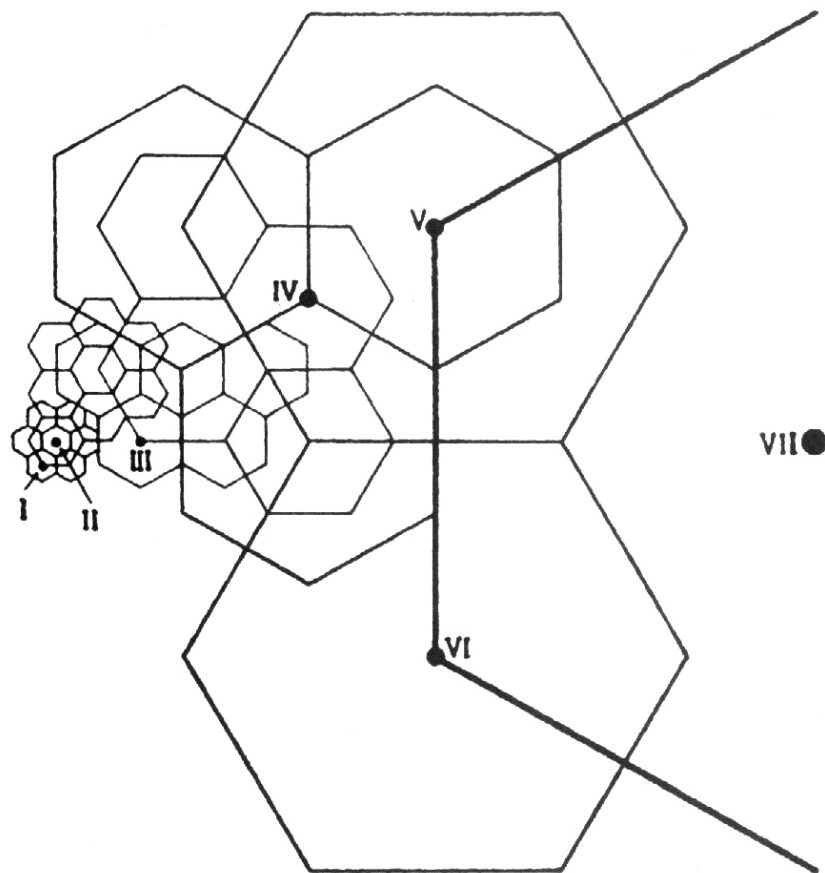
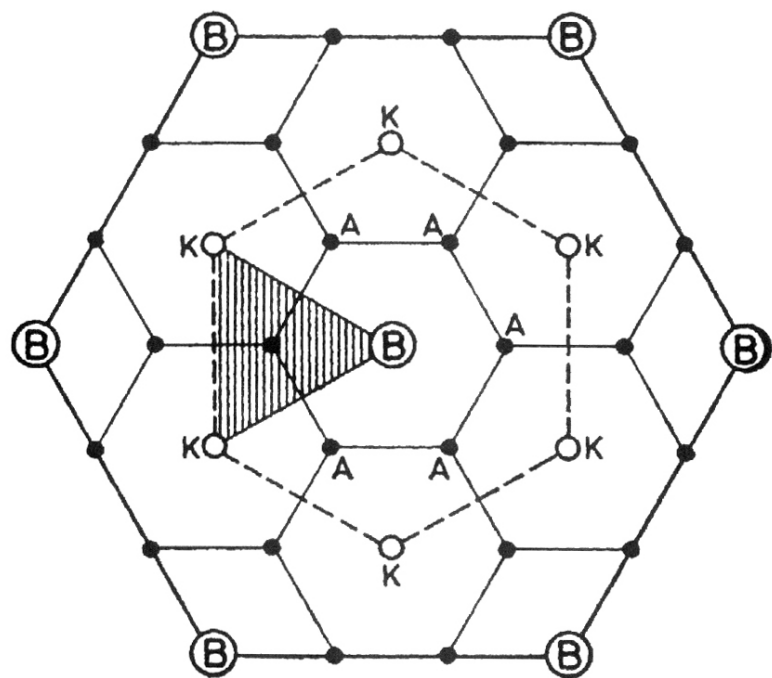


Osnove regionalnog i prostornog planiranja – ispitni materijali –

Izv. prof. dr. sc.
Aleksandar Lukić

Ak. god. 2020–2021

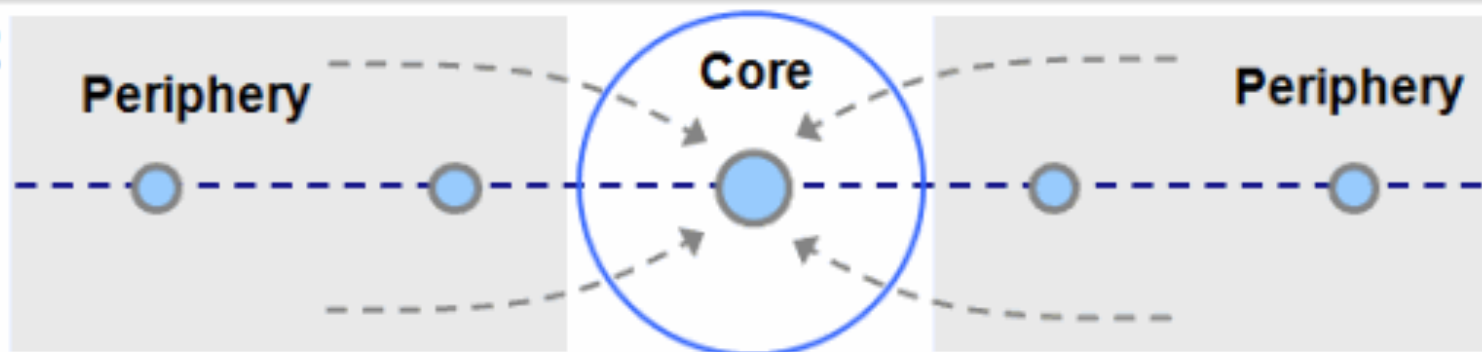
Uvodno predavanje



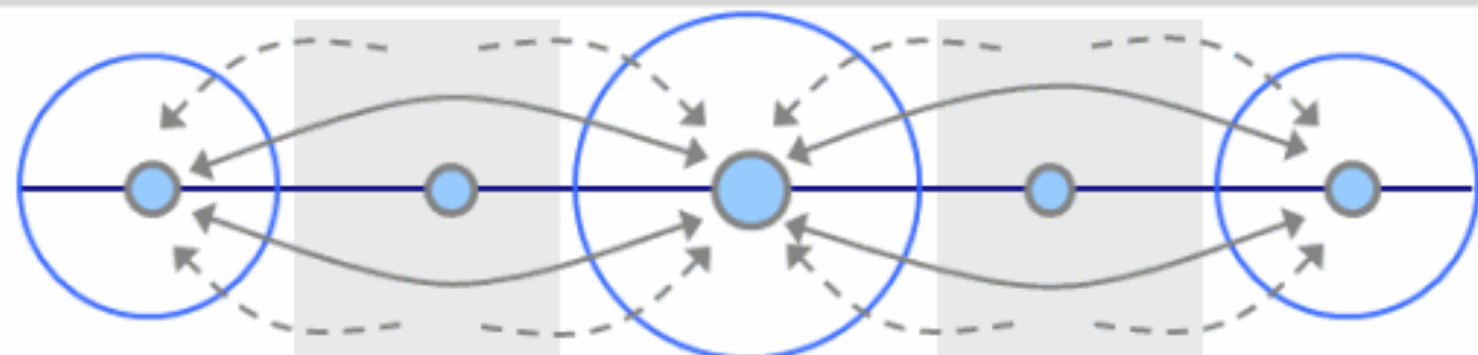
1



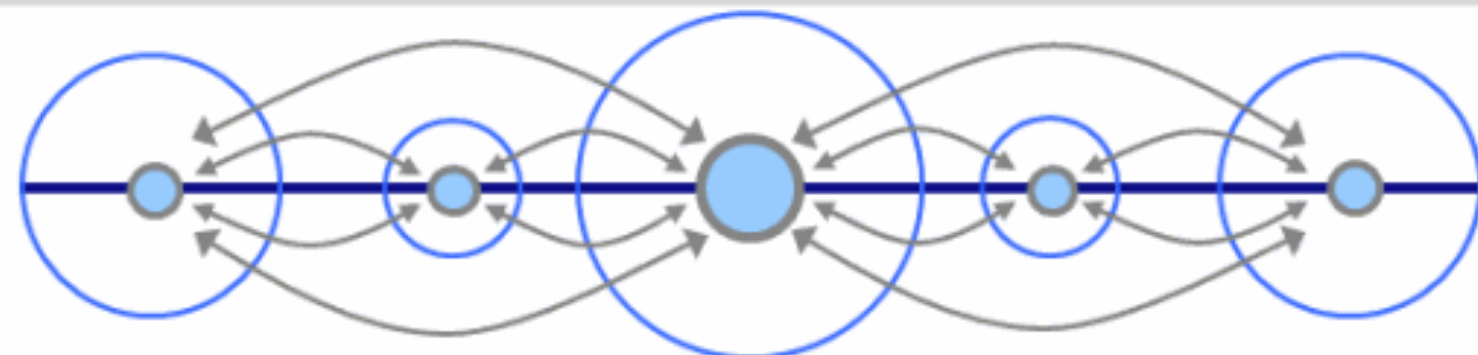
2



3



4



Zagreb

Pula

Rijeka

Sisak

Čakovec

Koprivnica

Bjelovar

Šibenik

Zadar

Osijek

Split

Vinkovci

Dubrovnik

Karlovac

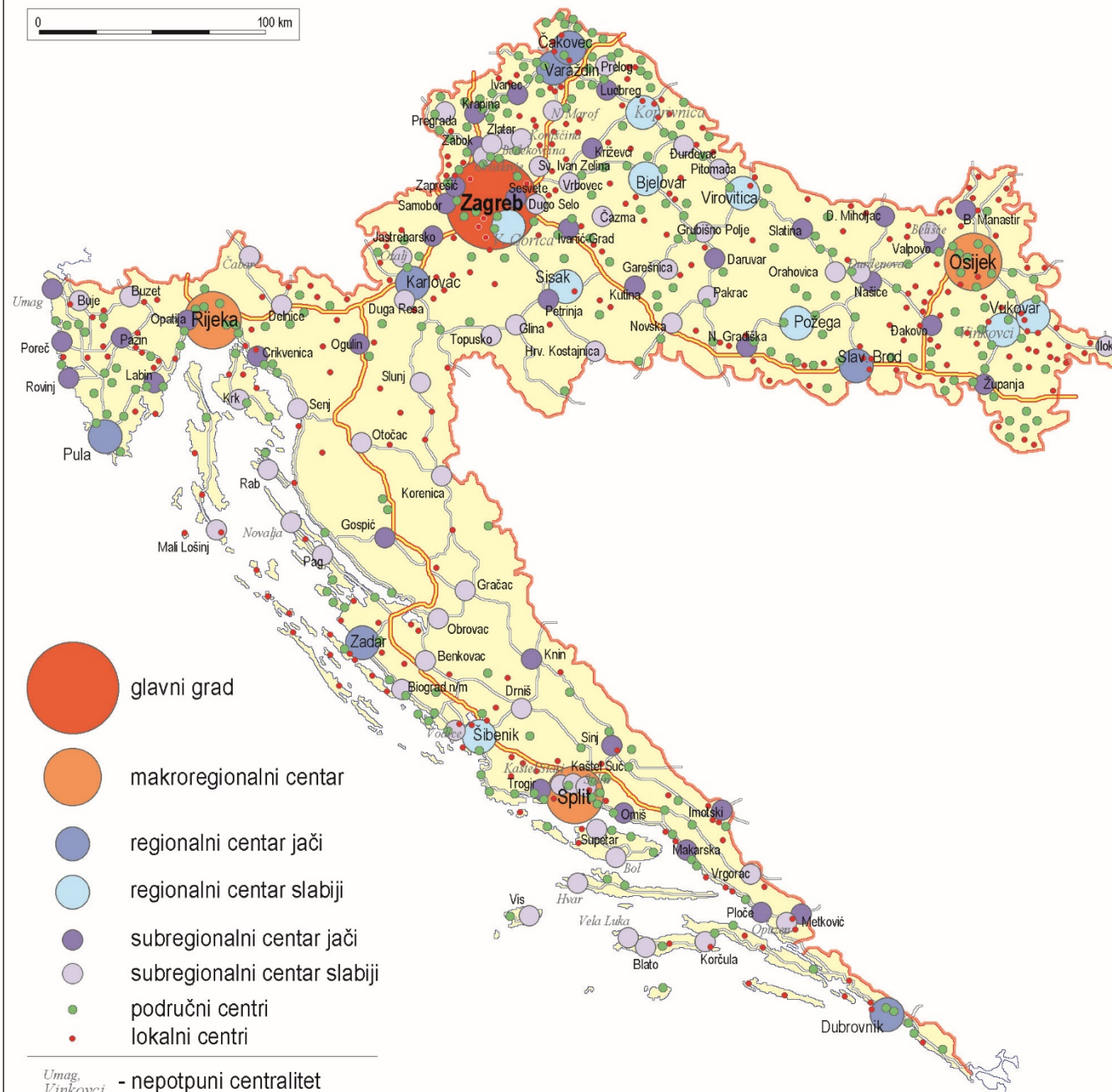
Varaždin

Virovitica

Sl.Brod

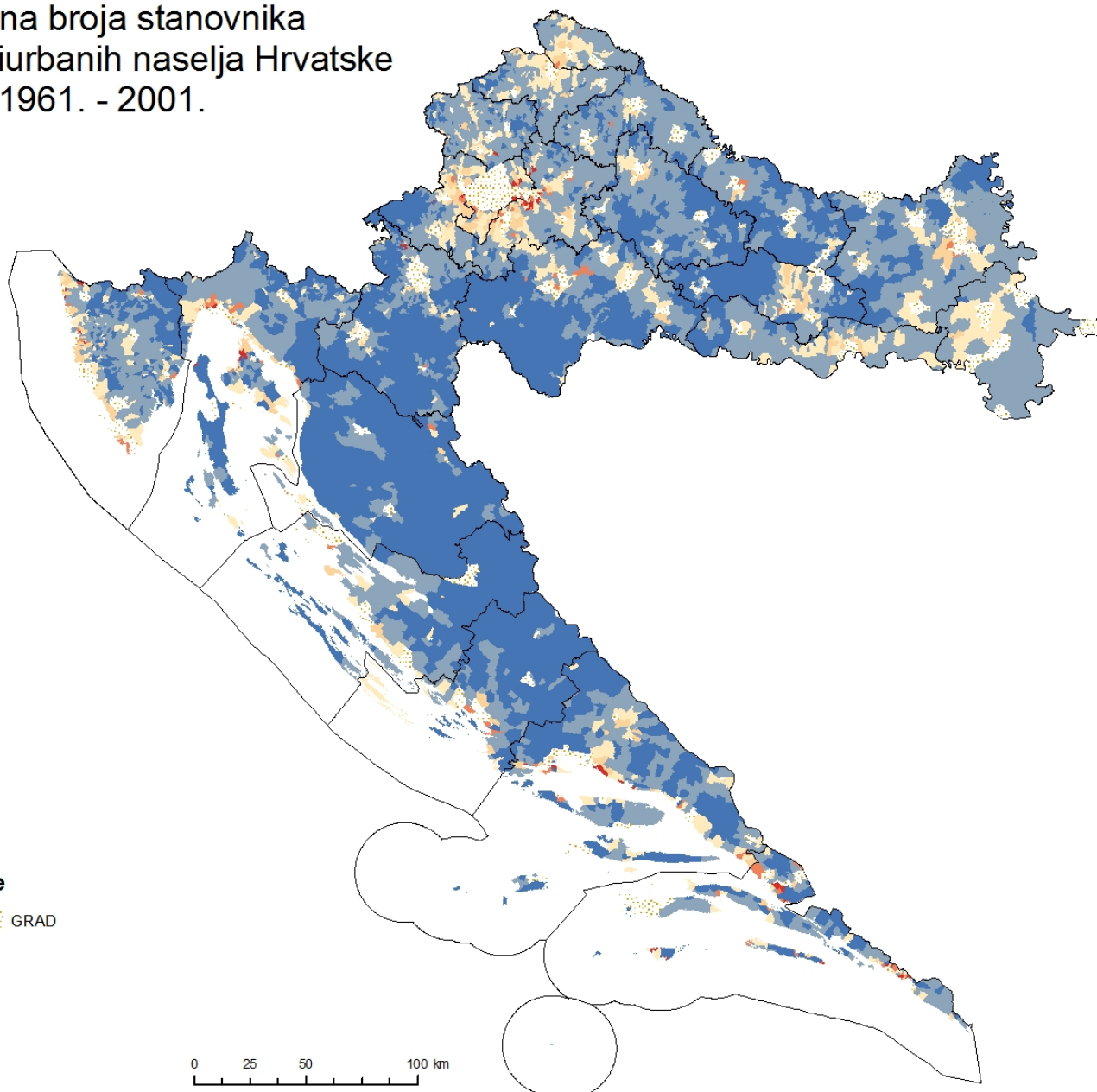
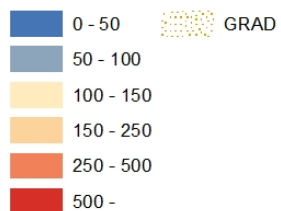
Požega

Vukovar



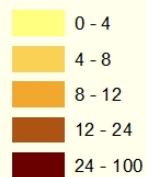
Promjena broja stanovnika
ruralnih i periurbanih naselja Hrvatske
1961. - 2001.

Indeks promjene



Udio neobrađenog u ukupno
raspoloživom zemljištu 2003.

Udio (%)

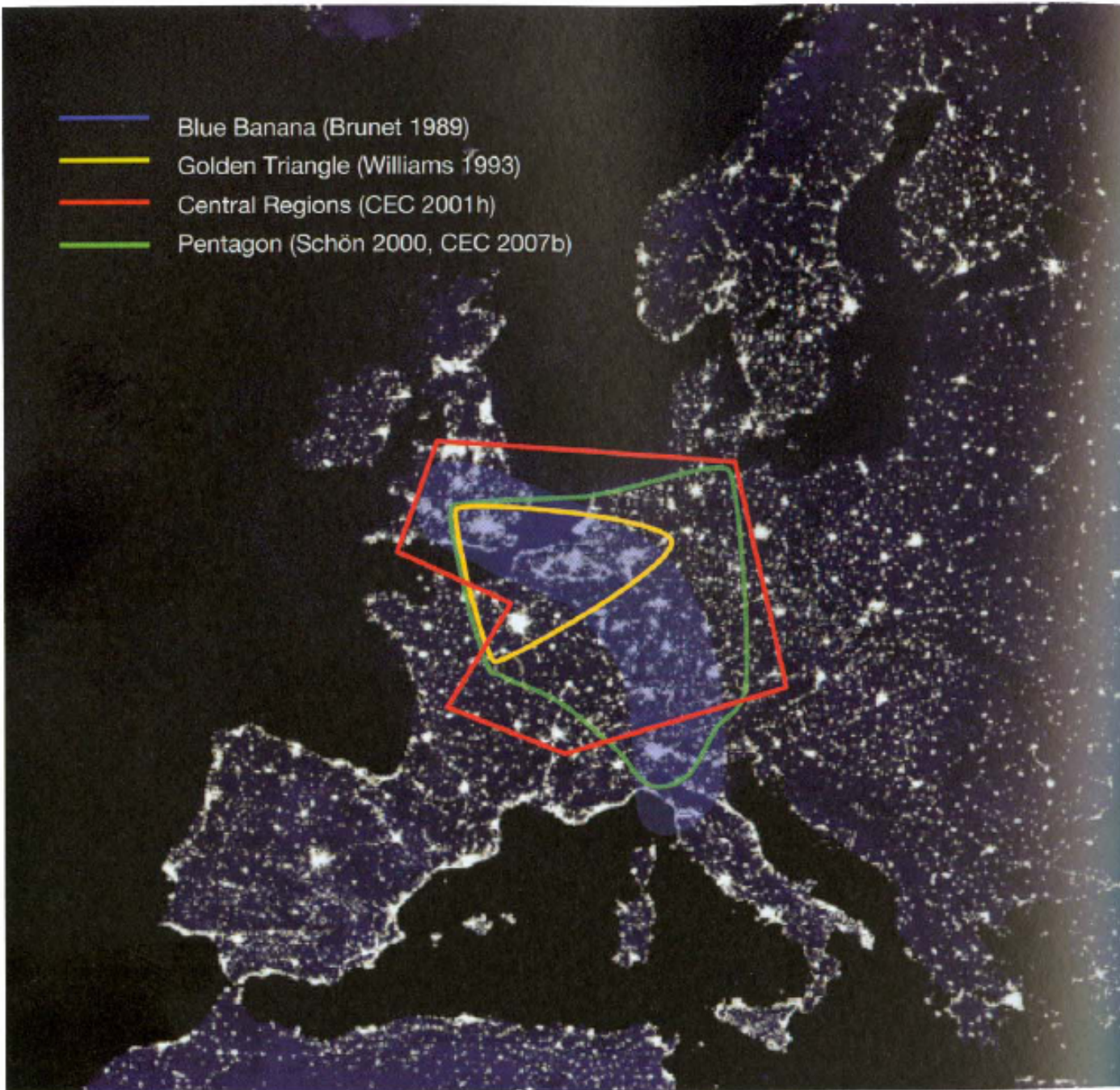


0 25 50 100 km

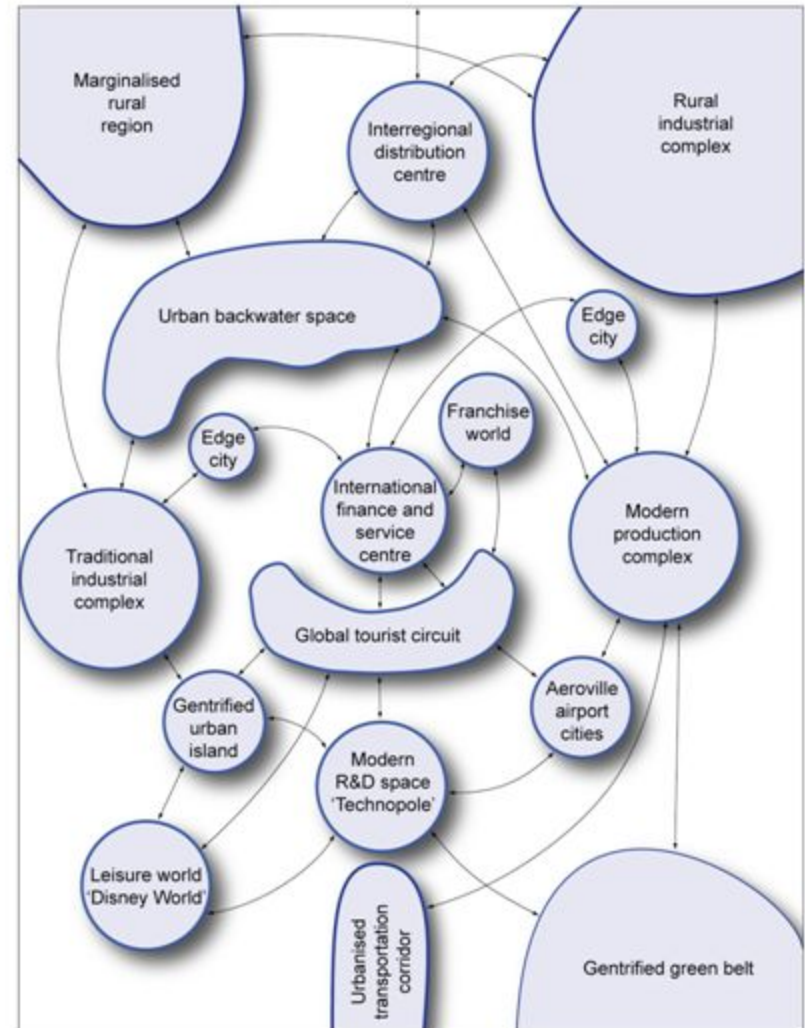
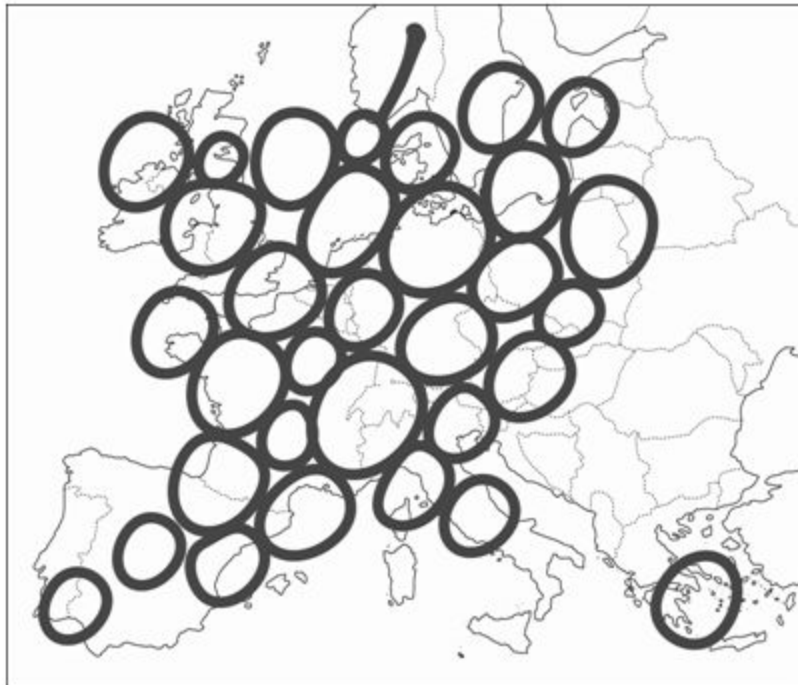


