnih i latentnih viškova radne snage okolnih naselja. Te zone pokazuju i hijerarhijsku centriranost područja i smjerova migracije radne snage kao pojave industrijskog društva.¹

Faktori koji utječu na dnevnu pokretljivost radne snage i na domet gravitacijske zone različiti su. Mogu se klasificirati kao: 1. *racionalni* (zarada, socijalno osiguranje, troškovi stanovanja, troškovi života i dr) i 2. *socijalno-psihološki* (necijenjenost poljoprivrednog rada, prekvalifikacija, društveno priznanje, težnja primicanja gradu i dr).

Oblik gravitacijske zone dnevnih migranata ovisi i o nejednako razmještenoj ponudi i potražnji radne snage, osobito nekvalificirane ili priučene. Potražnja se sve više diferencira pa se tome mora prilagođavati i ponuda. Ovo je posebno vrijedilo do početka provođenja privredne reforme. Nakon toga dolazi do promjene koje se očituju u slabljenju dnevne u zemlji a u jačanju sezonske migracije radne snage u inozemstvo. Međutim, opaža se da se zona gra-

1. Nastaje uglavnom dvojako: a) odvajanjem mjesta rada od mjesta stanovanja zbog koncentracije radnih mjesta (proizvodnje) u gradovima i b) svjesnim udaljavanjem mjesta stanovanja. Hartke W—Ganser K. Pendelwanderung in Rheinland-Pfalz (Struktur, Entwicklungsprozesse und Raumordnungskonsequenzen. Mainz 1969. Kod nas je ovo pod b.) još u zametku; glavnina je posljedica prestrukturiranja poljoprivrede, nerazvijenosti podjele rada na selu, porasta prometne efikasnosti ali i niza drugih čimbenika zavisnih od mjesnih i općih prilika.

vitacije ne smanjuje nego se dnevno kretanje koncentrira u većoj mjeri duž efikasnijih prometnica.

Na relaciji mjesto stanovanja — mjesto rada pojedinci i skupine reagiraju na svoj način jer migriranje procjenjuju različito. To pokazuje da dolazi do svojevrsne socijalno-ekonomske diferencijacije i okupljanja. Značajnu ulogu imaju socijalne grupe, *tradicionalna i mobilna* s prostornom isprepletenošću migranata.

Razmotrit ćemo osnovne karakteristike zona dnevne gravitacije *četiriju dijelova SR Hrvatske*: istočnog, središnjeg, zapadnog i južnog.

Gravitacijske zone istočne Hrvatske. Ovo je prostor policentričnog penduliranja. Najveća je zona kretanja radne snage u Osijek. Slična je nepravilnom šesterokutu i očito je definirana prometnim pravcima od Belog Manastira, Donjeg Miholjca, Našica, Đakova, Vinkovaca i Erduta. Na taj se način osječka zona gravitacije isprepleće sa zonama privlačnosti spomenutih mezoregionalnih i mikroregionalnih centara uvlačeći i njih u svoj centripetalni obuhvat. Od ostalih centara u istočnoj Hrvatskoj, jedino su Vinkovci, Sl. Brod i Požega izvan neposrednije centripetalne moći Osijeka. Podravska željeznička magistrala na jednoj, a posavska na drugoj strani najočitije utječu na oblike i domet odgovarajućih zona dnevne gravitacije radne snage. Od ostalih prometnih pravaca najizrazitiji su oni što vode od Đakova, Borova i Donjeg Miholjca. Očito je da Osijek zaokružuje prostor svoga centripetalnog utjecaja na sjeveroistočni dio istočne Hrvatske, Vinkovci na jugoistočni, Brod na srednji i zapadni, dok je Požega uglavnom ograničena na svoju zavalu s okolnim prigorskim rubom. I ovdje se vidi utjecaj Krndije, Papuka i Psunja na opstojanje tzv. *međuprostora* koji nije dovoljno povezan ni sa centrima istočne ni sa centrima središnje Hrvatske. Taj međuprostor stvara teškoće i u detaljnijoj hijerarhijskoj regionalizaciji Hrvatske. Suprotno tome, izrazit je niz preklapanja gravitacijskih zona dvaju dijelova Hrvatske duž posavskog i podravskog prometnog, gospodarskog i populacijskog pojasa.

