

Adolf Malić*

FUNKCIJE URBANIH NASELJA SREDIŠNJE HRVATSKE

1. Metod i opseg rada

Pod urbanim naseljima Središnje Hrvatske u okviru ovog rada podrazumijeva se 33 gradska naselja, diferencirana statističkim kriterijima Popisa stanovništva 1971. godine.¹ S obzirom na namjenu rada, razumljiva je nemogućnost detaljnog izlaganja svih funkcija i logično opredeljenje autora za one funkcije koje su u novijem vremenu bitno doprinjele razvoju urbanih središta regije.

Funkcije gradova neće biti analizirane klasičnim ekonomsko-geografskim pristupom kao djelatnosti. Ove funkcije nas više zanimaju u objašnjenju njihova utjecaja na razvoj gradskih naselja i njihovo prostorno djelovanje. Ovakav pristup analizi funkcija rada proizlazi iz logike geografske stvarnosti grada kao žarišta životnog prostora.²

2. Historijski razvoj gradova

Gradska naselja Središnje Hrvatske vrlo su različite, stvarne i formalne starijosti. Postoje gradska naselja koja su postala gradovi već davno, čak i prije nego što su imali gradske funkcije, posebno ne ovako shvaćene kao danas. Također postoje i neka gradska naselja koja su to postala formalno, nedavno, primjenjujući statističke kriterije karakterizacije naselja. Samo nekoliko većih i značajnijih gradskih naselja ima kakav takav kontinuitet gradskih funkcija od vremena postanka do danas.

Objektivno najstarije gradsko naselje s dugom tradicijom u Središnjoj Hrvatskoj je grad Sisak čiji se prethodnici spominju već u keltsko doba kao Segestica, odnosno Siscia u rimsko vrijeme. Za ostala rimska i starija naselja u ovom području teže je uspostaviti čvršći kontinuitet sa srednjovjekovnim gradovima.

Medju najstarija srednjovjekovna gradska naselja spada danas vodeći gradski centar Zagreb (1194. g.), ali i niz manjih gradova: Varaždin (1209.), Virovitica (1234.), Petrinja (1240.), Samobor (1242.), Križevci (1252.), Jastrebarsko (1257.), Krapina (1347.) i Koprivnica (1353).³

U razvoju gradova polovinom srednjeg vijeka dolazi do velikih promjena prodorom Turaka. Oni osvajaju istočni prostor Središnje Hrvatske. Zbog stalne turske opasnosti gradi se niz graničnih utvrda. Iz ovih utvrda nastaju dva nova veća gradska naselja u regiji: Karlovac (1579.) i Bjelovar (1756.).

* Dr., izr. prof., Institut prometnih znanosti, Viša prometna škola za cestovni saobraćaj, Siget 18 c, 41000 Zagreb, glej izvleček na koncu zbornika.

¹ Popis stanovništva 1971, knjiga 9.

² Vresk M. (1977.), Osnove urbane geografije, Zagreb, str. 17—23.

³ Dugački Z. (1974.), Povijesno-geografski razvoj kraja, Geografija SR Hrvatske, knj. 1, Zagreb, str. 36.

Ostala današnja gradska naselja u tom periodu nisu imala ni formalni status a ni funkcije grada ili trgovišta. Ova naselja dobivaju status grada u najnovije vrijeme, a mnoga tek formalnim statističkim klasificiranjem 1961. godine (Sesvete, Pakrac, Slunj, Glina, Kutina, Velika Gorica, Novska, Glina), odnosno 1971. godine (Garešnica, Ivanić Grad, Kostanjevica, Dugo Selo, Velika Gorica, Zaprešić, Zabok, Bedekovčina, Oroslavlje, Nedelišće, Sračinec, Trnovec Bartolovečki).

