

Razvoj i perspektiva Zagreba kao prometnog čvorišta europskog značenja

Miroslav Stić*

U radu su najprije sintetizirani rezultati dosadašnjih istraživanja prometnog razvitka Zagreba i uloge prometa u razvoju grada. Razmotrene su zatim suvremene mogućnosti vrednovanja zagrebačkog prometnog čvorišta, bitno utjecane novim političkim odnosima i integracijskim procesima u Europi. Analizirani su položaj i prometne funkcije Zagreba u okvirima Hrvatske i uvjeti njegovog razvoja kao prometnog čvorišta europskog značenja.

Ključne riječi: Zagreb, zagrebačko prometno čvorište, prometno vrednovanje, gateway, trinomno čvorište brzog prometa.

Development and Perspective of Zagreb as a Traffic Node of European Importance.

The results of the former researches of Zagreb traffic development and of its role in the development of the city are first synthesized in this work. After that the modern possibilities of evaluation of the Zagreb traffic node are examined. They are essentially influenced by new political relations and integration processes in Europe. The position and the traffic functions of Zagreb within the bounds of Croatia are analyzed, as well as the conditions of its development as a traffic node of European importance.

Key Words: Zagreb, Zagreb traffic node, traffic evaluation, gateway, trinomial node of fast traffic.

UVODNA RAZMATRANJA

Zagreb se u proteklih stotinu godina razvio u urbano središte velegradskih mjerila. God. 1857, na pragu razdoblja industrijske urbanizacije, Zagreb je bio mali provincijski grad tadašnje Austrije sa svega 16.657 stanovnika. On se zatim do 1900. povećao na 61.002 stanovnika, nakon čega počinje dinamičan demografski rast svojstven velikim gradskim središtima. God. 1931. Zagreb je narastao na 185.581 stanovnika, 1961. na 457.499, da bi 1991. godine na užem gradskom prostoru dostigao broj od 729.464 stanovnika, a u okvirima svoje urbane aglomeracije 933.914 stanovnika.¹ U zagrebačkoj urbanoj aglomeraciji koncentriralo se prema tome oko 20 % stanovništva Hrvatske.

Stalnim porastom broja stanovnika i teritorijalnim širenjem Zagreb se u relativno kratkom razdoblju razvio u urbano središte europskog značenja

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

i svrstao se uz bok starijih milijunskih gradova u svom tradicionalnom okruženju kao što su Beč i Budimpešta. On je, poput spomenutih gradova, privukao važne ekonomske i centralne funkcije i postao nacionalna metropola i jedno od regionalnih razvojnih žarišta ovog dijela Europe.

Takav razvoj Zagreba najuže je povezan s njegovim prometnim vrednovanjem, točnije sa stalnim porastom važnosti zagrebačkog prometnog čvorišta. Počev od izgradnje prve željezničke pruge i stvaranja inicijalnog željezničkog čvora, pa do najnovijih ostvarenja u telekomunikacijskom prometu i na polju kompjutorskih informacija, pojava svake nove vrste prometa i svake nove prometne mreže za Zagreb je značila snažan poticaj bržeg razvoja. To je osobito došlo do izražaja u razdoblju automobilske i zračne prometa. Tada se uspostavljaju veze s daljim krajevima i njihovim centrima i Zagreb prerasta u prometno čvorište europskog značenja.

Navedena spoznaja o prvorazrednoj ulozi prometa u razvoju Zagreba u punoj je mjeri istaknuta u radovima S. Žuljića (1964, 1965, 1969) i J. Roglića (1963, 1971), te Z. Jelinovića (1960), J. Padjena (1980) i M. Sića (1980). U njima su date neke temeljne znanstvene činjenice o geografskim pogodnostima Zagreba kao prometnog čvorišta šireg značenja i mogućnostima njegovog prometnog vrednovanja, te o organskoj povezanosti prometnog i urbanog razvitka grada. No, sadržane su i ocjene utemeljene na uvjetima razvoja kakvi su vladali u razdoblju između 60. i 80. godina. Zagreb se tada definitivno oblikuje kao važno prometno, posebno cestovno čvorište, pod utjecajem unutrašnjih društveno-gospodarskih odnosa i razvojnih procesa u europskom prostoru.

Pitanje koje se danas postavlja je kako dalje razvijati zagrebačko prometno čvorište i time poticati napredak grada Zagreba s obzirom da su se uvjeti njegovog vrednovanja od početka 90. godina bitno izmijenili. Ponajprije, nastupile su krupne političke promjene u samoj Hrvatskoj i njezinom bližem okruženju. Hrvatska je postala samostalna i međunarodno priznata država, a Zagreb je postao njezin glavni grad. Na prostoru bivše Jugoslavije stvoreno je još nekoliko novih država. Novi, složeniji geopolitički odnosi snažno su utjecani ratnim sukobima izazvanim osvajačkom politikom Srbije. Zbog toga je ovaj dio Europe postao nesigurno područje, posebno u pogledu razvoja prometa. No, na mogućnosti vrednovanja zagrebačkog prometnog čvorišta naveliko utječu i promjene koje su nastupile na širem europskom prostoru. Raspala se politička i ekonomska grupacija Istočne Europe. To je dovelo do afirmiranja zemalja »nove« Srednje Europe, što za Hrvatsku i Zagreb ima vrlo veliko značenje. Napokon, još je više ojačala razvojna i integracijska uloga Europske zajednice (unije).

Sve navedeno ukazuje na potrebu ponovnog razmatranja uvjeta prometnog vrednovanja zagrebačkog čvorišta. Podlogu za to mora, očito, predstavljati sinteza dosadašnjih znanstvenih spoznaja o razvoju toga čvorišta. To je problematika slijedećeg poglavlja ovoga članka.

DOSADAŠNJE SPOZNAJE O ZAGREBAČKOM PROMETNOM ČVORIŠTU

Na prvom mjestu treba istaknuti činjenicu da je zagrebačko čvorište prirodno predodređeno za obavljanje važnih prometnih funkcija. To je posljedica njegovog položaja na rubu Panonske nizine i u blizini Mediteranskog, Alpskog i Dinarskog prostora odn. jezgre jugoistočne Europe. Zagrebačko čvorište nalazi se, šire uzevši, na kontaktu velikih geografskih regija Europe. Prema tome kontaktu konvergiraju prirodni prometni pravci europskog značenja. Takve pogodnosti položaja, trajnog karaktera, bile su osnova za razvoj velikog grada.