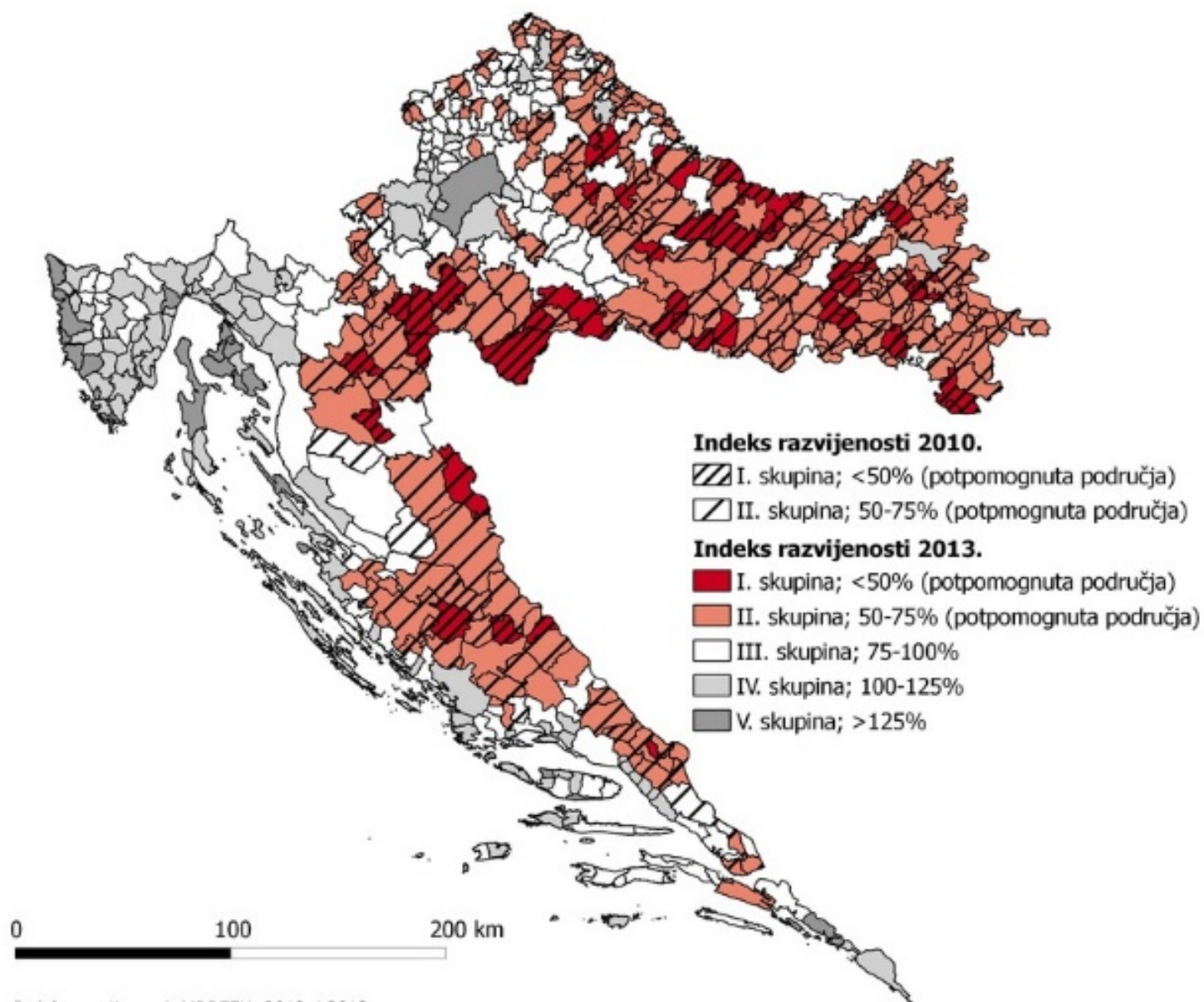


- Blue Banana (Brunet 1989)
- Golden Triangle (Williams 1993)
- Central Regions (CEC 2001h)
- Pentagon (Schön 2000, CEC 2007b)



1D Kunzmann and Wegener's (1991) polycentric 'bunch of grapes' model of Europe





Indeks razvijenosti, MRRFEU, 2010. i 2013.

Urban areas



Share of artificial surface

- very low
- low
- medium
- high
- very high
- no data

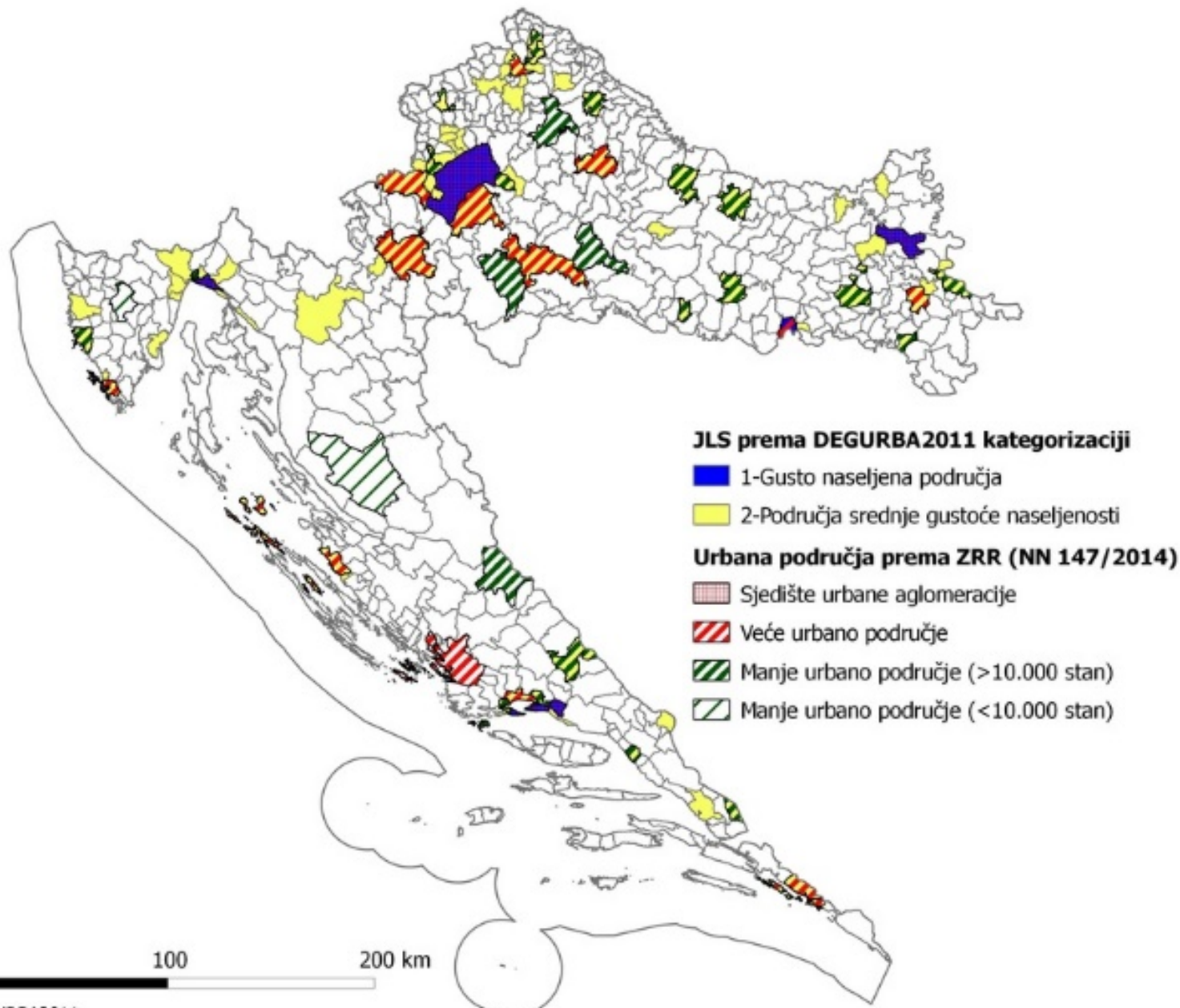
FUA & MEGA classification

- Global nodes
- European engines
- Strong MEGAs
- Potential MEGAs
- Weak MEGAs
- Transnational/national FUA
- Regional/local FUA

URBANA AGLOMERACIJA ZAGREB

- GRANICA OBUHVATA
- GRANICA ŽUPANIJE
- GRANICA GRADA/OPĆINE







POZADINE

-1579

-1646

-1783

-1863

-1926

-1993

-**FOTO**

-CAD

SLOJEVI

-parkovi

-arhitektura

-arhitektonske cjeline

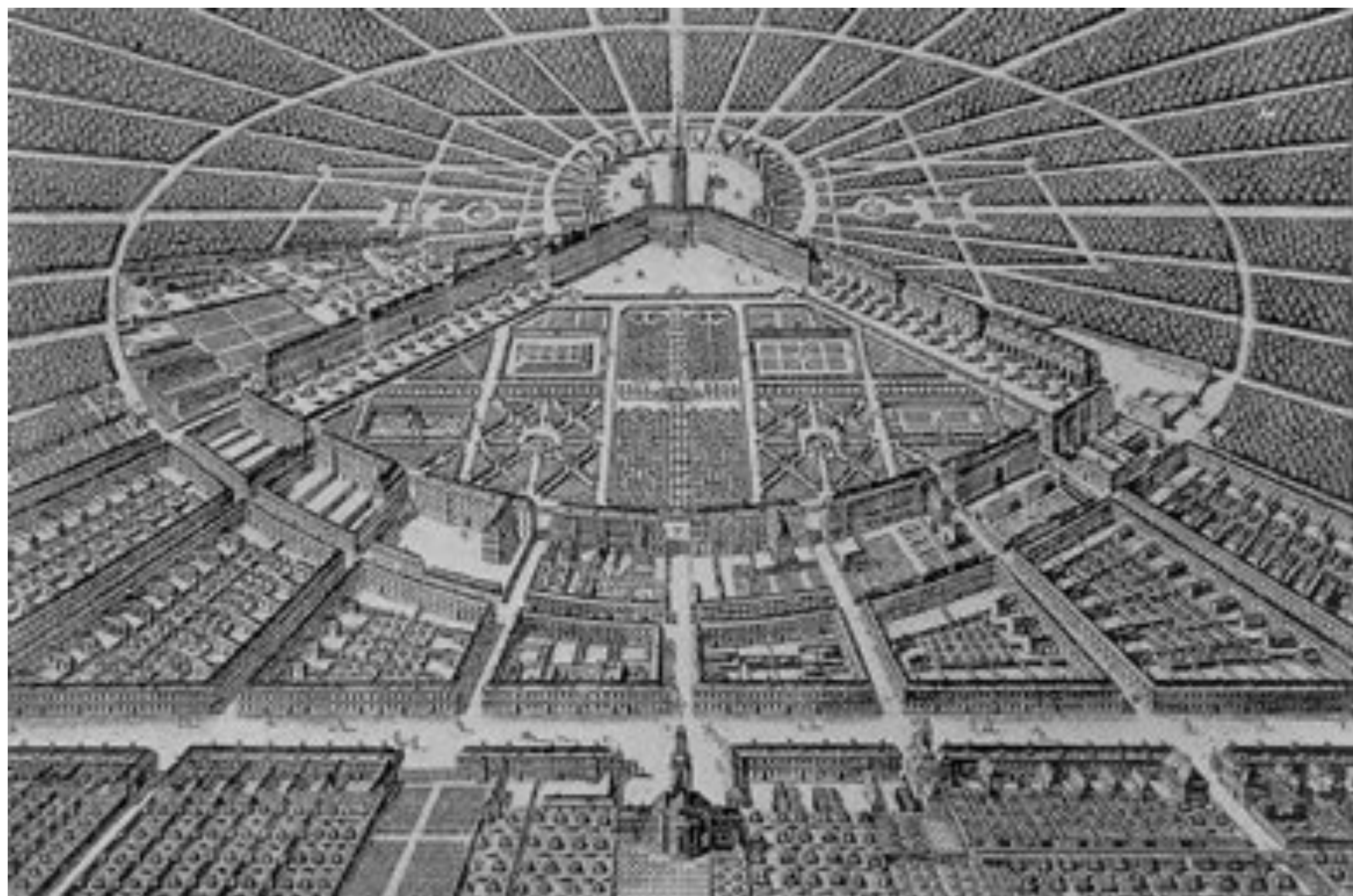
-skulptura

-putevi

-fortifikacija

-rute







Reproduced from the pages of "Punch" Christmas Number, 1910.

Yesterday



Living and Working in the Smoke

To-day



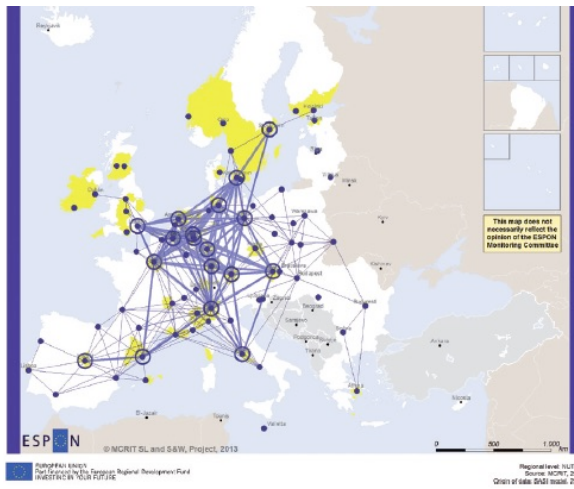
Living in the Suburbs—Working in the Smoke

To-morrow

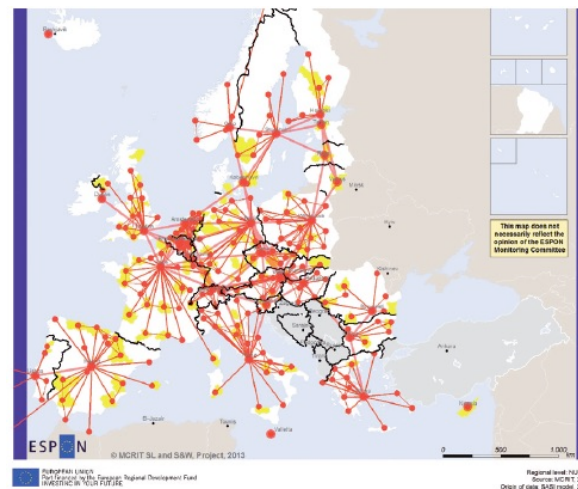


Living & Working in the Sun at WELWYN GARDEN CITY

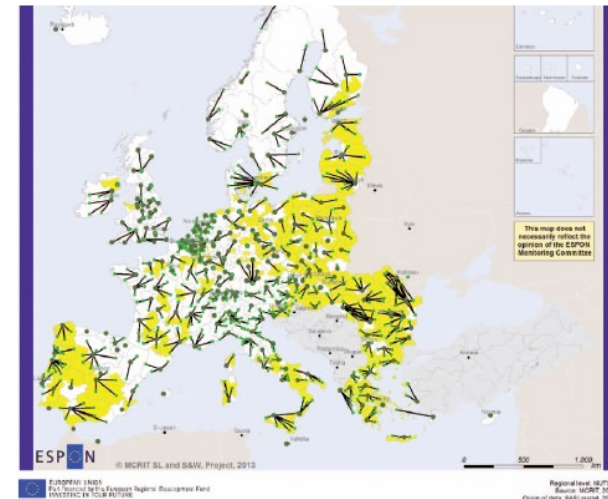
Prostorni scenariji razvoja Europe do 2050.



- Market based growth favouring
- large metropolises (Scenario A)



- Public policies promoting secondary
- city networks (Scenario B)



- Local and European
- initiatives
- promoting small cities and
- less developed
- regions (Scenario C)

Literatura

- *Allmendinger, P. 2009: Planning Theory, Palgrave Macmillian, Basingstoke*
- *Hall, P. 2002: Urban and Regional Planning, Routledge, London i New York*
- *Marinović-Uzelac, A. 2001: Prostorno planiranje, Dom i svijet, Zagreb*
- *Vresk, M. 1990: Grad u regionalnom i urbanom planiranju, Školska knjiga, Zagreb*

Literatura

- Dühr, S., Colomb, C. i Nadin, V. 2010: European Spatial Planning and Territorial Cooperation, Routledge, Abingdon – Oxon
- ESPON, *European Spatial Planning Observation Network*, www.espon.eu

Regionalni razvoj i prostorno planiranje:
razvoj, utjecaj i posljedice industrijske
revolucije i prvi vizionari

Pojava i razvoj prostornog planiranja

- Moderno prostorno i regionalno planiranje pojavilo se kao odgovor na potrebu za rješavanjem specifičnih socijalnih i ekonomskih problema koji su se pojavili kao posljedica industrijske revolucije.
- Ti su problemi prvenstveno proizlazili iz povećane koncentracije ljudi i djelatnosti, kao posljedice lokacijskih faktora industrije u to doba.

Planiranje prije industrijske revolucije

- I prije industrijske revolucije bilo je velikih gradova:
 - Rim je oko 100 g.n.e. dosegao 1.000.000 ljudi, London je u 16. stoljeću imao oko 200.000 ljudi.
- Najrazličitiji socijalnih i ekonomskih problema, od vodoposkrbe i kanalizacije do prometa.



Rome reborn: Digital Model of Ancient Rome
(<http://www.romereborn.virginia.edu>)



Rome reborn: Digital Model of Ancient Rome
(<http://www.romereborn.virginia.edu>)



Rim – problem vodoopskrbe – izgradnja akvadukta za dovođenje vode iz veće udaljenosti

Planiranje prije industrijske revolucije

- Osim toga, mnogobrojni gradovi u antici, srednjem i novom vijeku bili su na neki način planirani.
 - odluka vladara ili neke druge interesne skupine (trgovci i dr.)
- Antički gradovi na našoj obali, s ortogonalnom shemom ulica (cardo i decumanus)
- Planski izgrađeni vojni gradovi u Hrvatskoj – Karlovac (16. st.), Bjelovar, Petrinja, Gospić...

Planiranje prije industrijske revolucije

- Procvat – u Europi 17. i 18. stoljeća, u vrijeme baroka.
 - Rušenje obrambenih zidova koji su štitili srednjovjekovne gradove, a postojeći i novi gradovi planiraju se sa širokim avenijama koje omogućavaju brzo razmještanje vojske.
- Primjeri:
 - Rekonstrukcija Rima, kraj 16. i poč. 17. stoljeća
 - Champs-Élysées u Parizu
 - Karlsruhe, Njemačka – potpuno novi planirani grad
 - Bath, Velika Britanija – jedan od najboljih primjera urbanog planiranja u VB u 18. st. – mali srednjovjekovni grad prerasta u grad toplica, kao posljedica interesa aristokracije

Posljedice Industrijske revolucije

- Velika Britanija – domovina parnog stroja i industrijske revolucije; primjer razvoja prostornog planiranja kao odgovora na posljedice ind. revolucije
- **I faza – 1700. – 1780.**
 - prve inovacije u proizvodnji tekstila i željeza - ograničen učinak na urbani razvoj jer su prvi industrijski pogoni bili disperzni i uglavnom locirani izvan gradova, u ruralnom prostoru, pokretani snagom vode

Posljedice Industrijske revolucije

- **II faza – nakon 1780.**
- ugljen zamjenjuje vodu kao osnovno pogonsko gorivo u industriji
- industrijski pogoni - uz same ugljenokope jer su za pokretanje prvih, neučinkovitih strojeva bile potrebne velike količine ugljena. Osim toga, transport ugljena je tada bio vrlo skup jer nije bilo željeznice – postojao je samo prijevoz kanalima.
- Od 1830-ih i pojave prvih željezničkih pruga i lokomotiva na parni pogon (Stockton-Darlington, 1825.) lokacija industrije postaje fleksibilnija u prostoru, ali do tada je njen razmještaj (a time i koncentracija stanovništva) već uvelike bila određena.

Posljedice Industrijske revolucije

- Neposredan učinak industrijske revolucije je dakle **pojava INDUSTRIJSKOG grada.**
- nastaje tako reći iz ničega ili na mjestu nekadašnjeg malog sela (primjer su industrijski gradovi na ugljenokopima Lancashirea, Yorkshirea, Durhama i Staffordshirea)
- Rochdale (Lancashire):
 - 1801. 15.000,
 - 1851. 44.000,
 - 1901. 83.000

Posljedice Industrijske revolucije

- Istovremeno, sredjovjekovni gradovi poput Leicestera, Nottinghama i Bristola postaju novi važni centri industrije (zbog blizine rudnicima, lokacije na plovnim rijekama ili stoga što su postali željeznička čvorišta).
- Snažno se razvijaju i lučki gradovi, koji su bili važni za uvoz sirovina i izvoz gotovih proizvoda (Liverpool, Hull, Glasgow i prije svega London).

London

1801. oko 1.000.000,
1851. oko 2.000.000,
1881. 4.000.000 i
1911. 6.500.000).



[Panoramic view of London in 1751 by T. Bowles.JPG](#)



Posljedice Industrijske revolucije

- Industrija - radna mjesta za neškolovanu i siromašnu radnu snagu,
- Istovremeno: urbana eksplozija u britanskim gradovima u 19. stoljeću prouzročila i čitav niz socijalnih problema jer gradovi nisu bili pripremljeni za takve pritiske.
- Osnovni problemi:
 - stanovanje,
 - vodoopskrba i kanalizacija i rješavanje pitanja otpada,
 - zdravstvena zaštita i higijena,
 - nepostojanje javnog gradskog prijevoza što je izuzetno povećavalo gustoću stanovništva u zonama pješačke dostupnosti do industrijskih pogona, a time i znatno pogoršavalo uvjete života (mali stanovi, često u podrumima itd.).

