

VREDNOVANJE GEOGRAFSKOG POLOŽAJA KAO
FAKTORA RAZVOJA GRADA ZAGREBA

STANKO ŽULJIC

I

Suvremeni razvitak Zagreba započinje polovinom 19. st. Godine 1857. na tadašnjem području grada Zagreba živjelo je svega 16 657 st., a otprilike jedno stoljeće kasnije (1961. godine) 457 499 st.¹. Očito je da je u navedenom stoljetnom ciklusu sažeto čitavo razdoblje gospodarske ekspanzije Zagreba do njegove suvremene veličine i značenja. S obzirom da je početak te ekspanzije povezan sa počecima razvoja suvremenog prometa Hrvatske i susjednih zemalja² nameće se zaključak o izričitoj međuzavisnosti prometnih veza i gospodarskih funkcija grada.

Kada se ističe značenje prometa i prednosti što ih položaj Zagreba pruža za čvorišne funkcije treba se podsjetiti i na promjenljivost političko-geografskih činilaca. U tom sklopu pitanja ističu se dva karakteristična razdoblja i to 1, razdoblje austrougarske države do 1918. i 2, razdoblje postojanja jugoslavenske državne zajednice od 1918. na dalje.

Prvu političkogeografsku konstelaciju karakterizira činjenica da su Hrvatska i Zagreb bili politički i gospodarski inferiorni dio jedne veće državne cjeline, unutar koje su sistem centara kakav se razvijao do 1918., a posebno dominacija Beča i Budimpešte i raspodjela funkcija između vodećih gradskih središta bili nepovoljni za hrvatski glavni grad. Nakon 1918. Zagreb je novim političkodržavnim razgraničenjem bio zaštićen od konkurentnosti razvijenijih austrijskih i mađarskih metropola. Unutar jugoslavenske države pojavili su se važni podsticaji za brži, posebno gospodarski razvitak Zagreba. Unutrašnja raspodjela političkih i gospodarskih funkcija istakla je prednost Zagreba kao industrij-

1. O porastu stanovništva Zagreba vidi: S. Zuljić: Zagreb i okolica, Geografski glasnik XXVI, 119-182, Zagreb 1964.

2. Prva željeznička pruga što je povezivala tadašnje austrijske zemlje preko Zagreba sa Siskom puštena je u promet 1862. godine.

skog središta nove države. To je omogućilo relativno brzi razvitak Zagreba kroz gotovo čitavo razdoblje između dva svjetska rata. Nakon drugog svjetskog rata Zagreb je nastavio relativno brzim demografskim rastom, iako se njegova gospodarska osnova obnavljala i dopunjavala nešto neujednačenijim intenzitetom.

Osnovna značajka položaja Zagreba jeste u tome što se grad nalazi u čvorišnoj tački panonsko-mediteranskih i alpsko-jugoistočno-evropskih prometnih veza. Zagreb leži na jednoj od glavnih uzdužnih veza Evrope i to od Zapadne i Srednje Evrope prema evropskom jugoistoku. Ipak, osnovne prednosti geografskog položaja Zagreba proističu iz činjenice što preko Zagreba vode najvažnije prometne veze od podunavskih metropola Beča i Budimpešte i dijela Srednje Evrope do važnih luka na sjevernom i srednjem jadranskom primorju. Činjenica da se ova dva važna smjera evropskog prometa ukrštaju upravo u Zagrebu ističe posebne prednosti razvitka onih gospodarskih djelatnosti kod kojih je promet osnovni činilac smještaja.

S obzirom na predodređenost središnjeg Podunavlja da komunicira sa jadranskim primorjem i preko Jadranskog mora održava svoje prekomorske gospodarske veze, a unutar jedne regionalizacije kod koje se posebno uvažava značenje prometnih činilaca, može se područje između srednjeg toka rijeke Dunava i Jadranskog mora izdvojiti kao posebna makroregionalna cjelina, pod uvjetnim nazivom Jadransko-dunavski međuprostor³. U tako izdvojenom Jadransko-dunavskom međuprostoru značenje geografskog položaja Zagreba posebno dolazi do izražaja.

Prethodno je istaknuto da su za razvoj Zagreba tokom proteklog stoljetnog razdoblja bitno važni činioci bili razvoj prometa i promjene političkogeografskog odnosa. Prije isteka 19. st. Zagreb je već poprimio značajke važnog željezničkog prometnog čvorišta u međuprostoru Podunavlje — Sjeverni Jadran, čime su bili osigurani nužni uvjeti za njegovo prerastanje iz političke metropole Hrvatske u gospodarsko središte šireg regionalnog i međunarodnog značenja. Promjene političkogeografskih odnosa do kojih dolazi 1918. oslobađaju Zagreb od nepovoljnih utjecaja, što su proizlazili iz političko-gospodarske podređenosti podunavskim metropolama, kao i iz činjenice da su za razvoj gospodarskih veza sa preostalim dijelom Jugoistočne Evrope postojale znatne političke prepreke. Novi političko-gospodarski odnosi što su uspostavljeni nakon prvog svjetskog rata realno su omogućili da se potpuniye aktiviraju prednosti geografskog položaja Zagreba i pokrene njegov stvarni kulturni i gospodarski potencijal.

³ S obzirom na njen geografski smještaj kao i s obzirom na prometno gospodarsko značenje Jadranskog mora i Dunava za cjelokupni razvitak Jugoslavije, Jugoslaviju je najispravnije nazivati jadransko-podunavskom državom.

O stvarnom učinku promjena političko-gospodarskih prilika, što su bile neophodne da Zagreb znatnije razvija svoje gospodarske funkcije govori upoređenje veličine važnijih gradova u Jadransko-dunavskom međuprostoru u razdoblju od 1910. do 1966. godine.

Tab. 1. Redoslijed važnosti važnijih gradova u Jadransko-dunavskom međuprostoru 1910. i 1966. godine⁴.

Table 1. Order of importance of principal towns in the region between the Adriatic Sea and the Danube 1910 and 1966

Godina 1910.			Godina 1966.		
Redo-slijed	Grad	Broj stanovnika	Redo-slijed	Grad	Broj stanovnika
1	Beč	2 031 000	1	Budimpešta	1 952 000
2	Budimpešta	880 000	2	Beč	1 639 000
3	Trst	229 000	3	ZAGREB	515 000
4	Graz	152 000	4	Trst	281 000
5	ZAGREB	79 000	5	Graz	251 000
6	Rijeka	50 000	6	Ljubljana	186 000
7	Ljubljana	47 000	7	Rijeka	121 000
8	Klagenfurt	29 000	8	Maribor	97 000
9	Maribor	28 000	9	Klagenfurt	73 000

Kao što se vidi na osnovu usporedbe redoslijeda veličine ovdje izdvojenih gradova u Jadransko-dunavskom međuprostoru, Zagreb je u tom prostoru 1910. bio tek peti grad po veličini; 1966. Zagreb je po redoslijedu veličine treći grad. Ukoliko se izdvoje gradovi u rubnim dijelovima Jadransko-dunavskog međuprostora, i to Beč i Budimpešta, Zagreb se ističe kao najznačajnije središnje naselje na pravcu Podunavlje — Jadransko primorje⁵.

