

# Promet i razvoj agrarnih krajeva: primjer Hrvatskog zagorja

**Dražen Njegač\***

U radu se govori o utjecaju prometa na razvoj agrarnih krajeva s primjerom Hrvatskog zagorja. Prije svega, radi se o dnevnim migracijama i razvoju stanovništva te o socioekonomskoj preobrazbi naselja, na koju, između ostaloga, utječe i promet.

**Ključne riječi:** promet, stanovništvo, dnevna migracija, urbanizacija.

**Traffic and Development of Agrarian Regions: Example – Hrvatsko zagorje.**

The paper discusses the influence of traffic on the development of agrarian regions, giving Hrvatsko Zagorje as an example. In the first place it covers commuting and growth of the population, including socio-economic transformations of settlements, which among other things, are also influenced by traffic.

**Key Words:** traffic, population, commuting, urbanization.

## UVOD

Promet, osim što proizlazi iz određenog stupnja gospodarskog razvoja, i sam utječe na njega, dakle, proces je uzajaman – što je neki prostor (regija ili cijela zemlja) gospodarski razvijeniji, on ima i razvijeniju prometnu mrežu, i obrnuto, jačanje prometnih veza povlači za sobom i jači gospodarski razvoj. Pritom baš mogućnost prometnog povezivanja uvjetuje raspored privrednih djelatnosti u prostoru, odnosno njihovu lokaciju. Povezano s tim, promet je i jedan od čimbenika socijalnog prestrukturiranja stanovništva jer omogućava njegovo prostorno kretanje, prije svega dnevnu migraciju na rad, što opet uvjetuje čitav niz promjena koje se događaju u mjestu stanovanja radnika.

U brojnim teorijskim raspravama o lokaciji određenih djelatnosti, kao značajan faktor lokacije uziman je upravo promet i transportni troškovi (Von Thünen, Weber, Hoover i dr.). Na utjecaj prometa na raspored poljoprivrednih i drugih djelatnosti, primjerima iz Velike Britanije i Kine, upozorili su i drugi autori (Stamp, Best i Gasson, Fei i Chang, Yang, Rawski)<sup>1</sup>.

\* Mr., istraživač, Geografski odjel, Prirodoslovno-matematički fakultet, Marulićev trg 19, 41000 Zagreb, Hrvatska.

Cilj ovog rada je da upozori na značenje prometa u razvoju jednoga karakterističnog agrarnog kraja kao što je Hrvatsko zagorje. Zbog nepovoljnih prirodnih uvjeta ono još od sredine prošlog stoljeća trpi od agrarne prenaseljenosti. Autarkična poljoprivredna proizvodnja na, zbog velikih dioba posjeda, sve manjim površinama, nije mogla omogućiti normalan život stanovništvu koje je stoga prisiljeno emigrirati u bogatije krajeve. (Javlja se, dakle, proces suprotan onom otprije dva-tri stoljeća kad je Zagorje prihvatilo brojno stanovništvo iz graničnih krajeva s Turskom). No, još se uvijek, zbog većega prirodnog priraštaja, ukupan broj stanovnika Hrvatskog zagorja povećavao<sup>2</sup>. Tek kad se prirodni priraštaj smanjio, a iseljavanje se nastavilo, tek odonda pada ukupan broj stanovnika. Prvi put je 1953. godine broj popisanog stanovništva manji nego u prethodnom popisu (269 434 prema 272 444, 1948.)<sup>3</sup>.