Primarno značenje u vrednovanju zagrebačkog prometnog čvorišta imaju veze Podunavlje-Jadran. Zagreb se smjestio u prostoru gdje se srednje Podunavlje najviše približilo Jadranskom moru. Zračna udaljenost između Zagreba i najbliže točke na jadranskoj obali iznosi svega 120 km, a do Rijeke tek nešto više (130 km). Na tome pravcu povezivanja dominantni reljefni elementi u Središnjoj Hrvatskoj i susjednoj Mađarskoj («balatonski smjer») usmjerili su i olakšali kretanje. Slične pogodnosti pružaju plovna Sava i Kupa. Te su se rijeke s jedne strane približile Jadranu, a s druge su omogućile priključak na veliki dunavski plovni put. Daljnja je važna činjenica da su Dinarske planine u zaleđu Jadranskog primorja svedene na relativno lako savladiv prijelazni prostor («hrvatski prag»). Preko njega vode veze kupskim, ličkim i unskim pravcima prema Sjevernom i Južnom hrvatskom primorju.

Geografski položaj omogućava Zagrebu da vrši koncentracijsku ulogu u odnosu na prometne veze iz zapadnog, središnjeg i južnog dijela srednjeg Podunavlja i usmjerava ih prema Jadranu. Njihova je važnost određena prije svega činjenicom da se u tom zaleđu zagrebačkog čvorišta nalaze zemlje bez izlaza na more (Austrija, Češka, Slovačka, Mađarska). No, preko tih zemalja Jadranu gravitira i znatno širi prostor, sve do Baltika i Ukrajine. Takvu koncentracijsku ulogu Zagreba pojačavaju transalpske i perialpske veze koje započinju u sjeverozapadnom dijelu Europe i vode prema europskom jugoistoku. One su jače došle do izražaja u mlađem periodu razvitka Zagreba.

Prirodnogeografska osnova pružila je, prema tome, trajne pogodnosti razvoja zagrebačkom prometnom čvorištu, a time i urbanom razvitku Zagreba. No, te su pogodnosti došle do izražaja tek s procesom prometnog vrednovanja. Dvije činjenice je pri tome važno istaknuti. Brže prometno vrednovanje Zagreba započelo je tek s razvojem modernog prometa, od druge polovice 19. stoljeća; tada su uređene veze s daljim krajevima. Glavna razdoblja toga vrednovanja poklopila su se sa širim ekonomskim i političkim interesima koji su došli do izražaja u prostoru Zagreba i Hrvatske. Navedene konstatacije potkrijepit ćemo odgovarajućim činjenicama.

U prometnom vrednovanju Zagreba važnu je ulogu najprije odigralo rano željezničko razdoblje. God. 1862. izgrađena je željeznička pruga Zidani Most-Zagreb-Sisak, prva u tadašnjoj Hrvatskoj.² Ona je bila u funkciji privlačenja prometnih tokova iz posavsko-podunavskog prostora prema »južnoj pruzi«³ Beč-Ljubljana-Trst. Ti su tokovi do tada išli pretežno savskom i kupskom plovidbom do Karlovca i u nastavku kolskim prometom prema hrvat-

skim sjevernojadranskim lukama. Zbog istog je razloga 1865. izgrađen i odvojak pruga Zagreb-Karlovac. No, željeznička pruga Zidani Most-Zagreb-Sisak odražavala je i strateške interese Austrije za povezivanjem sa europskim dijelom turskog carstva.

Desetak godina kasnije, u vrijeme nakon Austro-ugarske nagodbe (1867), s kojom se počinje ostvarivati mađarska prometna politika, osobito zainteresirana za izlazak na sjeverni Jadran i Rijeku, uređuje se željeznička veza Budimpešta-Zagreb-Rijeka. Tada su izgrađene dionice pruga Zákány-Koprivnica-Dugo Selo-Zagreb (1870) i Karlovac-Rijeka (1873). Tako je kao rezultat širih interesa unutar Austrije i kasnije Austro-Ugarske nastalo zagrebačko željezničko čvorište. Povezivanje Zagreba sa gradovima Slavonije i Srijema, što je odgovaralo hrvatskim interesima, ostvareno je znatno kasnije. Posavska pruga, preko Sunje i Novske, puštena je u promet 1891. godine, a podravska pruga tek 1912. godine.³

Slijedeće značajno razdoblje u prometnom vrednovanju Zagreba, vezano još uvijek uz doba željeznica, nastupilo je nakon stvaranja prve Jugoslavije 1918. godine. Zagreb se tada našao na glavnoj prometnoj osovini nove države i na mjestu odakle vode najpovoljnije veze prema Jadranu. Te su veze uz to i poboljšane, jer je 1925. godine otvorena lička pruga. Zbog toga je prometna funkcija Zagreba postala još važnija. Zagreb tada preuzima ulogu vodećeg željezničkog čvorišta zapadnog dijela zemlje. No, prema njemu gravitiraju i istočni dijelovi Jugoslavije, s obzirom da zagrebačko čvorište posreduje u prometnim tokovima prema Srednjoj Europi i, zajedno sa Sušakom, tadašnjom najvažnijom morskom lukom, prema sredozemnim i daljim prekomorskim zemljama.

Najnovije razdoblje u prometnom vrednovanju Zagreba, od 60. do 80. godina, osobito se odrazilo na porastu njegovog značenja u cestovnom i zračnom prometu. Pod utjecajem dinamičnog razvoja Europske unije i spontanijih tendencija europskog okupljanja, naglo jačaju transeuropski cestovni tokovi. Preko Hrvatske se odvija intenzivan promet sjeverozapadne sa jugoistočnom Europom i Bliskim Istokom, a jačaju i veze između sjevera i juga Europe. U takvim uvjetima formiralo se važno i perspektivno zagrebačko cestovno čvorište. U njemu se križaju tri velika cestovna pravca: 1. sjeverozapadna Europa-jugoistočna Europa, 2. Istočna Europa-zapadni Mediteran i 3. Baltik-Jadran. Povezano s time nametnuo se zahtjev da se na tim pravcima, nakon modernizacije starih cesta i uređenja »magistrala«, započne s izgradnjom autocesta. U razdoblju od 1972. godine dalje, oko Zagreba se počela stvarati autocestovna mreža sa krakovima izgrađenim prema Rijeci, Beogradu, Mariboru i Budimpešti.

Paralelno sa stvaranjem modernog cestovnog čvorišta, Zagreb je preuzeo i važne funkcije u zračnom prometu. Zahvaljujući povoljnom položaju na međunarodnim zračnim putovima i u blizini razvijenih zemalja i velikih centara Europe, Zagreb se razvio u zračnu luku regionalnog europskog značenja. U strukturi putničkog prometa osobito su došla do izražaja putovanja povezana s ekonomskim migracijama, iseljeništvom i turizmom. U skladu s time zagrebački je aerodrom, pored funkcije određene potrebama velikog grada i njegovog gravitacijskog zaleđa, dobio i važnu tranzitnu funkciju, za putničke tokove prema jadranskoj obali.