Porast značenja Zagreba, ukoliko se rezultante razvitka mjere povećanjem broja stanovnika, posebno dolazi do izražaja kada se redoslijedom veličina upoređuju relativnim pokazateljima.

Sve do prvog svjetskog rata neosporno je prevladavalo značenje Beča u cijelom Jadransko-dunavskom međuprostoru. Budimpešta se razvijala kao sekundarno društveno i političko središte, dok je značenje drugih gradova bilo ograničeno na pojedine gospodarske, prometne ili uže političke funkcije. Tokom 50 godina nakon prvog svjetskog rata konsolidirali su se novi politički i gospodarski odnosi. Kao posljedica izmijenjenih gospodarskih i poli-

4. Vidi o tome R. Wurzer: Vorbericht zum Flächennutzungsplan Graz. Berichte zur Raumforschung und Raumplanung 3, Wien 1968. Broj stanovnika je iskazan u zaokružanim brojevima; za 1966. godinu naveden je procjenjeni broj stanovnika.

5. R. Wurzer u cit. radu obrazlažući promjene u pogledu značenja pojedinih gradova i opadanje značenja Graza ističe da »... je sada Zagreb najveći grad u prostoru Dunav — Jadran...«

tičkih prilika značenje pojedinih gradova u tom prostoru se znatnije izmijenilo. Budimpešta, oslobođena konkurentnosti Beča se čak i unutar reduciranih političkih granica Mađarske, znatno brže razvijala, te je taj grad brojem stanovnika dostigao i prestigao Beč. Tome je znatno doprinijela i apsolutna dominacija glavnog grada Mađarske u čitavoj urbanoj strukturi te države.

Pod sličnim prednostima, što su proizašle iz likvidacije austro-ugarske države, a uz specifičnu raspodjelu vodećih gradskih funkcija što je karakteristično za Jugoslaviju, Zagreb se izdvojio iz skupine regionalnih centara u središte šireg državnog i međunarodnog značenja.

Tab. 2. Relativni odnosi veličine izdvojenih gradova u Jadransko-dunavskom međuprostoru 1910. i 1966. godine

Table 2. Size relationship between principal towns in the region between the Adriatic Sea and the Danube 1910 and 1966

Godina 1910.			Godina 1966.		
Redo- slijed	Grad	Recipro- citet ranga ⁶	Redo- slijed	Grad	Recipro- citet ranga ⁶
1	Beč	1,000 0	1	Budimpešta	1,000 0
2	Budimpešta	0,433 3	2	Beč	0,839 7
3	Trst	0,112 8	3	Zagreb	0,263 8
4	Graz	0,074 8	4	Trst	0,144 0
5	Zagreb	0,038 9	5	Graz	0,128 6
6	Rijeka	0,024 6	6	Ljubljana	0,095 3
7	Ljubljana	0,023 1	7	Rijeka	0,062 0
8	Klagenfurt	0,014 3	8	Maribor	0,049 7
9	Maribor	0,013 8	9	Klagenfurt	0,037 4

(crticama razdvojene uvjetne skupine gradova po važnosti)

Prethodno je razmatrana promjena relativnog značenja Zagreba u užim teritorijalnim okvirima i to unutar užeg Jadransko-dunavskog međuprostora. Time se želilo istaknuti prednosti prometnog položaja Zagreba, ali također i činjenicu da su normalni politički odnosi usklađeni sa gospodarskim interesima date narodne zajednice i isključivanje neopravdane konkurentnosti drugih, eventualno politički i gospodarski privilegiranih centara, nužan uvjet da se realiziraju prometno geografske prednosti. Primjer Zagreba i njegova prvobitna gospodarska ekspanzija u okvirima jugoslavenske države to potvrđuju.

6. Odnos broja stanovnika svakog pojedinog grada prema broju stanovnika najvećeg grada.

II

Tokom posljednjih samo 50-tak godina relativno značenje Zagreba se bitno promijenilo. Još 1910. godine Zagreb je bio brojem stanovnika čak 25 puta manji od Beča, 11 puta manji od Budimpešte, manji od Trsta i Graza. Do 1966. odnosi veličina su se bitno promijenili. Disproporcije diktirane političkim prilikama prije prvog svjetskog rata su bitno reducirane, kod čega se posebno ističe činjenica da je Zagreb u usporedbi sa ovdje izdvojenim gradskim centrima u Jadransko-dunavskom međuprostoru doživio najbrži relativni porast stanovništva.

Tab. 3. Usporedba veličine (s obzirom na broj stanovnika) grada Zagreba i izdvojenih gradova u Jadransko-dunavskom međuprostoru 1910. i 1966. godine

Table 3. Size comparison (according the number of inhabitants) of Zagreb and other principal towns in the region between the Adriatic Sea and the Danube 1910 and 1966

Grad	Odnos	
	1910.	1966.
Zagreb	1,00	1,00
Beč	25,71	3,18
Budimpešta	11,14	3,79
Trst	2,90	0,55
Graz	1,92	0,49
Rijeka	0,63	0,23
Ljubljana	0,59	0,36
Klagenfurt	0,37	0,14
Maribor	0,35	0,19

Brzi relativni porast stanovništva grada Zagreba u odnosu na ostale gradove što čine osnovnu mrežu urbanih središta u Jadransko-dunavskom međuprostoru omogućio je da Zagreb zauzme važno mjesto u sistemu centara Srednje Evrope i evropskog jugoistoka.

Radi ocjene značenja Zagreba u sistemu centara u dijelu Evrope što ga omeđuje izotela na 500 km zračne udaljenosti od Zagreba izdvojeni su gradovi što su 1965. imali više od 100 000 st. Na tako omeđenom prostoru, što uključuje gotovo čitavo gornje i središnje Podunavlje, gotovo čitav jadranski prostor, ravnicu rijeke Po i središnji dio Apeninskog poluotoka, postojala su 1965. god. 52 grada sa više od 100 000 stanovnika⁷; unutar tako izdvojenog kruga važ-

7. U razmatranje su uključeni i gradovi Rim, Milano i Košice, jer se nalaze neposredno uz vanjski rub izotele 500 km udaljenosti od Zagreba, a značajni su za ocjenu položaja Zagreba u odnosu na gospodarske metropole toga dijela Evrope.

njih urbanih centara šest gradova je 1965. godine imalo više od jedan milijun stanovnika. Redoslijed gradova unutar ovdje izdvojenog sistema centara, uvjetno omeđenog izotelom 500 km od Zagreba, je promatrane godine bio slijedeći:

Tab. 4. Veličina gradova s obzirom na broj stanovnika 1965. godine, u prostoru omeđenom izotelom 500 km od Zagreba (uzeti u obzir gradovi sa više od 100 000 st.)