Gravitacijske zone središnje Hrvatske. Središnja Hrvatska je prostor najveće koncentracije stanovništva i najbrojnijih atraktivnih centara. Karakteristična je policentrična migracija radne snage u okviru dominantnog makroregionalnog i republičkog središta, Zagreba. Zagreb ima daleko najveću zonu dnevnog penduliranja s vrlo jasnim pritjecajnim tokovima radne snage u prostoru što ga omeđuju Ivančica na sjeveru, Moslavina na istoku, Vukomerice na jugu i Samoborsko gorje na Zapadu (Hrvatsko zagorje i zavala središnje Hrvatske). Krajnji domet predstavljaju Varaždin na sjeveru, Kutina i Sunja na jugoistoku, Duga Resa na jugozapadu i periferni pojas Slovenije na zapadu (Brežice, Krško). U gravitacijskoj zoni Zagreba uklopljeni su prostori sekundarne gravitacije radne snage u brojne mikroregionalne centre (Zaprešić, Zabok, Krapina, Klanjec, Oroslavje, Zlatar, Konjščina, Novi Marof, Križevci, Vrbo-

vec, Zelina, Sesvete, Dugo Selo, Ivanić Grad, Novoselec, Velika Gorica, Samobor, Jastrebarsko i dr) te djelomično zone mezoregionalnih središta (Sisak, Karlovac, Bjelovar i Varaždin). Potonje zone su prostor izrazitog preklapanja sa zagrebačkom koja privlači velik broj radnika duž svih radijalno pruženih željezničkih i cestovnih prijevoznih pravaca. *Radi se, dakle, o policentričnom području dnevne gravitacije u kojem se ističe izrazita dominacija jezgre što teži k koncentričnoj strukturi* kao najjačoj i najobuhvatnijoj. Pravci najjačih tokova dnevne migracije su zagorski, moslavački, turopoljski i samoborsko-prigorski. Isprepletenost sekundarnih gravitacijskih zona je veoma velika i takva da, obzirom na dobru prometnu povezanost, nije toliko posljedica utjecaja prijevoznih pravaca koliko pritiska **ponude radne snage** na jednoj (Zagorje) a potražnje na drugoj strani (Zagreb).

Djelomično preklapanje zone dnevne gravitacije Zagreba sa zonama okolnih mezoregionalnih centara i do njih samih pokazuje privlačnu snagu makroregionalnog centra duž najvažnijih najpropusnijih prometnica, u prvom redu željezničkih. Preklapanje se opaža samo na unutrašnjoj zoni tih centara (bliže Zagrebu), dok je vanjska strana zone (dalje od Zagreba) čista i gravitira isključivo dotičnim mezoregionalnim centrima.

Sto se tiče samih mezoregionalnih centara, među njima se gravitacijske zone preklapaju jedino ove Varaždina i Čakovca jer su blizu jedan drugoga. Ostali su podalje pa imaju »čiste« zone u kojima dijele dnevne migrante s okolnim centrima nižega (mikroregionalnoga) ranga.

Gravitacijske zone zapadne Hrvatske. Ovdje je, za razliku od kompaktnog i dosta okupljenog prostora središnje Hrvatske, karakteristična izduženost zona dnevne pokretljivosti radne snage. Uz to su tu zone međusobno izrazitije odijeljene bez znatnijeg preklapanja, osim u goranskom i liburnijskom kraju, gdje je veoma jak utjecaj Rijeke duž oba kraka. Na taj način gravitacijski tokovi Rijeke kao mikroregionalnog centra povezuju goransko-liburnijski pojas željeznicom na jednoj a cestom na drugoj strani.