## PROMET I DNEVNE MIGRACIJE ZAPOSLENIH

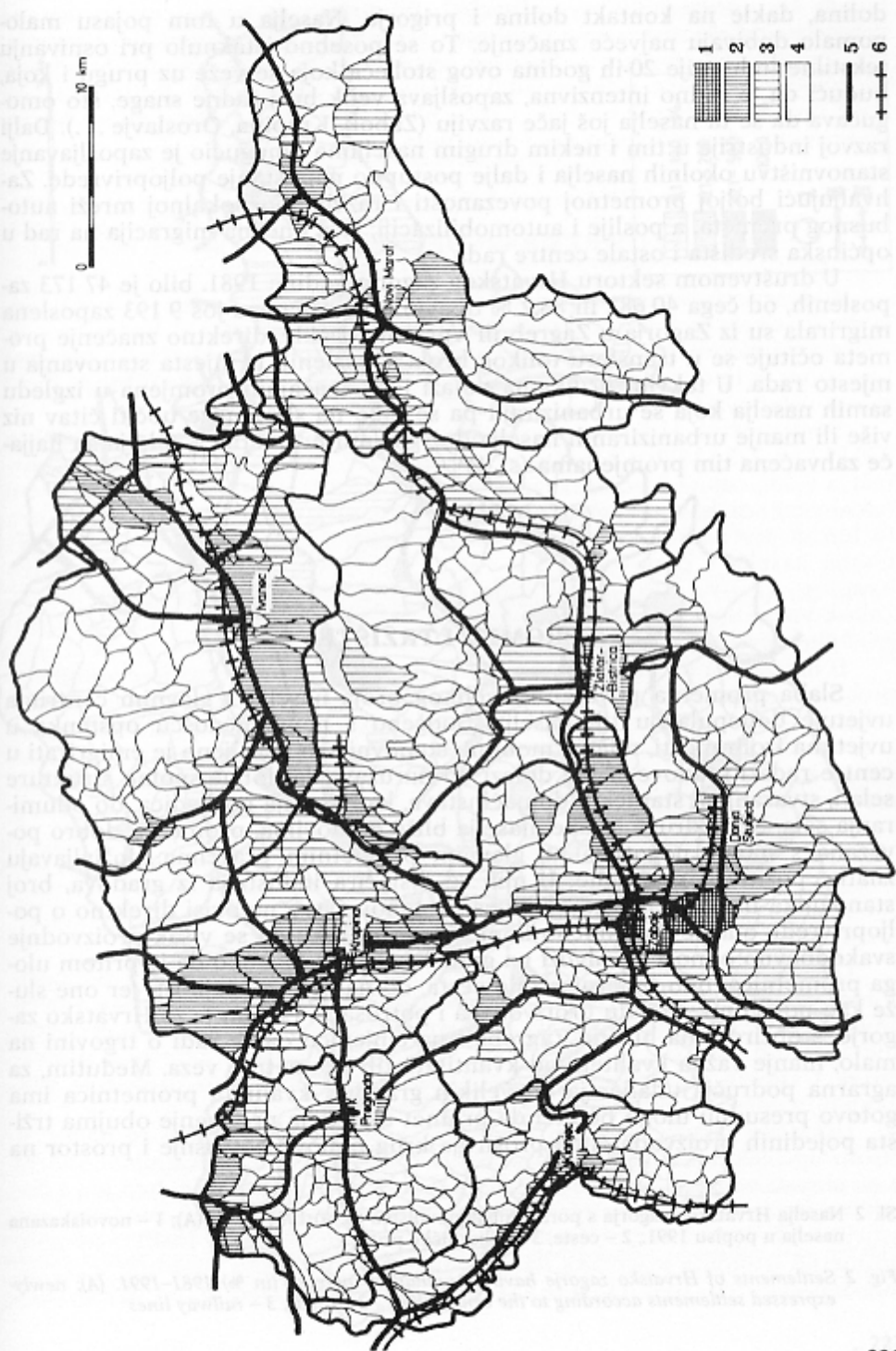
Izgradnja željeznice i razvoj željezničkog prometa omogućili su da se istodobno s iseljavanjem razvije i tradicija dnevne migracije na rad. Zapošljavanjem u industriji i drugim djelatnostima Zagreba i Varaždina, dio poljoprivrednog stanovništva potpuno napušta obrađivanje svog posjeda, ali veći dio, uz rad u drugim djelatnostima istodobno, zbog dodatnih prihoda, obrađuje svoj posjed. Na taj su način nastala mješovita domaćinstva koja danas prevladavaju u Hrvatskom zagorju.

Zagorje je, zbog svojeg prirodnogeografskog položaja i nepostojanja većeg centra unutar njega, nužno gravitacijski usmjereno k Zagrebu i Varaždinu. Koliki je utjecaj i značenje ta dva grada za stanovništvo Hrvatskog zagorja, najbolje pokazuju podaci o dnevnim migrantima. Godine 1981. ukupno je iz Zagorja dnevno migriralo u Zagreb 6 540, a u Varaždin 2 653 zaposlenih, što iznosi 13,1, odnosno 5,3 % od broja dnevnih migranata Hrvatskog zagorja. Dakle, 18,4 % od broja otpada na dnevne migrante u Zagreb i Varaždin. No, problem je vezan upravo uz transfer radne snage, budući da prometne veze, bez obzira na to što za to postoje dobri preduvjeti, nisu zadovoljavajuće, pa radnici iz udaljenijih i prometno izoliranijih naselja dnevno gube i po nekoliko sati da bi došli na posao i vratili se kući.