Table 4. Size of the towns with more than 100,000 inhabitants 1965 within a circle centred on Zagreb with a radius of 500 km

Redoslijed	Grad	Država						Broj stanovnika ⁸	Reciprocitet rang ⁹
		Jugoslavija	Italija	SR Njemačka	Austrija	Čehoslovačka	Mađarska		
1	Rim		x					2 484 737	1,000 0
2	Budimpešta						x	1 944 000	0,782 4
3	Milano		x					1 669 536	0,671 9
4	Beč				x			1 640 106	0,660 1
5	München			x				1 210 465	0,487 2
6	Prag					x		1 022 957	0,411 7
7	Beograd	x						697 000	0,280 5
8	Zagreb	x						503 000	0,202 4
9	Bologna		x					481 527	0,193 8
10	Firenze		x					454 858	0,183 1
11	Venezia		x					361 980	0,145 7
12	Brno					x		328 457	0,132 2
13	Trst		x					280 534	0,112 9
14	Bratislava					x		268 513	0,108 1
15	Ostrava					x		262 064	0,105 5
16	Graz				x			250 300	0,100 7
17	Verona		x					242 320	0,097 5
18	Sarajevo	x						227 000	0,091 3
19	Padova		x					212 944	0,085 7
20	Augsburg			x				210 803	0,084 8
21	Linz				x			203 983	0,082 1
22	Brescia		x					192 381	0,077 4
23	Ljubljana	x						182 000	0,073 2
24	Miskolc						x	169 000	0,068 0
25	Parma		x					161 813	0,065 1
26	Ferrara		x					157 907	0,063 5
27	Modena		x					154 928	0,062 3

8. Procjenjeni broj stanovnika preuzet iz: Demographic Yearbook 1966, New York 1967.

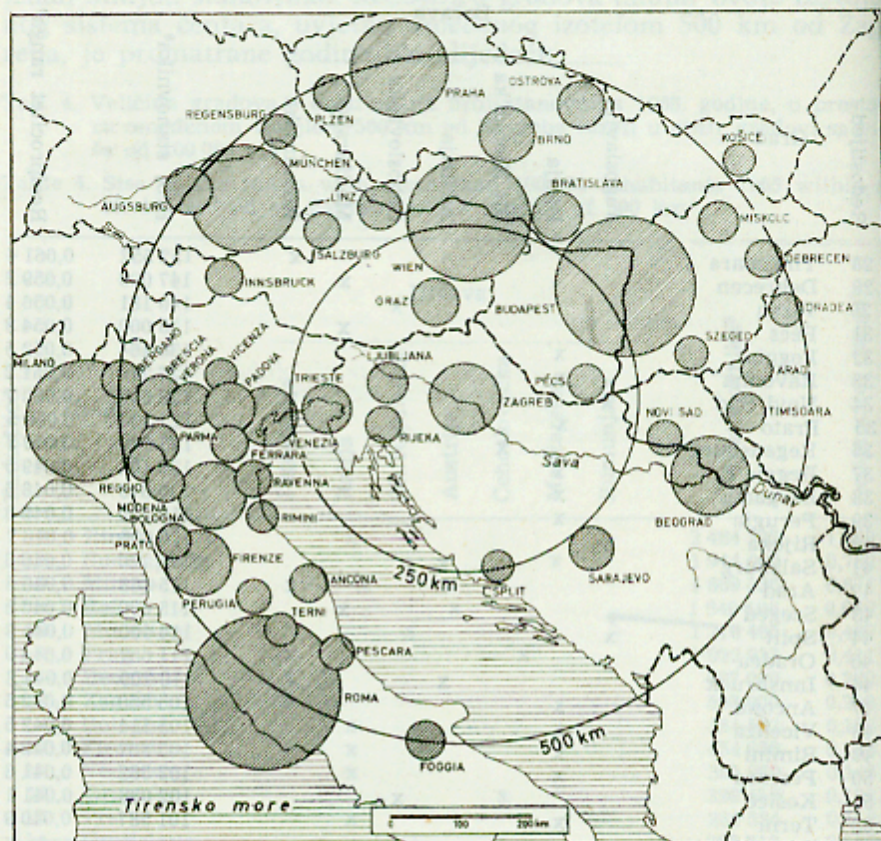
9. Odnos broja stanovnika svakog pojedinog grada prema broju stanovnika najvećeg grada.

Redoslijed	Grad	Država						Broj stanovnika ^a	Reciprocitet ranga ^b	
		Jugoslavija	Italija	SR Njemačka	Austrija	Čehoslovačka	Mađarska			Rumunjska
28	Timisoara						x	152 552	0,081 4	
29	Debrecen					x		147 000	0,059 2	
30	Plzen				x			140 181	0,056 4	
31	Pécs					x		135 000	0,054 3	
32	Foggia		x					130 464	0,052 5	
33	Ravenna		x					127 276	0,051 2	
34	Novi Sad	x						126 000	0,050 7	
35	Prato		x					125 596	0,050 5	
36	Regensburg			x				125 026	0,050 3	
37	Reggio/E		x					123 104	0,049 5	
38	Bergamo		x					120 640	0,048 5	
39	Perugia		x					119 959	0,048 3	
40	Rijeka	x						116 000	0,046 7	
41	Salzburg				x			115 720	0,046 6	
42	Arad						x	115 468	0,046 5	
43	Szeged						x	115 000	0,046 3	
44	Split	x						114 000	0,045 9	
45	Oradea						x	111 657	0,044 9	
46	Innsbruck				x			110 209	0,044 3	
47	Ancona		x					105 550	0,042 5	
48	Vicenza		x					105 514	0,042 5	
49	Rimini		x					105 387	0,042 4	
50	Pescara		x					102 582	0,041 3	
51	Košice					x		102 028	0,041 1	
52	Terni		x					101 587	0,040 9	

Od prethodno izdvojenih gradova Beograd i Zagreb se mogu svrstati u metropole druge veličinske skupine. U dijelu Evrope omeđenom izotelom 500 km od Zagreba živi oko 95 milijuna stanovnika. Težište naseljenosti toga prostora leži zapadno od Zagreba, a Zagreb sa svojom veličinom spada u grupu od deset vodećih urbanih središta toga prostora. To u znatnoj mjeri objašnjava moguće prednosti Zagreba u široj međunarodnoj podjeli gospodarskih funkcija.