Posljedice Industrijske revolucije

- Posljedica navedenih problema su bile brojne epidemije (kolera 1832., 1848. i 1866.).
- Osnivanjem prve ustanove za praćanje javnog zdravstva 1837. (the General Register Office). Prvi ravnatelj te ustanove bio je William Farr koji se smatra i jednim od utemeljitelja statistike kao znanstvene metode.
- Očekivano trajanje života (na rođenju):
 - 1841. Engleska i Wales (prosjeak) – 41, Liverpool 26, Manchester (1843.) 24 – posljedica vrlo visokog infantilnog mortaliteta (umiralo svako 4. dijete), posebno u sjevernim lučkim i industrijskim gradovima

ST. JAMES, WESTMINSTER.

The GOVERNORS and DIRECTORS of the POOR

HEREBY GIVE NOTICE,

That, with the view of affording prompt and Gratuitous assistance to Poor Persons resident in this Parish, affected with Bowel Complaints and

CHOLERA,

The following Medical Gentlemen are appointed, either of whom may be immediately applied to for Medicine and Attendance, on the occurrence of those Complaints, viz.—

Mr. FRENCH, 41, Gt. Marlborough St.

(Surgery, Brown's Court, Marshall Street.)

Mr. HOUSLEY, 28, Broad Street.

Mr. WILSON, 16, Great Ryder St.

Mr. JAMES, - 49, Princes Street.

Mr. DAVIES, 25, Brewer Street.

SUGGESTIONS AS TO FOOD, CLOTHING, &c.

Regularity in the Hours of taking Meals, which should consist of any description of wholesome Food, with the moderate use of sound Beer.

Abstinence from Spirituous Liquors.

Warm Clothing and Cleanliness of Person.

The avoidance of unnecessary exposure to Cold and Wet, and the wearing of Damp Clothes, or Wet Shoes.

Regularity in obtaining sufficient Rest and Sleep.

Cleanliness of Rooms, which should be aired by opening the Windows in the middle of each day.

By Order of the Board,

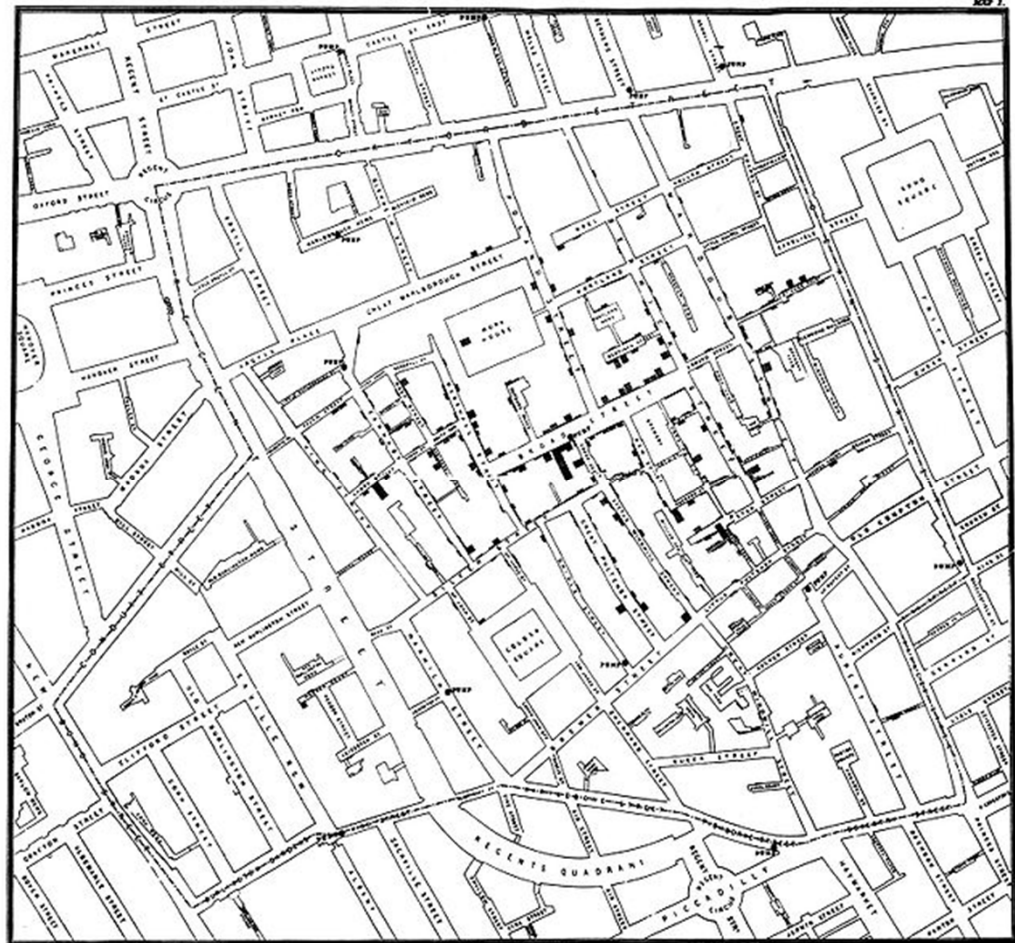
GEORGE BUZZARD,

Clerk.

PAROCHIAL OFFICE, Palace Street,
30th November, 1853.

It is requested that this Paper be taken care of, and placed where it can be easily referred to.

J. THORNTON, PRINTER, 4, GRAVEY STREET, CHOLER SQUARE.



Original map by John Snow showing the [clusters](#) of cholera cases in the London epidemic of [1854](#) (en.wikipedia.org)

- Takvu situaciju društvo nije moglo dugo tolerirati: iako su najugroženiji bili siromašni industrijski radnici, i privilegiraniji slojevi društva (industrijalci i trgovci) bili su ugroženi – reforme su bile nužne.
- Preduvjeti reformi:
 - politička odluka (Parlament, do 1832. nije zastupao interese stanovnika industrijskih gradova);
 - znanje (npr. do 1854. nije bilo poznato da se kolera širi vodom);
 - novi sustav administracije (uključujući i osiguravanje financijskih sredstava za nove javne službe – zdravstvene i komunalne, itd.)

Posljedice Industrijske revolucije

- **zakoni iz 1840 . i 1845.**
 - potrebno je osnovati jedinstvenu javnu zdravstvenu službu u svakom okrugu (borough)– odvodnja i kanalizacija, vodoopskrba, odvoz smeća
 - zalažu se za postavljanje standarda prilikom izgradnje novih stambenih zgrada
- **zakoni iz 1875.**
 - decentralizacija ovlasti nad kontrolom i poboljšanjem neadekvatnih stambenih zona (slumova)
 - podjela države na «urbane i ruralne sanitarne distrikte» - ta je podjela činila temelj lokalne samouprave u Velikoj Britaniji sve do 1972.
- **lokalne vlasti nakon 1870-ih prihvaćaju model izgradnje znan pod imenom «by-law housing», koji je uvelike označio izgled većine britanskih gradova u 19. i 20. stoljeću**
 - izgradnja stambenih dvokatnica, lokalnim materijalima (cigla u većini zemlje, kamen), sa sanitarnim čvorom izvan kuće, radi lakšeg pražnjenja
 - ulice imaju propisanu širinu kako bi se omogućila prozračnost i dovoljno svjetla
 - 1960-ih i 1970-ih te su zgrade zbog svojih nedostataka (nepostojanje sanitarnog čvora i kade u stanovima i sl.) predstavljale problem, ali su zbog donekle kvalitetne gradnje uglavnom adaptirane, bez potrebe za rušenjem

ŠIRENJE GRADA

- - do 1870 –ih – većina britanskih gradova – velika gustoća stanovništva u gradskom središtu
 - (do 5 km od samog centra, odnosno u zoni pješačke dostupnosti mjesta rada od 1 sata); London, iako je udvostručio broj stanovnika od 1801. i 1851., relativno je malo povećao svoju površinu
- nakon 1870-ih – značajne promjene u prostornom razvoju britanskih i ostalih europskih gradova potaknute pojavom javnog gradskog prometa te dolaskom željeznice
- prvi oblik javnog gradskog prijevoza – konjski tramvaj i autobus (1870-te i 1880-te), električni tramvaj (prijelaz 19. u 20. st.), motorni autobusi (prije Prvog svjetskog rata)

ŠIRENJE GRADA

- 1863. prva parna podzemna željeznica na svijetu - London
- 1885. prvi konjski (cjelodnevni) tramvaj u Europi – Sarajevo (testiranje tehnologije za Beč)
- 1890. prva električna podzemna željeznica na svijetu - London
- 1891. prvi konjski tramvaj u Zagrebu
- 1910. prvi električni tramvaj u Zagrebu
- - dolazak željeznice – širenje grada duž željezničke mreže
- 1862. dolazak prvog vlaka na Južni kolodvor (danas Zapadni); linija Zidani Most – Zagreb – Sisak (odvojak na pruzi Beč – Trst)

ŠIRENJE GRADA

- Dolazak željeznice – širenje grada duž željezničke mreže
- 1862. dolazak prvog vlaka na Južni kolodvor (danas Zapadni); linija Zidani Most – Zagreb – Sisak (odvojak na pruzi Beč – Trst)

IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA

- Proces širenja grada i suburbanizacije ubrzava u Velikoj Britaniji i drugim industrijski razvijenijim europskim državama, **pod utjecajem ekonomskih, socijalnih i tehnoloških čimbenika**
- **Socijalni:** sve više radnika zaposlenje nalazi izvan industrije, mjesečni dohodci postaju stalniji, krediti za kupnju kuća učestaliji – dio stanovništva, novi srednji sloj stanovništva, sve češće napušta grad i teži kupnji samostojeće kuće na rubu grada
- **Tehnološki:** inovacije u prometu pomažu redovitoj dnevnoj cirkulaciji radnika (električni vlakovi i tramvaji, motorni autobusi koji pomažu zgušnjavanju i širenju mreže pa gradovi odbijaju kružni oblik, za razliku od grozdastog u doba parnih vlakova i tramvaja npr. London)

IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA

- U nekim britanskim gradovima vlasti podižu samostojeće obiteljske kuće udaljenije od centra u koje preseljavaju dotadašnje stanare radničkih četvrti; novoizgrađene kuće imaju unutarnje kupaonice, vrtove... podiže se i životni standard
- Cijene nekretnina padaju kao posljedica velikih neizgrađenih površina za gradnju koje postaju dostupne zahvaljujući javnom prometu – 1930-ih je prosječnom britanskom radniku ili činovniku bilo lakše kupiti kuću nego danas

PRVE REKACIJE NA ŠIRENJE GRADA

- Prva desetljeća 20. stoljeća - reakcije na snažnu suburbanizaciju
- 1914. osnovan the Town Planning Institute (prostorno planiranje postoji kao struka); njegovi članovi, zajedno s grupom za zaštitu ruralnog prostora, upozoravaju na nekontrolirani razvoj bez ikakvog učinkovitog planiranja –
- **opasnosti** na koje su upozoravali:
 - vrlo **brzo smanjivanje poljoprivrednih površina** zbog nagle izgradnje – zbog neplanskog karaktera suburbanizacije dolazi do gubitka vrlo vrijednog poljoprivrednog zemljišta, a time i domaće poljoprivredne proizvodnje hrane

PRVE REKACIJE NA ŠIRENJE GRADA

- **stambena decentralizacija nije praćena decentralizacijom radnih mjesta** pa se stalno povećava vrijeme putovanja na posao i prometne gužve; rješavaju se izgradnjom novih prometnica duž kojih se ponovo grade stambene zgrade i time umanjuje njihova efikasnost za promet (autoceste kakve su građene u Njemačkoj i Italiji 1930-ih nisu nastale u Britaniji sve do kraja Drugog svjetskog rata – Special Road Act 1949.)
- formaliziranje rekacija protiv nekontrolirane suburbanizacije: 1925. Council for Protection of Rural England – Patrick Abercrombie (osnivač)

PIONIRI I VIZIONARI PROSTORNOG (URBANO) PLANIRANJA 1880-1945

- Industrijalizacija je, zahvaljujući prvenstveno potrebi koncentracije velikog broja stanovnika na relativno malom prostoru, potaknula niz problema.
- Njihovo rješavanje bilo je **praktične prirode**:
 - izgradnja stambenih zona blizu industrije,
 - rješavanje pitanja vodoopskrbe i kanalizacije i sl.
- No istovremeno se, i u Velikoj Britaniji, kontinentalnoj Europi i SAD-u pojavljuju i prvi mislioci, pioniri i vizionari koji su uočene probleme pokušavali riješiti oblikovanjem novih koncepata urbanog razvoja.

PIONIRI I VIZIONARI PROSTORNOG (URBANOG) PLANIRANJA 1880-1945

- S obzirom na sličnosti urbanog razvoja u Velikoj Britaniji i SAD-u u odnosu na kontinentalnu Europu njih je korisnije promatrati u dvije skupine: anglo-američku skupinu te vizionare kontinentalne Europe.
- (U Engleskoj i Walesu, baš kao i u SAD-u, širenje grada u ruralnu okolicu nakon 1860-ih (prvo srednja, a potom i radnička klasa) – stambena suburbanizacija temeljena na samostojećim obiteljskim kućama; U Škotskoj i kontinentalnoj Europi proces doseljavanja stanovništva u gradove počeo se odvijati kasnije, stanovništvo je uglavnom ostajalo živjeti u gradovima – velika gustoća zahvaljujući stambenim zgradama s nekoliko katova, a stambena suburbanizacija se pojavljuje kasnije).

Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- prvi i najznačajniji mislioc u anglo-američkoj tradiciji urbanog planiranja;
- njegova knjiga «Garden Cities of To-morrow» (1898. prvo izdanje, 1902.), smatra se jednim od najvažnijih djela povijesti urbanog planiranja - i danas je aktualna u kontekstu brojnih problema suvremenog grada;



Ebenezer Howard, Garden Cities of Tomorrow

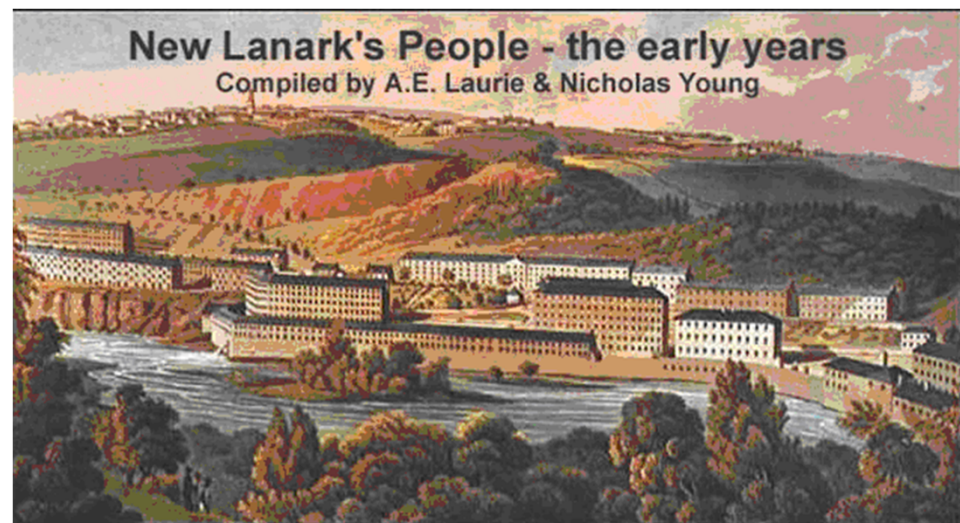
Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- utjecaj na razvoj njegove misli:
- u mladosti je proveo nekoliko godina u SAD-u, u vrijeme brzog urbanog rasta;
- živio je u Engleskoj u doba kada je nekoliko industrijalaca već izgradilo nekoliko novih naselja za radnike u blizini tvornica podignutih u ruralnom prostoru (New Lanark u Škotskoj, 1800-1810.; Bournville nedaleko Birminghama, 1879-1895; Port Sunlight nedaleko Birkenheada, 1888.)



<http://www.newlanark.org/>

New Lanark u Škotskoj, 1800-1810.;



Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- slična radnička naselja u to vrijeme građena su i u njemačkom Ruhru – najbolje sačuvano naselje Margarethenhöhe (1906) vrlo je slično Bournvilleu i Port Sunlightu; u SAD-u radničko naselje Pullman kod Chicaga;
- u spomenutim radničkim naseljima industrija je bila izvan (centra) grada – ideja koju je Howard koristio u oblikovanju *vrtnih gradova*
- važan utjecaj imao je i ekonomist Alfred Marshall koji je zagovarao da se izgradnjom novih gradova, koji svoju ekonomsku opravdanost nalaze u činjenici da se tvornice mogu izgraditi gdje god je dostupna radna snaga, mogu uvelike smanjiti problemi loših stambenih i zdravstvenih uvjeta velikih gradova;

Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- Howard je sve navedene ideje i prakse objedinio konceptom VRTNIH GRADOVA (ili novih gradova):
 - opravdanost svoje ideje izložio je u poznatom dijagramu *Tri magneta*
 - kao mogućnost kombinacije prednosti i grada i ruralnog prostora (uz izbjegavanje svih njihovih nedostataka) predlaže novi tip naselja Town – Country ili Garden City;

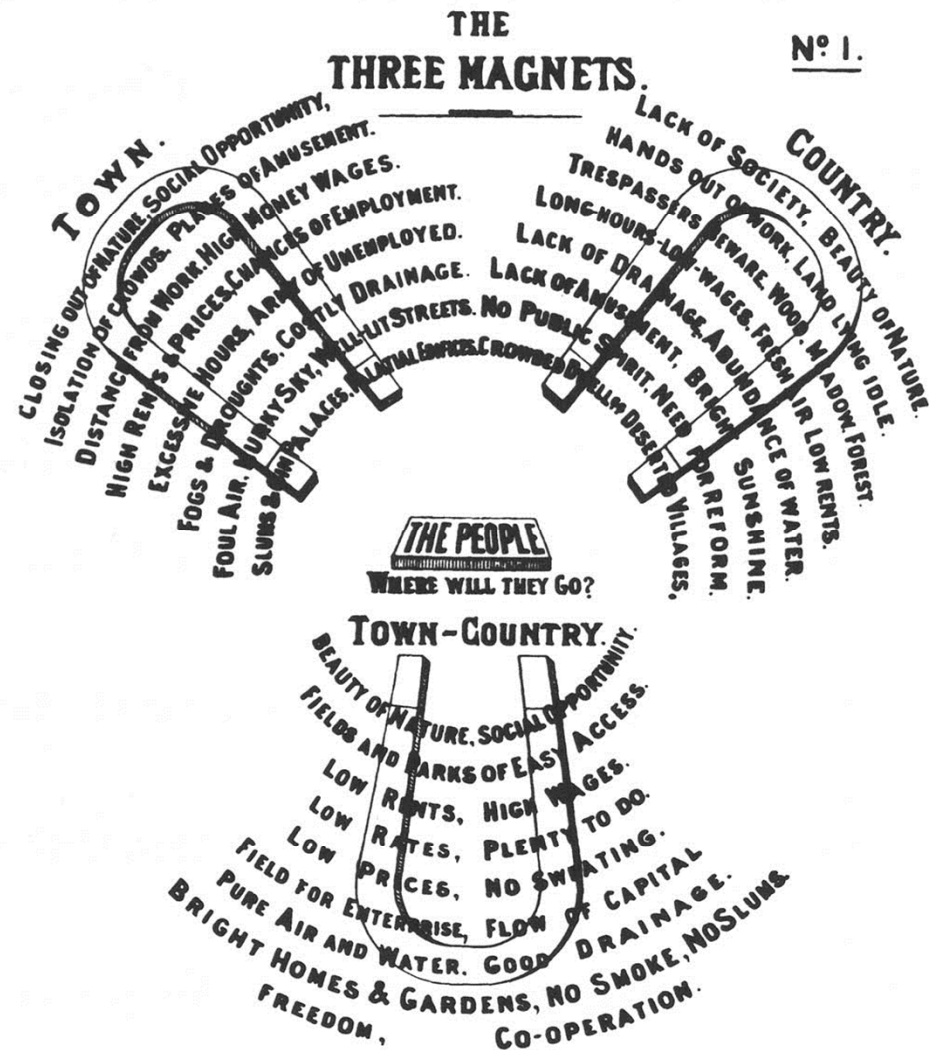


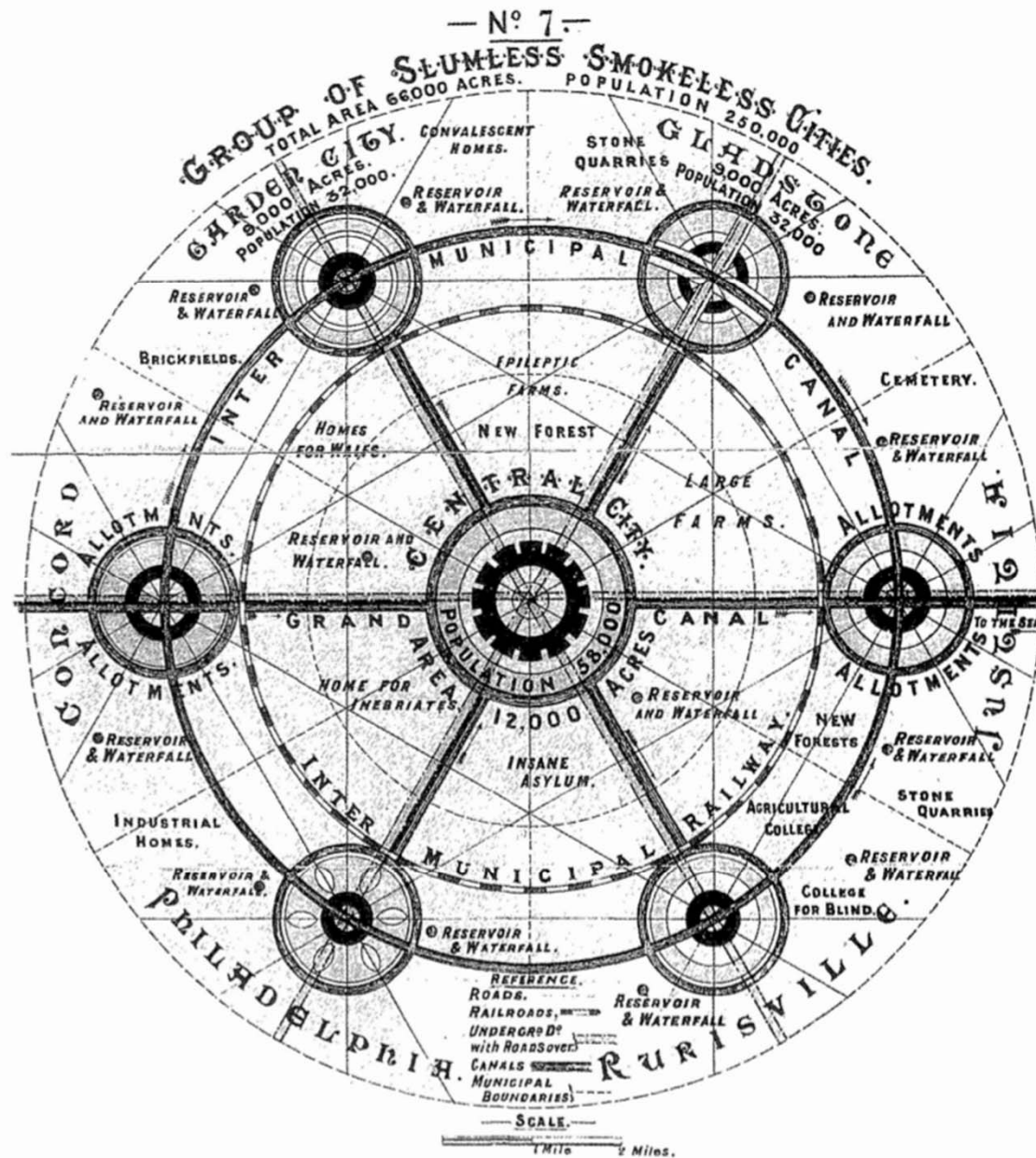
Fig. 1. Ebenezer Howard, *The Three Magnets. No. 1*, 1902, in *Garden Cities of To-morrow*.