Izgradnja željeznica ipak je omogućila da se i lokalni centri jače razviju, mijenjajući gospodarsko značenje pojedinih dijelova Hrvatskog zagorja. Prigorje Ivanšćice, koje je zbog svojih prirodnih svojstava bilo najpogodnije za agrarno iskorištavanje i razvoj naselja, gubi na značenju. Budući da željeznica prati riječne tokove, težište naseljenosti prenosi se na rubove riječnih

Sl. 1 Naselja Hrvatskog zagorja prema stupnju socioekonomske preobrazbe 1981.; 1 – urbana naselja, 2 – jače urbanizirana naselja, 3 – slabije urbanizirana naselja, 4 – ruralna naselja, 5 – ceste, 6 – željezničke pruge

Fig. 1 Settlements of Hrvatsko zagorje according to the degree of socio-economic transformation 1981.; 1 – urban settlements, 2 – more urbanized settlements, 3 – less urbanized settlements, 4 – rural settlements, 5 – roads, 6 – railway lines.



dolina, dakle na kontakt dolina i prigorja. Naselja u tom pojasu malo-pomalo dobivaju najveće značenje. To se posebno istaknulo pri osnivanju tekstilne industrije 20-ih godina ovog stoljeća koja se veže uz prugu i koja, budući da je radno intenzivna, zapošljava velik broj radne snage, što omogućava da se ta naselja još jače razviju (Zabok, Krapina, Oroslavje...). Dalji razvoj industrije u tim i nekim drugim naseljima omogućio je zapošljavanje stanovništvu okolnih naselja i dalje postupno napuštanje poljoprivrede. Zahvaljujući boljoj prometnoj povezanosti i razvijenijoj lokalnoj mreži autobusnog prometa, a poslije i automobilizaciji, jača dnevna migracija na rad u općinska središta i ostale centre rada.