Ukoliko bi se želilo povlačiti pravce razdvajanja između pojedinih skupina gradova trebalo bi osim izravnog odnosa broja stanovnika pojedinih gradova prema najvećem gradskom središtu, uspoređivati i relativne odnose u svakoj pojedinoj državi. Iz predočenog redoslijeda i relativnih odnosa broja stanovnika vidi se da veličina vodećih metropola unutar svake pojedine države ovisi

- o demografskoj veličini pojedinih država i
- o osnovnoj strukturi hijerarhije centara.



Sl. 1. Razmještaj gradova sa više od 100.000 stanovnika (1961. g.) u dijelu Evrope što ga omeđuje izotela 500 km udaljenosti od Zagreba (veličina kruga upućuje na relativnu veličinu pojedinih gradova)

Fig. 1. Towns with more than 100,000 inhabitants (in 1961) in the part of Europe included in a circle, centred on Zagreb with a radius of 500 km (the sizes of the circles indicate the relative sizes of the individual towns)

Veličina Rima i Milana je između ostalog rezultanta brojnosti stanovništva Italije, koje vrši stalan pritisak na gradove i ubrzava njenu urbanizaciju. O tome govori i izuzetno gusta mreža relativno velikih urbanih središta, naročito u sjevernoj Italiji. Tako su se Rim i Milano, čak i usprkos činjenici što u Italiji ne postoji monocentrični sistem koncentracije urbanog stanovništva, mogli razviti u evropske metropole. Veličina Budimpešte i Beča je suprotni

primjer, jer se radi o koncentraciji najvećeg dijela urbanog stanovništva u političkim centrima Mađarske, odnosno Austrije. Razmak između Budimpešte i Beča i po veličini drugog grada u Mađarskoj odnosno u Austriji je izričito velik.

Za Jugoslaviju je karakteristično da su broj ukupnog stanovništva i policentrične tendencije, uvjetovane narodnosnom strukturom, geografskom raščlanjenošću državnog prostora i političkim uređenjem, rezultirale uporednim razvojem više centara od kojih se posebno izdvajaju Beograd i Zagreb; općenito nizak stupanj urbaniziranosti jugoslavenskog prostora odredio je relativno manje demografske veličine jugoslavenskih metropola, ukoliko se njihova veličina izravno uspoređuje sa većinom drugih centara pojedinih evropskih država.

- Zagreb spada u skupinu deset vodećih gradskih središta tog prostora, i to u drugu veličinsku skupinu — što je u skladu s općim obilježjima urbanizacije jugoslavenskog prostora;
- Zagreb, kao jedna od jugoslavenskih metropola, ima veoma povoljan geografski položaj u odnosu na susjedne evropske gospodarske metropole; shematski promatrano, na izoteli od oko 250 km leže Budimpešta i Beč, a na izoteli od otprilike 500 km zračne udaljenosti Rim, Milano, München i Prag.

Polukružno u odnosu na Zagreb u Srednjoj Evropi i u Italiji na zračnoj udaljenosti 250 — 500 km od Zagreba porazmješteni su važni gospodarski centri Evrope. Navedeni centri preko Zagreba gospodarski komuniciraju s evropskim jugoistokom ili (neki od njih) sa Mediteranom. Razmještaj okolnih važnih gospodarskih središta Evrope i prometne funkcije Zagreba u tom dijelu Evrope ističu prometno-gospodarske prednosti za razvoj Zagreba u važno gospodarsko središte šireg međunarodnog značenja.

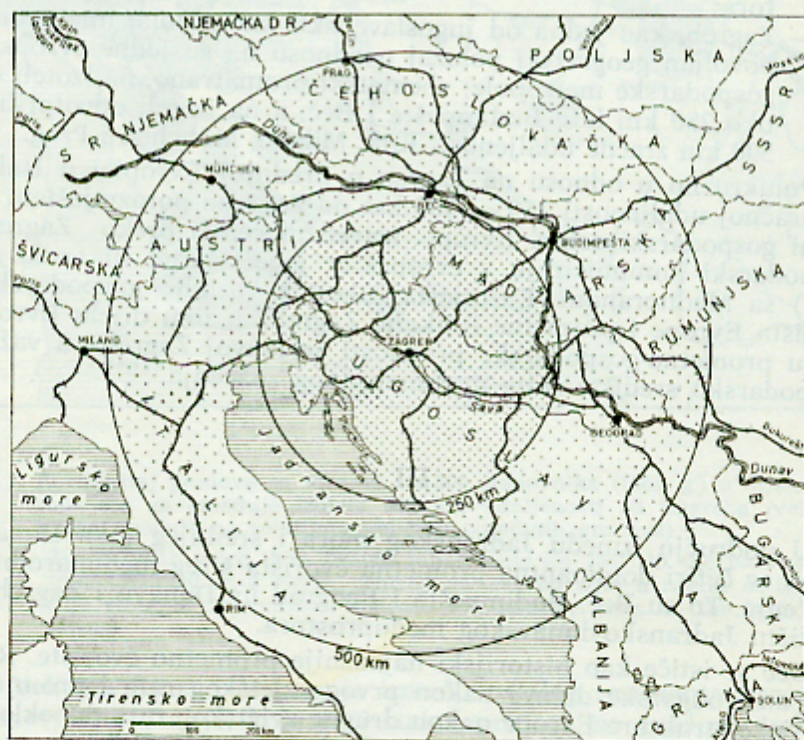
III

U području između Jadranskog mora i srednjeg toka Dunava ističu se četiri dominantna prometna čvorišta šireg međunarodnog značenja. To su Beč, Budimpešta i Beograd na Dunavu i Zagreb u središtu Jadransko-dunavskog međuprostora.

Beč se ističe kao historijski najvažnije prometno čvorište. Raspad austrougarske države nakon prvog svjetskog rata i promjene političke strukture Evrope nakon drugog svjetskog rata donekle su reducirali međunarodne prometne funkcije Beča, ali je on ostao tačka spajanja prometa na pravcu Baltik — Jadran; također preko Beča znatan dio Srednje Evrope (u širem smislu) komunicira s evropskim jugoistokom, ukoliko se promet na osnovu posebnih razloga ne skreće prometnicama koje ne prolaze Austrijom.

Budimpešta je dominantno prometno čvorište u Panonskom prostoru. Skupina zemalja Srednje Evrope i Baltički prostor prirodno komuniciraju preko Budimpešte sa Jugoistočnom Evropom. Najvažnija prometna veza Sovjetskog Saveza sa mediteranskim prostorom prolazi kroz budimpeštansko čvorište. Značenje budimpeštanskog prometnog čvorišta je naglašeno činjenicom što je čitav prometni sistem Mađarske izričito monocentrične strukture sa težištem u Budimpešti.