Ebenezer Howard, *The Three Magnets*, *Garden Cities of Tomorrow*

Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- Garden City
 - lociran izvan zone dnevne cirkulacije dotadašnjih gradova;
 - osiguravao bi i stanove i radna mjesta za svoje stanovnike;
 - imao bi oko 30.000 stanovnika i bio bi okružen velikim zelenim pojasom (*green belt*) koji je lako dostupan svim stanovnicima grada;
 - gustoća izgrađenosti oko 30 kuća po hektaru

- Kada bi Garden City dosegao planirani broj stanovnika, višak bi se preselio u novi obližnji grad
- Time bi se stvorila kružna gradska aglomeracija u kojoj su pojedini gradovi međusobno odvojeni zelenim pojasom
- Tu policentričnu aglomerciju Howard je nazvao *Social City*, koji bi teoretski mogao rasti brojem stanovnika unedogled.



Ebenezer Howard, Garden Cities of Tomorrow

Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- Howardova ideja smatra se i danas najmanje utopijskom od svih sličnih – zašto?
 - ponudio je konkretne odgovore na praktična pitanja: kako izgraditi takav grad?
 - Model izgradnje: privatni investitor kupuju potrebnu, dotada neizgrađenu površinu u ruralnom prostoru, povoljne cijene – izgradnjom cijena zemljišta raste što omogućava povrat novca i zaradu investitoru – dio profita služi za izgradnju novih gradova ili održavanje i unaprijeđenje postojećih;

Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- Howardova ideja smatra se i danas najmanje utopijskom od svih sličnih – zašto?
 - Howard je inicirao izgradnju dva vrtna grada (sa zelenim pojasom) u Engleskoj: Letchworth (1903) i Welwyn Garden City (1920) – oba su se našla u financijskim problemima i ideja privatnih investicija u izgradnji takvih gradova nikada nije realizirana;
 - No Howardova ideja je našla odraza u čitavom nizu izgradnje novih gradova u Velikoj Britaniji u sljedećim desetljećima;



Joseph Rowntree



JOSEPH ROWNTREE,
DIED 24TH OF 2ND MO: 1925,
AGED 28 YEARS.
ALSO IN MEMORY OF EMMA
ANTOINETTE ROWNTREE,
DIED 19TH OF 11TH MO: 1924,
AGED 78 YEARS.
AGNES JULIA MACDONALD
DIED 10TH OF 5TH MO: 1969
AGED 89 YEARS.

JULIA E ROWNTREE
DIED 16TH OF 9TH MO: 1892
AGED 72 YEARS
ALSO JULIUS ROWNTREE
DIED 16TH OF 9TH MO: 1892
AGED 5 YEARS

New Earswick, Joseph Rowntree



New Earswick, Joseph Rowntree



New Earswick, Joseph Rowntree



New Earswick, Joseph Rowntree



New Earswick, Joseph Rowntree



New Earswick, Joseph Rowntree

Raymond UNWIN (1863-1940) i Barry PARKER (1867-1947) (Velika Britanija)

- Spadaju među najznačajnije sljedbenike ideje *vrtnog grada*
- Arhitekti – projektirali Letchworth (1903)
- Hampstead Suburb Garden (SZ London) – nije bio vrtni grad, već suburbana stambena zona („spavaonica“) izgrađena zahvaljujući otvaranju nove linije podzemne željeznice
- Wythenshawe nedaleko Manchestera– (Parker, 1930) – 3. vrtni grad u Velikoj Britaniji: zeleni pojas, kombinacija industrijskih i rezidencijalnih dijelova grada, dominiraju samostojeće obiteljske kuće
- 1912. Unwin i Parker: „Nothing Gained by Overcrowding“ – pamflet u kojem se zalažu za manju gustoću izgrađenosti (30 kuća po hektaru)
- Parker, nakon posjeta SAD-u, zalaže se za izgradnju prometnica nazvanih „PARKWAYS“ – cesta koje prolaze kroz otvoreni prostor i povezuju urbanizirane zone (odraz povećane motorizacije) te podjelu grada u jasno organizirana SUSJEDSTVA

Clarence PERRY (1872-1944), Clarence STEIN (1882-1975) (SAD) i H. Alker TRIPP (Velika Britanija)

- Za razliku od podjele grada na četvrti prvenstveno zbog organizacijskih i funkcionalnih razloga (Garden City) Clarence Perry ideju susjedstva razvija u smjeru stvaranja osjećaja zajednice i povezanosti s prostorom (*sense of place*); radio je na izradi New York Regional Plana 1920.
- Clarence Stein – shvatio je rastući značaj stupnja motorizacije odnosno sve većeg broja automobila te se zalagao za u stambenim zonama treba odvojiti ceste za motorna vozila od staza kojima se koriste pješaci; primjer: RADBURN (1933), New Jersey

Clarence PERRY (1872-1944), Clarence STEIN (1882-1975) (SAD) i H. Alker TRIPP (Velika Britanija)

- H. Alker TRIPP – London - 1942. „Town Planning and Traffic“ – zalaže se za hijerarhiju prometnica odnosno odvajanje važnijih prometnica od lokalnih; važnije prometnice definiraju gradske blokove (*precincts*) u kojima postoje, osim stambenih kuća, i osnovni društveni i uslužni sadržaji
- Njegove ideje korištene su u obnovi mnogih engleskih gradova uništenih bombardiranjem u Drugom svjetskom ratu (Coventry)

Patrick GEDDES (1883-1919) i Patrick ABERCROMBIE

- P. Abercrombie – najznačajniji prostorni planer u Velikoj Britaniji svog vremena
- Zaslužan za aplikaciju ideje o razvoju planiranja na razini GRADSKE REGIJE – prostorno širi obuhvat planiranja (*Greater London Plan 1944*)
- Patrick Geddes – biolog širokog znanstvenog interesa, istraživao odnos ljudi i okoline te posebno čimbenike koji oblikuju nastanak i razvoj gradova – knjiga *Cities in Evolution* (1915)

Patrick GEDDES (1883-1919) i Patrick ABERCROMBIE

- - njegov rad odražavao je tradiciju *humane geografije* francuske geografske škole (Vidal de la Blache i Albert Demangeon) koja je isticala intimne i fine odnose između ljudskog rada, naselja i prostora, koje je moguće upoznati istražujući lokalnu ekonomiju;
- - Geddes se stoga zalagao za analizu naseljske mreže i lokalnih ekonomija, što ga je usmjerilo da fokus planiranja proširi s grada i na njegovu okolicu s kojom je grad u vezi – na gradsku regiju (inače omiljenu analitičku prostornu jedinicu francuske geografske škole)
- - iako se danas ovo čini očitim, u ono vrijeme kada je planiranje značilo doslovno projektiranje grada, ideja gradske regije kao osnove planiranja činila se revolucionarnom

- LITERATURA
- *Hall, P. 2002: Urban and Regional Planning, Routledge, London i New York*
- *Vresk, M. 1990: Grad u regionalnom i urbanom planiranju, Školska knjiga, Zagreb*

Pojava i razvoj prostornog planiranja

Moderno prostorno i regionalno planiranje pojavilo se kao odgovor na potrebu za rješavanjem specifičnih socijalnih i ekonomskih problema koji su se pojavili kao posljedica industrijske revolucije.

Ti su problemi prvenstveno proizlazili iz povećane koncentracije ljudi i djelatnosti, kao posljedice lokacijskih faktora industrije u to doba.

Planiranje prije industrijske revolucije

I prije industrijske revolucije bilo je velikih gradova: Rim je oko 100 g.n.e. dosegao 1.000.000 ljudi, London je u 16. stoljeću imao oko 200.000 ljudi. I u tim gradovima, s brojem stanovnika koji i danas ne možemo smatrati zanemarivim, bilo je dakle najrazličitijih socijalnih i ekonomskih problema, od vodoopskrbe i kanalizacije do prometa.

Rim – problem vodoopskrbe – izgradnja akvadukta za dovođenje vode iz veće udaljenosti; problemi s prometom u gradu (zbog čega je vožnja konjskih zaprega bila zabranjena tijekom noći kako bi se smanjila buka)

Osim toga, mnogobrojni gradovi u antici, srednjem i novom vijeku bili su na neki način planirani. Često je izgradnja nekog grada te njegov izgled i funkcija bila odluka vladara ili neke druge interesne skupine (trgovci i dr.)

Primjeri:

- antički gradovi na našoj obali, s ortogonalnom shemom ulica (cardo i decumanus)
- planski izgrađeni vojni gradovi u Hrvatskoj – Karlovac (16. st.), Bjelovar, Petrinja, Gospić...

Ipak, najveći procvat urbanog planiranja prije industrijske revolucije dešavao se u Europi 17. i 18. stoljeća, u vrijeme baroka. To je doba kada se ruše obrambeni zidovi koji su štitili srednjovjekovne gradove, a postojeći i novi gradovi planiraju se sa širokim avenijama koje omogućavaju brzo razmještanje vojske.

Primjeri:

- rekonstrukcija Rima, kraj 16. i poč. 17. stoljeća
- Champs-Élysées u Parizu
- Karlsruhe, Njemačka – potpuno novi planirani grad
- Bath, Velika Britanija – jedan od najboljih primjera urbanog planiranja u VB u 18. st.
– mali srednjovjekovni grad prerasta u grad toplica, kao posljedica interesa aristokracije

Posljedice Industrijske revolucije

Velika Britanija – domovina parnog stroja i industrijske revolucije; primjer razvoja prostornog planiranja kao odgovora na posljedice ind. revolucije

I faza – 1700. – 1780.

- prve inovacije u proizvodnji tekstila i željeza imale su ograničen učinak na urbani razvoj jer su prvi industrijski pogoni bili disperzni i uglavnom locirani izvan gradova, u ruralnom prostoru, pokretani snagom vode

II faza – nakon 1780.

- ugljen zamjenjuje vodu kao osnovno pogonsko gorivo u industriji
- industrijski pogoni lociraju se uz same ugljenokope jer su za pokretanje prvih, neučinkovitih strojeva bile potrebne velike koločine ugljena. Osim toga, transport ugljena je tada bio vrlo skup jer nije bilo željeznice – postojao je samo prijevoz kanalima.
- Od 1830-ih i pojave prvih željezničkih pruga i lokomotiva na parni pogon (Stockton-Darlington, 1825.) lokacija industrije postaje fleksibilnija u prostoru, ali do tada je njen razmještaj (a time i koncentracija stanovništva) već uvelike bila određena.

Neposredan učinak industrijske revolucije je dakle **pojava INDUSTRIJSKOG grada.**

- nastaje tako reći iz ničega ili na mjestu nekadašnjeg malog sela (primjer su industrijski gradovi na ugljenokopima Lancashirea, Yorkshirea, Durhama i Staffordshirea)
- Rochdale (Lancashire), 1801. 15.000, 1851. 44.000, 1901. 83.000

Istovremeno, sredjovjekovni gradovi poput Leicestera, Nottinghama i Bristola postaju novi važni centri industrije (zbog blizine rudnicima, lokacije na plovnim rijekama ili stoga što su postali željeznička čvorišta).

Snažno se razvijaju i lučki gradovi, koji su bili važni za uvoz sirovina i izvoz gotovih proizvoda (Liverpool, Hull, Glasgow i prije svega

London:

1801. oko 1.000.000,
1851. oko 2.000.000,
1881. 4.000.000 i
1911. 6.500.000).

Industrija je nudila radna mjesta za neškolovanu i siromašnu radnu snagu, ali je ta urbana eksplozija u britanskim gradovima u 19. stoljeću prouzročila i čitav niz socijalnih problema jer gradovi nisu bili pripremljeni za takve pritiske.

Osnovni problemi: stanovanje, vodoopskrba, kanalizacija i rješavanje pitanja otpada, zdravstvena zaštita i higijena, nepostojanje javnog gradskog prijevoza što je izuzetno povećavalo gustoću stanovništva u zonama pješачke dostupnosti do industrijskih pogona, a time i znatno pogoršavalo uvjete života (mali stanovi, često u podrumima itd.).

Posljedica navedenih problema su bile brojne epidemije (kolera 1832., 1848. i 1866.). Država je reagirala osnivanjem prve ustanove za praćanje javnog zdravstva 1837. (the General Register Office). Prvi ravnatelj te ustanove bio je William Farr koji se smatra i jednim od utemeljitelja statistike kao znanstvene metode.

Očekivano trajanje života (na rođenju):

1841. Engleska i Wales (prosjeak) – 41, Liverpool 26, Manchester (1843.) 24 – posljedica vrlo visokog infantilnog mortaliteta (umiralo svako 4. dijete), posebno u sjevernim lučkim i industrijskim gradovima

Takvu situaciju društvo nije moglo dugo tolerirati: iako su najugroženiji bili siromašni industrijski radnici, i privilegirani slojevi društva (industrijalci i trgovci) bili su ugroženi – reforme su bile nužne.

Preduvjeti reformi:

- politička odluka (Parlament, do 1832. nije zastupao interese stanovnika industrijskih gradova);
- znanje (npr. do 1854. nije bilo poznato da se kolera širi vodom);
- novi sustav administracije (uključujući i osiguravanje financijskih sredstava za nove javne službe – zdravstvene i komunalne, itd.)

Reforme:

- zakoni iz 1840. i 1845.
 - o potrebno je osnovati jedinstvenu javnu zdravstvenu službu u svakom okrugu (borough)– odvodnja i kanalizacija, vodoopskrba, odvoz smeća
 - o zalažu se za postavljanje standarda prilikom izgradnje novih stambenih zgrada
- zakoni iz 1875.
 - o decentralizacija ovlasti nad kontrolom i poboljšanjem neadekvatnih stambenih zona (slumova)
 - o podjela države na «urbane i ruralne sanitarne distrikte» - ta je podjela činila temelj lokalne samouprave u Velikoj Britaniji sve do 1972.
- lokalne vlasti nakon 1870-ih prihvaćaju model izgradnje znan pod imenom «by-law housing», koji je uvelike označio izgled većine britanskih gradova u 19. i 20. stoljeću
 - o izgradnja stambenih dvokatnica, lokalnim materijalima (cigla u većini zemlje, kamen), sa sanitarnim čvorom izvan kuće, radi lakšeg pražnjenja
 - o ulice imaju propisanu širinu kako bi se omogućila prozračnost i dovoljno svjetla

- 1960-ih i 1970-ih te su zgrade zbog svojih nedostataka (nepostojanje sanitarnog čvora i kade u stanovima i sl.) predstavljale problem, ali su zbog donekle kvalitetne gradnje uglavnom adaptirane, bez potrebe za rušenjem

ŠIRENJE GRADA

- do 1870 –ih – većina britanskih gradova – velika gustoća stanovništva u gradskom središtu (do 5 km od samog centra, odnosno u zoni pješačke dostupnosti mjesta rada od 1 sata); London, iako je udvostručio broj stanovnika od 1801. i 1851., relativno je malo povećao svoju površinu
- nakon 1870-ih – značajne promjene u prostornom razvoju britanskih i ostalih europskih gradova potaknute pojavom javnog gradskog prometa te dolaskom željeznice
- prvi oblik javnog gradskog prijevoza – konjski tramvaj i autobus (1870-te i 1880-te), električni tramvaj (prijelaz 19. u 20. st.), motorni autobusi (prije Prvog svjetskog rata)

1863. prva parna podzemna željeznica na svijetu - London

1885. prvi konjski (cjelodnevni) tramvaj u Europi – Sarajevo (testiranje tehnologije za Beč)

1890. prva električna podzemna željeznica na svijetu - London

1891. prvi konjski tramvaj u Zagrebu

1910. prvi električni tramvaj u Zagrebu

- dolazak željeznice – širenje grada duž željezničke mreže

1862. dolazak prvog vlaka na Južni kolodvor (danas Zapadni); linija Zidani Most – Zagreb – Sisak (odvojak na pruzi Beč – Trst)

IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA

- proces širenja grada i suburbanizacije ubrzava u Velikoj Britaniji i drugim industrijski razvijenijim europskim državama, **pod utjecajem ekonomskih, socijalnih i tehnoloških čimbenika**

- **socijalni:** sve više radnika zaposlenje nalazi izvan industrije, mjesečni dohodci postaju stalniji, krediti za kupnju kuća učestaliji – dio stanovništva, novi srednji sloj stanovništva, sve češće napušta grad i teži kupnji samostojeće kuće na rubu grada

- **tehnološki:** inovacije u prometu pomažu redovitoj dnevnoj cirkulaciji radnika (električni vlakovi i tramvaji, motorni autobusi koji pomažu zgušnjavanju i širenju mreže pa gradovi odbijaju kružni oblik, za razliku od grozdastog u doba parnih vlakova i tramvaja npr. London)

- u nekim britanskim gradovima vlasti podižu samostojeće obiteljske kuće udaljenije od centra u koje preseljavaju dotadašnje stanare radničkih četvrti; novoizgrađene kuće imaju unutarnje kupaonice, vrtove... podiže se i životni standard

- cijene nekretnina padaju kao posljedica velikih neizgrađenih površina za gradnju koje postaju dostupne zahvaljujući javnom prometu – 1930-ih je prosječnom britanskom radniku ili činovniku bilo lakše kupiti kuću nego danas

PRVE REKACIJE NA ŠIRENJE GRADA

- u prvim desetljećima 20. stoljeća javljaju se i prve reakcije na snažnu suburbanizaciju

- 1914. osnovan the Town Planning Institute (prostorno planiranje postoji kao struka); njegovi članovi, zajedno s grupom za zaštitu ruralnog prostora, upozoravaju na nekontrolirani razvoj bez ikakvog učinkovitog planiranja (iako su 1909., 1925. i 1932. doneseni zakoni koji su lokalnim vlastima omogućavali donošenje planova; u stvarnosti ti zakoni nisu mogli sprečavati gradnju)

- **opasnosti** na koje su upozoravali:

- vrlo **brzo smanjivanje poljoprivrednih površina** zbog nagle izgradnje – zbog neplanskog karaktera suburbanizacije dolazi do gubitka vrlo vrijednog poljoprivrednog zemljišta, a time i domaće poljoprivredne proizvodnje hrane

- **stambena decentralizacija nije praćena decentralizacijom radnih mjesta** pa se stalno povećava vrijeme putovanja na posao i prometne gužve; rješavaju se izgradnjom novih prometnica duž kojih se ponovo grade stambene zgrade i time umanjuje njihova efikasnost za promet (autoceste kakve su građene u Njemačkoj i Italiji 1930-ih nisu nastale u Britaniji sve do kraja Drugog svjetskog rata – Special Road Act 1949.)

- formaliziranje reakcija protiv nekontrolirane suburbanizacije: 1925. Council for Protection of Rural England – Patrick Abercrombie (osnivač)

PIONIRI I VIZIONARI PROSTORNOG (URBANOG) PLANIRANJA 1880-1945

Industrijalizacija je, zahvaljujući prvenstveno potrebi koncentracije velikog broja stanovnika na relativno malom prostoru, potaknula niz problema. Njihovo rješavanje bilo je **praktične prirode**: izgradnja stambenih zona blizu industrije, rješavanje pitanja vodoopskrbe i kanalizacije i sl.

No istovremeno se, i u Velikoj Britaniji, kontinentalnoj Europi i SAD-u pojavljuju i prvi mislioci, pioniri i vizionari koji su uočene probleme pokušavali riješiti oblikovanjem novih koncepata urbanog razvoja.

S obzirom na sličnosti urbanog razvoja u Velikoj Britaniji i SAD-u u odnosu na kontinentalnu Europu njih je korisnije promatrati u dvije skupine: anglo-američku skupinu te vizionare kontinentalne Europe.

(U Engleskoj i Walesu, baš kao i u SAD-u, širenje grada u ruralnu okolicu nakon 1860-ih (prvo srednja, a potom i radnička klasa) – stambena suburbanizacija temeljena na samostojećim obiteljskim kućama; U Škotskoj i kontinentalnoj Europi proces doseljavanja stanovništva u gradove počeo se odvijati kasnije, stanovništvo je uglavnom ostajalo živjeti u gradovima – velika gustoća zahvaljujući stambenim zgradama s nekoliko katova, a stambena suburbanizacija se pojavljuje kasnije).