3. Industrijske funkcije

Industrijske funkcije gradskih naselja odigrale su u njihovom suvremenom razvoju temeljnu ulogu. Stabiliziranjem društvenih prilika u Središnjoj Hrvatskoj odlaskom Turaka dolazi najprije do procvata obrti, trgovine i manufakturne proizvodnje, a u prošlom stoljeću javljaju se i prva industrijska poduzeća kao npr. tvornica stakla Osredok kraj Samobora (1839.), Pivovara u Daruvaru (1840.), Pivovara u Karlovcu (1854.), Prva hrvatska tvornica turpija u Zagrebu (1855.), Tvornica cigara u Zagrebu (1868.) itd. Središnja Hrvatska je već 1890. godine imala 51 industrijsko poduzeće s nešto manje od 4000 radnika. Dvadeset godina kasnije broj poduzeća se popeo na 141 s preko 11.000 zaposlenih.⁴

Između dva rata broj industrijskih poduzeća popeo se na preko 600. Regija Središnje Hrvatske postaje vodeći industrijski prostor stare Jugoslavije, a Zagreb glavni industrijski centar zemlje, što je i danas.

Tabela 1. Udio aktivnog stanovništva prema sektorima djelatnosti u gradskim naseljima Središnje Hrvatske 1971. godine

Gradovi	Sektori djelatnosti u I			
	I %	II %	III %	IV %
1. Bedekovčina	18,7	61,3	8,9	11,1
2. Bjelovar	11,7	37,2	23,0	28,1
3. Botinec	6,3	52,6	24,9	16,2
4. Čakovec	8,3	50,4	16,2	25,1
5. Daruvar	13,8	44,5	18,0	23,7
6. Duga Resa	2,2	68,2	13,5	15,7
7. Dugo Selo	15,6	35,2	23,1	26,1
8. Garešnica	24,5	41,9	13,1	20,5
9. Glina	6,8	46,9	16,5	29,8
10. Ivanić Grad	13,8	55,6	16,3	14,3
11. Jastrebarsko	12,7	31,7	20,5	35,1
12. Karlovac	7,4	51,5	18,3	22,8
13. Koprivnica	15,0	47,6	18,2	19,2
14. Kostajnica	8,8	53,8	16,0	21,4
15. Krapina	2,1	55,3	15,4	27,2
16. Križevci	13,3	44,3	16,9	25,2
17. Kutina	13,4	57,3	12,7	16,6
18. Nedelišće	38,3	42,0	15,5	4,2
19. Novska	12,8	39,2	29,8	18,2
20. Oroslavlje	14,1	68,2	7,3	10,4
21. Pakrac	10,7	47,7	15,0	26,6
22. Petrinja	7,9	52,7	19,6	19,8
23. Samobor	3,8	57,7	17,3	21,2
24. Sesvete	3,8	58,1	26,0	12,1
25. Sisak	3,6	59,4	16,2	20,8
26. Sračinec	31,0	55,0	9,7	4,3

⁴ Jelen I. (1974.), Sekundarne djelatnosti, Geografija SR Hrvatsko, knj. 1, Zagreb, str. 153.

27. Trnovec Bartolovečki	25,1	63,5	7,2	4,2
28. Varaždin	4,9	53,2	17,7	24,2
29. Velika Gorica	14,6	37,6	28,0	20,1
30. Virovitica	20,1	40,8	16,4	22,7
31. Zabok	8,9	47,4	13,9	29,8
32. Zagreb	1,4	50,2	23,1	25,1
33. Zaprešić	11,9	51,9	22,1	14,1
Sva naselja Središnje Hrvatske	41,9	22,9	11,1	15,1

Izvor: Popis stanovništva 1971. god., knj. 10.

Izuzetno povoljna lokacija grada Zagreba u težišnom hrvatskom prostoru, na raskrižju regionalnih, nacionalnih, državnih i evropskih prometnih pravaca osnova su koncentracije industrijske proizvodnje u tom gradu, njegovoj okolici i širem prostoru Središnje Hrvatske.

Industrijske djelatnosti su kod većine gradskih naselja ekonomska osnova njihovog razvoja. Čak u 19 gradova je preko 50% aktivnog stanovništva zaposleno u sekundarnom sektoru djelatnosti, a kod ostalih je taj sektor najznačajniji.