Beograd je najvažnije prometno čvorište evropskog jugoistoka. Posebno su naglašene tranzitne funkcije beogradskog čvora, jer se u njemu sastaju dva važna evropska smjera prometa — baltički, što prolazi Podunavljem i zapadnoevropski, što prolazi dolinom Save, a od Beograda nastavljaju moravskim pravcima da bi se kod Niša račvali na istambulski i atenski pravac. Nakon što uslijede dopune željezničkog sistema beogradskom čvoru će biti osigurana izravna veza s južnim Jadranom i pogodnija veza s Rumunjskom.



Sl. 2. Položaj Zagreba unutar mreže glavnih željezničkih pruga u dijelu Evrope što ga omeđuje izotela 500 km udaljenosti od Zagreba
 Fig. 2. The position of Zagreb in the railway system covering the part of Europe included in a circle centred on Zagreb with a radius of 500 km

Zagreb je najvažnije prometno čvorište na relaciji Srednje Podunavlje — Jadransko primorje. U prometnom pogledu istovrijedne veze sa Bečom i Budimpeštom osiguravaju zagrebačkom čvorištu relativno široki gravitacijski prostor Podunavlja i dijela Srednje Evrope, a prednosti sjevernog Jadrana osiguravaju prometno gospodarske osnove za aktivne prometne funkcije zagrebačkog čvorišta. Glavna veza srednje i zapadne Evrope što tranzitira sjevernu Italiju, odnosno zapadnu Njemačku, a kao objedinjeni pravac prolazi dolinom Save, posebno naglašava prednosti Zagreba kao važnog čvorišta prometnih tokova u evropskom mjerilu.

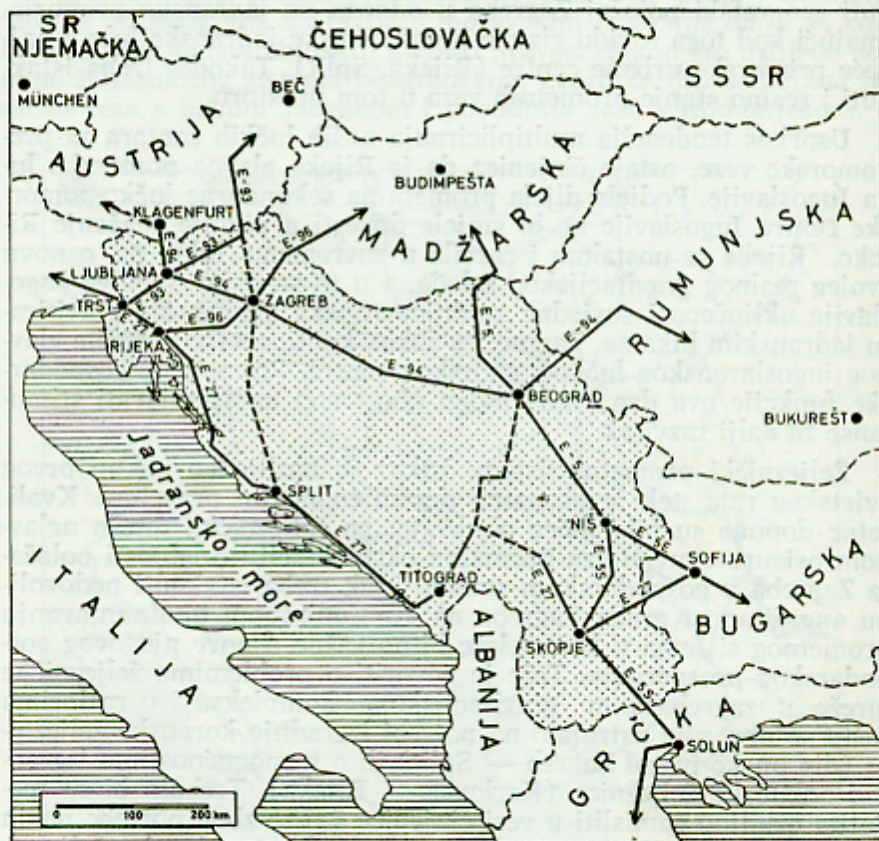
Kod ocjene prometnog značenja Zagreba posebno treba istaknuti geografski položaj Zagreba u odnosu na jadransko primorje, imajući kod toga u vidu glavne jugoslavenske jadranske luke i najveće primorske urbane centre (Rijeka, Split). Također treba istaknuti i realno stanje prometnih veza u tom prostoru.

Usprkos tendencija multipliciranja naših lučkih centara za prekomorske veze, ostaje činjenica da je Rijeka glavna pomorska luka Jugoslavije. Podjela dijela prometa na sekundarne lučko-pomorske centre Jugoslavije ne bi smjela dovesti u pitanje značenje Rijeke. Rijeka se uostalom i razvila u suvremenu luku na osnovu svojeg realnog gravitacijskog zaleđa, a u to su osim dijelova Jugoslavije uključene i susjedne srednjoevropske države, što gravitiraju jadranskim lukama. Zagreb je, dakle, kontinentsko čvorište glavnog jugoslavenskog lučko-pomorskog centra. Prometne i gospodarske funkcije ova dva grada mogu obostrano upotpunjavati stimulanse za dalji razvitak.

Željeznički prometni sistem, kakav je naslijeđen nakon prvog svjetskog rata, tek je neznatno dopunjen novim pravcima. Kvalitetne dopune su bile većeg obuhvata, pa željeznička mreža uglavnom osigurava uvjete za normalnu eksploataciju prednosti položaja Zagreba u gospodarskom smislu. Ipak treba istaknuti nedovoljnu angažiranost grada Zagreba na kontinuiranom upotpunjavanju prometnog sistema u kojem leže bitno važne osnove njegovog gospodarskog prosperiteta. Teže je govoriti o problemima željezničke mreže u zagrebačkom gravitacijskom kompleksu i o razlozima zašto se npr. nije ustrajalo na potrebi izgradnje koranske željeznice (dio unske pruge Zagreb — Split) ili o nemogućnostima izgradnje pokupske željeznice (Karlovac — Rijeka). Trebalo bi se međutim ozbiljno zamisliti u vezi činjenice što se zbog potrebe nekih dodatnih investicija zapostavlja novoizgrađena sutlanska željeznica, koja u znatnoj mjeri skraćuje prometnu udaljenost između Zagreba i Beča.

Ovdje se želi istaknuti da je prometno geografski položaj Zagreba i prometni sistem što ga povezuje sa njegovim širim jugoslavenskim i međunarodnim gravitacijskim zaleđem bio i ostaje jedan od bitno važnih činilaca razvitka toga grada. Zapostavljanje

važnosti te osnovne činjenice može imati i te kako znatnog utjecaja na dalji razvitak Zagreba i može reducirati njegove objektivne prednosti za daljnu gospodarsku ekspanziju. Ovo tim više što i Jugoslavija sve određenije postaje dio šire međunarodne gospodarske zajednice, unutar koje Zagreb mora aktivnije učestovati kao gospodarski progresivno središte, ukoliko želi osigurati važnije sudioništvo u međunarodnoj podjeli rada, što bi realno odgovaralo njegovoj gospodarskoj tradiciji i naslijeđenom gospodarskom potencijalu.