Tako se Zagreb, tijekom nekoliko sukcesivnih prometnih, političkih i društveno-gospodarskih razdoblja razvio u složeno i veliko prometno čvorište i prometni centar šireg značenja. Ključna je pri tome spoznaja da se vrednovanje zagrebačkog čvorišta najbrže odvijalo u uvjetima kada su se silnice međunarodnih ekonomskih interesa i tokova poklopile s prirodnim prometnim pravcima usmjerenim prema Zagrebu. Tada su uređene veze s daljim krajevima, u europskim i širim okvirima i započeo je proces interakcije koji se odrazio na dinamičnom urbanom razvoju Zagreba. U svjetlu navedene spoznaje očito je da svako slabljenje a pogotovo prekidanje vitalnih prometnih veza, nacionalnih i još više međunarodnih, nepovoljno utječe na prometni i ukupni napredak Zagreba. U punoj mjeri je to došlo do izražaja s kriznim političkim odnosima i ratnim prilikama na prostoru bivše Jugoslavije.

Druga značajna spoznaja koja proizlazi iz dosadašnjeg prometnog vrednovanja Zagreba je povezanost razvoja njegovog čvorišta s razvojem grada. Promet je neprekidno stvarao preduvjete za jačanje gospodarske baze i centralnih funkcija grada i time je poticao njegov razvoj. I suprotno, grad je, premda još u ograničenim razmjerima, počeo na svom gravitacijskom prostoru razvijati promet, jer je preuzeo inicijativnu prometnu ulogu i postao ishodište razvoja prometnih mreža nacionalnog i međunarodnog značenja.

Navedene spoznaje o uvjetima razvitka zagrebačkog čvorišta i povezanosti njegovog razvoja s razvojem grada osnova su za sagledavanje suvremenih mogućnosti prometnog vrednovanja Zagreba.

ULOGA ZAGREBAČKOG ČVORIŠTA NAKON STVARANJA SAMOSTALNE HRVATSKE

Stvaranjem samostalne hrvatske države znatnije su izmijenjeni uvjeti vrednovanja zagrebačkog prometnog čvorišta. To tim prije jer su istovremeno nastale krupne promjene i u bližem i daljem političkom okruženju Hrvatske. Karakter je svih tih promjena takav, da one s jedne strane stvaraju pogodnosti za još brži prometni i ukupni razvoj Zagreba, a s druge mu nameću određena razvojna ograničenja; razumljivo je da se pri tome postavlja pitanje kako na najdjelotvorniji način prevladati ta ograničenja.

Zagreb je u okvirima samostalne Hrvatske postao najvažnije prometno čvorište države. Zahvaljujući svom središnjem položaju u odnosu na glavne dijelove hrvatskog teritorija, prometnoj dostupnosti kao i dostignutom stupnju prometnog razvitka, Zagreb je preuzeo ulogu glavne čvorne točke unutrašnjeg povezivanja. Prema njemu je usmjerena većina magistralnih željezničkih i cestovnih prometnica. Usmjerenost na Zagreb još je izrazitija kod zračnog i telekomunikacijskog prometa. S ratom 1990–1992 i privremenom okupacijom dijelova hrvatskog državnog prostora, prekinuti su neki vitalni prometni pravci, što je otežalo unutrašnje povezivanje i funkcioniranje zagrebačkog čvorišta. Posebno se to odnosi na posavski prometni pravac i pravac prema Dalmaciji. To je dovelo do aktiviranja alternativnih, dužih i skupljih veza podravskim pojasom i trasom Karlovac-Senj-Zadar. Te nepovoljne okolnosti nisu, međutim, znatnije utjecale na prometnu primarnost Zagreba u okvirima Hrvatske.

Povezano s takvim značenjem svojega čvorišta, Zagreb je postao najveća koncentracijska točka prometnih tokova u Hrvatskoj, kako ciljnih tako i onih tranzitnog karaktera. Na snagu tih tokova posredno ukazuju brojne linije dnevnog međugradskog prometa s kojim se održavaju veze Zagreba sa svim krajevima Hrvatske.⁴ Značajniji su međutim brojčani pokazatelji veličine prometnih tokova u pojedinim vrstama prometa. Spomenuti ćemo samo neke od njih. Na prilaznim cestama Zagreba ostvareni su u 1992. godini, i pored ratnih prilika, veliki tokovi motornih vozila. Sa 10.552 automobila u 24 sata, cestovna dionica Sesvete-Dugo Selo bila je po prosječnom godišnjem dnevnom prometu (PGDP) na prvom mjestu u Hrvatskoj, a iza nje su slijedile dionice Zagreb-Samobor (8.259 automobila) i Zelina-Sesvete (7.531).⁵ Zagreb je i najjači centar međugradskog autobusnog prometa u Hrvatskoj – sa njegovog je autobusnog kolodvora otputovalo 1992. godine 958.000 putnika (1990: 1,7 mil).⁶ Još je značajnija njegova funkcija u zračnom prometu. Zračna luka Zagreb-Pleso ostvarila je 1990. 41% od ukupnog aerodromskog prometa Hrvatske.⁷

Takva prometna primarnost Zagreba još se više pojačava njegovom funkcijom glavnog grada države. Kao rezultat te političke uloge Zagreb je postao sjedište prometnih organizacija nacionalnog karaktera – javnih poduzeća pod kontrolom države, koja objedinjuju cjelokupnu djelatnost unutar odgovarajuće prometne grane. To je slučaj sa poduzećem Hrvatske željeznice, sa nacionalnim zračnim prijevoznikom Croatia Airlines i sa poduzećem Hrvatske pošte i telekomunikacije. Jednako se to odnosi i na poduzeće Hrvatske ceste, koje se istina ne bave prijevozom, ali imaju ključnu ulogu u razvoju cestovne mreže Hrvatske. Sve te prometne organizacije, a njima valja pribrojiti i niz manjih, koje svoju djelatnost obavljaju na nižim razinama, predstavljaju važne centre iniciranja i provođenja određene prometne politike relevantne za čitav hrvatski prostor, no ona se logikom značenja zagrebačkog čvorišta ponajprije odražava na prometnom vrednovanju Zagreba.

U svezi s prethodno navedenim potrebno je istaći da u osmišljavanju i ostvarivanju hrvatske prometne politike djeluju i brojni drugi subjekti, svojim sjedištem odnosno djelatnošću pretežno vezani uz Zagreb: gospodarske komore, ekonomske, prometne i ostale znanstvene i visokoškolske institucije te planerske i projektne organizacije, dok u odlučivanju i realizaciji te politike glavnu riječ imaju najviši organi državne vlasti. Sve to u daljnjoj mjeri ističe prvorazrednu ulogu Zagreba u prometnom sustavu Hrvatske.