Tabela 2. Gradovi Središnje Hrvatske prema funkcionalnoj usmjerenosti 1971. godine*

Izrazito usmjereni na jednu djelatnost		Umjereno usmjereni na dvije djelatnosti	
1. Bedekovčina	I	21. Karlovac	ID
2. Bjelovar	D	22. Kostajnica	ID
3. Duga Resa	I	23. Nedelišće	PZ
4. Dugo Selo	D	24. Petrinja	IP
5. Glina	Ks	25. Velika Gorica	PD
6. Križevci	D		
7. Novska	P	Umjereno usmjereni na tri djelatnosti	
8. Oroslavlje	I	26. Botinec	ZITu
9. Pakrac	Ks	27. Čakovec	DZKs
10. Sisak	I	28. Samobor	IZD
11. Trnovec Bartol.	I	29. Varaždin	IDZ
12. Zabok	I		
Izrazito usmjereni na dvije djelatnosti		Umjereno usmjereni na četiri djelatnosti	
13. Jastrebarsko	DZ	30. Koprivnica	ZDIP
		31. Krapina	IZDKs
Umjereno usmjereni na jednu djelatnost		32. Sesvete	IZTuP
14. Daruvar	D	33. Zagreb	KsZTuI
15. Garešnica	D		
16. Ivanić Grad	I		
17. Sračinec	I		
18. Kutina	I		
19. Virovitica	Z		
20. Zaprešić	I		

* I — industrija i rudar.

P — promet

Tu — trgovina i ugostit.

Z — zanatstvo

Ks — kulturna i soc. djel.

D — djelatnost državnih i društvenih službi

Izvor: Vresk M. (1976.), Ekonomska baza i funkcionalna usmjerenost Hrvatske, Centralna naselja i gradovi SR Hrvatske, Zagreb, str. 94.

Detaljnija klasifikacija gradova Hrvatske prema njihovoj funkcionalnoj usmjerenosti koju je izvršio M. Vresk, pokazuje da je šest gradova Središnje Hrvatske izrazito, a četiri umjereno usmjereno na industriju. Još daljih devet gradova umjereno usmjereno na industriju, ali u kombinaciji s drugim djelatnostima.

Postojeći pokazatelji funkcionalne usmjerenosti prema strukturi aktivnog stanovništva, međutim, ne odražavaju dovoljno precizno važnost funkcija grada u prostoru. Dio stanovništva u djelatnostima grada je iz drugih naselja, a istovremeno dio gradskog stanovništva radi izvan grada. S druge strane je razumljivo da broj aktivnih stanovnika nije uvijek valjan reprezentant važnosti neke funkcije, jer je često odraz tehnološke strukture djelatnosti. Ove konstatacije osobito vrijede za centralne i prometne funkcije gradova.

4. Centralne funkcije

Od tridesettri grada Središnje Hrvatske njih trideset vrši određene centralne funkcije. Najbrojnije i najznačajnije centralne funkcije, s najvećim prostornim obuhvatom, vrši grad Zagreb. K njemu gravitira u korištenju funkcija višeg i najvišeg ranga (kazališta, okružno sudstvo, visoko školstvo, poštanska uprava, makroregionalne upravne funkcije i dr.) od 1266 do 3370 naselja s 1,085.000 do 2,132.000 stanovnika. Grad Zagreb prelazi u vršenju centralnih funkcija okvire Središnje Hrvatske. Iako nismo direktno vršili istraživanja, poznato je da se osim republičkog prostora određenim centralnim funkcijama Zagreba istovremeno koriste i stanovnici dijelova susjednih republika Slovenije i Bosne i Hercegovine. Zagreb konstantno širi svoje gravitacijske prostore na svim nivoima centraliteta, a osobito u okviru Središnje Hrvatske. To je najbolje vidljivo na primjeru širenja njegovog gravitacijskog područja na račun regionalnih centara Siska i Bjelovara.