Sl. 3. Položaj Zagreba unutar mreže evropskih međunarodnih cesta na području Jugoslavije (»E-96« = oznaka evropske ceste, crtkano su označeni pravci nužne dopune mreže evropskih cesta)

Fig. 3. The position of Zagreb in the international European road system covering the territory of Yugoslavia (»E-96« is the marking of the European road. The broken lines show the necessary completion of the European road system.)

Nužnost prometne politike još uočljivije dolazi do izražaja ukoliko se razmotri suvremena problematika cestovnog prometa u širem zagrebačkom gravitacijskom kompleksu. Struktura cestovne mreže je u općoj shemi vrlo slična strukturi željezničkog sistema, ali su tehničko-prometni standardi postojećih cestovnih komunikacija izričito nezadovoljavajući. Osim tehničke neadekvatnosti postojećih cesta posebno treba istaknuti nedograđenost mreže.

Čak i usprkos poznate činjenice o nedostatku novčanih sredstava neshvatljivo je sa koliko se neodlučnosti i sporosti pristupa izgradnji tako važnih veza kao što je to cestovni pravac od Zagreba prema Mariboru i Beču, zatim od Zagreba prema Rijeci, te od Zagreba prema Splitu. Potpuno je sigurno da se u takvim prilikama stimuliraju drugi pravci prometnih tokova, a da prirodno čvorište prometa u tom dijelu Evrope, kao što je to Zagreb, privremeno gubi svoje prometno - geografske prednosti, što može imati trajnije gospodarske posljedice.

IV

Prethodno je isticano da su prometne veze Zagreba sa jadranskim lukama i tamošnjim urbanim centrima, a također i sa okolnim srednjoevropskim centrima, od bitnog značenja za dalji razvitak Zagreba. O tome govore i podaci o rasporedu prometnih tokova po glavnim cestovnim pravcima što se ukrštaju u Zagrebu.

Tab. 5. Učestalost prometa motornih vozila na glavnim cestovnim pravcima što se ukrštaju u Zagrebu; prosječni broj vozila tokom 24 sata u 1967. godini¹⁰

Table 5. Frequency of mean daily motor-vehicles circulation on main highways crossing in Zagreb (1967)

Pravac	Broj vozila
Zagreb — Ljubljana	5 248
Zagreb — Karlovac	4 755
Zagreb — Beograd	3 486
Zagreb — Krapina — Maribor	1 753
Zagreb — Varaždin	1 735

Kod ocjene važnosti pojedinih pravaca na osnovu prethodno navedenih podataka treba uzeti u obzir činjenicu da je stupanj motoriziranosti Jugoslavije u usporedbi sa razvijenijim evropskim državama još uvijek vrlo nizak. Osim toga i mreža cesta je još uvijek nepotpuna, pa je kako učestalost prometa tako i raspodjela prometa po pojedinim smjerovima neadekvatna stvarnim potrebama

10. Podaci Instituta građevinarstva Hrvatske u Zagrebu.

komuniciranja. Tako npr. cesta Zagreb - Krapina - Maribor još uvijek nije dovršena, pa se nakon njenog dovršenja može očekivati višestruko povećanje učestalosti prometa na tom pravcu.

Bitno je, međutim, uočiti relativne odnose, a oni ukazuju na značenje veze što iz srednje Evrope preko Slovenije vode do Zagreba i dalje u pravcu Beograda (odnosno obratno). Posebno je naglašeno značenje veza preko Karlovca ka Jadranskom primorju, čak i uprkos tehnički neadekvatnih veza. Na osnovu navedenog treba istaknuti činjenicu da u okviru razmatranja koncepcija prometnog sistema u tom dijelu Jugoslavije treba u potpunijoj mjeri respektirati širu evropsku mrežu komuniciranja. Jer, gospodarski razvitak u sve većoj mjeri prelazi granice užih činilaca i nalazi dodatne stimulanse u međunarodnim gospodarskim konstelacijama. Ovo postaje osobito važna pretpostavka za razvitak gospodarskih metropola šireg značenja.

Međunarodni gospodarski odnosi kao faktor razvoja šire narodne zajednice, a posebno pojedinih velikih gospodarskih centara, postaju u suvremenoj Evropi realna činjenica. U slučaju Zagreba ta je okolnost izričito jasna, već zbog samog geografskog položaja grada. Naime, na prometnoj udaljenosti do 400 km od Zagreba nalaze se osim važnih jugoslavenskih gospodarskih centara također i neki centri u susjednim državama — šireg međunarodnog značenja.

Tab. 6. Prometna udaljenost Zagreba cestovnim komunikacijama od važnijih susjednih gradskih centara

Table 6. Highway distance between Zagreb and other important centres

Relacija	Udaljenost u km
Zagreb — Ljubljana	135
Zagreb — Rijeka	183
Zagreb — Budimpešta	365
Zagreb — Beč	367
Zagreb — Split (preko Bihaća)	387
Zagreb — Beograd	392

Izgradnjom novih cesta čija je izvedba u toku, ili će postati neophodna već u bližoj budućnosti, navedene prometne udaljenosti će se u daljoj mjeri smanjiti. Bitno skraćenje veza treba očekivati na pravcu Zagreb — Split, Zagreb — Rijeka i Zagreb — Beč, što može inicirati nove podsticaje za brže intenziviranje prometa u tom prostoru.

Spoznaje o prednostim prometno-geografskog položaja Zagreba, i to kako u odnosu na prometnu mrežu u tom dijelu Evrope tako i u odnosu na razmještaj važnih evropskih gospodarskih centara, mogu se u daljoj mjeri dopuniti činjenicama o geografskom razmještaju glavnih jugoslavenskih vanjskotrgovinskih partnera.



Sl. 4. Geografski razmještaj jugoslavenske vanjsko trgovinske razmjene 1967. godine — udio pojedinih država, odnosno skupina država (legenda: 1 — izvoz, 2 — uvoz)

Fig. 4. The geographical distribution of the Yugoslav foreign trade in 1967 — the share of the individual countries or groups of countries (Legend: (1) export, (2) import)

Za jugoslavensku vanjsku trgovinu je karakteristično da najveći dio razmjene otpada na samo nekoliko država. Tako je npr. 1967. od ukupne vrijednosti jugoslavenskog izvoza čak 48 % otpadalo na samo četiri evropske države (Italija, SSSR, SR Njemačka i Njemačka DR). Istovremeno je od ukupne vrijednosti uvezanih dobara u Jugoslaviju 45 % otpadalo na skupinu od četiri evropske države (SR Njemačka, Italija, SSSR i Čehoslovačka). Ukoliko se zbroje ukupna vrijednost izvoza u Jugoslaviju i uvoza iz Jugoslavije (1967; svake pojedine države — vanjskotrgovinskog partnera Ju-

goslavije, tada se po značenju ističe slijedeći redosljed najznačajnijih sudionika u međunarodnoj razmjeni Jugoslavije: 1, Italija, 2, SSSR, 3, SR Njemačka, 4, Cehoslovačka, 5, Njemačka DR, 6, Francuska, 7, Austrija itd.