Riječka gravitacijska zona veoma je uska, ali dosta duga s četiri izrazita kraka: goranskim, vinodolskim, liburnijskim i brkinskim. Neosporan je pozitivan utjecaj dviju željezničkih pruga (goranska i brkinska) i triju cesta (vinodolska, liburnijska i brkinska) a negativan reljef (barijera Učke, Čićarije i zapadno-goranskih masiva). Preklopni prostor između karlovačke i riječke zone je u Ogulinu, a između riječke i pulske zone u Raši.

Sto se tiče gravitacijske zone Pule, ona nije ni tako jaka ni tako obuhvatna da bi okupila čitavu vanliburnijsku Istru. Zona se Pule ograničuje na manji i užji, južni dio poluotoka. Zato je prilično homogena i jasno uokvirena. Ostatak poluotoka podijeljen je prilično izdvojenim i malim gravitacijskim zonama lokalnih centara

duž zapadne obale i u unutrašnjosti. Nešto veću zonu među potonjim ima samo Pazin.

Na jugoistoku su, dosljedno rijetkoj naseljenosti i malim lokalnim centrima Like, gravitacijske zone malene, uske i pretežno duž željezničke pruge. Preklapanja gotovo ni nema, osim između Gospića, Osika i Perušića. Značenje željezničke pruge vidi se iz uske ali neprekinute zone gravitacije između Gospića i Gračaca te dalje prema Kninu. No, tu se nipošto ne radi o velikom broju dnevnih migranata. Zato se može utvrditi da je Lika u tom pogledu najprazniji prostor čitave Hrvatske. Kako ga i čime ispuniti?

Gravitacijske zone južne Hrvatske. Ovo je područje poput zapadne Hrvatske razbijeno u nekoliko policentričkih gravitacijskih zona s centralno položenom i najobuhvatnijom zonom Splita kao makroregionalnog centra. Tu se preklapaju dvije gravitacijske zone s razmjerno najjačim tokovima dnevnih migranata duž željezničke pruge (Split i Šibenik). Promatrajući željezničku prometnicu duž polja Gornje Krke i preko zagorske zaravni prema Šibeniku i Splitu uočljivi su elementi bicentričke gravitacijske zone od kojih je splitska komponenta znatno jača. Šibenska je gravitacijska zona manja ali homogenija; oblikuju je tri prijevozna pravca: primorska cesta sa SZ-a i JI-a, te željeznička pruga i cesta sa sjevera. Splitska je gravitacijska zona veća ali i razbijenija s izrazito tri izdužena pravca: obalni SZ — JI, te dva zagorska (željeznički k Perkoviću i Drnišu, a cestovni k Sinju). Između potonja dva ispriječila se Svilaža kao prostor rijetke, disperzne naseljenosti i prometne izoliranosti. *U cjelini, splitsko-šibenski bicentrički gravitacijski prostor, s izrazitim pojasom preklapanja granične krivulje atraktivnosti dvaju centara upućuje na elemente potencijalne konurbacije duž obalna primoštensko-rogozničkoga pojasa. Unutar njihova gravitacijskog obuhvata nalaze se zone sekundarnih lokalnih središta (Omiš i Trogir na obali, a Sinj, Drniš i Knin u zaleđu).*

Gravitacijske zone ostalih regionalnih i lokalnih centara jasno su izdvojene i nema preklapanja osim kod Obrovca, Benkovca i Biograda sa višestruko atraktivnijim Zadrom na sjeveru. U donjoneretvanskom prostoru karakterističan je bipolaritet. (Metković, Ploče). Dubrovnik je svojom uskom obalnom zonom najizdvojeniji. Slično je i s manjim otočnim (Korčula, Lastovo, Vis, Supetar, Hvar) i zagorskim (Imotski, Vrgorac) mjesnim centrima. Makarska gotovo da se primakla svojom izduženom podbiokovskom zonom Pločama na JI-u a Omišu na SI-u.