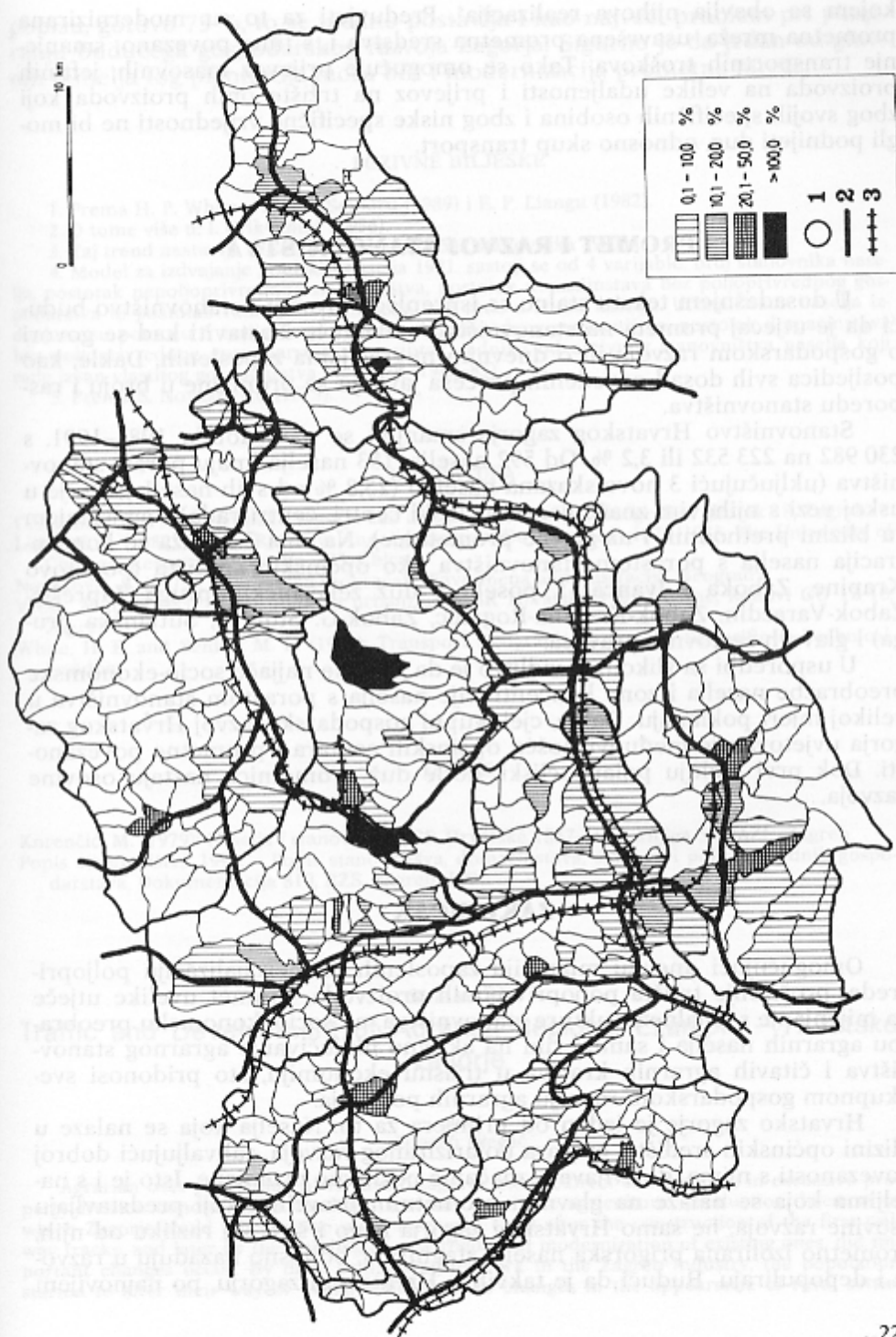
U društvenom sektoru Hrvatskog zagorja godine 1981. bilo je 47 173 zaposlenih, od čega 40 682 ili 86,2 % dnevnih migranata, a još 9 193 zaposlena migrirala su iz Zagorja u Zagreb ili Varaždin. Dakle, direktno značenje prometa očituje se u transferu tolikog broja zaposlenih iz mjesta stanovanja u mjesto rada. U takvim prilikama dolazi i do značajnih promjena u izgledu samih naselja koja se urbaniziraju pa se tako na slici može uočiti čitav niz više ili manje urbaniziranih naselja duž glavnih prometnica, a koja su najjače zahvaćena tim promjenama (sl. 1)<sup>4</sup>.

## PROMET I TRŽIŠTE

Slaba prometna povezanost velikog broja naselja s glavnim centrima uvjetuje depopulaciju tih naselja. Suočeno s nemogućnošću opstanka u uvjetima izoliranosti, mlade, mobilno stanovništvo prisiljeno je emigrirati u centre rada i gradove. Time dolazi do narušavanja dobno-spolne strukture sela i, stvaranjem staračkih domaćinstava, kao krajnja posljedica, do odumiranja sela. No, s druge strane, naselja bliže gradovima, prometno dobro povezana s njima, pogotovo na glavnim prometnim pravcima, doživljavaju znatne pozitivne promjene. U njih se dislocira industrija iz gradova, broj stanovnika im raste, a budući da sada stanovništvo ne ovisi direktno o poljoprivredi, ona se djelomično komercijalizira tako da se višak proizvodnje svakodnevno odnosi ili odvozi na gradske tržnice. Dakako da je pritom uloga prometnica, bilo željeznica bilo cesta, od najveće značajnosti jer one služe kao posrednik između proizvođača i potrošača. Pritom je za Hrvatsko zagorje, s obzirom na blizinu Zagreba i na činjenicu da se radi o trgovini na malo, manje važna kvaliteta od kvantitete tih prometnih veza. Međutim, za agrarna područja udaljenija od velikih gradova, kvaliteta prometnica ima gotovo presudnu ulogu budući da promet utječe na proširenje obujma tržišta pojedinih proizvoda čime proširuje krug njihove potrošnje i prostor na

Sl. 2 Naselja Hrvatskog zagorja s porastom stanovništva (u %) 1981–1991. (A); 1 – novoiskazana naselja u popisu 1991., 2 – ceste, 3 – željezničke pruge

Fig. 2 Settlements of Hrvatsko zagorje having population increase (in %) 1981–1991. (A); newly-expressed settlements according to the census 1991., 2 – roads, 3 – railway lines



kojem se obavlja njihova realizacija<sup>5</sup>. Preduvjeti za to su: modernizirana prometna mreža, usavršena prometna sredstva i, s time povezano, smanjenje transportnih troškova. Tako se omogućuje prijevoz masovnih, jeftinih proizvoda na velike udaljenosti i prijevoz na tržište onih proizvoda koji zbog svojih specifičnih osobina i zbog niske specifične vrijednosti ne bi mogli podnijeti dug, odnosno skup transport.