Geografski razmještaj vanjsko trgovinskih partnera Jugoslavije ukazuje na izuzetno značenje gospodarskih odnosa Jugoslavije sa zemljama srednje i zapadne Evrope, uključivši tu i Italiju, u okviru čega se posebno ističe skupina zemalja članica Evropske ekonomske zajednice. Na izvanevropske države otpada 1/5 od ukupne vrijednosti vanjsko trgovinske razmjene Jugoslavije. Unutar takve prostorne orijentacije Jugoslavije u pogledu međunarodnih gospodarskih odnosa položaj Zagreba ima objektivno povoljan položaj.

Tab. 7. Vrijednost vanjskotrgovinske razmjene Jugoslavije i udio pojedinih država u vanjskotrgovinskim odnosima Jugoslavije 1967. godine¹¹
Table 7. Value of Yugoslavia's external trade and percentage share of different states

Država	Vrijednost u milijunima dinara		% udio u ukupnoj vrijednosti	
	Izvoz	Uvoz	Izvoz	Uvoz
Austrija	602,1	734,2	3,85	3,44
Bugarska	249,0	247,1	1,59	1,16
Cehoslovačka	626,8	1 183,4	4,01	5,54
Grčka	375,3	382,2	2,39	1,79
Francuska	341,9	1 008,4	2,18	4,72
Italija	2 813,5	2 850,4	17,98	13,36
Mađarska	376,0	397,1	2,40	1,86
Njemačka DR	788,0	861,1	5,04	4,04
Poljska	573,6	519,9	3,66	2,44
Rumunjska	284,1	271,7	1,82	1,27
SR Njemačka	1 202,7	3 574,3	7,69	16,75
SSSR	2 740,4	2 047,9	17,52	9,59
Švicarska	320,5	416,6	2,05	1,95
Ostale evropske države	1 296,6	2 378,9	8,29	11,15
Izvanevropske države	3 055,3	4 468,5	19,53	20,94
UKUPNO	15 645,8	21 341,7	100,00	100,00

Pravci međunarodnih tokova robne razmjene Jugoslavije s inozemstvom potvrđuju izuzetno značenje prometnih veza što povezuju Jugoslaviju sa Srednjom i Zapadnom Evropom. Dio razmjene zapadno-evropskih država, mediteranskih zemalja, najveći dio razmjene sa skandinavskim državama, te čitava razmjena sa izvanevropskim državama obavlja se morskim putovima. U oba slučaja položaj Zagreba je unutar jugoslavenskog prostora izuzetno povoljan. Na osnovu toga može se zaključiti da je Zagreb istovremeno značajno tranzitno prometno čvorište, što proizlazi iz njegovog

11. Statistički godišnjak SFRJ XV, Beograd 1968.

prometno-geografskog položaja — i važna prometno-gospodarska lokacija, o čemu govori prostorna usmjerenost suvremenih međunarodnih gospodarskih odnosa Jugoslavije.

Isključivo na prethodno navedenim karakteristikama položaja, kako onim što proizlaze iz samog geografskog smještaja grada, tako i onim što ih određuju realni pravci međunarodnih gospodarskih odnosa i interesa Jugoslavije, mogu se zasnivati objektivne pretpostavke o mogućnostima razvitka Zagreba i njegovoj stvarnoj ulozi i značenju unutar dalje raspodjele društveno-ekonomskih funkcija na prostoru Jugoslavije.

V

Upoređivanje prednosti položaja grada, mogućnosti što ih sredina pruža za intenzivniju gospodarsku aktivnost, kao i zatečenih potencijala sa kojima je Zagreb ušao u razdoblje nakon drugog svjetskog rata kada je započeo proces ubrzane industrijalizacije Jugoslavije — sa stvarnim promjenama u gospodarskoj strukturi grada, pokazuju da u slučaju Zagreba nisu u potpunijoj mjeri aktivirane njegove stvarne mogućnosti. Zagreb je i nadalje zadržao položaj vodećeg industrijskog grada Jugoslavije, ali su kvalitativne promjene strukture njegove industrijske privrede bile nepotpune. Zagreb se nije uspio svestranije transformirati iz industrijskog grada, čije je značenje određivalo isključivo kumuliranje raznorodnih industrijskih aktivnosti, u progresivan industrijski grad sa određenijom gospodarskom orijentacijom i fizionomijom, što bi trebalo smatrati nužnom pretpostavkom jedne više etape razvitka jedne gospodarske metropole.

U sistemu centraliziranog planiranja i u okvirima političkih situacija, kroz koje je Jugoslavija prolazila tokom dva decenija razvitka nakon drugog svjetskog rata, program industrijalizacije zemlje nije mogao uključiti u razmatranje i odlučivanje jednakovrijedno sve relevantne faktore razmještaja pojedinih gospodarskih aktivnosti. Pojavljivala se kao nužnost prevaga značenja određenih činilaca i kriterija usmjeravanja novih aktivnosti, bilo je nužnih kompromisa i konvencija, kako u pogledu prostorne orijentacije, tako i u pogledu odabiranja prioriteta. U jednom širem zamahu gospodarskog razvitka Jugoslavije nužno su se pojavljivale i dileme i to po raznim važnim pitanjima, kao što su to npr:

- značenje gospodarskih metropola za cjelokupni društveno-gospodarski razvitak Jugoslavije;
- odnos koncentracije industrijske privrede, kao ekonomske prednosti i disperznog razmještaja industrijske privrede, kao društveno-političke prednosti;

- razmještaj gospodarskih djelatnosti uz primjenu standardnih kriterija lokacije ili na osnovu konvencija društveno-političkih zajednica;
- uži nacionalni okviri razvoja jugoslavenske privrede ili otvorenije uključivanje u međunarodnu podjelu rada;
- jadranska, podunavska ili neka druga varijanta prostornog prilagođavanja jugoslavenske privrede međunarodnim političko-gospodarskim konstelacijama, itd.