Sl. 1. Gravitacijske zone dnevne migracije radne snage u SR Hrvatskoj, 1961. g.; 1. makroregionalni centri, 2. mezoregionalni centri, 3. submezoregionalni i mikroregionalni centri te 4. manji radni centri

Fig. 1. Gravitation zones of commuting in Croatia in 1961: (1) macroregional centres, (2) mesoregional centres, (3) submesoregional centres and microregional centres, and (4) small employment centres

Neka zapažanja o teoriji, prostoru i procesu dnevne migracije radne snage s osvrtom na naše prilike

Stvarni i potencijalni viškovi radne snage ne nalaze se uvijek u mjestima rastuće proizvodnje. Prostorni nesklad između mjesta potražnje i ponude radne snage uzrokom je dnevnoj migraciji, tjednoj, sezonskoj pa i definitivnoj. Tako se stvaraju polovi: 1. *mjesto stanovanja* u kojem se teži zadržati i 2. *mjesto rada* u kojem se teži zaraditi. Dokle će ta sprega biti podržavana i u kom će se smislu modificirati ovisi o nizu faktora: ekonomskih (racionalnih) i psiholoških (subjektivnih). Da li će i gdje prevagnuti preseljenje ili dugotrajnije penduliranje? Na to, doduše, nije moguće nedvoumno odgovoriti, ali je moguće istaći neke činjenice značajne za usmjerenje te pojave u budućnosti.

Koncentracija mnogobrojnih radnih mjesta u društvu, koje se brzo transformira tj. industrijalizira i »tercijarizira«, sve više jača. Time se osobito karakteriziraju urbana područja u kojima uvijek ima više radnih mjesta nego što je radne snage »in situ«. I izbor je rada veći. Otuda, u nemogućnosti svih da napuste seosko mjesto stalnog boravka, kuću i mahom posjed, održavanje dnevne migracije. Dnevnu migraciju podržavaju, osobito u prijelazno doba, i posebnosti porodične podjele rada na selu gdje je sama zarada izvan kuće i posjeda nedovoljna za život. Zato gotovo svako domaćinstvo dnevnog migranta ima miješanu, gospodarsku strukturu djelatnosti. To im povećava mogućnosti uspona u daljnjem razvitku društva.

Diskrepancija između mjesta rada i mjesta stanovanja, prema tome, je nužna zakonitost u prijelaznoj fazi industrijalizacije. Ali, iskustva razvijenih zemalja zapada pokazuju, da udio dnevnih migranata u ukupnoj radnoj snazi ne slabi, naprotiv jača ali s izmijenjenim socijalnim strukturama i pobudama (razlozima). Više se ne migrira zbog golog egzistencijalnog imperativa (miješana domaćinstva, zemlje u razvoju kao što je naša), nego iz želje i mogućnosti da se stanuje izvan bučnih urbano-industrijskih prostora, u vlastitoj kući i u prirodi. Prema tome, predodžba o prijatnijem mjestu stanovanja utjecat će da će neki predjeli današnje dnevne migracije oslabiti dok će neki (potencijalno prijatniji za stanovanje) pojačati svoje pendularno obilježje. Mjesto stanovanja izvan grada i industrije te oblici i mogućnosti korišćenja slobodnog vremena postat će elemenat vrednovanja društvenog statusa i uspjeha mnogih.

Ali da bi se mogla razvijati centrifugalna urbanizacija (»širenje urbaniziranih stambenih zona izvan grada«), nužne će biti i veće investicijske mogućnosti društva u infrastrukturu (prometnu, komunalnu, opskrbnu). Ne bude li tako, jačat će težnja zadržavanja na bližem odstojanju od urbane (opskrbne, zabavne i radne) jezgre.

To je općenito. Međutim valjat će imati na umu i različito (diferencirano) reagiranje pojedinih društvenih slojeva (socijalne grupe). Mada u društvenoj strukturi postoji čitav spektar skupina sličnog ili različitog reagiranja na proces, ipak se mogu u grubom okupiti u dvije osnovne skupine: »tradicionalnu« i »mobilnu«². U našim uvjetima tradicionalna skupina je mnogo brojnija i jača, osobito u područjima ekstenzivne poljoprivrede.