Anglo-američki vizionari urbanog planiranja

Ebenezer HOWARD (1850-1925) (Velika Britanija)

- prvi i najznačajniji mislioc u anglo-američkoj tradiciji urbanog planiranja;
- njegova knjiga «Garden Cities of To-morrow» (1898. prvo izdanje, 1902.), smatra se jednim od najvažnijih djela povijesti urbanog planiranja - i danas je aktualna u kontekstu brojnih problema suvremenog grada;
- utjecaj na razvoj njegove misli:
 - o u mladosti je proveo nekoliko godina u SAD-u, u vrijeme brzog urbanog rasta;
 - o živio je u Engleskoj u doba kada je nekoliko industrijalaca već izgradilo nekoliko novih naselja za radnike u blizini tvornica podignutih u ruralnom prostoru (New Lanark u Škotskoj, 1800-1810.; Bournville nedaleko Birminghama, 1879-1895; Port Sunlight nedaleko Birkenheada, 1888.)
 - o slična radnička naselja u to vrijeme građena su i u njemačkom Ruhru – najbolje sačuvano naselje Margarethenhöhe (1906) vrlo je slično Bournvilleu i Port Sunlightu; u SAD-u radničko naselje Pullman kod Chicaga;
 - o u spomenutim radničkim naseljima industrija je bila izvan (centra) grada – ideja koju je Howard koristio u oblikovanju *vrtnih gradova*
 - o važan utjecaj imao je i ekonomist Alfred Marshall koji je zagovarao da se izgradnjom novih gradova, koji svoju ekonomsku opravdanost nalaze u činjenici da se tvornice mogu izgraditi gdje god je dostupna radna snaga, mogu uvelike smanjiti problemi loših stambenih i zdravstvenih uvjeta velikih gradova;
 - o
- Howard je sve navedene ideje i prakse objedinio konceptom VRTNIH GRADOVA (ili novih gradova):
 - o opravdanost svoje ideje izložio je u poznatom dijagramu *Tri magneta* u kojemu navodi prednosti i nedostatke života u tadašnjim engleskim gradovima s jedne i ruralnom prostoru s druge strane;
 - o kao mogućnost kombinacije prednosti i grada i ruralnog prostora (uz izbjegavanje svih njihovih nedostataka) predlaže novi tip naselja Town – Country ili Garden City;
 - o Garden City bio bi namjerno lociran izvan zone dnevne cirkulacije dotadašnjih gradova; osiguravao bi i stanove i radna mjesta za svoje stanovnike; imao bi oko 30.000 stanovnika i bio bi okružen velikim zelenim pojasom (*green belt*) koji je lako dostupan svim stanovnicima grada; gustoća izgrađenosti oko 30 kuća po hektaru

- Garden City je podijeljen u četvrti (wards) s oko 5000 st. Svaka četvrt ima niz osnovnih društvenih i ostalih sadržaja: prodavaonicu, školu itd. Četvrt se projektira na način da su kuće i ulice logično usmjerene na središnji dio gdje su locirani zajednički društveni i uslužni sadržaji. Četvrt se dakle prvenstveno koristi kao pragmatičan planerski instrument.
- za gradnju Garden Citya bilo bi potrebno oko 2400 ha, od čega bi najmanje 2000 ha bilo namijenjeno zelenom pojasu;
- kada bi Garden City dosegao planirani broj stanovnika, višak bi se preselio u novi obližnji grad i time bi se stvorila kružna gradska aglomeracija u kojoj su pojedini gradovi međusobno odvojeni zelenim pojasom – tu policentričnu aglomeraciju Howard je nazvao *Social City*, koji bi teoretski mogao rasti brojem stanovnika unedogled.
- Howardova ideja smatra se i danas najmanje utopijskom od svih sličnih – zašto?
 - ponudio je konkretne odgovore na praktična pitanja: kako izgraditi takav grad?
 - Model izgradnje: privatni investitor kupuju potrebnu, dotada neizgrađenu površinu u ruralnom prostoru, povoljne cijene – izgradnjom cijena zemljišta raste što omogućava povrat novca i zaradu investitoru – dio profita služi za izgradnju novih gradova ili održavanje i unaprijeđenje postojećih;
 - Howard je inicirao izgradnju dva vrtna grada (sa zelenim pojasom) u Engleskoj: Letchworth (1903) i Welwyn Garden City (1920) – oba su se našla u financijskim problemima i ideja privatnih investicija u izgradnji takvih gradova nikada nije realizirana;
 - No Howardova ideja je našla odraza u čitavom nizu izgradnje novih gradova u Velikoj Britaniji u sljedećim desetljećima;

Raymond UNWIN (1863-1940) i Barry PARKER (1867-1947) (Velika Britanija)

- spadaju među najznačajnije sljedbenike ideje *vrtnog grada*
- arhitekti – projektirali Letchworth (1903)
- Hampstead Suburb Garden (SZ London) – nije bio vrtni grad, već suburbana stambena zona („spavaonica“) izgrađena zahvaljujući otvaranju nove linije podzemne željeznice
- Wythenshawe nedaleko Manchester– (Parker, 1930) – 3. vrtni grad u Velikoj Britaniji: zeleni pojas, kombinacija industrijskih i rezidencijalnih dijelova grada, dominiraju samostojeće obiteljske kuće
- 1912. Unwin i Parker: „Nothing Gained by Overcrowding“ – pamflet u kojem se zalažu za manju gustoću izgrađenosti (30 kuća po hektaru)
- Parker, nakon posjeta SAD-u, zalaže se za izgradnju prometnica nazvanih „PARKWAYS“ – cesta koje prolaze kroz otvoreni prostor i povezuju urbanizirane zone (odraz povećane motorizacije) te podjelu grada u jasno organizirana SUSJEDSTVA

Clarence PERRY (1872-1944), Clarence STEIN (1882-1975) (SAD) i H. Alker TRIPP (Velika Britanija)

- za razliku od podjele grada na četvrti prvenstveno zbog organizacijskih i funkcionalnih razloga (Garden City) Clarence Perry ideju susjedstva razvija u smjeru stvaranja osjećaja zajednice i povezanosti s prostorom (*sense of place*); radio je na izradi New York Regional Plana 1920.

- Clarence Stein – shvatio je rastući značaj stupnja motorizacije odnosno sve većeg broja automobila te se zalagao za u stambenim zonama treba odvojiti ceste za motorna vozila od staza kojima se koriste pješaci; primjer: RADBURN (1933), New Jersey

- koncept *Radburn Layout* je još nekoliko puta korišten u SAD-u, a nakon Drugog svjetskog rata je bio prihvaćen i u Velikoj Britaniji;

- H. Alker TRIPP – London - 1942. „Town Planning and Traffic“ – zalaže se za hijerarhiju prometnica odnosno odvajanje važnijih prometnica od lokalnih; važnije prometnice definiraju gradske blokove (*precincts*) u kojima postoje, osim stambenih kuća, i osnovni društveni i uslužni sadržaji

- njegove ideje korištene su u obnovi mnogih engleskih gradova uništenih bombardiranjem u Drugom svjetskom ratu (Coventry)

Patrick GEDDES (1883-1919) i Patrick ABERCROMBIE

- P. Abercrombie – najznačajniji prostorni planer u Velikoj Britaniji svog vremena

- zaslužan za aplikaciju ideje o razvoju planiranja na razini GRADSKE REGIJE – prostorno širi obuhvat planiranja (*Greater London Plan 1944*)

- Patrick Geddes – biolog širokog znanstvenog interesa, istraživao odnos ljudi i okoline te posebno čimbenike koji oblikuju nastanak i razvoj gradova – knjiga *Cities in Evolution* (1915)

- njegov rad odražavao je tradiciju *humane geografije* francuske geografske škole (Vidal de la Blache i Albert Demangeon) koja je isticala intimne i fine odnose između ljudskog rada, naselja i prostora, koje je moguće upoznati istražujući lokalnu ekonomiju;

- Geddes se stoga zalagao za analizu naseljske mreže i lokalnih ekonomija, što ga je usmjerilo da fokus planiranja proširi s grada i na njegovu okolicu s kojom je grad u vezi – na gradsku regiju (inače omiljenu analitičku prostornu jedinicu francuske geografske škole)

- iako se danas ovo čini očitim, u ono vrijeme kada je planiranje značilo doslovno projektiranje grada, ideja gradske regije kao osnove planiranja činila se revolucionarnom

Razvio je i metodologiju koja je postala standard u planiranju:

1. prikupljanje podataka istraživanjem regije (obilježja, trendovi)
2. analiza rezultata istraživanja
3. izrada plana

Sve se odvija u vrijeme suburbanog rezidencijalnog širenja u engleskim gradovima te procesa stvaranja gradskih industrijskih regija: West Midlands, Ruhr... pojava konurbacija (riječ po prvi puta upotrebljena u engleskom jeziku)

Geddes je zaključio stoga da planiranje (dotada usmjereno na grad) treba proširiti na planiranje gradskih regija.

LITERATURA

Hall, P. 2002: Urban and Regional Planning, Routledge, London i New York

Vresk, M. 1990: Grad u regionalnom i urbanom planiranju, Školska knjiga, Zagreb

Regionalno planiranje: pojava, razvoj, teorije

Pojava i razvoj regionalnog planiranja

- Suburbanizacija i širenje gradova - potrebe da se planiranje grada proširi na **GRADSKU REGIJU** (npr. Patrick GEDDES i Patrick ABERCROMBIE)
 - Time se i sam pojam prostornog, dotada prvenstveno urbanog planiranja, promijenio – pojavljuje se termin „regionalno planiranje“ (u smislu planiranja gradskih regija, konurbacija i sl.)
- No pojam „regionalno planiranje“ u to je doba (sredina 20. stoljeća) imao već i drugo značenje koje se pojavilo 1930-ih godina, u doba velike svjetske ekonomske krize.
 - To drugo značenje pojma „regionalno planiranje“ odnosi se u biti na ekonomsko planiranje usmjereno na **PROBLEMSKE REGIJE**.

Problemska regija

- Problemskom regijom je smatrana ona koja je iz različitih razloga zahvaćena ekonomskim problemima koji se očituju u primjerice visokoj nezaposlenosti ili niskim prihodima u odnosu na nacionalni prosjek.

Dvojako značenje pojma “regionalno planiranje”

- Pojam regionalnog planiranja sredinom 20. stoljeća obuhvaćao je planiranje:
 - GRADSKIH REGIJA (uključujući i matične gradove, odnosno urbano planiranje)
 - PROBLEMSKIH REGIJA

Planiranje problemskih regija (dominantno značenje pojma regionalno planiranje)

- Između dva svjetska rata, u najrazvijenijim državama Zapada te u bivšem SSSR-u.
- Potaknuta prvenstveno posljedicama velike svjetske ekonomske krize (1929-1932).
 - Primijećeno je kako se krizom najteže pogođene regije sporije oporavljaju.
- To su prvenstveno bile industrijsko-rudarske regije usko specijalizirane za klasične gospodarske grane tog doba:
 - rudarstvo,
 - crna metalurgija,
 - tekstilna industrija i
 - brodogradnja.

Reakcije u Ujedinjenom Kraljevstvu i SAD-u

- Ujedinjeno Kraljevstvo i SAD - problemi nezaposlenosti i ekonomskog zaostajanja se najprije pojavljuju - reakcija određenim planskim intervencijama.
- Primjeri problemskih rudarsko-industrijskih regija:- Velika Britanija:
 - Clydside (Glasgow i okolica): brodogradnja i strojevi
 - SI Engleska (Newcastle i okolica): ugljen, željezo i čelik, brodogradnja
 - SZ Engleska (Lancashire): pamuk i strojevi
 - Južni Wales: ugljen, željezo i čelik

Reakcije u Ujedinjenom Kraljevstvu i SAD-u



- Primjeri problemskih rudarsko-industrijskih regija:- Velika Britanija:
 - Clydside (Glasgow i okolica): brodogradnja i strojevi
 - SI Engleska (Newcastle i okolica): ugljen, željezo i čelik, brodogradnja
 - SZ Engleska (Lancashire): pamuk i strojevi
 - Južni Wales: ugljen, željezo i čelik

Ujedinjeno Kraljevstvo – BARLOW komisija

- 1934. ove problemske regije proglašene su „specijalnim područjima“ - iz državnog budžeta namijenjena sredstva za ekonomski razvoj
- 1937. osnovana je tzv. **BARLOW komisija**
 - s ciljem istraživanja i formuliranja mjera za sustavno rješavanje pitanja „specijalnih područja“ (član komisije bio je i Patrick Abercombrie)
- 1940. izvještaj BARLOW komisije kojim je utvrđeno da nacionalni/regionalni problemi neodvojivo povezani s drugim problemom - fizičkim rastom velikih konurbacija.

Ujedinjeno Kraljevstvo – BARLOW komisija

- Oba problema su smatrana samo dvjema stranama istog problema.
 - Nasuprot depresivnim regijama Sjeverne Engleske, Škotske i Walesa stajale su prosperitetne regije Londona i okolice te gradova Midlandsa (Birmingham, Leicester, Derby, Nottingham).
- Razlike u razvijenosti BARLOW komisija je tumačila prvenstveno zahvaljujući „strukturnom efektu“:
 - razvoj prosperitetnijih regija može se objasniti njihovom povoljnijom industrijskom strukturom u kojima dominira, za to doba, nova industrija:
 - elektrotehnička,
 - precizna mehanika,
 - proizvodnja motornih vozila i zrakoplova,
 - farmaceutska industrija, prehrambena...

Planiranje problemskih regija u ostalim državama

- U ostalim razvijenijim državama Zapada regionalno planiranje se razvija nakon Drugog svjetskog rata.
- U socijalističkim zemljama:
 - nakon Drugog svjetskog rata, izuzev u SSSR-u gdje se javlja 20-ih godina 20. stoljeća.
- U tzv. zemljama u razvoju (većina zemalja Latinske Amerike, Afrike, Azije sredinom 20. stoljeća)
 - regionalno planiranje se pojavljuje tek sedamdesetih godina.
- Razvoj regionalnog planiranja ovisio je o:
 - političkom sustavu, sustavu odlučivanja i tipu ekonomije (tržišna, centralno-planska i mješovita)

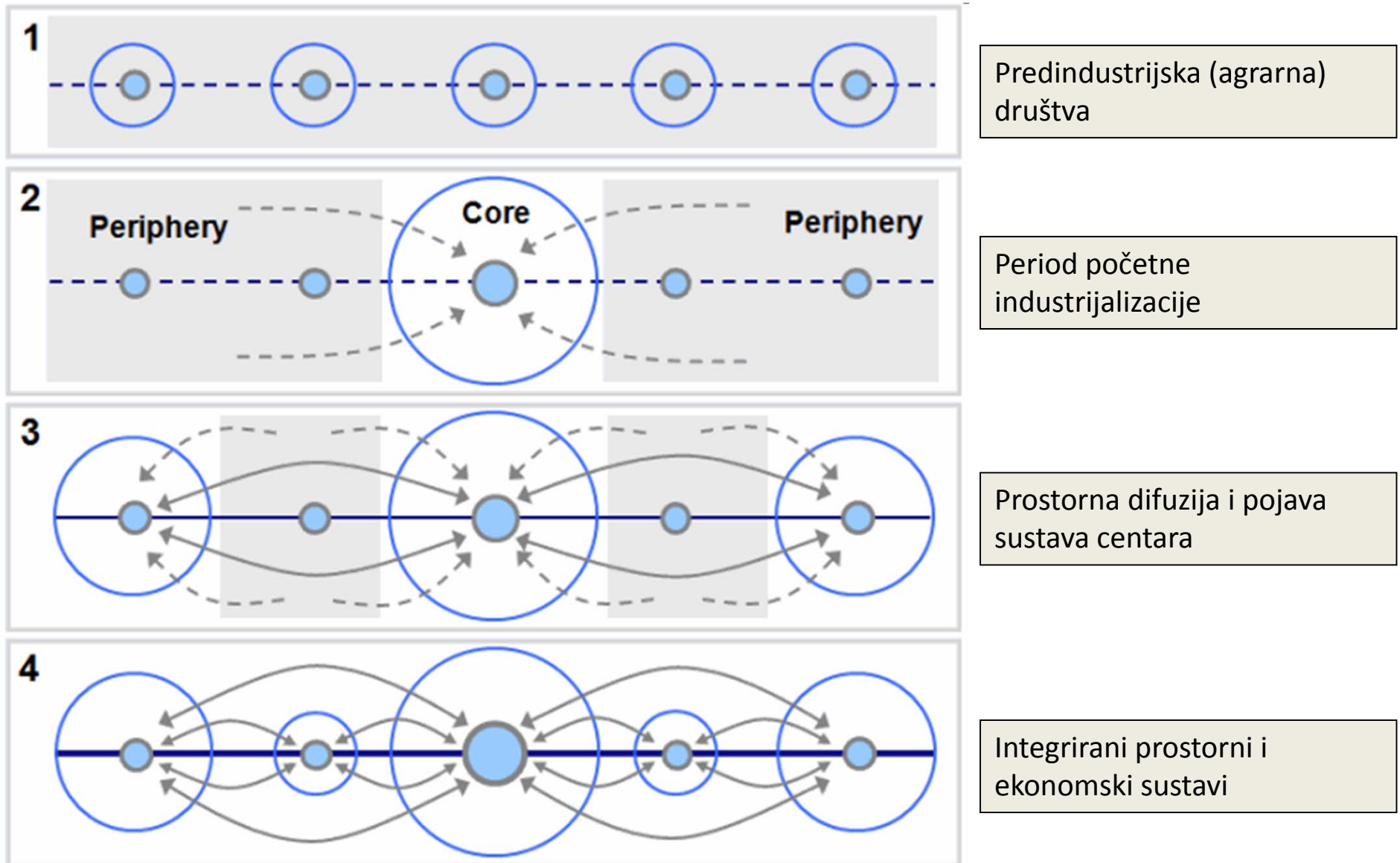
Razvoj teorija regionalnog planiranja

- Teorije regionalnog planiranja razvijale su se pod utjecajem praktičnih potreba i znanstvenih dostignuća.
- Među najznačajnije, s aspekta praktične primjene, spada teorija polariziranog razvoja.

Teorija polariziranog razvoja

- Polazište:
 - pojavljuje se sredinom 20. stoljeća
 - urbana industrijalizacija uvjetuje razvoj prostora preko čvorišta odnosno polova – posljedica: nejednak regionalni razvoj
- Više koncepata:
 - Koncept kružne, kumulativne kauzalnosti (G. Myrdal, A. O. Hirschmann)
 - Teorija polova rasta (F. Perroux)
 - Koncept osovina razvoja (svojevrсна kritika prethodnih teorija)
 - Koncept centar – periferija (J. Friedmann)

J. Friedmann (1966), prilog teoriji polariziranog razvoja modelom centar-periferija



Začarani krugovi tipični za periferiju: radne migracije

Mladi ambiciozni
muškarci migiraju u
centar zbog boljeg
zaposlenja



Promjena u dobnom
sastavu radne snage –
proces starenja

Manje lokalno tržište
zbog smanjenja
kupovne moći

Povećanja jaza između
jezgre i periferije u
mogućnostima
zapošljavanja

Pad atraktivnosti
područja za nove i
postojeće ekonomske
aktivnosti

Opadanje lokalnih
usluga

Začarani krugovi tipični za periferiju: investicije



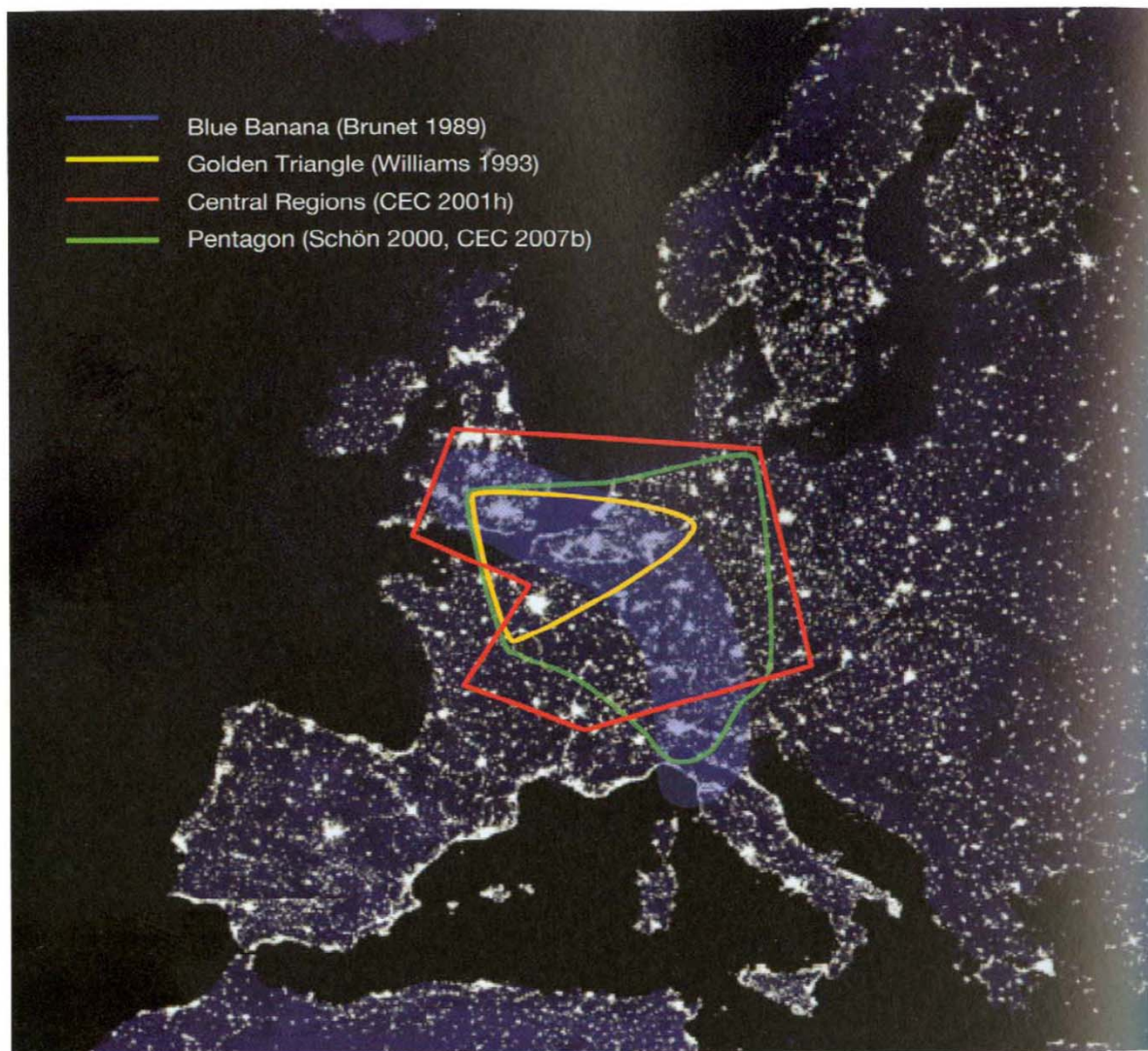


Plate 6 Core-periphery models of Europe: shifting conceptualisations of the core

Source: Base map: Europe at night (urban areas visualised by light sources), courtesy NASA/Goddard Space Flight Center Scientific Visualization Studio, 2001, downloaded from the Visible Earth Website at <http://visibleearth.nasa.gov>. Modified by the authors.

Note: the Golden Triangle is defined by London, the Ruhr and Paris. The Central Regions are identified in the *Second Cohesion Report* (CEC 2001h) as bounding 14 per cent of the EU-15 land area, 33 per cent of its population and 47 per cent of its GDP. The Pentagon, bounded by London, Hamburg, Milan, Munich and Paris, covers 20 per cent of the EU-15 land area, 40 per cent of its population and 50 per cent of its GDP (Schön 2000 and also *Fourth Cohesion Report*, CEC 2007b). A variation in the *Third Cohesion Report* (CEC 2004a) includes northern England.



Figure 5.1 The 'European Bunch of Grapes'

Source: Kunzmann and Wegener 1991: 291.

Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća

- **Primjer inovativnog planiranja u uvjetima
naglašenog koncepta centar-periferija**
 - centralistička država – izrazita višestoljetna dominacija Pariza
 - industrijska revolucija u 19. stoljeću – prostorno vrlo ograničena (sjeverni dio zemlje), Pariz nastavlja rasti, ostali dijelovi zemlje stagniraju
 - nakon II. sv. rata – snažan demografski rast u urbanim područjima (S i I zemlje), prvenstveno u Parizu

Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća



- **Veliki Pariz**
početkom 1960-ih
 - 2% površine
 - 19% stan. i
 - 29% zaposlenih u industriji (u odnosu na Francusku)
- Istočna i sjeverna Francuska – porast broja stanovnika, industrija..
- Zapadna i južna Francuska – ruralna područja, stagnacija

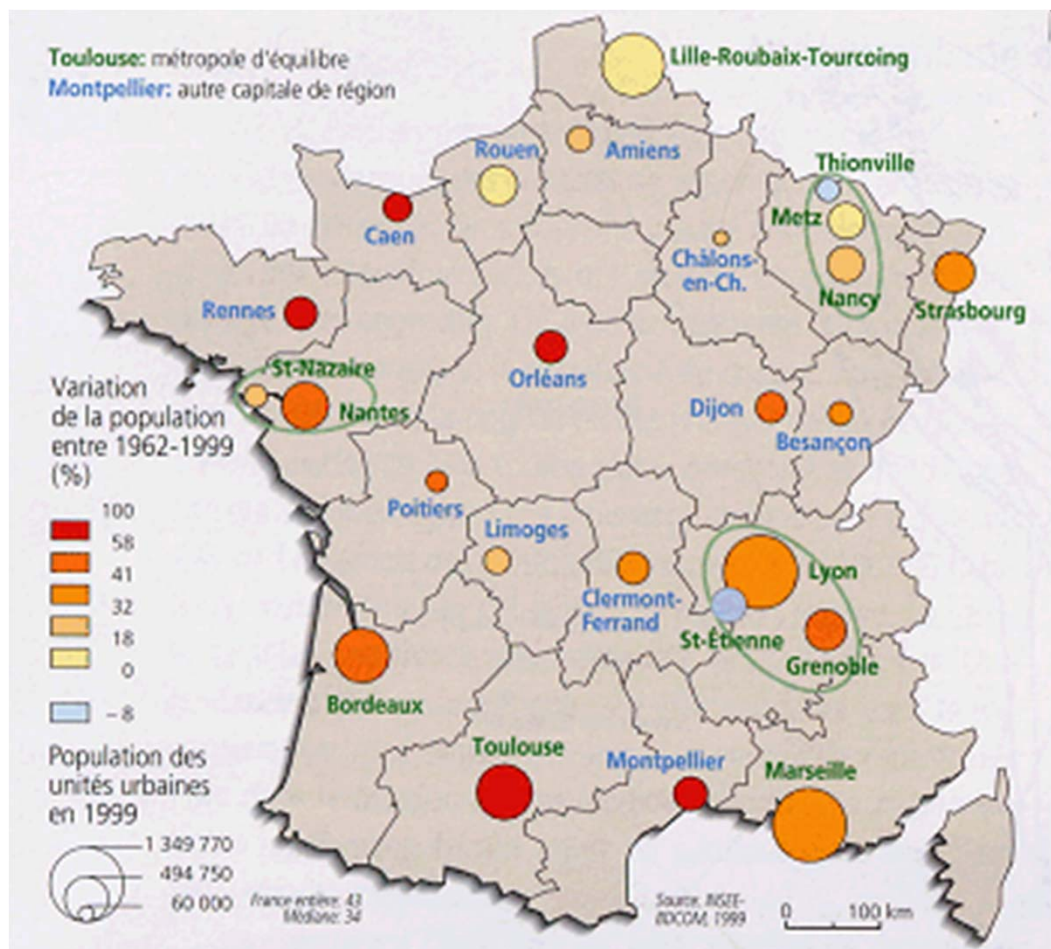
Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća

- ***knjiga Paris et le désert français (1947)***
 - autor mladi geograf Jean-François Gravier – prvi upozorio na problem centar-periferija i ponudio rješenje:
 - disperzan razvoj zemlje temeljen na industriji (širenje inovacija izvan Pariza)
 - ideje naišle na plodno tlo –
 - Francuska u to doba razvija ekonomsko planiranje s posebnom pažnjom na zaustavljanje rasta industrijske dominacije Pariza

Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća

- **primjeri prvih mjera uravnoteženja
regionalnog razvoja (sredina 1950-ih)**
 - državni fondovi za regionalni razvoj
 - od 1955. za otvaranje nove tvornice u pariškoj regiji potrebna je vladina suglasnost
 - 1955. Francuska podijeljena na ekonomske planske regije (departmane)
 - 1960. prostornim planom (PADOG) predlaže se fizičko ograničavanje rasta pariške aglomeracije
 - 1963. osnovan DATAR – koordinacija za regionalni razvoj, odgovorna izravno premijeru

Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća



Konkretni ciljevi regionalnog razvoja

- regionalna preraspodjela radnih mjesta u II., kasnije i u III. sektoru
- modernizacija poljoprivrede stvaranje nepoljoprivrednih poslova u ruralnim područjima
- jačanje centralnih funkcija (opskrba, visoko školstvo..) i modernih industrija u *métropoles d'équilibre*

Métropoles d'équilibre – koncept poticanja razvoja urbanih centara izvan pariške regije (1963., dopunjevan naknadno)

Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća

- **Métropoles d' équilibre – koncept poticanja razvoja urbanih centara izvan pariške regije**
 - državne investicije u određene urbane centre s ciljem jačanja ekonomskog potencijala, a time i atraktivnosti za privatni kapital
 - otvaranje visoko-obrazovnih institucija
 - autocestovno povezivanje u 1960-im
 - brza željeznica (TGV) od 1980-ih – povezivanje Pariza s novim metropolama

Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća



- Istovremeno, daljnja dekoncentracija Pariza
 - dvije osovine razvoja Pariške regije s novim gradovima (planirano 8, realizirano 5)
 - rast u njima prvo spor, potom dinamičan
 - prvotni planovi o zaustavljanju fizičkog širenja Pariza ipak revidirani i ublaženi
 - pitanje konkurentnosti Pariza kao globalnog grada

Regionalno planiranje u Francuskoj druge polovice 20. stoljeća

- **Osnovni rezultati primijenjenih mjera**
 - donekle ublažene negativne posljedice centralizacije Francuske, iako su razlike u stupnju regionalnog razvoja između Pariza i ostatka zemlje još vidljive
 - Pariška regija populacijski stabilizirana
 - Pariz i regiju treba i dalje jačati kako bi bili konkurentni na globalnom planu, prvenstveno ulaganjem u obrazovanje, prometnu i informacijsku i komunikacijsku tehnologiju
 - Jaki Pariz i regija pridonijet će ukupnom razvoju zemlje kroz jačanje ekonomskih veza s *metropolama ravnoteže*

Zadatak

- **Upoznati se s mjerama uravnoteženja regionalnog razvoja u Italiji (naglasak na talijanski Jug – Mezzogiorno)**

Prostorno planiranje u Europskoj uniji

Sadržaj

- O čemu govorimo kad govorimo o “prostornom planiranju” u kontekstu Europske unije?
- Koja su ključna obilježja, posebno ograničenja i problemi u planiranju i razvoju prostora Europske unije?
- Kako i zašto je do njih došlo?
- Što Europska unija i države članice čine da nadvladaju postojeće prepreke učinkovitijem prostornom razvoju?
- Kako to čine i uspijevaju li u tome?
- Kako se to odražava na Hrvatsku?

O čemu govorimo kad govorimo o
“prostornom planiranju” u kontekstu
Europske unije?

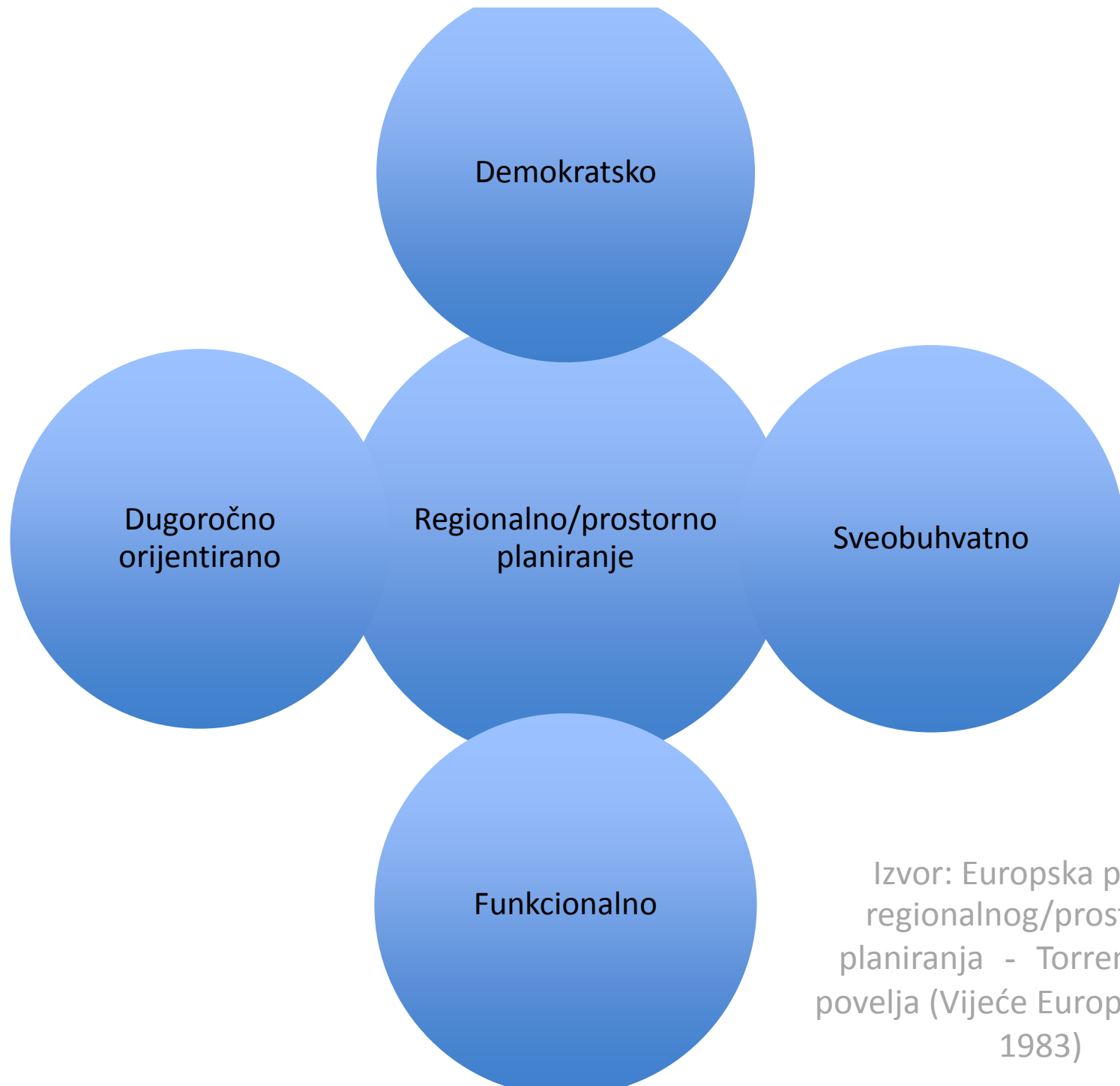
PREMISA

- Čitav je niz različitih pristupa definiranju pojmova povezanih s planiranjem i razvojem prostora u EU i državama članicama. Jedan od mogućih i danas dominantan jest:
- Razvoj prostora, rješavanje problema u prostoru, kao i njegovo planiranje ne odnosi se samo na planiranje i usklađivanje različitih namjena površina, zaštitu okoliša, prirodne i kulturne baštine, već podrazumijeva **multisektorski i integrirani pristup** koji zadire u ekonomiju, pravo, socijalna pitanja, znanost i politiku.

Pojam regionalnog/prostornog planiranja

- Regionalno/prostorno planiranje je geografski odraz ekonomske, socijalne, kulturne i ekološke politike društva.
- Ono je u isto vrijeme znanstvena disciplina ali i administrativna tehnika i politika razvijena kao interdisciplinarni i cjeloviti pristup usmjeren prema uravnoteženom regionalnom razvoju i prostornoj organizaciji u skladu sa sveobuhvatnom strategijom.

Izvor: Europska povelja
regionalnog/prostornog
planiranja - Torremolinska
povelja (Vijeće Europe, CEMAT,
1983)



Izvor: Europska povelja
regionalnog/prostornog
planiranja - Torremolinska
povelja (Vijeće Europe, CEMAT,
1983)

Koja su ključna obilježja, posebno ograničenja i problemi u planiranju i razvoju prostora Europske unije?

Obilježja prostornog planiranja u EU

- Ne postoji zajedničko i obvezujuće zakonodavstvo o regionalnom/prostornom planiranju na razini EU, već samo prostorno zakonodavstvo na razini država članica (pitanje suvereniteta nad teritorijem)
- EU ima normativno uređenje kojemu je cilj dugoročna vizija razvoja prostornog planiranja uklađena s usmjerenjima EU i drugih međunarodnih organizacija.
- Općenito uzevši, države članice dužne su usklađivati svoje nacionalne interese s europskim: npr. upravljanje vodama, povezivanje u očuvanju okoliša, ruralni razvoj i sl.

Ograničenja i problemi regionalnog/ prostornog planiranja u EU

(razmišljanja vodećih europskih znanstvenika)

- **Nedovoljno učinkovito, nekoordinirano i fragmentirano**
 - nekoordiniranost sektorskih politika
 - Npr. utjecaj Zajedničke poljoprivredne politike na ruralna područja
 - nedostatak doktrine
 - temeljni princip prostorne organizacije i sustav principa za ostvarivanje vizije
 - nedostatak ljudskih resursa za upravljanje i planiranje prostora na razini EU
 - nesigurnosti i neizvjesnost EU i nacionalnih država – u kojem smjeru će ići?
- **Planiranje kao vrijedan proces UČENJA**

Primjer nekoordiniranosti sektorskih politika u razvoju prostora

- Zajednička poljoprivredna politika -

- Primarno oblikovana s ciljem povećanja proizvodnosti i učinkovitosti poljoprivrede (intenzifikacija, koncentracija i specijalizacija)
- Utjecaj na ruralna područja izrazito varijabilan, ovisno o:
 - prirodno-geografskim uvjetima
 - demografskim, socio-kulturnim i gospodarskim uvjetima
 - dijelom o tipovima proizvodnje i organizaciji tržišta
- Negativni, neplanirani učinci:
 - Produbljivanje regionalnih dispariteta ruralnih područja
 - Nepovoljni utjecaji na okoliš i kulturni krajolik
- Reforma Zajedničke poljoprivredne politike (uključujući sredstva za ruralni razvoj)

Primjer DOKTRINE u regionalnom/prostornom planiranju

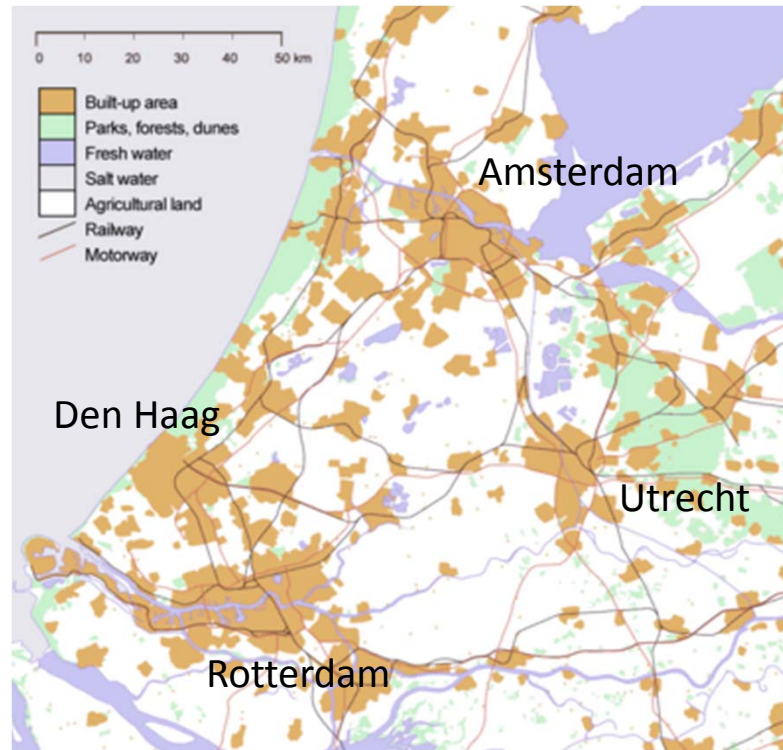
“Randstadt – Groene Hart”

Dominantan koncept razvoja:

- gusto naseljene aglomeracije (Randstadt) i unutar njih, *zeleno srce* Nizozemske, kao protuteža:
- jedinstveni identitet prostora na regionalnoj razini



Linearni, integrirani smjer prostornog razvoja: RESTRIKCIJE U ZELENOM SRCU



“Deltametropool”

Propitivanje različitih koncepta razvoja:

Zeleni Randstadt

Zelena urbanizacija (lokalne vlasti)

Zelena poljoprivreda (regionalni interes)



Fragmentirani, preklapajući prostorni identiteti, na različitim prostornim razinama – otvoreno pitanje smjera prostornog razvoja – *Deltametropool* kao fleksibilni kompromis

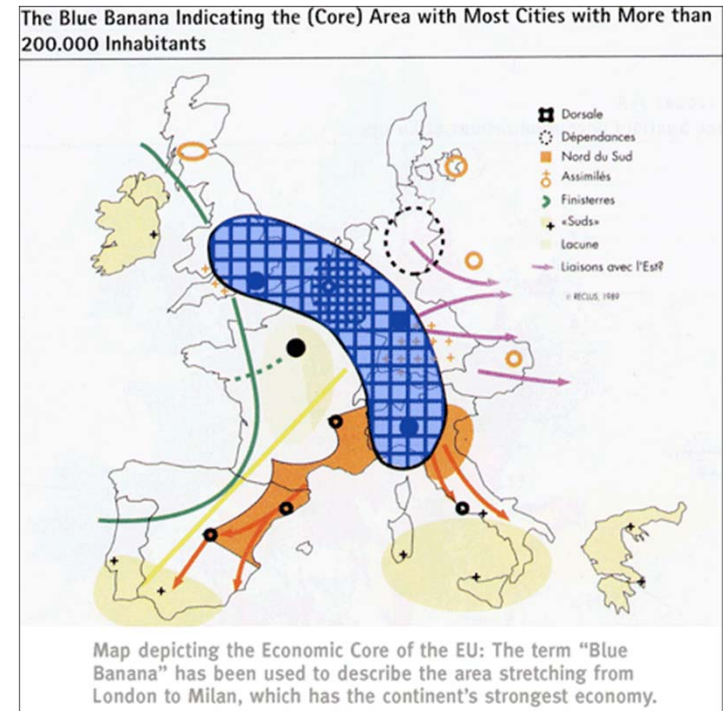
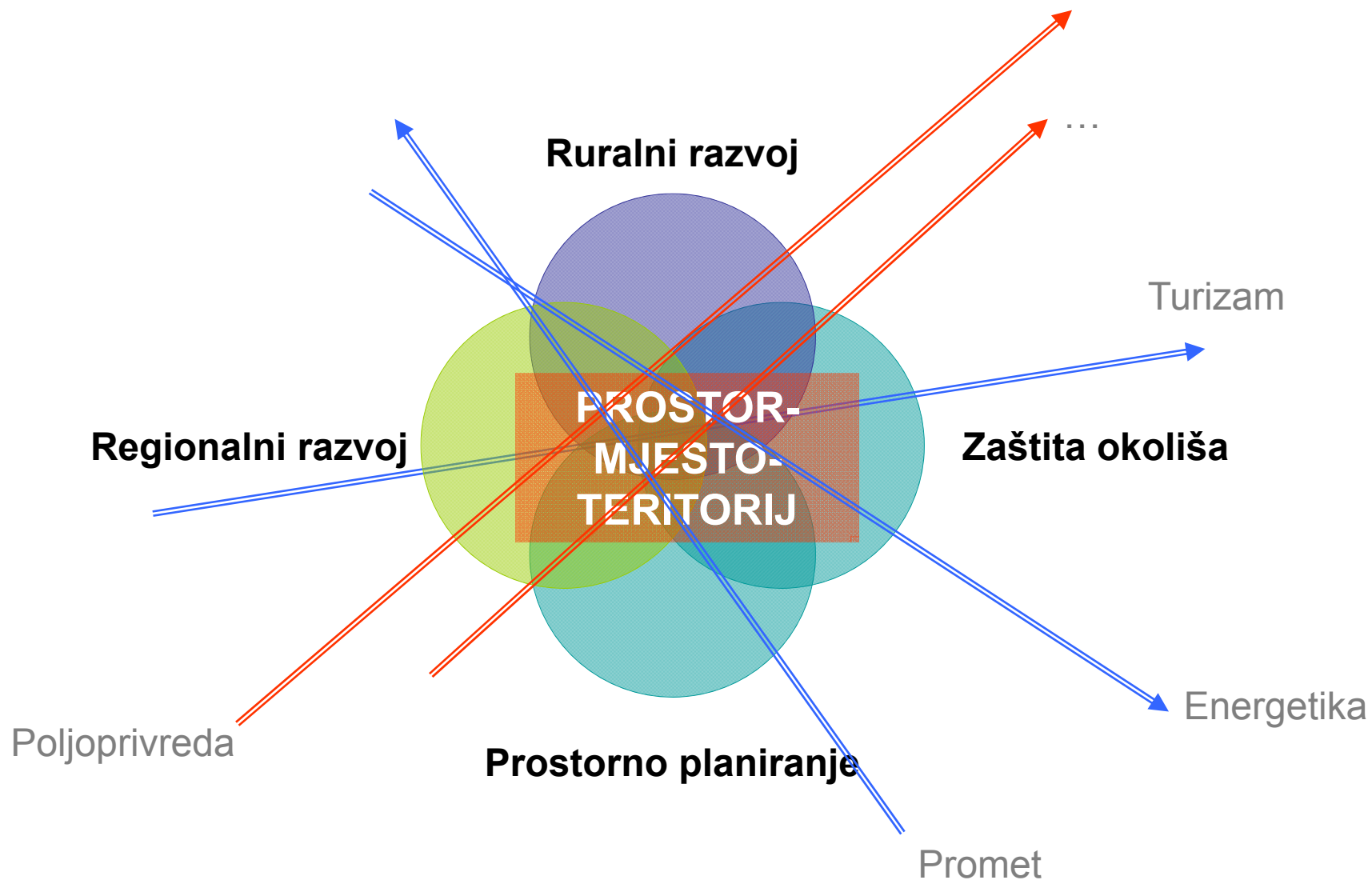


Figure 5.1 The 'European Bunch of Grapes'
Source: Kunzmann and Wegener 1991: 291.

Jesu li modeli centra-
periferije ili
policentričnosti
doktrine prostornog
razvoja EU?