Nove mogućnosti prometnog razvitka Zagreba, u uvjetima kada on više nema konkurencije unutrašnjih prometnih centara ni ograničenja nametnutih političkim razlozima, kao što je bio slučaj u bivšoj Jugoslaviji, u punoj su se mjeri odrazile i na funkcijama Zagreba kao ishodišta modernih prometnih mreža. Slijedeći trase međunarodnih cestovnih pravaca, oko zagrebačkog čvorišta počela se razvijati koherentna mreža autocesta. Najviše se ona proširila posavskim pravcem do Slavenskog Broda (200 km), što je posljedica prometne politike koja se provodila u bivšoj Jugoslaviji. Stvaranjem Hrvatske važnije je postalo povezivanje sjever-jug, pa je težište u razvoju autocestovne mreže stavljeno na pravce prema Krapini i Gracu, prema Varaždinu i Budimpešti i prema Rijeci i Trstu. Karakterističan je i razvoj nove željezničke intercity mreže. Od 1990. godine dalje, u uvjetima domovinskog rata i djelomične prometne izolacije, Zagreb je počeo razvijati međunarod-

ne međugradske željezničke linije, prema Münchenu, Beču, Veneciji i Budimpešti, uključujući se tako u prometni sustav Europe (Sić, 1992).⁸

Zagreb je preuzeo funkciju ishodišta i ostalih modernih prometnih mreža. Nakon prekida zračnog prometa 1991. godine, Zagreb je tijekom 1992–1994 obnovio i još više ojačao funkciju ishodišta zračnog povezivanja u okvirima Hrvatske i prema Europi. On je sada postao glavna zračna luka države i domicil nacionalnog zračnog prijevoznika – Croatia Airlines-a. Unutrašnju zračnu mrežu čine linije između Zagreba i sedam jadranskih aerodroma, a međunarodna je mreža razvijena u europskim okvirima, s najvećim brojem linija prema velikim zapadnoeuropskim centrima.

Kao najvažnije telekomunikacijsko čvorište Hrvatske, Zagreb je postao i ishodište modernih telefonskih, a također i kompjutorskih mreža. Na novu međunarodnu tranzitnu i servisnu telefonsku centralu Zagreba vezane su kombinirane, međunarodno-tranzitne centrale u Splitu, Rijeci i Osijeku sa svojim gravitacijskim područjima. Povezivanje se osniva na mreži optičkih kabela s kojom su istovremeno otvoreni novi kopneni telekomunikacijski izlazi Hrvatske prema svijetu. Paralelno s time, ubrzava se i započeti razvoj CROPAK mreže – javne paketske mreže za prijenos podataka.

Iz svega navedenog, a prije svega iz činjenice da Zagreb u hijerarhijskoj strukturi prometnih čvorišta Hrvatske predstavlja najvažnije čvorište, te da se razvio u glavni prometni centar Hrvatske, proizlazi i njegova šira prometna uloga – u odnosu na međunarodno povezivanje. Neosporno je da Zagreb mora biti posrednik u uklapanju Hrvatske u europske i svjetske prometne tokove, odnosno da treba obavljati funkciju »vrata Hrvatske«. No, njegovo međunarodno značenje time se ne iscrpljuje. Slijedeći ideju gatewaya (Burghardt, 1971; Bird, 1983; Vallega, 1983) tj. čvorišta smještenog u prijelaznoj zoni između velikih regija, smatramo da Zagreb ima sve uvjete da preuzme ulogu takvog prometnog centra. Tradicionalnom prijelaznom položaju između Srednje Europe odnosno srednjeg Podunavlja i sjevernog Mediterana (Jadrana) u novim okolnostima treba pridodati i kontaktni položaj prema jugoistočnoj Europi. Tako prostrana zaleđa Zagreba omogućavaju mu da privuče velike međuregionalne europske prometne veze.

Ova posljednja konstatacija uvodi nas u razmatranje europskog aspekta vrednovanja zagrebačkog prometnog čvorišta.

ZAGREB KAO PROMETNO ČVORIŠTE EUROPSKOG ZNAČENJA

U razmatranju ove problematike potrebno je najprije skrenuti pažnju na političke i društveno-gospodarske odnose koji vladaju u bližem i daljem okruženju Hrvatske, s obzirom da oni izravno utječu na mogućnosti međunarodnog povezivanja Zagreba.

Potrebno je odmah naglasiti da su ti odnosi vrlo složeni. Hrvatska ima dugu i osjetljivu granicu sa Bosnom i Hercegovinom koja predstavlja ratnu zonu. K tome treba pridodati neriješene političke odnose sa Srbijom odn. tz. SR Jugoslavijom. Obje se nepovoljne okolnosti još pojačavaju s činjenicom da se privremeno okupirana područja Hrvatske (UNPA zone), koja predstavljaju izvor širih nestabilnosti, naslanjaju na granice spomenutih zemalja. Sve to daje ovom dijelu jugoistočne Europe status nesigurnog područja i odražava se na razvoj prometa. Prekinuti međunarodni prometni

pravci se ne aktiviraju, a oni alternativni relativno sporo dolaze do izražaja. Zbog toga su u europskim okvirima došle do izražaja slabosti perifernog prometnog položaja Zagreba i Hrvatske.

Prometna politika ostalih zemalja bližeg okruženja nije olakšala taj problem perifernosti. Slovenija je u svojoj prometnoj orijentaciji stavila težište na pravac Koper-Ljubljana-Lendava, što predstavlja izravnu konkurenciju glavnom hrvatskom poprečnom pravcu i usporava uključivanje Hrvatske u europske prometne mreže. Što se tiče Mađarske, njezini su prometni interesi podijeljeni između potreba brzog povezivanja sa prostorom Europske unije i izlaska na Jadran, u funkciji globalizacije mađarskog gospodarstva. Pri tome izlaz na Jadran za Mađarsku ne znači samo usmjerenost na Rijeku već i na ostale sjevernojadranske luke.