Tradicionalna je skupina svojstvena uglavnom poljoprivrednim predjelima jer je vezana uz kuću, posjed i manje proizvodne lokalitete gdje upotpunjuju egzistencijalnu osnovicu. Radi se ponajviše o nekvalificiranoj i priučenoj radnoj snazi koja nema veći izbor radnih mjesta. Zbog toga se ova skupina karakterizira vezanošću uz porodicu i sadašnje mjesto boravka, osobito ako je nosilac domaćinstva zrele ili starije životne dobi. Posjed se čuva i zbog osjećaja sigurnosti u slučaju da splasnu mogućnosti za dnevno migriranje. Sve to na neki način rezultira u precijenjivanju mjesta stanovanja i u podržavanju tradicionalnih spona na selu. No, to vrijedi samo dotle dokle je moguće i svrhovito kombinirati privređivanje na vlastitom posjedu i s radom izvan njega. Inače, javlja se nezadovoljstvo i raste latentna želja za primicanjem drugom radnome mjestu i, prema tome, za odseljenjem. Potonje osobito vrijedi za mlade ljude kod kojih je slabija privrženost tradiciji. Mladi se lakše prilagođavaju novim uvjetima, brže stječu kvalifikaciju i na taj način u znatno većoj mjeri napuštaju mjesto stanovanja na selu. Time se oni priključuju mobilnoj skupini dnevnih migranata. Sve ovo upućuje na to da je za predjele tzv. tradicionalnih skupina uzevši potencijalno, karakteristična labilnost. Radi se, dakle o »*labilnim*« prostorima dnevne migracije radne snage.

Mobilna skupina, naprotiv, mnogo je pokretljivija jer drukčije vrednuje mjesto stanovanja i mjesto rada. Za nju sadašnje mjesto stanovanja, osobito ako se radi o selu, nema ono značenje koje ima mjesto rada. Jer, prvo je tegobna sadašnjost a potomje je potencijalno prijatnija budućnost. Ocijenjujući situaciju u Hrvatskoj, mobilna skupina dnevnih migranata iz dana u dan je sve brojnija i jača. To se uostalom vidi i iz smanjivanja broja dnevnih migranata u nekim centrima (Osijek, Rijeka, Šibenik) u razdoblju 1961—1969. g. Novi životni (stambeni) prostor dijela mobilne skupine preseleljen je u urbanizirana prigradska i gradska područja. Migranti su se, dakle primakli radnome mjestu, gradu i u toku je njihova stambeno-radna stabilizacija. Zato se takve uže prigradske zone mogu smatrati *stabilnim* prostorom dnevne migracije.

Mada ćemo u stvarnosti teško naći takve »čiste«, ekstremne tipove labilnog i stabilnog prostora dnevne migracije radne snage, ipak ih je nužno generalizirati zbog sistematizacije pojave i utvrđivanja obuhvata i značenja prijelaznih oblika. Radi se o utvrđivanju

2. Hartke W — Ganser K. op. cit. 11 — 12.

prostora za koje možemo reći da su više ili manje labilni, odnosno stabilni s gledišta dnevne migracije.

Daljnji kriteriji po kojima se opažaju i definiraju tipovi prostora dnevnih migracija (labilni i stabilni) jesu: 1. *stalnost ponude radnih mjesta*, 2. *prometna povezanost i efikasnost*, 3. *gustoća i tip naseljenosti*, 4. *socijalna struktura* i 5. *običajne migracije*. Evo te sheme:³

Kriterij	Područje dnevne migracije	
	Stabilno	Labilno
Radna mjesta	Ponuda rada velika, manjak radne snage, velik izbor raznorodna posla, mogućnost napredovanja i šanse za uspjeh.	Oscilacija radnih mjesta često manja ponuda od potražnje rada, ponuda dosta jednostrana, manje šanse za uspjeh i napredovanje.
Prometna povezanost	Dobre i efikasne prometnice; brza i masovna prometna sredstva na sve četiri strane.	Prometnice rijetke i nesuvremene, efikasnost malena; prometna sredstva spora; za dio mi-granata putovanje sporo i dugotrajno.
Naseljenost	Razmještaj i gustoća dopuštaju dobru i suvremenu opskrbu, uslužne djelatnosti razvijene kompleksno.	Usluge nesuvremene, nedovoljno razvijene i nema izgleda za brže kompletiranje.
Socijalna struktura	Lepeza (spektar) socijalnih skupina široka; sve skupine podjednako zastupljene.	»Donje« i »gornje« socijalne skupine jedna pored druge; lepeza društvenog spektra jednostavna; prevladavaju »donji« slojevi s jakim seoskom tradicijom.
Migracije	Jaki tokovi, opći uvjeti za migriranje dobri, visok udio mlade radne snage.	Slabi i oscilirajući tokovi; nepovoljne mogućnosti za rad; velik udio stare »tradicionalne« radne snage.