SEKTORSKI, NEITEGRIRANI PRISTUPI PLANIRANJU I RAZVOJU PROSTORA



Teritorijalna kohezija

Medeiros, E.
Territorial
Cohesion: a
conceptual
analysis

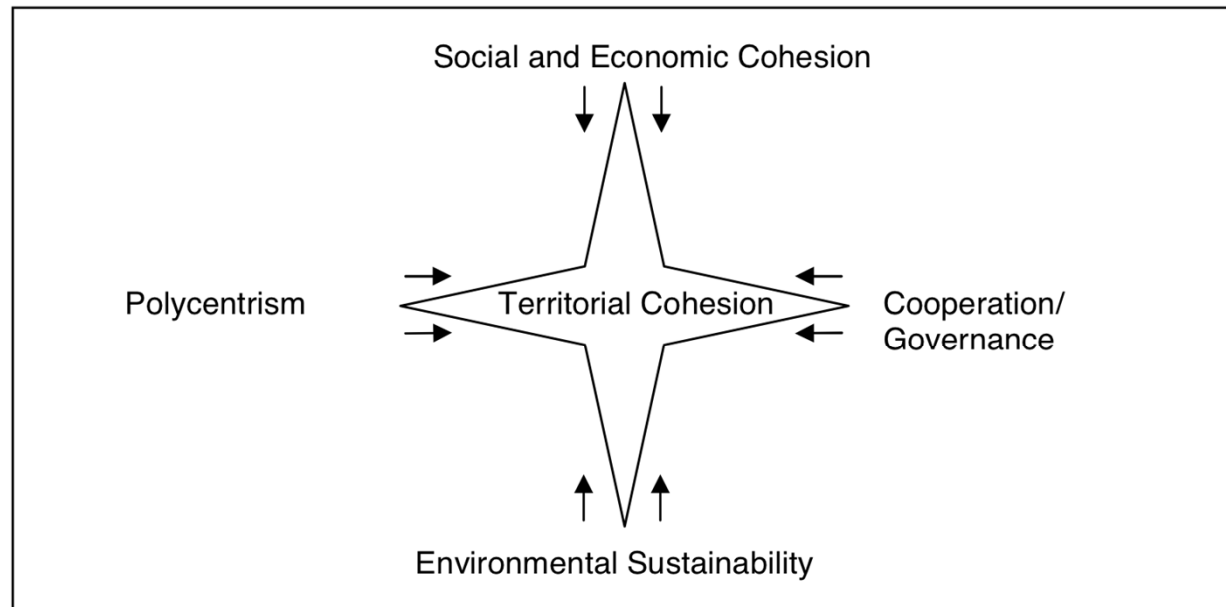
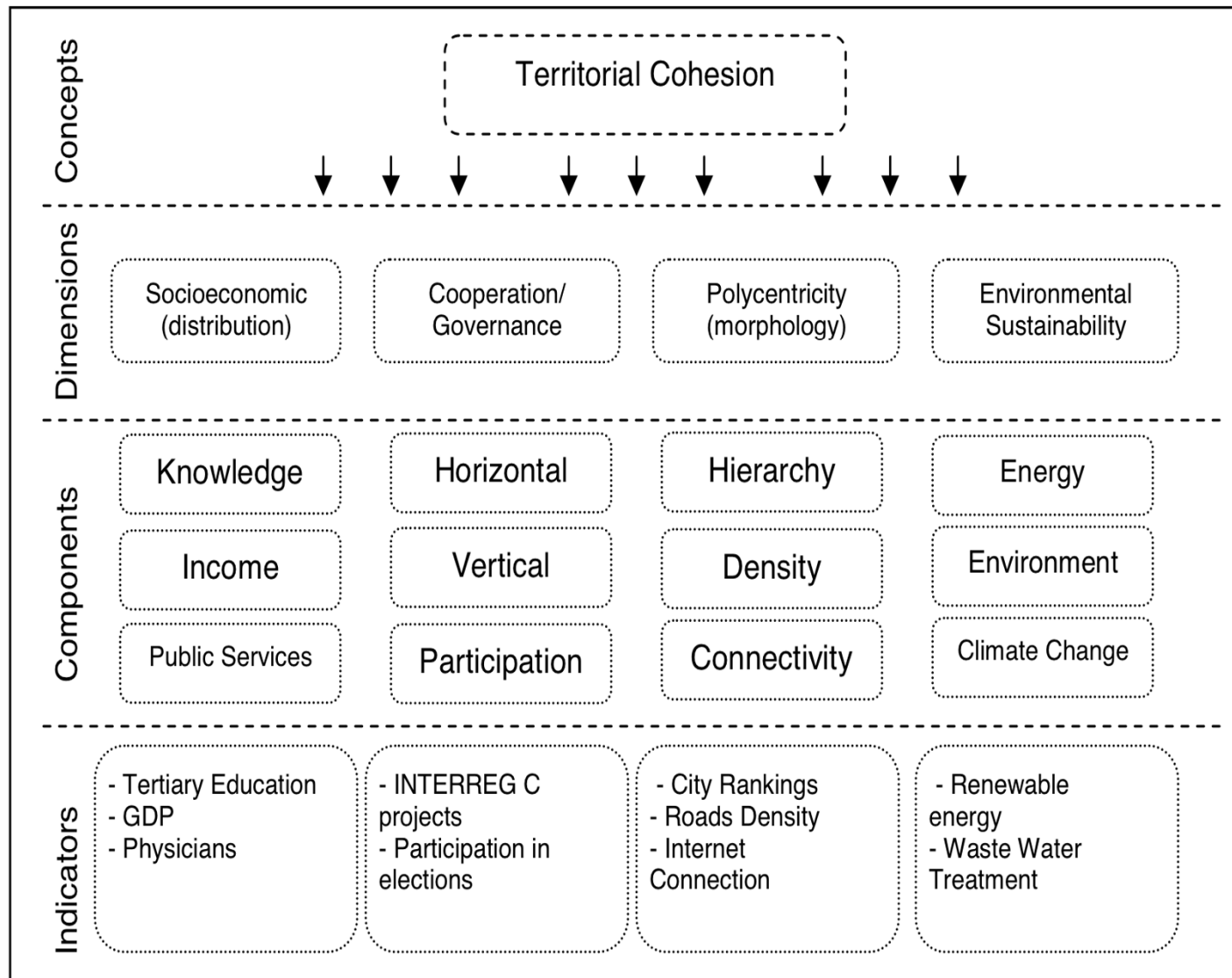


Fig. 2 - The star of the Territorial Cohesion (MEDEIROS, 2005) - adapted

Teritorijalna kohezija - proces poticanja kohezivnog i uravnoteženo razvijenog prostora putem:

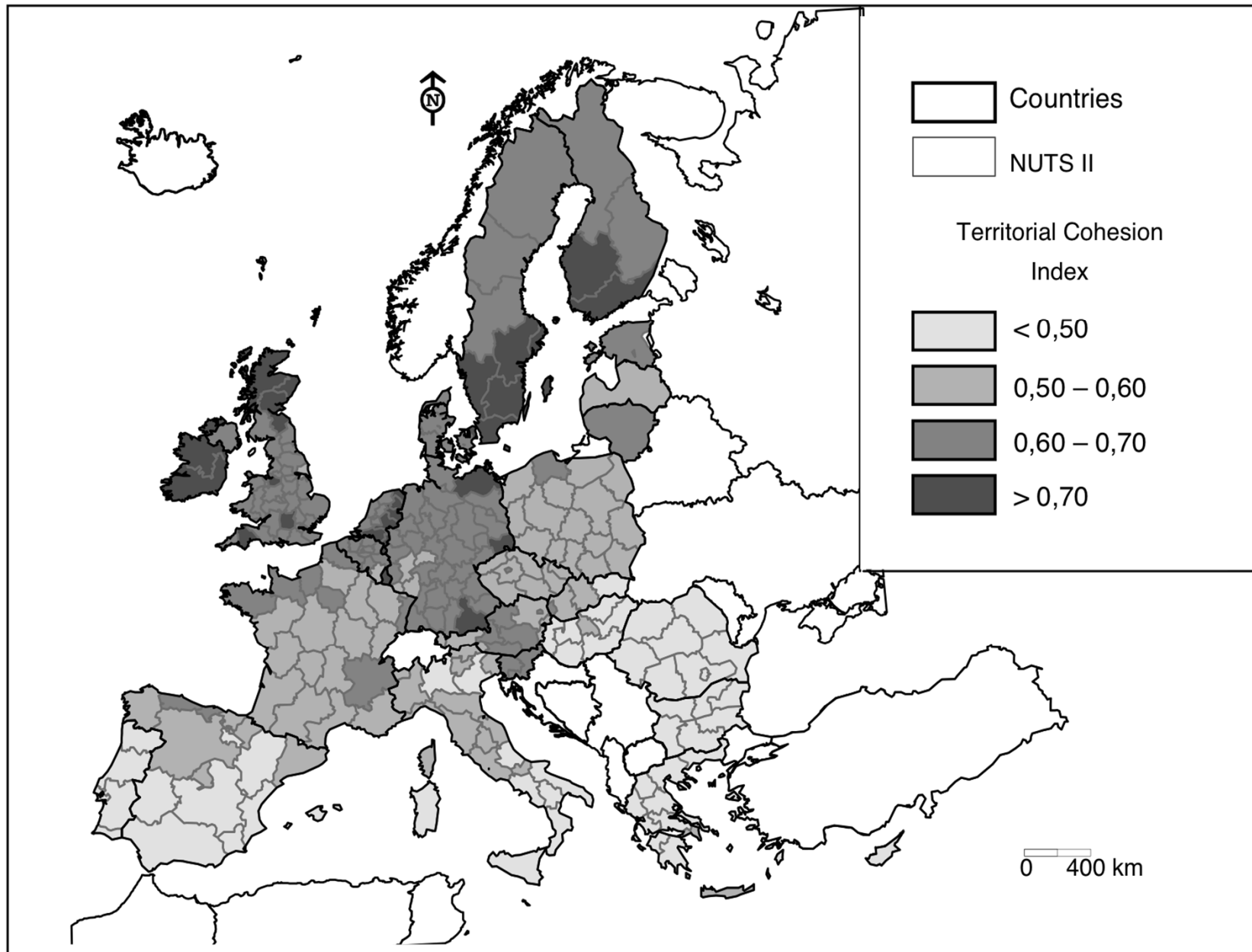
- 1. Podržavanja smanjenja socioekonomskih prostornih razlika**
- 2. Poticanja održivosti okoliša**
- 3. Jačanja i unaprijeđenja u suradnji/upravljanju prostorom**
- 4. Jačanja i uspostavljanja policentričnog urbanog sustava**

Teritorijalna kohezija - analitički model s primjerima indikatora



Medeiros, E.
Territorial
Cohesion: a
conceptual
analysis

Fig. 4 – The analytic model of the Territorial Cohesion concept



Medeiros, E. Territorial Cohesion: a
conceptual analysis

**INTEGRALNO STRATEŠKO
PLANIRANJE PROSTORA**

**OPTIMALNO KORIŠTENJE SVIH POTENCIJALA
PROSTORA I MJESTA**

HORIZONTALNA KOORDINACIJA

Regional planning and
development

**PROSTOR-
MJESTO-
TERITORIJ**

DUGOROČNI RAZVOJ

Environmental
protection

INTEGRALNI RAZVOJ NODALNO-FUNKCIONALNIH REGIJA

Agriculture

Spatial planning
and development

**POLITIČKE ODLUKE
TEMELJENE NA
ZNANSTVENIM DOKAZIMA**

SUPSIDIJARNOST TEMELJENA NA VIŠE RAZINA UPRAVLJANJA

RAZVOJ TEMELJEN NA LOKALNIM ZNANJIMA I POTREBAMA

TEMELJ
POLICENTRIČNOG I
URAVNOTEŽENOG
RAZVOJA

TA2020

Mogući odgovor: strateško prostorno planiranje

- Poznati koncept planiranja koji iznova otkrivamo
- Proces vođen javnim sektorom
- Rezultira stvaranjem vizije, ciljeva, mjera i instrumenata implementacije kojima se ostvaruje ono što mjesto jest i može postati
- Naglasak na procesu, oblikovanju procedura i mobilizaciji aktera
- Izuzetno važno na nadnacionalnim, nacionalnim i regionalnim razinama ali sve potrebnije i na nižim prostornim razinama (posebno nodalno-funkcionalne regije)
- Omogućujuće aktiviranje svih razvojnih potencijala konkretnog područja
- Temeljeno je na posebnostima prostora i mjesta (place-based approach)
- Ističe važnost policentričnog i uravnoteženog prostornog razvoja

Mogući odgovor: strateško prostorno planiranje

- Pokušava odgovoriti na ograničenja tradicionalnog pristupa planiranju putem namjene površina
 - Pasivnost
 - Pragmatičnost
 - Lokaliziranost
 - Usmjereno kontroli putem zoniranja
 - Dominantan fokus na elemente projektiranja i izgradnje, umjesto cjelovitog sagledavanja socijalnih i ekonomskih problema i potreba
- **REZULTAT: Ukoliko je uspješno, tradicionalno planiranje temeljeno na zoniranju i namjeni površina osigurava da se neželjeni razvoj ne dogodi ali nije u stanju osigurati da se željeni razvoj dogodi gdje i kada je potreban!**

Mogući odgovor: strateško prostorno planiranje

Konačan rezultat:

1. Analiza ključnih procesa u okruženju
2. Dinamična, integrirana i indikativna dugoročna vizija (okvir)
3. Plan za kratkoročne i dugoročne aktivnosti
4. Budžet
5. Strategija implementacije

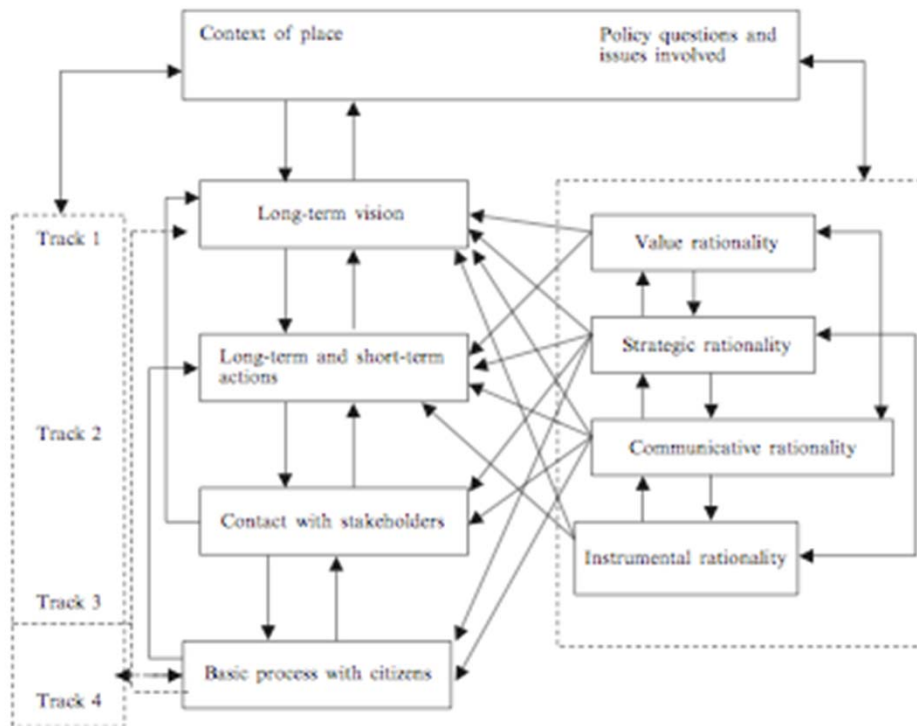


Figure 3. Four-track approach with tentative integration of different concepts of rationality.

Primjeri strateškog planiranja temeljeni na
multisektorskom, integralnom pristupu
uvažavanja posebnosti prostora i mjesta

Nizozemska - National Spatial Strategy (Nota Ruimte) - Creating Space for Development – 2006–2020 (2030)

Primjer horizontalne i vertikalne integracije u planiranju prostora

Nacionalnu strategiju prostora zajednički donijeli:

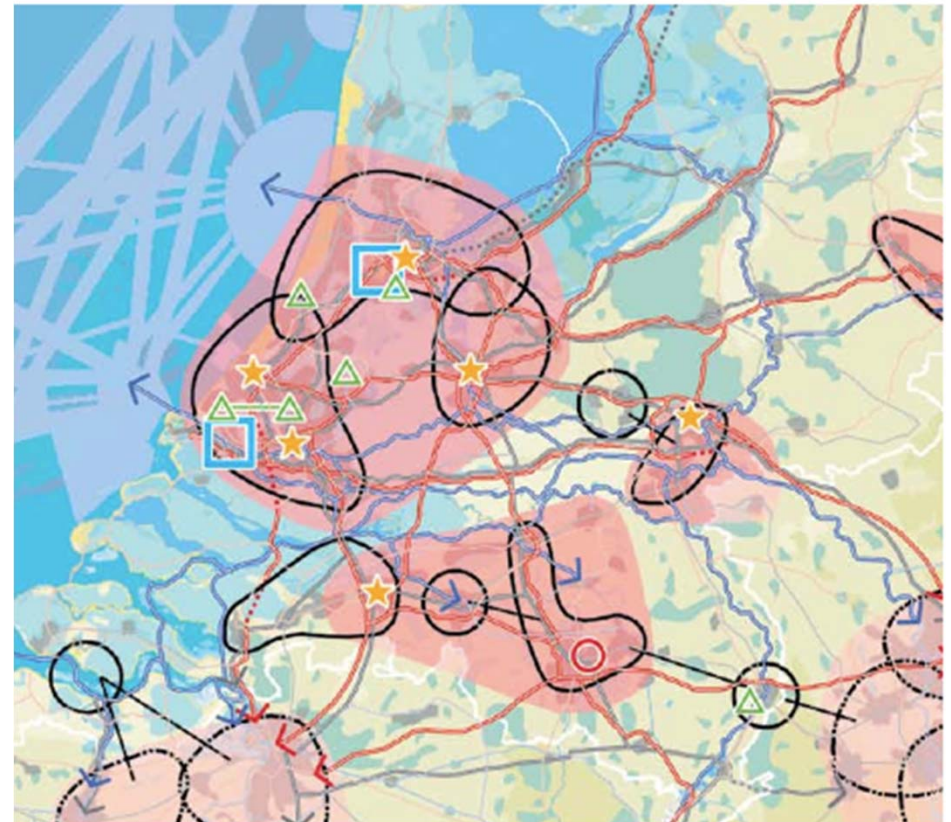
Ministarstvo stanovanja, prostornog planiranja i okoliša

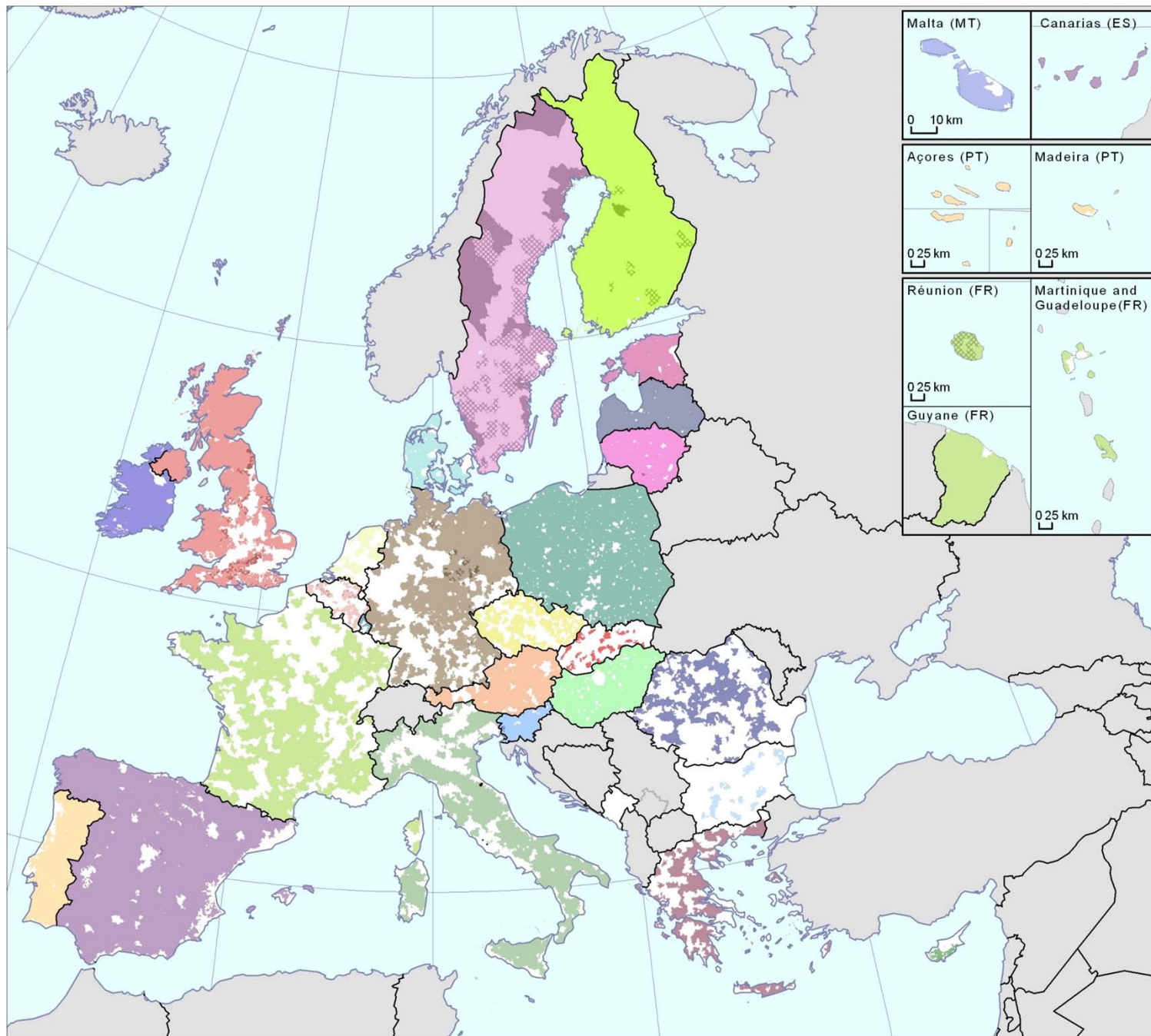
Ministarstvo poljoprivrede, prirode i kvalitete hrane

Ministarstvo prometa, javnih radova i upravljanja vodama

Ministarstvo gospodarstva

Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment
Ministry of Agriculture, Nature and Food Quality
Ministry of Transport, Public Works and Water Management
Ministry of Economic Affairs

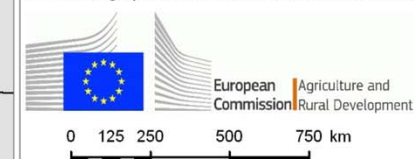




LEADER Local Action Groups Draft version

Geographical coverage of LAGs
based on the LAU2
(Local Administrative Units).

Cartography:
DG AGRI GIS-Team 05/2012
© EuroGeographics for the administrative boundaries



Načela LEADER pristupa

- LEADER govori o tome **kako**, a ne **što** treba raditi. Sastoji se od sedam osnovnih elemenata - načela koje treba slijediti u cjelosti, a ne pojedinačno:
 - Održivi ruralni razvoj
 - Pristup temeljen na osobitostima područja
 - Pristup odozdo prema gore
 - Uspostavljanje lokalnih partnerstva
 - Inovativnost
 - Integralni i višesektorski pristup
 - Umrežavanje
 - Suradnja

Načela LEADER pristupa

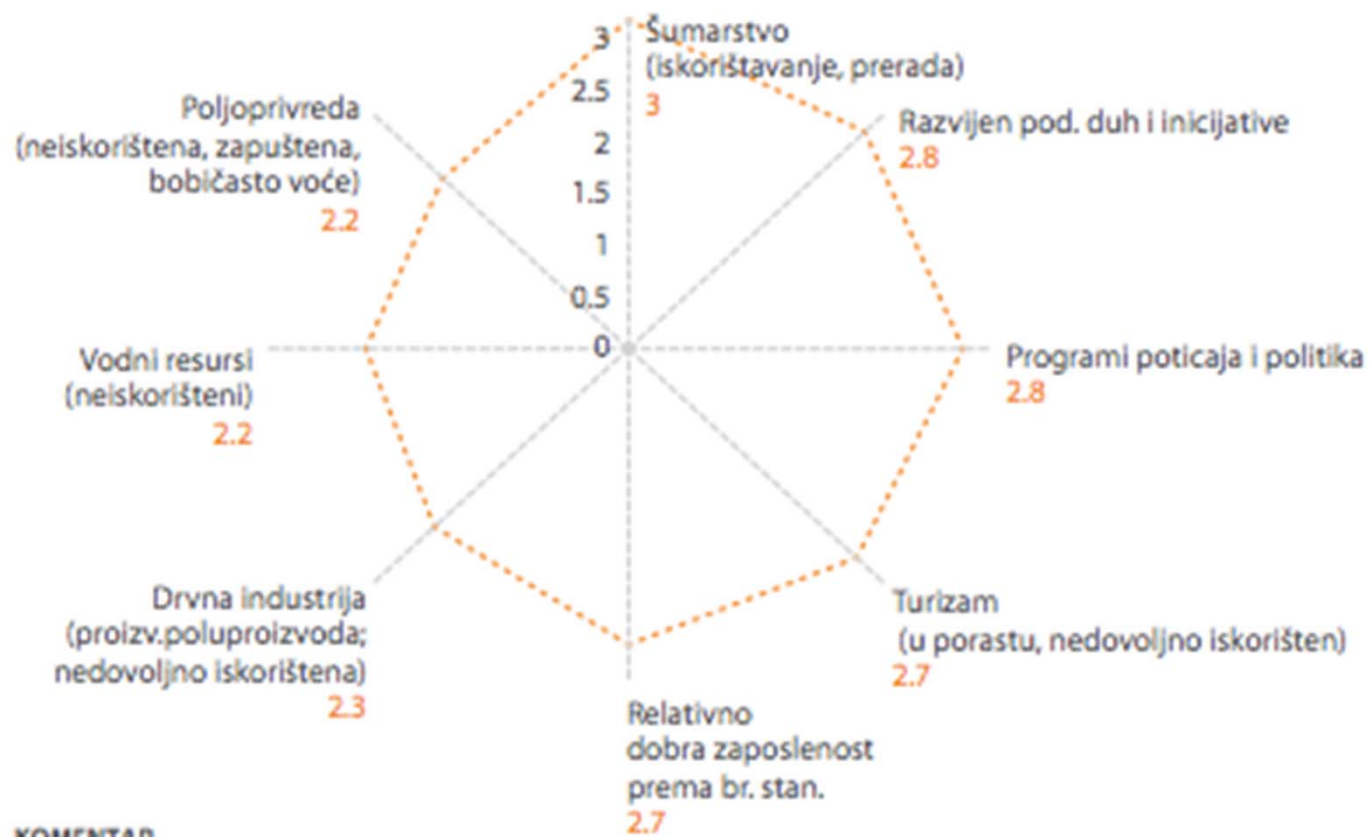
PREDNOSTI I NEDOSTACI SUDJELOVANJA JAVNOSTI	
PREDNOSTI	NEDOSTACI
- smanjuje se vjerojatnost građanskih prosvjeda protiv odluka - uključuju se nužne mjere prilagodbe projekta temeljene na komentarima danim prije njegove provedbe - smanjuje se potreba za naknadnim prilagodbama projekta tijekom i nakon provedbe.	- rasprava o razlozima za odluku ili investiciju u okviru participativnog procesa podrazumijeva neke poteškoće (potrebno je osigurati vrijeme i financijsku podršku za takvu aktivnost) - dokumentiranje pozitivnih i konkretnih učinaka participativnog procesa nije jednostavan zadatak.
Profesionalno proveden participativni proces onemogućit će sukobljavanje, tj. sukobljavanje će se izbjeći, zahvaljujući sudjelovanju javnosti. Pritom je teško reći kako bi se situacija odvijala bez participativnog procesa: kako bi dokument izgledao i kako bi javnost reagirala te koji problemi bi se pritom pojavili.	