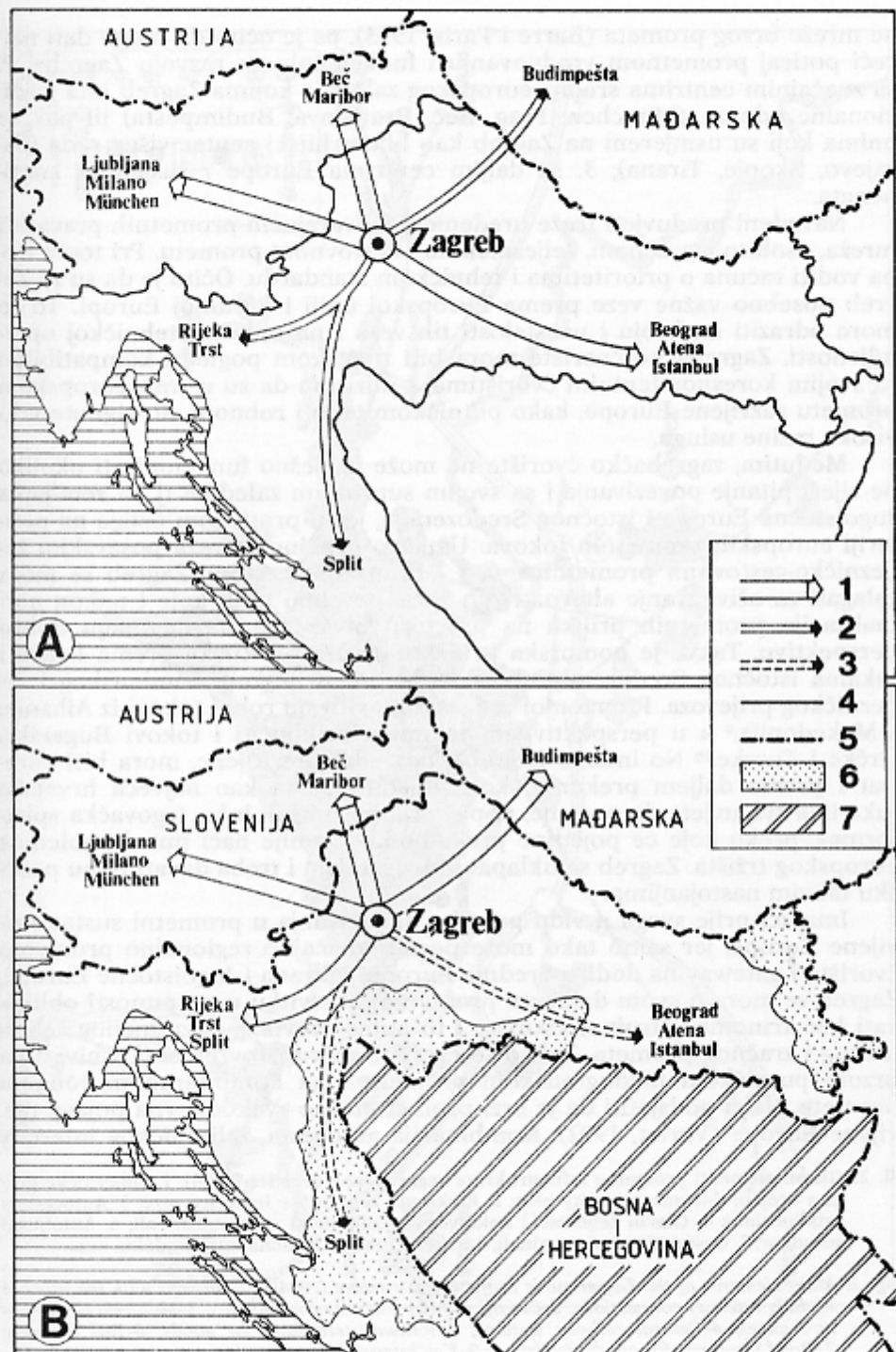
Prilike u daljem okruženju Hrvatske jednako su složene s obzirom da se mogu izdvojiti tri grupe zemalja, različite po svojoj gospodarskoj razvijenosti i uključenosti u europske integracijske procese. Prvu skupinu čine zemlje Europske unije te one koje se nalaze u tijeku priključivanja toj organizaciji. Karakteriziraju ih snažne međusobne veze, dinamičan i usklađen razvoj, što se odražava i na značajkama prometnog sustava. Zbog visoke razvijenosti predstavljaju izrazito privlačan prostor; posebno se to odnosi na područje centra Europske unije. U drugoj su skupini zemlje »nove« Srednje Europe. Već je istaknuto da su one za Hrvatsku vrlo interesantne s obzirom da predstavljaju njezino prirodno prometno i gospodarsko zaleđe. Sve te zemlje pokazuju jaku usmjerenost prema europskoj integraciji, te prema širem uključivanju u svjetski gospodarski razvoj. Istovremeno relativno uspješno provode proces ekonomske tranzicije. Treću skupinu čine zemlje Jugoistočne i Istočne Europe, gospodarski slabije razvijene i uključene u europske procese. Za Hrvatsku su posebno interesantne one koje predstavljaju njezino potencijalno zaleđe.

Tako složeni odnosi koji vladaju u bližem i daljem političkom okruženju Hrvatske traže, očito, odgovarajuću strategiju daljnjeg vrednovanja zagrebačkog prometnog čvorišta. Ona mora sadržavati jasno koncipiran organizacijski i tehnički aspekt. S jedne strane treba odgovoriti na pitanje kako Zagreb što bolje povezati s pojedinim područjima, državama i gradovima Europe, a s druge kako ga najoptimalnije uključiti u europski prometni sustav, izborom odgovarajućih oblika prometa i prometne tehnike.

Osnovni preduvjet daljnjeg razvoja i afirmiranja Zagreba kao prometnog čvorišta Europe je da on uspostavi veze i ostvari interakcijske odnose 1. sa najvažnijim prometnim i polarizacijskim središtima Europske unije, posebno sa gradovima u petorokutu London-Paris-Frankfurt-Köln-Amsterdam. Oni čine razvojnu jezgru »nove« Europe i okosnicu buduće integrira-

- Sl. 1. Geopolitičko okruženje Hrvatske i prometni položaj Zagreba: A – do 1990. godine, B – početkom 90. godina; 1. Prometni pravci primarnog značenja; 2. Prometni pravci sekundarnog značenja; 3. Privremeno prekinuti prometni pravci; 4. Granice republika u bivšoj Jugoslaviji; 5. Državne granice; 6. Privremeno okupirani teritorij Hrvatske (tz. UNPA-zone); 7. Područje zahvaćeno ratom.

Fig. 1. Geopolitical surroundings of Croatia and traffic position of Zagreb: A – till 1990, B – at the beginning of the 90's; 1-Traffic lines of primary importance; 2-Traffic lines of secondary importance; 3-Traffic lines temporarily cut off; 4-Republic frontiers in former Yugoslavia; 5-Frontiers; 6-Temporarily occupied territory of Croatia (i.e. UNPA – zones); 7-The area at war.



ne mreže brzog prometa (Barré i Paris, 1993), pa je očito da mogu dati najveći poticaj prometnom vrednovanju i funkcionalnom razvoju Zagreba; 2. sa značajnim centrima srednjeeuropskog zaleđa s kojima Zagreb ima tradicionalne odnose (München, Prag, Beč, Bratislava, Budimpešta) ili pak sa onima koji su usmjereni na Zagreb kao hijerarhijski centar višeg reda (Sarajevo, Skopje, Tirana); 3. sa daljim centrima Europe i susjednih kontinenata.