Iz spomenutog proističe da se labilna područja mogu smatrati potencijalnim prostorom emigracije, a stabilna područja prostorom imigracije. Radna snaga labilnih područja stari, a stabilnih se područja pomlađuje. Profesionalna struktura dnevnih migranata labilnih područja je nerazvijena, a stabilnih područja je složenija i

3. Modificirano prema nekim studijama u kojima se taj problem proučava (Hartke W—Ganser K, op. cit. 53; Beltramone A, La mobilité géographique d' une population, Gauthier — Villars, Paris 1966, 203 — 218).

razvijenija. Otuda zaključak da su okolice većih urbanih centara prostor stabilne dnevne migracije s mnogo složenijom i razvijenijom profesionalnom strukturom dnevnih migranata, nego što su okolice manjih centara. Veći centri »stabilnih« područja nude, pored zaposlenja u sekundarnim djelatnostima, sve više mogućnosti zapošljavanja u tercijskom sektoru (usluge). Očito je, dakle da ponuda »stabilnog« područja ne odgovara socijalnoj strukturi »labilnog« područja. Za labilno područje veoma je karakterističan znatan udio i sedmičnih migracija (»subotari«), jer su naselja migranata raštrkana, tokovi slabi i putovanja dugotrajna pa dnevno kretanje nije moguće (npr. od glavnih prometnica udaljeno krško zaleđe Rijeke, Zadra, Splita, Šibenika, Karlovca i donekle Siska).

Teorijski uzeto, proces u labilnom području dnevne migracije je ovakav: 1. dolazi do »trošenja« gravitacijskog obuhvata na udaljenijem dijelu njegova ruba, 2. u zoni bližoj radnom prostoru dolazi do poboljšanja prometnica pa se taj dio pretvara u stabilno područje i 3. starenjem dijelova gravitacijske zone slabi prirodni priraštaj što uz ranije iseljavanje mlade radne snage dovodi do »ispražnjenosti« kraja koji postaje sve problematičniji. Može, međutim doći i do preobrazbe »stabilnog« u »labilan« prostor zbog privredne stagnacije i zasićenja; tada dolazi do odlijevanja radne snage i kraj poprima obilježje labilnog (npr. odlaženje radnika u inozemstvo može lančano djelovati).

Idealno bi bilo prerastanje »labilnog« područja u »stabilno«, što je u nas rijetko ako se ne radi o nekoliko jačih makroregionalnih centara i nekih mezoregionalnih središta. Jer, *gustoća naseljenosti pretežnim dijelom Hrvatske nije velika i obrnuto je proporcionalna stupnju disperznosti naselja*. To smanjuje koncentracijsku moć glavnih prijevoznih pravaca (»insuficijentnost komunikacijske infrastrukture«). Zato je u smislu podržavanja i razvijanja dnevne migracije na prihvatljivoj udaljenosti, a s ciljem sprečavanja prebrze i pretjerane urbane koncentracije, nužno što brže unapređivati prometnu mrežu. Time se jačaju uvjeti za stabilnost bar onih okupljenih područja dnevne migracije u kojima bi i nove generacije radne snage mogle opstati. Za to je teško dati egzaktna mjerila. No, stanovite opservacije mogu pridonijeti usmjeravanju akcije za bezbolniju budućnost i manje pražnjenje labilnih prostora (Lika, Zagora, zap. slavonski međuprostor, unutrašnja Istra i dr). Iako se u proteklih nekoliko godina opaža opće smanjenje broja dnevnih migranata, ipak nema u istoj proporciji smanjenja teritorija zona dnevne gravitacije (primjeri su Šibenik, Rijeka, Osijek). To podupire tezu da će se dnevno kretanje radne snage održati budu li se poboljšale prigradske prometnice i prometna sredstva. Jer, uvijek će biti onih kojima će dnevno migriranje predstavljati najprihvatljiviji oblik dopune prihoda mješovita domaćinstva (bar u doglednih dvadesetak godina). Nakon toga, međutim, doći će do prestrukturiranja radne snage pa će u novim uvjetima dnevno mi-