Detaljnija analiza razvojnog puta zagrebačke privrede nakon drugog svjetskog rata pokazuje da su općejugoslavenske specifičnosti razvitka vrlo određeno utjecale na razvitak Zagreba. Iako je privreda Zagreba bilježila znatne rezultate u materijalnim bilansima ne bi trebalo zanemariti činjenicu da se njena materijalna osnova, nedovoljno upotpunjavana, postupno iscrpljivala. Imajući u vidu prethodno opisane položajne prednosti Zagreba, teže je objasniti npr. vrlo nisko učešće zagrebačkih uvožno-izvoznih poduzeća u ukupnom prometu jugoslavenske vanjske trgovine, ili, npr. nepostojanje jačih turističkih organizacija u tom gradu, a da se ne govori o tome da Zagreb koji je neosporno jedno od glavnih težišta jugoslavenske potrošnje nije uspio inicirati gotovo niti jednu propulzivnu industrijsku djelatnost, kao što je to npr. automobilska industrija.

Ističući neke suvremene probleme razvitka Zagreba kao gospodarske metropole ovdje se želilo konstatirati da faktor prometno-geografskog položaja i njegovo objektivno vrednovanje treba da predstavljaju trajan stimulans za dalji razvitak toga grada. Nova gospodarska politika Jugoslavije, inicirana 1965. godine, otvara realne mogućnosti za novu etapu ekspanzije grada. U okvirima daljeg razvitka, što mora uključivati i kvalitativne promjene gospodarske strukture grada, treba inzistirati na objektivnim smještajnim prednostima što ih Zagreb pruža za široki izbor gospodarskih aktivnosti.

Daljnja gospodarska ekspanzija Zagreba je neminovna. To je realna pretpostavka razvitka toga grada kako u nacionalnoj, tako i u međunarodnoj političko-gospodarskoj konstelaciji, i istovremeno u interesu Jugoslavije kao društveno-gospodarske cjeline. Konceptija te ekspanzije treba da uključi sve one uvjete i činioce što mogu da odrede mjerila racionalnosti, efikasnosti i dugoročne realnosti. Kao primjer može se istaći neminovna potreba svestranijeg korištenja prednosti pojedinih dijelova jugoslavenskog prostora, kao što je to npr. jadransko primorje Jugoslavije, za aktivne gospodarske funkcije. To može imati neposrednog utjecaja za razvitak kontinentalnih gospodarskih centara, što su u povoljnom prometno-geografskom odnosu sa težištima lučko-pomorske privrede Jugoslavije.

Potreba potpunijeg korištenja smještajnih prednosti svakog pojedinačnog gospodarskog središta podrazumijeva njegov neposredniji interes za stalnu dogradnju prometnih sistema koji omogućuju realizaciju datih prednosti. Zagreb se kao prirodno prometno čvorište Jadransko-dunavskog međuprostora razvio u važno gospodarsko središte, šireg međunarodnog značenja. O njegovim prometnim vezama sa sjevernim jadranskim primorjem, s evropskim jugoistokom, sa srednjim Podunavljem, sa srednjom i zapadnom Evropom, kao i sa sjevernom Italijom, u znatnoj mjeri ovise mogućnosti za uspješno ostvarenje naredne etape njegove gospodarske ekspanzije.

Summary

THE EVALUATION OF THE GEOGRAPHICAL POSITION AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF ZAGREB

by

S. Zuijić

The modern development of Zagreb began in the middle of the 19th century. In 1857 Zagreb had 16,657 inhabitants, and about a century later (in 1961) it had 457,499. This century obviously covers the entire period of the economic expansion of Zagreb up to its present size and significance. As the beginning of this expansion coincided with the construction of a modern communication system in Croatia and its neighbouring countries the conclusion of the definite interdependence between communications and economic functions of towns imposes itself.

In the region between the Adriatic Sea and the Danube, where Zagreb occupies a fairly central position, this city has experienced the relatively largest population increase during the last 50 years. In this region in 1910 Zagreb was the 5th largest town (after Vienna, Budapest, Trieste and Graz). In 1966 with its 515,000 inhabitants Zagreb was the third largest town in this region, immediately after Budapest and Vienna, and the leading industrial centre of Yugoslavia.

In 1952 the part of Europe included in a circle centred on Zagreb, with a radius of 500 km, contained 52 towns with more than 100,000 inhabitants each. Belgrade and Zagreb were among the ten largest cities in this territory. In assessing the significance of Zagreb in the system of population centres in the said territory the following basic facts are essential:

— Zagreb is in the group of the ten leading urban centres of this region, and that in the second-size group, which is in agreement with the general characteristics of the urbanization in the Yugoslav territory;

— Zagreb, as one of the Yugoslav metropolises, has a very favourable geographical position with regard to the neighbouring European economic metropolises; schematically considered Budapest and Vienna are about 250 km away from Zagreb, and about 500 km away are Rome, Milan, Munich and Prague.

In the region between the Adriatic Sea and the middle course of the Danube four dominant communication centres of international significance stand out: they are Vienna, Budapest and Belgrade on the Danube, and Zagreb in the centre of this region.

Zagreb is thus the most important communication centre between the central Danubian basin and the Adriatic coast. Equivalent communications with Vienna and Budapest link Zagreb with a relatively wide gravitational zone, i.e. the central Danubian basin and part of Central Europe, while the proximity of the northern Adriatic Sea offers cheap sea transport facilities. The principal communications between Central and Western Europe, passing north and south of the Alps, can join in the Sava valley, a fact which particularly stresses the advantages of Zagreb as an important centre in the flow of transport of a European scale.

The geographical distribution of the foreign-trade partners of Yugoslavia indicates the exceptional significance of the economic relations of Yugoslavia with the countries of Central and Western Europe, including Italy, with special stress on the countries of the European Common Market. The extra-European countries are responsible for 1/5 of the Yugoslav foreign trade. In such a geographical orientation of the Yugoslav foreign trade the position of Zagreb is most favourable.

The comparison however of the advantages of Zagreb's geographical position, the possibilities offered for intensive economic activity and the available potential with which Zagreb entered the period when after the Second World War the process of accelerated industrialization began in Yugoslavia, with the factual changes in the economic structure of the city shows that all the real possibilities have not been used to their full extent. Zagreb has kept the position of the leading industrial centre in Yugoslavia but the qualitative structural changes in its industrial economy have been incomplete. Zagreb has failed to transform itself from an industrial town, significant only because of the accumulation of heterogenous industrial activities, into a progressive industrial centre with a definite economic orientation and physiomy, which should be considered the necessary step to a higher development stage of an economic metropolis.

The need to make full use of the geographically advantageous position of every economic centre includes its direct interest in the continual development of its communication system, on which the realization of favourable possibilities depends. As a natural communication centre between the Adriatic Sea and the central Danubian basin, Zagreb has developed into an important economic centre of wide international significance. The possibilities for a successful realization of the next stage of its economic expansion depend to a considerable degree on its communications with the northern Adriatic Sea, with the European southeast, with the central Danubian basin, with Central and Western Europe and with northern Italy.