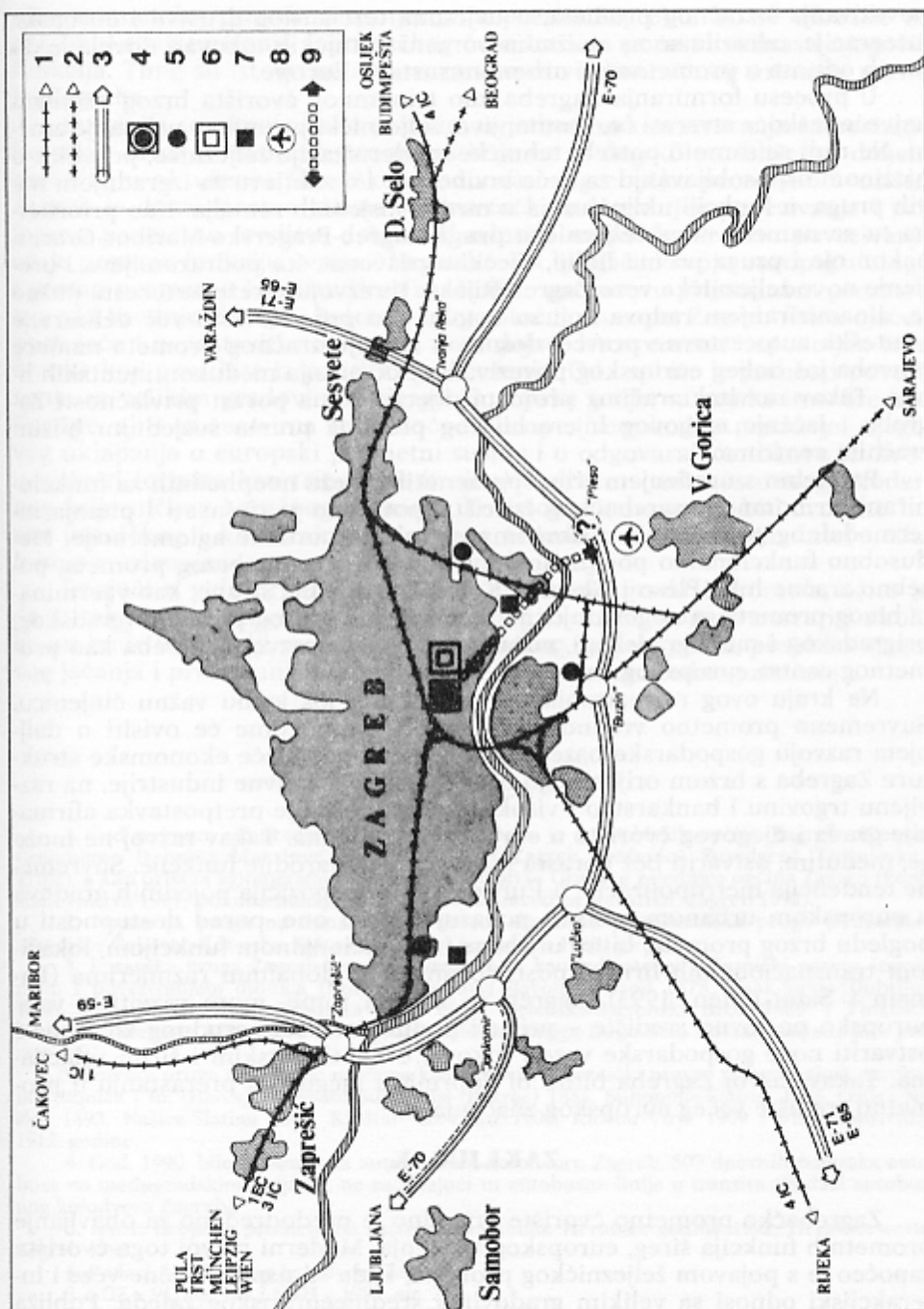
Navedeni preduvjeti traže uređenje odgovarajućih prometnih pravaca i mreža, osobito u zračnom, željezničkom i cestovnom prometu. Pri tome treba voditi računa o prioritetima i tehničkom standardu. Očito je da su za Zagreb posebno važne veze prema Europskoj uniji i Srednjoj Europi. To se mora odraziti na broju i učestalosti tih veza i na njihovoj tehničkoj opremljenosti. Zagrebačko čvorište mora biti u svakom pogledu kompatibilno sa svojim korespondentnim čvorištima, s obzirom da su u transeuropskom prometu razvijene Europe, kako putničkom tako i robnom, dostignute vrlo visoke razine usluga.

Međutim, zagrebačko čvorište ne može uspješno funkcionirati ukoliko ne riješi pitanje povezivanja i sa svojim suprotnim zaleđem tj. sa zemljama Jugoistočne Europe i istočnog Sredozemlja, jer u protivnom ostaje na periferiji europskih prometnih tokova. Umjesto prekinutih veza posavskim željezničko-cestovnim prometnicama i Jadranskom cestom, Zagreb se mora zalagati za oživljavanje alternativnih veza, posebno onih koje i nakon normalizacije prometnih prilika na prostoru bivše Jugoslavije imaju dobru perspektivu. Takva je pomorska (trajektna) veza od Rijeke prema Draču i lukama istočnog Sredozemlja, koja može biti u funkciji kamionskog i željezničkog prijevoza. Prema njoj već sada gravitiraju robni tokovi iz Albanije i Makedonije,⁹ a u perspektivi im se mogu priključiti i tokovi Bugarske, Grčke i Turske.¹⁰ No interes Zagreba, posredstvom Rijeke, mora biti okrenut i prema daljem prekomorskom zaleđu. Rijeka kao najveća hrvatska luka ima sve uvjete da postane, poput niza europskih luka, trgovačka »platforma«, preko koje će pojedine prekomorske zemlje naći put do golemog europskog tržišta. Zagreb se uklapa u tu strategiju i treba davati punu podršku takvim nastojanjima.

Imajući prije svega u vidu potrebe uključivanja u prometni sustav razvijene Europe, jer samo tako može postati značajno regionalno prometno čvorište i gateway na dodiru Srednje Europe, Jadrana i Jugoistočne Europe, Zagreb se mora u svom daljnjem prometnom razvitku u potpunosti oblikovati kao trinomno (trojno) čvorište i to autocestovnog, suvremenog željezničkog i zračnog prometa. Takvo se čvorište mora istovremeno osnivati na brzom putničkom međugradskom prometu i na kombiniranom robnom prometu. Valja podsjetiti da je brzi promet postao svakodnevna pojava razvijene Europe (Varlet, 1992). Kombinacija autocesta, željezničkog intercity

Sl. 2. Glavni elementi prometne infrastrukture zagrebačkog čvorišta (1994); 1. Željezničke pruge s brojem dnevnih intercity veza; 2. Prekinute željezničke intercity veze; 3. Autoceste s priključcima; 4. Glavni željeznički kolodvor; 5. Željeznički robni terminali; 6. Autobusni kolodvor; 7. Cestovni robni terminali; 8. Zračna luka; 9. Ključna intermodalna veza.

Fig. 2. Main elements of the Zagreb node traffic infrastructure (1994); 1-Railways with the number of daily intercity connections; 2-Cut off railway intercity connections; 3-Motorways with interchanges; 4-Central railway stations; 5-Railway terminals for goods; 6-Bus Stations; 7-Road terminals for goods; 8-Airport; 9-Key intermodal connection.



povezivanja i zračnog prometa, u uvjetima tercijarnog društva i europske integracije, odrazila se na snažnom porastu putničkih tokova i dovela je do novih odnosa u prometnom i urbanom sustavu Europe.