## PROMET I RAZVOJ STANOVNIŠTVA

U dosadašnjem tekstu stalno se isprepleću promet i stanovništvo budući da je utjecaj prometa na stanovništvo nemoguće izostaviti kad se govori o gospodarskom razvoju ili o dnevnim migracijama zaposlenih. Dakle, kao posljedica svih dosad navedenih procesa javljaju se promjene u broju i rasporedu stanovništva.

Stanovništvo Hrvatskog zagorja smanjilo se u razdoblju 1981–1991. s 230 982 na 223 532 ili 3,2 %. Od 592 naselja, 153 naselja imaju porast stanovništva (uključujući 3 novoiskazana naselja) (25,8 % od svih naselja), što je u uskoj vezi s njihovim značenjem (općinski centri, centri rada) i smještajem (u blizini prethodnih i uz glavne prometnice). Na slici 2 zapaža se koncentracija naselja s porastom stanovništva oko općinskih središta (pogotovo Krapine, Zaboka i Ivanca) i, posebno, duž željezničkih pruga Zaprešić-Zabok-Varaždin, Zabok-Krapina-Rogatec, Zabok-G. Stubica, Sutlanska pruga) i glavnih cestovnih pravaca.

U usporedbi sa slikom 1, vidljivo je da se zone najjače socio-ekonomske preobrazbe naselja i zone koncentracije naselja s porastom stanovništva u velikoj mjeri poklapaju. Dakle, cjelokupni gospodarski razvoj Hrvatskog zagorja uvjetovan je međuovisnošću općinskih centara i prometne povezanosti. Dok prvi djeluju polarizacijski, dotle duž prometnica nastaju osovine razvoja.

## ZAKLJUČAK

Omogućujući dnevnu migraciju zaposlenih, komercijalizaciju poljoprivrede, proširenje tržišta poljoprivrednih proizvoda, promet uvelike utječe na mijenjanje socijalne strukture stanovništva, na socioekonomsku preobrazbu agrarnih naselja i samim tim na aktivno uključivanje agrarnog stanovništva i čitavih agrarnih krajeva u tržišnu ekonomiju, što pridonosi sveukupnom gospodarskom razvoju agrarnih područja.

Hrvatsko zagorje je jedan od primjera za to. Naselja koja se nalaze u blizini općinskih središta, centara polariziranog razvoja, zahvaljujući dobroj povezanosti s njima, doživljavaju značajne pozitivne promjene. Isto je i s naseljima koja se nalaze na glavnim prometnim pravcima koji predstavljaju osovine razvoja, ne samo Hrvatskog zagorja nego i šire. Za razliku od njih, prometno izolirana prigorska naselja stagniraju, odnosno nazaduju u razvoju i depopuliraju. Budući da je takvih u Hrvatskom zagorju, po najnovijem

popisu, gotovo 75 %, to se ujedno postavlja i kao najveći problem pri planiranju budućega gospodarskog razvoja Zagorja. Sigurno je da jedan od glavnih temelja tog planiranja mora biti i modernizacija prometne mreže.

#### POZIVNE BILJEŠKE

1. Prema H. P. White-u i M. L. Senioru (1989) i E. P. Liangu (1982).
2. O tome više u: I. Crikvenčić (1956).
3. Taj trend nastavlja se sve do danas (223 532 stanovnika 1991).
4. Model za izdvajanje gradskih naselja 1981. sastoji se od 4 varijable: broj stanovnika naselja, postotak nepoljoprivrednog stanovništva, postotak domaćinstava bez poljoprivrednog gospodarstva te postotak radnika toga naselja koji rade u istom naselju. Urbanizirana naselja izdvojena su pomoću 3 varijable: postotak poljoprivrednog stanovništva, postotak domaćinstava bez poljoprivrednog gospodarstva te postotak radnika od aktivnog stanovništva naselja koji rade izvan vlastitog gospodarstva M. Vresk (1982-83).
5. Prema S. Novakoviću (1975).