girati u gospodarskom pogledu jača radna snaga (primjer su danas razvijene zemlje zap. Evrope).

Studije tog fenomena, za koji se tvrdi da je svojstven industrijskom društvu, pokazuju da je *udio dnevnih migranata u ukupno aktivnom stanovništvu veći što je veći stupanj industrijske i tercijarne razvijenosti* date sredine. Čak se ide dotle da se prema udjelu dnevnih migranata ocjenjuje razvijenost prometne infrastrukture i proizvodnih snaga društva uopće.⁴ Prema tome, *određena društveno-gospodarska kriza u nas promatrana sa stanovišta ponude i potražnje radne snage, danas sasvim se normalno odražuje na smanjivanje broja dnevnih migranata*. I tu pojavu valja shvatiti kao privremenu, a ne kao dugotrajniji proces. Ali, socijalno-profesionalna struktura glavnine dnevnih migranata u bliskoj budućnosti bit će znatno izmijenjena, bolja i složenija kao što će biti složenija fizionomija i struktura njihovih stambenih naselja. *Dnevna migracija bit će ogledalo pogleda na uvjete i način života (stanovanja) a ne egzistencijalni imperativ kakav je u nedovoljno razvijenom društvu zemlje u razvoju*. Mnogo veći udio dnevnih migranata imat će višu kvalifikaciju i neće raditi pretežno u sekundarnim djelatnostima (rudarski, industrijski i građevinski radnici), nego će prevladavati oni koji će biti zaposleniji u najvećem i najslženijem sektoru »tercijarne civilizacije« (usluge u najširem smislu).⁵

U prometno razvijenijim područjima, općenito i Hrvatske posebno, karakteristična je prostorna isprepletenost gravitacijskih zona. Što je gustoća naseljenosti veća i urbanizacija s odgovarajućom prometnom mrežom razvijenija, veća je i isprepletenost (preklapanje) tokova dnevnih migranata i gravitacijskih zona (npr. središnja zavalata Hrvatske, Hrv. Zagorje, Varaždinski kraj i Međimurje, riječko primorje, dio istočne Hrvatske i srednje Dalmacije). Ta bi se područja, na osnovi onog što je dovdje napisano moglo smatrati prostorima relativno stabilne dnevne migracije. Najstabilnije su svakako prigradske zone Zagreba, Rijeke, Splita i Osijeka te djelomično Pule, Šibenika, Zadra, Karlovca, Sl. Broda, Siska i Varaždina. Područja labilne dnevne migracije su zapadno-slavonski međuprostor, srednja hrvatska Podravina, dio srednje hrvatske Posavine, izoliraniji i rijetko naseljeni dijelovi Korduna, Like i dalmatinske Zagore. U potonje bi pripadala i unutrašnjost sjeverne Istre.

U okviru toga *granično vrijeme putovanja* u oba smjera vrlo je značajno i može biti presudan čimbenik za ocjenu stupnja migracijske stabilnosti nekog područja. A to ovisi o prometnoj mreži i transportnoj organizaciji prostora. Za orijentaciju bi se mogle izdvojiti tri kategorije utroška vremena za putovanje u jednom smjeru: 1. kratka (manje od 30 minuta), 2. srednja (30—60 min.)