U procesu formiranja Zagreba kao trinomnog čvorišta brzog prometa najveće teškoće stvarati će, nesumnjivo, željeznički promet, a najmanje zračni. Ne radi se samo o potrebi tehničke modernizacije željeznice, posebice o njezinom osposobljavanju za veće brzine, već i o zahtjevu za izgradnjom novih pruga, u funkciji uključivanja u mreže susjednih zemalja. Kao prioritetna tu se nameće nova željeznička pruga Zagreb-Pragersko-Maribor-Grac, a nakon nje i pruga prema Italiji, riječkim pravcem, što podrazumijeva i uređenje nove željezničke veze Zagreb-Rijeka. U razvoju mreže autocesta nužno je, dinamiziranjem radova koji su u toku, što prije dovršiti već definirane strateške autocestovne pravce, dok se u razvoju zračnog prometa nameće potreba još boljeg europskog povezivanja i otvaranja međukontinentskih linija. Takav razvitak zračnog prometa utjecao bi na porast privlačnosti Zagreba i jačanje njegovog hijerarhijskog položaja prema susjednim bližim zračnim centrima.

Paralelno s uređenjem triju spomenutih mreža neophodnih za funkcioniranje trinomnog zagrebačkog čvorišta, potrebno je rješavati i pitanja intermodalnog povezivanja u okvirima zagrebačke urbane aglomeracije. Međusobno funkcionalno povezivanje terminala i čvorova brzog prometa, posebno zračne luke Pleso i Glavnog Kolodvora s jedne strane, kao i terminala brzog prometa sa odgovarajućim terminalima sporog prometa (gradskog, prigradskog i međugradskog), nužan je preduvjet razvoja Zagreba kao prometnog centra europskog značenja.

Na kraju ovog razmatranja treba istaknuti još jednu važnu činjenicu. Suvremeno prometno vrednovanje Zagreba umnogome će ovisiti o daljnjem razvoju gospodarske baze grada. Izmjena postojeće ekonomske strukture Zagreba s bržom orijentacijom na nove, propulzivne industrije, na razvijenu trgovinu i bankarstvo i visoki tercijar, nužna je pretpostavka afirmacije grada i njegovog čvorišta u europskim okvirima. Takav razvoj ne može se, međutim, ostvariti bez porasta njegove međunarodne funkcije. Suvremene tendencije metropolizacije u Europi tj. jačanja pozicija pojedinih gradova u europskom urbanom sustavu pokazuju da su one, pored dostupnosti u pogledu brzog prometa, bitno utjecane internacionalnom funkcijom, lokacijom transnacionalnih firmi i posredovanjem u globalnim razmjerima (Pumain i Saint-Julien, 1993). Zagreb se, prema tome, mora razviti u veće europsko poslovno središte – privući poduzeća međunarodnog značenja i ostvariti nove gospodarske veze i tokove, u kontinentskim i širim relacijama. Takav razvoj Zagreba bitno bi doprinio i njegovom prerastanju u prometno središte većeg europskog značenja.

ZAKLJUČAK

Zagrebačko prometno čvorište prirodno je predodređeno za obavljanje prometnih funkcija šireg, europskog značenja. Moderni razvoj toga čvorišta započeo je s pojavom željezničkog prometa, kada su uspostavljene veze i interakcijski odnosi sa velikim gradovima srednjeeuropskog zaleđa. Pobliza analiza njegovog vrednovanja pokazuje da je najveći napredak ostvaren u razdobljima kada su se direktrise ekonomskih tokova poklopile s prirod-

nim prometnim pravcima usmjerenim prema Zagrebu. To se odrazilo na razvoju i strukturiranju zagrebačkog čvorišta i na porastu važnosti njegovih funkcija. Time su istovremeno stvarane osnove dinamičnog urbanog razvitka Zagreba.

Postavlja se pitanje kako u novim uvjetima, nakon stvaranja samostalne hrvatske države i krupnih promjena koje su se dogodile u bližem i daljem političkom okruženju Hrvatske, vrednovati zagrebačko prometno čvorište. Zagreb je danas postao glavna spojna točka unutrašnjeg povezivanja i primarno prometno središte države. U odnosu na međunarodno povezivanje on je preuzeo funkciju »vrata« Hrvatske. Da bi ojačao svoju europsku ulogu i postao prometno čvorište šireg značenja – gateway u prijelaznom prostoru između Srednje Europe, Jadrana i Jugoistočne Europe, Zagreb mora ojačati postojeće i uspostaviti nove veze, umanjujući istovremeno nepovoljne čimbenike koji proizlaze iz političkog okruženja. Od osobite je važnosti povezivanje sa velikim gradovima u jezgri Europske unije, sa gradovima Srednje Europe, ali i sa centrima Jugoistočne Europe. Neophodan preduvjet njegovog uklapanja u europski prometni sustav i u odgovarajuće tokove je da se u cjelosti formira kao trinomno (trojno) čvorište – autocestovnog, modernog željezničkog i zračnog prometa. To istovremeno mora biti čvorište brzog putničkog i kombiniranog robnog prometa, s osiguranim intermodalnim povezivanjem na razini urbane aglomeracije.

Imajući u vidu organsku povezanost između grada i prometa, očito je da je takav razvoj zagrebačkog prometnog čvorišta moguće ostvariti ukoliko on bude u funkciji modernog ekonomskog razvoja grada, posebno njegovog jačanja i prerastanja u poslovno središte međunarodnog značenja.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Pod pojmom uži gradski prostor obuhvaćeno je deset bivših općina Zagreba (Centar, Črnomerec, Dubrava, Maksimir, Medveščak, Novi Zagreb, Peščenica, Susedgrad, Trešnjevka i Trnje), a kao urbana aglomeracija uzet je prostor bivše Gradske zajednice općina Zagreb (Popis stanovništva 1991, Dokumentacija 881, Republički zavod za statistiku, Zagreb 1992).

2. Najstarija pruga na današnjem prostoru Hrvatske je željeznička pruga (Pragersko) – Središće-Čakovec-Kotoriba- (Murakeresztúr) izgrađena 1860. godine.

3. Posavska pruga Zagreb-Tovarnik uređena je kao jedinstveni željeznički pravac izgradnjom i povezivanjem dionica (Borovo)-Vinkovci-Slavonski Brod 1878, Sisak-Sunja-(Dobrljin) 1882, Sunja-Novska-Nova Gradiška 1888, Nova Gradiška-Slavonski Brod 1889. i Vinkovci-Tovarnik (Sremska Mitrovica) 1891. godine. Dionica pruge Dugo Selo-Novska puštena je u promet 1897.

Podravska pruga također je uređena kao cjeloviti željeznički pravac povezivanjem parcijalnih dionica i to: (Barcs)-Virovitica-Suhopolje-(Pakrac) 1885, Suhopolje-Slatina 1885, Osijek-Našice 1893, Našice-Slatina 1895, Kloštar-Virovitica 1900, Kloštar-Virje 1909 i Virje-Koprivnica 1912. godine.