Centralne funkcije Bjelovara, Karlovca, Siska i Varaždina dolaze do punog izražaja na četvrtom stupnju centralnosti. Najstabilnije i zaokruženije gravitacijsko područje na tom stupnju centraliteta ima grad Varaždin. K njemu gravitiraju sva naselja Varaždinske Podravine i Međimurja. Gravitacijsko područje ima površinu 1950 km², 426 naselja s 299.206 stanovnika, Grad Karlovac ima veliko gravitacijsko područje s 2962 km², 562 naselja i 180.524 stanovnika. Kod Karlovca također nema većih promjena prostornog obuhvata gravitacijskog područja od jedne centralne funkcije do druge. To, međutim, već nije moguće tvrditi za grad Sisak. Sisak je centralno naselje čije gravitacijsko područje pokazuje kolebanja od funkcije do funkcije. I ne samo to. Sisak je već iz svog centraliteta izgubio prostore općina Ivanić Grad, Kutina i Novska (potpali su pod utjecaj Zagreba). Sisačko gravitacijsko područje ima 2.855 km² s 355 naselja i 177.449 stanovnika. Pomalo sličnu ali ipak složeniju situaciju ima bjelovarski centar. Ovaj grad ima relativno najveće gravitacijsko područje s 5.563 km², 742 naselja i 389.906 stanovnika. No, taj gravitacijski prostor slabo upućen prema Bjelovaru. Gravitacija prema Bjelovaru je više načelne, upravno-političke prirode ostalih centralnih naselja nižega reda. Niz centara bjelovarskog gravitacijskog područja nastoji vršiti centralne funkcije višega reda samostalno, ili gdje to nije formalno određeno, koristi ih u Zagrebu. To je osobito slučaj s Koprivnicom, a nešto manje s Križevcima, Pakracom i Daruvarom. Odraz slabije privlačnosti moći Bjelovara je i potpuni gubitak iz njegove gravitacijske zone područja općine Vrbovec, koje se danas kompletno orijentira na Zagreb.

Čak 21 grad vrši centralne funkcije trećega reda. Pet gradskih naselja: Duga Resa, Dugo Selo, Ivanić Grad, Jastrebarsko i Sombor imaju nepotpuno izražene centralne funkcije na ovom stupnju centraliteta zbog vrlo snažnih utjecaja većih

Tabela 3. Gradovi Središnje Hrvatske prema karakteristikama centraliteta 1978. godine

Bez centraliteta	STUPANJ I KARAKTER CENTRALITETA				
	I	II	III	IV	V
	nepotpuni	potpuni	nepotpuni	potpuni	potpuni
Botinec	Nedelišće		Duga Resa	Čakovec	Bjelovar
Sračinec		Bedekovčina	Dugo Selo	Daruvar	Karlovac
Trnovec		Oroslavlje	Ivanić Grad	Garešnica	Sisak
Bartolovečki			Jastrebarsko	Glina	Varaždin
			Samobor	Koprivnica	
				Kostajnica	
				Krapina	
				Križevci	
				Kutina	
				Novska	
				Pakrac	
				Petrinja	
				Vel. Gorica	
				Virovitica	
				Zaprešić	
				Zabok	

Izvor: Mallé A, (1978), Centralne funkcije i prometne veze naselja Središnje Hrvatske, Zagreb, (disertacija).

centara u blizini (Karlovac i Zagreb). Karakteristike centraliteta ostalih gradskih naselja ovoga stupnja centralnosti dosta su različite. Posebno se javljaju razlike u veličini gravitacijskog područja.

Veća gravitacijska područja imaju Koprivnica, Čakovec i Virovitica, a manja su gravitacijska područja Zaboka i Zaprešića.

Od tri grada na drugom stupnju centraliteta, Sesvete imaju sve funkcije toga reda s težnjom vršenja i nekih funkcija višega nivoa, što im baš ne polazi za rukom zbog velikog privlačnog utjecaja Zagreba. Bedekovčina i Oroslavlje imaju ne-

potpuno izražen centralitet na drugom stupnju centralnosti s opskrbom svega deset, odnosno osam naselja.