4. Hartke W — Ganser K, op. cit. 36.

5. Fourastié J: Le grand espoir du 20 me siècle. Presses universitaires de France. Paris 1959.

i 3. duga (više od 60 minuta).⁶ Preko 60 min. u jednom smjeru (preko 2 sata u oba smjera) valjalo bi smatrati područjem problematične (neracionalne) dnevne migracije koja se isprepleće dosta sa sedmičnom migracijom.

Međutim, u našim uvjetima nedovoljno efikasnog i brzog («ešaloniranog i zonalno selektivnog») prijevoza dnevnih migranata velik je udio onih koji gube više od 1 sata na putovanje u jednome smjeru. Dobar primjer u tom pogledu pruža nam Rijeka, gdje je 60% svih dnevnih migranata putovalo 2 do 3 sata ukupno u oba smjera i 15% više od 3 sata. Znači da ih je samo 25% trošilo na dnevno putovanje manje od 2 sata.⁷ Ili još drastičniji podatak: 35% svih dnevnih migranata ustajalo se od 3,30 do 4,00 sata; 60% ih se ustajalo od 4,00 do 4,30 sati i samo 5% kasnije od 4,30 sati! Ako je radno vrijeme počinjalo u 7 sati a svršavalo u 15 sati onda je glavnina stizala kući nakon 17 sati.⁸ Takva će situacija u buduće sasvim sigurno morati da bude izmijenjena. U boljoj situaciji nisu bili ni mnogi dnevni migranti u Sibenik (lučki, građevinski i industrijski radnici), Split, Sisak, Osijek, Karlovac, Varaždin, Sl. Brod, Pula i dr. Uglavnom se može utvrditi da takva tegoba pritišće glavninu dnevnih migranata iz rubnih područja gravitacijskih zona atraktivnih centara čije je zaleđe karakteristično disperznom i rijetkom naseljenošću te nedovoljnom mrežom prometnica. Što se tiče prijevoznih sredstava, u našim uvjetima općenito željeznica je najznačajnija, ponajprije u hijerarhijski centriranim prostorima gušće naseljenosti. No, uloga autobusa je sve veća podalje od željeznice a apsolutna ondje gdje je uopće nema.

Summary

GRAVITATION ZONES OF COMMUTERS IN CROATIA

by

Mladen Friganović

An analysis has been made of the data on the commuters to almost all employment centres in Croatia with the help of data from the Statistical Institute of Croatia. Based on this analysis, the commuting zones for 1961 have been drawn on a plan and the rational (economic) and sociopsychological causes of these movements have been determined. The influences of transport facilities and of the employment centres of the number of commu-

6. Ovdje je uračunato vrijeme od ukrajne do iskrcajne postaje javnog prometa.
7. Migracija stanovništva grada Rijeke (Utjecaj saobraćaja na migrirajuće aktivno stanovništvo). Osnovna privredna komora, Rijeka 1965. Arhiv Ekonomskog instituta u Rijeci.
8. Uprkos tomu najmanje molba za dodjelu stana podnijeli su upravo oni dnevni migranti koji najdalje stanuju (radnici seljaci) ali posjeduju nekretninu.

ters are stressed and explained for the eastern, central, western and southern zones of Croatia. Examples of monocentric, bicentric and ploycentric commuter zones are given. Based on sample surveys, stress is laid on some observation on the theory, distance and development process of the commuting in 1969. The commuters are classed into two basic groups, the traditional group (which rather unwillingly abandons the rural homes and farmland) and the mobile group (which does so more easily and more quickly). For the employment zones the elements are underlined that are necessary for their development into so-called stable and labile zones. What characteristics the individual zones will develop depends on: (1) the possibility of permanent employment, (2) the transport facilities, (3) the density and type of settlements, and (4) the socioeconomic structure of the population. Unlike the situations and processes in developed countries, in Croatia, commuting is chiefly caused by economic necessity and not by the desire to change the conditions and way of life. It has been found out that a decline in the number of commuter from 1961 to 1969 resulted partly from the spreading of urban agglomerations towards the surrounding villages, and partly from emigration for employment abroad. The extent of the employment zones, however, has not generally been reduced owing to the improved transport facilities, primarily to those of road transport (by bus).