4. God. 1990. bilo je, samo na autobusnom kolodvoru Zagreb, 509 dnevnih polazaka autobusa na međugradskim linijama, ne računajući tu autobusne linije u tranzitu (Podaci autobusnog kolodvora Zagreb).

5. Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 1992, Hrvatske ceste, Zagreb 1993.

6. Podaci Autobusnog kolodvora Zagreb.

7. SGZ – 91, str. 135 i SGH – 1991, str. 262.

8. U 1994. godini eurocity (EC) linija Zagreb-München (»Mimara«) produžena je do Leipziga, intercitiy (IC) linija Zagreb-Venecija (»Kras«) skraćena je do Trsta, dok je intercitiy linija Zagreb-Budimpešta (»Agram«) produžena do Rijeke.

9. Prometna orijentacija Albanije i Makedonije na južni Jadran odražava težnje za uključivanjem u europske procese, a pojačana je nepovoljnim prilikama u njihovom političkom okruženju. Povezano s time u prvi plan je došla cestovna veza Istanbul-Sofija-Skopje-Tirana s izlaskom na luku Drač.

10. Karakterističan je u tom pogledu napis Vjesnika od 3. 11. 1994. u kojem se govori o skrom otvaranju trajektne linije između Rijeke i Ploča i turske luke Mersin; u perspektivi bi ona trebala preuzeti prijevoz željezničkih kompozicija.

LITERATURA

- Bird, J. (1983): »Gateways : Slow Recognition but Irresistible Rise«, Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geografie, 74, 3.
- Burghardt, A. F. (1971): A. Hypotesis about Gateway Cities, Annals of the AAG, 61, 2.
- Barré, A.-Paris, D. (1993): Transports et développement régional en Europe, Hommes et Terres du Nord, 1.
- Jelinović, Z. (1971): Uloga i značaj Zagreba u saobraćajnoj mreži Jugoslavije, Djela JAZU, 52, Zagreb.
- Padjen, J. (1980): Vrednovanje smještajnih i položajnih obilježja Zagreba, Savjetovanje Ljudski okoliš u Zagrebu, JAZU, Zagreb.
- Pumain, D.-Saint-Julien, T. (1993): Le réseau des villes de dimension européenne, Hommes et Terres du Nord, 1.
- Roglić, J. (1963): Zagreb, Die Grundlagen und das Wesen seines schnellen Wachstum, Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, B 105, H I/II.
- Roglić, J. (1971): Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske, Naučno savjetovanje Prometna valorizacija Hrvatske, JAZU, Zagreb.
- Šić, M. (1980): Geografski položaj Zagreba i postupci njegovog vrednovanja, Savjetovanje Ljudski okoliš u Zagrebu, JAZU, Zagreb.
- Šić, M. (1992): Zagreb kao središte međugradskog željezničkog (intercity) prometa, Geogr. glasnik, 54.
- Vallega, A. (1983): Nodalité et centralité face à la multimodalité: éléments pour un relais entre théorie régionale et théorie des transports, Transport geography facing geography, Papers and Proceedings, IGU Working Group on Geography of transport, Roma.
- Varlet, J. (1991): L'interconnexion des réseaux de transports en Europe, Institut du Transport Aérien, Etude et Documents, 24, 3.
- Žuljić, S. (1964, 1965): Zagreb i okolica. Utjecaj gradskog organizma na regiju, Geogr. glasnik, 26, 27.
- Žuljić, S. (1969): Vrednovanje geografskog položaja kao faktora razvoja Zagreba, Geogr. glasnik, 31.
- Žuljić, S. (1974): Središnja Hrvatska: Prostor i elementi njegovog središnjeg značenja, Geografija SR Hrvatske, knj. 1, Zagreb.

SUMMARY

Development and Perspective of Zagreb as a Traffic Node of European Importance

by
Miroslav Šić

The results of the former researches of Zagreb traffic development are synthesized in the first part of the work. They could be abridged in a few basic facts. First, as it is situated at the contact of the big European regions, Zagreb traffic node is naturally predetermined for performing of important traffic functions. That's why it represents a concentration point of traffic lines of wider importance. The ones connecting the Middle Danube basin with the Adriatic are most important among them. Modern development of Zagreb node began with the appearance of the railway (1862, respectively 1873), when the connections with the cities of the Central European hinterland were established. The greatest progress in the node development was realized in the periods when the directresses of the economic flows met the traffic lines towards Zagreb. It was during the first railway period, then in the railway period between the

world wars and during the expansion of the road traffic from 1960's to 1980's, when Zagreb became an important European regional traffic node. Traffic evaluation was favourable to dynamic development of the city. In 1991 Zagreb concentrated 730.000 inhabitants on its narrow area and within the bounds of its agglomeration 930.000 inhabitants.

The second part of the work deals with evaluation conditions of Zagreb traffic node after great political changes in 1990. Two aspects are being analyzed: Zagreb traffic role within the bounds of Croatia and development possibilities of Zagreb as a traffic node of European importance. It stands to reason that greater attention is paid to the second aspect. With formation of independent Croatia the advantages of the central position of Zagreb and its accessibility became prominent so it becomes the most important traffic node of the new state. Especially because there's no more competition of other big nodes, nor imposed development restrictions as it was the case in former Yugoslavia. It's true that by occupation of more than a third of the territory on the part of the Serbian aggressor (today's so-called UNPA-zones) some vital roads (towards Dalmatia, Eastern Croatia) are cut off, but it didn't imperil the traffic priority of Zagreb in the newly established state. Connected with the function of the main concentration point of the inland traffic flows and with the status of the capital, it simultaneously becomes the key node for including Croatia into the European traffic system.

The development conditions of Zagreb as a European regional traffic node are far more complex. The connections with the south-east of Europe which represented the skeleton of Zagreb road and railway node till 1990, have been cut off because of the war circumstances. So Zagreb has found itself at the periphery of the European traffic system. Such an unfavourable position has been even more intensified by traffic politics of some neighbouring countries and by the effects of the polarization process under the influence of the European union. Under the conditions of new political encirclement a new traffic orientation in direction north-south has prevailed. It corresponds to the needs of the inland connections and including into the European traffic flows. Connections with the most important parts of Western Europe, with the countries of «new» Central Europe, and alternative maritime connections with south-eastern Europe and Near East, have primary importance for Zagreb. In order to be efficaciously included in European traffic system and develop onward as a gateway at the contact of the regions, Zagreb ought to be completely formed as a trinomial node, i. e. the node of motorway, railway intercity and air traffic. Simultaneously it ought to be the node of modern, first of all fast travel traffic and combined traffic of goods. Here the biggest problems appear dealing with the railway traffic which markedly lags behind the trends of developed Europe. At the same time it's necessary to realize intermodal connection in that trinomial node. At the end of the work it's pointed out that such an evaluation of Zagreb node could be reached only if it's in the function of development of Zagreb as a business centre of international importance.

Primljeno: 2. rujna 1994.

Received: September 2, 1994