Nedelišće je jedini grad koji vrši samo centralne funkcije najnižeg reda i to s nepotpunim obimom, sa svega pet naselja.

GRAVITACIJSKA PODRUČJA GRADOVA IV., III., II. I I. STUPNJA CENTRALITETA U SREDIŠNJOJ HRVATSKOJ 1978. GODINE



- GRADOVI IV. STUPNJA CENTRALITETA
- GRADOVI III. STUPNJA CENTRALITETA
- GRADOVI II. STUPNJA CENTRALITETA
- ▲ GRAD NEDELIŠĆE
- CENTRALNA NASELJA III. STUPNJA NEGRADSKOG KARAKTERA
- GRVITACIJSKA PODRUČJA IV. STUPNJA CENTRALITETA
- GRVITACIJSKA PODRUČJA III. STUPNJA CENTRALITETA
- GRVITACIJSKA PODRUČJA II. STUPNJA CENTRALITETA
- GRVITACIJSKO PODRUČJE I. STUPNJA CENTRALITETA

5. Prometne funkcije

Prometne funkcije relativno najbolje odražavaju važnost grada u prostoru. Središnja Hrvatska je ključni prometni prostor republike i jedan od najznačajnijih u Jugoslaviji. Tu je raskršće evropskih prometnih pravaca od sjevera prema jugu i sjeverozapada prema jugoistoku. Grad Zagreb je smješten na vodećem prometnom čvorištu regije i raskrsnica je desetak lokalnih, regionalnih, interregionalnih i međunarodnih prometnih pravaca (krška, savski, sutlanski, krapinski, podravski, panonski, sjeverni posavski, južni posavski, jadranski, prigorski i žumberački).

Ostala gradska naselja imaju slabije izražene prometne funkcije. Nešto važniju ulogu imaju još Karlovac kao raskrsnica na jadranskom prometnom pravcu, Sisak na južnom posavskom prometnom pravcu, grad sigurno s najduljom prometnom tradicijom na sutoku Save i Kupe i Varaždin raskrsnica na podravskom pravcu. Bjelovar, grad ranga Varaždina, Siska i Karlovca ima manju prometnu ulogu. On je samo cestovna raskrsnica lokalnih prometnih pravaca. Čak i tu funkciju dijeli s Koprivnicom, Križevcima, Viroviticom i Daruvarom.

Kod manjih gradskih naselja važnije prometne funkcije imaju Sesvete, Zabok i Zaprešić. Ta su gradska naselja smještena na rubu velikog Zagreba, Sesvete i Zaprešić, odnosno u neposrednom njegovom zadelju, Zabok i participiraju zapravo dijelom u njegovoj prometno-križišnoj funkciji.

Tabela 4. Neki pokazatelji kvalitete prometnih veza gradskih naselja Središnje Hrvatske 1978. godine

Grad	Vista cestovne komunikacije			Broj polazaka (dnevno)	
	asfalt	makadam	seoski put	autobusa	vlakova
1. Bedekovčina	x	—	—	25	22
2. Bjelovar	x	—	—	288	5
3. Botinec	x	—	—	88	—
4. Čakovec	x	—	—	140	34
5. Daruvar	x	—	—	117	10
6. Duga Resa	x	—	—	159	12
7. Dugo Selo	x	—	—	218	25
8. Garešnica	x	—	—	95	—
9. Glina	x	—	—	75	6
10. Ivanić Grad	x	—	—	116	9
11. Jastrebarsko	x	—	—	180	13
12. Karlovac	x	—	—	483	37
13. Koprivnica	x	—	—	83	28
14. Kostanjica	x	—	—	105	19
15. Krapina	x	—	—	133	19
16. Križevci	x	—	—	83	21
17. Kutina	x	—	—	187	15
18. Nedelišće	x	—	—	63	—
19. Novska	x	—	—	217	40
20. Oroslavlje	x	—	—	63	12
21. Pakrac	x	—	—	111	10
22. Petrinja	x	—	—	205	7
23. Samobor	x	—	—	310	34
24. Sesvete	x	—	—	610	18
25. Sisak	x	—	—	335	42
26. Sračinec	x	—	—	48	—
27. Trnovec Bartol.	x	—	—	30	—
28. Va oždin	x	—	—	284	34
29. Vel. Gorica	x	—	—	273	11
30. Virovitica	x	—	—	127	19
31. Zabok	x	—	—	82	38
32. Zagreb	x	—	—	1915	129
33. Zaprešić	x	—	—	226	50