#### LITERATURA

- Crikvenčić, I. (1956): Hrvatsko zagorje kao emigraciono žarište, *Geografski glasnik* 18, Zagreb
- Liang, E. P. (1982): *China. Railways And Agricultural Development 1875-1935*, The University of Chicago, Research Paper No. 203, Chicago
- Novaković, S. (1975): *Ekonomika saobraćaja*, Savremena administracija, Beograd
- Vresk, M. (1982-83): Neka obilježja urbanizacije SR Hrvatske 1981. godine, *Radovi GO* 17-18, Zagreb
- White, H. P. and Senior, M. L. (1989): *Transport Geography*, Longman Scientific & Technical, London

#### IZVORI

- Korenčić, M. (1979): *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857-1971*, knjiga 54, JAZU, Zagreb
- Popis stanovništva 1991. - Popis stanovništva, domaćinstava, stanova i poljoprivrednih gospodarstava, Dokumentacija 810, RZS, Zagreb, 1991.

#### SUMMARY

### Traffic and Development of Agrarian Regions: Example - Hrvatsko zagorje

by  
Dražen Njeđač

Agrarian over-population of Hrvatsko zagorje and its direct consequence in excessive property-division conditioned a tendency towards autarchic agricultural production, because of which Zagorje could not develop more intensely. Only after the construction of the first railway tracks, and later by the building of new roads and modernization of existing ones, did important changes occur. By daily commuting to work in the Zagreb industry, the population started to alter their way of living, which lead to changes in the appearance of rural settle-

ments, and their functional orientation, structure of agriculture (which became partly commercialized) and influenced many other changes. As these are changes which signify the process of urbanization it can be concluded that traffic is an important factor in urbanization of rural settlements. Furthermore, traffic is an important factor in changes in the spatial population picture and economic importance of particular parts of Hrvatsko zagorje, because the focus of population shifted from higher to lower areas, i. e. the river valley margins through which run the most important traffic routes of Hrvatsko zagorje.

Primljeno: 20. studenog 1992.

Received: November 20, 1992.

Stanovništvo Hrvatske zagorje razlikuje se od stanovništva u ostalim dijelovima Hrvatske po tome što je veće, gušće i više obrazovano. U ovom radu istražuje se utjecaj promjena u strukturi stanovništva na razvoj gospodarstva i prometne povezanosti u Hrvatskoj zagorju.

U ovom radu istražuje se utjecaj promjena u strukturi stanovništva na razvoj gospodarstva i prometne povezanosti u Hrvatskoj zagorju. Istraživanje je provedeno na temelju podataka iz popisa stanovništva iz 1991. godine i podataka iz statističkih službi. U radu se istražuje utjecaj promjena u strukturi stanovništva na razvoj gospodarstva i prometne povezanosti u Hrvatskoj zagorju.

U ovom radu istražuje se utjecaj promjena u strukturi stanovništva na razvoj gospodarstva i prometne povezanosti u Hrvatskoj zagorju. Istraživanje je provedeno na temelju podataka iz popisa stanovništva iz 1991. godine i podataka iz statističkih službi. U radu se istražuje utjecaj promjena u strukturi stanovništva na razvoj gospodarstva i prometne povezanosti u Hrvatskoj zagorju.

Kotanić, M. (1979) Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1871-1971, knjiga 24. JAZU, Zagreb.  
Popis stanovništva 1991. - Popis stanovništva, domaćinstva, stanova i gospodarstvenih gospodarstava. Dokumentacija 810. RZZ, Zagreb, 1991.

### ZAKLJUČAK

Stanovništvo Hrvatske zagorje razlikuje se od stanovništva u ostalim dijelovima Hrvatske po tome što je veće, gušće i više obrazovano. U ovom radu istražuje se utjecaj promjena u strukturi stanovništva na razvoj gospodarstva i prometne povezanosti u Hrvatskoj zagorju.

Hrvatsko zagorje odlikuje se većim udjelom stanovništva u odnosu na površinu, većom gustoćom stanovništva i većim udjelom stanovništva s višom obrazovanošću. U ovom radu istražuje se utjecaj promjena u strukturi stanovništva na razvoj gospodarstva i prometne povezanosti u Hrvatskoj zagorju.