Izvor: Malić A, (1978), op. cit. str. 181. do 187.

Gotovo nikakvu prometnu funkciju ne vrše gradovi Oroslavlje, Sračinec, Bedekovčina, Botinec, Nedelišće i Trnovec Bartolovečki.

Uobičajeno je i jednostavno davati prometne funkcije naselja opisno. Kvantificirati prometne funkcije gradova i na osnovi toga ih validirati znatno je složenije.

Mi smo pokušali na bazi podataka o javnom autobusu i željezničkom prometu kvantitativnim putem potvrditi neke iznesene kvalifikacije prometne važnosti gradova Središnje Hrvatske.

Zagreb se nesumnjivo ističe u odnosu na ostale gradove izuzetno obimnim autobusnim i željezničkim prometom, iako nešto više od polovine broja polazaka autobusa dnevno otpada na prigradski promet ZET-a. Karlovac, Sisak, Varaždin i Bjelovar imaju vidnije brojčane iznose polazaka autobusa i vlakova s izuzetkom Bjelovara s najmanjih brojem polazaka vlakova od gradova koji imaju željeznicu, čak ispod prosjeka za sva naselja u regiji.⁵ Bjelovar je završna stanica na slijepom željezničkom odvoju iz pravca Križevaca.

Pored već isticanih primjera Seseva, Zaprečića i Zaboka, kvantifikacijom prometnih pokazatelja dolaze do izražaja još dva sekundarna prometna centra. To su Novska na sjevernom poteznom pravcu i Petrinja u neposrednoj blizini Siska. Novska participira u prometu između dva naša vodeća grada Beograda i Zagreba. Raskrsnica je željezničkog prometa i s obzirom na udaljenost od Zagreba logično odmoriste u cestovnom autobusnom prometu. Petrinja je lokalna prometna raskrsnica prema Baniji i karlovačkom Pokuplju.

Adolf Malič

FUNCTIONS OF URBAN SETTLEMENTS OF THE CENTRAL CROATIA

In this paper city functions are discussed according to their importance in the space.

Industrial, central and transportation functions are predominant for the spatial and functional development of cities.

In 19 urban settlements out of 33 in Central Croatia, industrial function is found to be the most important. In the other towns this function is very important too for the development of the economic base of the settlements.

Central function of urban settlements reflects their spatial influence. Out of the 33 analysed settlements in Central Croatia only there have no central functions; one settlement has only the lowest level central function, another three have lower level central function. The majority (21) of the cities in Central Croatia have medium level central function (microregional). High level central function (regional) have 4 towns. The city of Zagreb is the only one in Central Croatia that has the highest level central function (macroregional).

Among others transportation function reflects relatively strong influence on the settlement in the space. Zagreb has especially important transportation function due to its position as a major regional and important interregional and European center. Relatively important transportation centers are also Karlovac in the Adriatic Corridor, Sisak and Novska in Posavje, and Varaždin in the Panonian corridor. Functions of Central Croatian urban settlements are various and complex.

The most important functions in the region has Zagreb than Varaždin, Sisak, Bjelovar and Karlovac. On the other side, some urban settlements, such as Sračinec, Trnovec and Bartolovec, do not have any of these important regional functions.

⁵ Prosječan broj polazaka za sva naselja u središnjoj Hrvatskoj koja imaju prometna stajališta iznosi za autobus 32,7 z vlak 13,7.