Izvor: Pavić-Rogošić, Lj. i dr. (2010), Zajedno za održivi razvoj ruralnih područja, Priručnik za provođenje pristupa LEADER u Hrvatskoj, HMRR, Odraz, Zagreb

Načela LEADER pristupa

GOSPODARSKI RESURSI

- SREDNJA VRIJEDNOST OCJENA RADNE GRUPE ZA GORSKI KOTAR

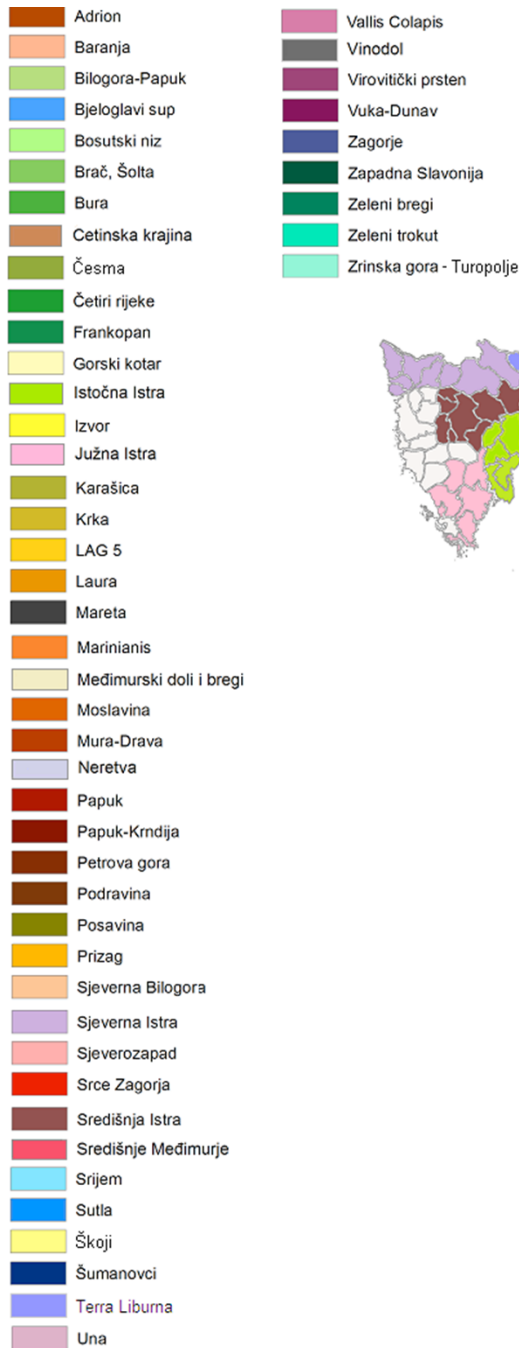


Izvor: Pavić-Rogošić, Lj. i dr. (2010), Zajedno za održivi razvoj ruralnih područja, Priručnik za provođenje pristupa LEADER u Hrvatskoj, HMRR, Odraz, Zagreb

Razvoj LEADER programa u Europskoj uniji

Faza	Trajanje	Fondovi	Proračun (EUR)	LAG-ovi
<i>Leader I</i>	<i>1991. - 1993.</i>	<i>EFUGP - Smjernice, ESF, EFRR</i>	<i>450 milijuna</i>	<i>217</i>
<i>Leader II</i>	<i>1994. - 1999.</i>	<i>EAGGF -Smjernice ESF, EFRR</i>	<i>1,7 milijardi</i>	<i>821 nastanak ELARD-a</i>
<i>Leader+</i>	<i>2000. - 2006.</i>	<i>EFUGP- Smjernice</i>	<i>2,1 milijardi</i>	<i>893 u EU-15 (+ 250 u Leader + tipu mjera 2004.- 2006.) šest država članica</i>
<i>„Prioritetna os Leader “</i>	<i>2007. - 2013.</i>	<i>EPFRR</i>	<i>5,5 milijardi → 6 % EPFRR financiranja</i>	<i>2 300 u EU-27 + 300 FLAG-ova</i>
<i>CLLD - Lokalni razvoj vođen zajednicom</i>	<i>2014. - 2020.</i>	<i>ZSO Fondovi</i>	<i>Min. 5 % od EPFRR - a + ???</i>	<i>3 000? Ruralno, ribarstvo, urbano</i>

Lokalne akcijske grupe (LAG) u Republici Hrvatskoj 2013.



- 52 LAG-a
- 370 jedinica lokalne samouprave (66,55 % od ukupnog broja JLS) i to 76 manja grada, ruralno područje jednog većeg Grada (Sisak), ruralno područje Grada Petrinje te 297 općina
- nalaze se u svim županijama, a nekoliko LAG-ova prelazi županijske granice

Izvor: Hrvatska mreža za ruralni razvoj, HMRR (pristup 13.5.2013.)

Strategija Europa 2020

Zajednički strateški okvir (ZSO)

- obuhvaća Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EPFRR), Europski fond za regionalni razvoj (EFRR), Europski socijalni fond (ESF), Kohezijski fond (KF) i Europski fond za pomorstvo i ribarstvo (EFPR), te odražava EU2020 putem zajedničkih tematskih ciljeva kojima se bave ključne aktivnosti za svaki fond

Partnerski ugovor

– nacionalni dokument koji opisuje planiranu upotrebu fondova u ostvarivanju ciljeva EU2020

Politika ruralnog razvoja:
EPFRR

Ostali fondovi Zajedničkog strateškog
okvira (EFRR, ESF, KF, EFPR)

Inovacija, okoliš i klimatske promjene kao multidisciplinarni ciljevi

Prioriteti

Potiče prijenos
znanja i inovacije
u poljoprivredi,
šumarstvu i
ruralnim
područjima

Povećava
konkurentnost
svih vrsta
poljoprivrede i
održivosti
gospodarstva

Promiče
organizaciju
prehrambenog
lanca i
upravljanje
rizicima u
poljoprivredi

Obnavlja,
čuva i
poboljšava
ekosustave
koji ovise o
poljoprivredi i
šumarstvu

Učinkovitost
resursa i prelazak
na niskougljično
gospodarstvo,
neovisno o klimi u
poljoprivrednom,
prehr. sektoru i
šumarstvu

Potiče socijalnu
uključenost,
smanjenje
siromaštva i
gospodarski
razvoj u
ruralnim područjima

Program(i) ruralnog razvoja

Kako se sve to odražava na Hrvatsku?

Doba tranzcije

- Dugogodišnje kvalitetne i učinkovite tradicije i prakse sustava prostornog uređenja u Hrvatskoj
 - izložene pritiscima izazvanim novom političkom, društvenom i ekonomskom stvarnošću
- **PRITISCI**
 - 1. pojava novih, profitu usmjernih aktera;
 - 2. inertno praćenje stihijskih prostornih procesa;
 - 3. nedostatak učinkovitog korigiranja nepoželjnih trendova odgovarajućim prostorno-planskim mjerama s ciljem usklađenijega teritorijalnog razvoja;
 - 4. širenje jaza u integralnom planiranju prostora – prostorno nasuprot regionalnom planiranju (sektorski pristupi)
 - 5. nestanak interdisciplinarnosti (čak i ekskluzivnost i dominacija pojedinih struka u planerskim ekipama, s posljedičnim nedovoljnim razumijevanjem zakonitosti prostornog kompleksa);

Preporuke

- Pristup planiranju po modelu namjene korištenja zemljišta i kontrole (posebno pogubno određivanje isključivo građevinskih područja) postupno unaprijediti u strateški, integralni pristup planiranju
- Poticanje sustavne horizontalne, međusektorske suradnje između Ministarstava najizravnije povezanih s planiranjem i razvojem prostora (barem):
 - Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja
 - Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
 - Ministarstvo poljoprivrede
 - Ministarstvo zaštite okoliša i prirode
- Poticanje inovativnih, suradničkih modela vertikalne suradnje (država-županije-općine i upravni gradovi)

Preporuke

- Uklanjanje zakonskih ograničenja sustavnom interdisciplinarnom i suradničkom pristupu regionalnom i prostornom planiranju, u skladu s preporukama Europskog vijeća prostornih planera (*European Council of Spatial Planners*)
- Zakonski osigurati pravo sudjelovanja građana u svim fazama izrade prostornih i ostalih planova upravljanja prostorom (priprema, izrada, provođenje, vrednovanje)
- Povratak dobroj ali nažalost izgubljenoj praksi intenzivne suradnje znanstveno-istraživačkih institucija i nadležnih ministarstava

Literatura i izvori

- Albrechts, L. 2004. Strategic spatial planning reexamined, *Environment and Planning B: Planning and Design* 31, 743–758
- Dühr, S., Colomb, C. i Nadin, V. 2010: *European Spatial Planning and Territorial Cooperation*, Routledge, Abingdon – Oxon
- Faludi, A. 2009. A turning point in the development of European spatial planning?, *Progress in Planning* 71, 1–42
- Kranjčević, J. 2005. Proces pridruživanja Europskoj uniji i prostorno uređenje Hrvatske, poglavlje 9, Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva
- Medeiros, E. Territorial Cohesion: a conceptual analysis (?)
- The 'Territorial Agenda of the European Union' and the 'First Action Programme'
- ESPON, *European Spatial Planning Observation Network*, www.espon.eu

RAZVOJ PROSTORNOG I REGIONALNOG PLANIRANJA U EUROPSKOJ UNIJI

Četiri razdoblja:

- formativno razdoblje do 1985.
- 1986. Jedinstveni europski akt (*Single European Act*) do 1992.: proširenje ovlasti EZ
- 1992. Ugovor o Europskoj uniji/Ugovor iz Maastrichta (*Treaty on European Union*)
- od 2000. usmjerenost na teritorijalnu koheziju

1. 1949. do 1985.: postavljanje temelja zajedničkoj politici prostornog i regionalnog planiranja u Europskoj Uniji

- začetak zajedničkog promišljanja prostornog razvoja Europe predstavlja djelovanje Vijeća Europe (VE) (*Council of Europe*); organizacije osnovane 1949. s ciljem stvaranja foruma za razmjenu socijalnih, pravnih i kulturnih tema i promocije zajedničkih europskih vrijednosti
- do kasnih 1980-ih najveći dio rasprava o prostornom i regionalnom planiranju u Europskoj Uniji odvijao se u sklopu Vijeća Europe. Iako danas primat u ovoj problematici ima EU, Vijeće Europe i dalje je značajna institucija za pitanja prostornog razvoja.
- 1970. VE je osnovalo CEMAT: konferenciju europskih ministara prostornog i regionalnog planiranja (*aménagement du territoire*, francuski pojam kojim se označavaju nacionalni i regionalni sustavi prostornog planiranja)
- CEMAT je započeo rad na izradi europske strategije prostornog i regionalnog razvoja; strategija tog karaktera dovršena je 2000. Osnovna ideja vodilja CEMAT-a je bila da je zajednički pristup regionalnom planiranju nužan kako integriranje u EU ne bi povećali i produbili postojeće geografske odnosno regionalne disparitete (važno je 1. i 2. proširenje EZ: 1973. Danska, Ujedinjeno Kraljevstvo i Irska; 1981. Grčka – ukazivanje za postojanje regionalnih razlika)
- značajne aktivnosti i publikacije CEMAT-a:
 - *Towards a European Regional Planning Concept* (1981.)
 - *European Regional Planning Charter* (1983.), (*Torremolinos Charter*)
- značajne aktivnosti i publikacije Vijeća Europe u problematici prostornog i regionalnog planiranja:
 - *European Urban Charter* (1992.) – rezultat rada Vijeća Europe na promoviranju europske dimenzije u nacionalnim planerskim sustavima
- značajne aktivnosti Europskog parlamenta:
 - *Gendebien Report* (1983.)
 - zalaganje za uravnotežen regionalni razvoj i zaštitu europske kulturne i prirodne raznolikosti;

- ostale aktivnosti u području regionalnog razvoja:
 - European Regional Development Fund (ERDF), (1975.) – smanjivanje regionalnih razlika
 - European Investment Bank
- ostale aktivnosti u području prostornog planiranja:
 - Conference of Regions of North-west Europe, (1955.)
 - European Institute for Regional and Urban Planning (1970.)

2. 1986. do 1991. Jedinstveni europski akt (*Single European Act*) i proširenje ovlasti EZ

- razdoblje snažnijeg značenja i utjecaja institucija i politika EZ u državama članicama
- 3. proširenje, Španjolska i Portugal 1986. – daljnje problematiziranje regionalnih razlika
- vrijeme Jacquesa Delorsa na čelu Europske komisije:
 - Zagovornik ravnoteže između interesa tržišta, države i društva s ciljem usuglašavanja ekonomskog rasta sa socijalnom kohezijom, unutar mješovitog ekonomskog sustava sa visokom razinom socijalnog blagostanja i zaštite od nejednakosti (naknadno je ovaj model razvoja nazvan „europskim modelom društva“).
- sve navedeno utjecalo je na značaj i položaj prostornog i regionalnog planiranja, koje je smatrano prirodnim dijelom uloge EU: djelovanje usuglašeno s tržištem, ali po potrebi i njegova regulacija i ograničavanje
- primjeri konkretnih aktivnosti i politika:
 - Budžet *Strukturnih fondova* je znatno povećan;
 - *Strukturni fondovi* su dobili izraženu prostornu dimenziju kroz usmjerenost na ona područja u kojima je BDP per capita manji od 75% prosjeka EU;
 - Razvoj infrastrukture, posebno prometne, na europskoj razini;
 - Nove regulative za zaštitu i očuvanje prirodnih i kulturnih raznolikosti;

1989. Nantes, prvi sastanak ministara prostornog i regionalnog planiranja na razini EU

1991. *Europe 2000: Outlook for the Development of the Community's Territory* (Europska komisija)

- odmak od administrativnih i usmjeravanje na funkcionalne regije kao temelj prostornog i regionalnog razvoja (7, kasnije 8) – ovaj korak je važan jer ukazuje da su se razvojni procesi počeli analizirati neograničeni nacionalnim granicama i time je otvoren put još značajnijoj ulozi prostornog i regionalnog planiranja na razini EU

3. 1992. do 1999. Nakon Ugovora o Europskoj Uniji (Ugovor iz Maastrichta)

- s aspekta prostornog planiranja i regionalnog razvoja Ugovor iz Maastrichta je imao važnu ulogu jer je uz postojeće glavne ciljeve EU (ekonomsku konkurentnost i održivost okoliša) istaknuo i novi: **koheziju**.

- važni učinci usmjeravanja politike EU na koheziju:
 - formiranje tijela Committee of Regions (CoR) kao potpore suradnji u prostornom planiranju;
 - oblikovanje mjera i osiguravanje financijske potpore za kohezijsku politiku (Cohesion Policy)
 - osnaživanje ovlasti na području okoliša i transeuropskih mreža
- **Europe 2000+: Cooperation for European Territorial Development (CEC 1994):**
 - zagovaranje policentričnog modela razvoja Europe
 - izbjegavanje nekontroliranog urbanog širenja (*urban sprawl*)
 - rigoroznija zaštita prirodno posebno vrijednih područja
 - sprječavanje napuštanja ruralnih područja u kojima je poljoprivreda postala ekonomski neisplativa
 - revitalizacija zapuštenih dijelova grada
 - zaštita lokalne baštine i tradicionalnih obrazaca razvoja
 - prvi prijedlog za implementaciju mjera od strane vlada članica EU (kasnije razrađen u okviru studije EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies, CEC 1997)
- **Lepizig Principles 1995.** – prvi formalni dokument na razini ministara EU o prostornom planiranju (prepoznaje potencijale zajedničkog sustava planiranja, ali upozorava i na ograničenja koja proizlaze iz nacionalnih zakonskih okvira)
- **European Spatial Development Perspective (ESDP) (Committee of Spatial Development CSD, 1999)**
 - prvi službeni okvir prostornog planiranja na razini EU-15, koji je nastajao gotovo jedno desetljeće
 - među prostornim planerima smatran je prekretnicom u *europaizaciji* prostornog planiranja
 - nastao je na temelju jedinstvene metodologije, s naglaskom na zajedničko donošenje odluka i gradnji konsenzusa
 - posebno značajne utjecaje imale su francuske, nizozemske i njemačke tradicije (škole) prostornog planiranja
 - najznačajnija aplikacija ESDP-a bila je u programu INTERREG (Community Initiative concerning cross-border, transnational and interregional cooperation in the EU); pokrenut 1990., 1997. Dodane dimenzije transnacionalne i interregionalne suradnje. INTERREG je jedan od glavnih instrumenata prostornog planiranja i teritorijalne suradnje u EU.
- ESDP: 3 glavna cilja
 - razvoj uravnoteženog i policentričnog urbanog sustava i novih urbano-ruralnih odnosa
 - osiguravanje jednakosti u dostupnosti infrastrukturi i znanju
 - održivi razvoj, obzirno i pažljivo upravljanje i zaštita prirodne i kulturne baštine
- ESDP je implementiran je putem *Akcijskog programa (ESDP Action Programme)*, koji je uključivao i znanstveno-istraživački pilot projekt Study Programme on European Spatial Planning – SPESP, s ciljem ispitivanja mogućnosti znanstvene suradnje država članica na pitanjima prostornog planiranja)

- Akcijski plan ESDP: 3 glavna cilja
 - zagovaranje prostorne dimenzije u (sektorskim) politikama EU i država članica
 - povećati razinu znanja, istraživanja i dostupnost informacija o pitanjima prostornog razvoja (uključujući primjerice i unošenje tih sadržaja u školske nastavne programe)
 - priprema za proširenje EU (uključujući istraživanja o učincima proširenja na prostorni razvoj EU)

Osnovne kritike ESDP-a:

- isuviše općeniti ciljevi, ne nudi viziju kako bi prostor EU trebao izgledati
- nedostaje vizualizacija političkih ciljeva, u obliku tematskih karata i sl.
- definiranje nekih ključnih pojmova, poput policentričnosti, ostalo je nejasno
 - policentričnost kao analitički koncept (objašnjavanje obrasca prostornog razvoja i naseljske strukture) i policentričnost kao normativni koncept (cilj politika prostornog planiranja)
 - pitanje prostorne razine policentričnog razvoja:
 - EU razina (poticanje razvoja izvan gospodarskog centra EU; modeli centar-periferija)
 - interregionalna razina (međuregionalna)
 - intraregionalna razina (unutar regije)
- protežiranje diskursa ekonomske kompetitivnosti na račun socijalne i dimenzije zaštite okoliša
- nedovoljna učinkovitost u provođenju horizontalne koordinacije između sektorskih politika

1997. Amsterdamski ugovor: priprema EU za proširenje; proširenje ovlasti EU u područjima zapošljavanja, socijalne politike i prava;; s aspekta prostornog planiranja i regionalnog razvoja posebno je važno:

- da održivi razvoj postaje jedan od temeljnih ciljeva EU, uz obavezu integriranja mjera zaštite okoliša u sve politike EU
- pojavljivanje koncepta TERITORIJALNE KOHEZIJE, koji svoju implementaciju doživljava u 2000-im

4. nakon 2000.: Usmjerenost na teritorijalnu koheziju EU

- u očekivanju proširenja EU i time produbljenu regionalnih dispariteta u Uniji, te zbog zabrinutosti zbog slabe ekonomske situacije EU u odnosu na SAD, sve je više nejasnoća u konceptu prostornog planiranja na razini EU
- kao odgovor na takvo stanje EU donosi Strategiju iz Lisabona-Gothenburga (2000-2001) kojom se postavlja novi strateški cilj EU: postati najkompetitivnija i dinamična svjetska ekonomija temeljena na znanju, sposobna za održivi ekonomski razvoj s više i bolje radnih mjesta i većom socijalnom kohezijom
- iskustva ESDP-a i njegovog istraživačkog pilot projekta SPESP-a ukazala su na veću potrebu za stalnim i sustavnim pristupom znanstvenim istraživanjima prostornog razvoja EU, posebno s obzirom na planirano proširenje većim brojem novih članica

- stoga su nakon 2000. istraživanja prostornog razvoja Europske unije nastavljena u okviru još opsežnijeg programa **nazvanog ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*)** i dovršenog 2006.

ESPON 2002. – 2006. (www.espon.eu)

- sadrži vrlo detaljnu i iscrpnu analizu prostorne problematike u 29 europskih zemalja (25 članica EU od 2005., Bugarska, Rumunjska, Norveška i Švicarska)
- financiran u okviru INTERREG programa
- u njemu je do 2006. sudjelovalo više od 600 istraživača iz 130 znanstvenih i stručnih institucija iz država članica EU
- smatra se jednim od ključnih koraka u razvoj prostornog planiranja na razini EU
- sadrži veliki broj detaljnih studija brojnih aspekata prostornog razvoja 29 europskih država
- rezultati ESPONA korišteni su u nekoliko važnih dokumenta EU
- obavezno: ESPON ATLAS

http://www.espon.eu/main/Menu_Publications/Menu_ESPON2006Publications/esponatlas.html

ESPON 2007. – 2013. (www.espon.eu)

- trenutno je na snazi novi ciklus ESPON programa koji nastavlja znanstveno-istraživačku započetu osnovu, ali se usmjerava i na zadovoljavanje potreba za prostornim informacijama koje imaju privatne tvrtke i mediji

- među rezultatima prvih studija novog ciklusa ESPONA (*First ESPON 2013 Synthesis Report, New Evidence on Smart, Sustainable and Inclusive Territories, Results by summer 2010*) ističu se:

- **- Europe's position in the world is changing:** there is not only the economic challenge from Asia and the Americas; other challenges with a global dimension include an aging labour force and demographic change, energy supply and demand, and the possible impacts of climate change.
- **Europe's competitiveness depends greatly on its global cities and metropolitan regions,** where enterprises can benefit from agglomeration economies and networks linking global market places.
- **Connectivity is important.** Liveable and smart places have good connections and an attractive environment. Metropolitan regions need good accessibility to each other and to global markets. The number and quality of connections to hubs and urban centres are important preconditions for efficient functional integration of all parts of all parts of the EU.
- **Europe has many smart rural regions that are well connected to the global economy,** accessible to urban centres and have turned local assets into development opportunities.
- **Accessibility of regions and cities is increasing** through infrastructure investments which benefit the economic competitiveness of these places. Europe's high-speed rail

network could play a greater role in the development of a polycentric Europe: still too often national networks do not look sufficiently ambitious beyond borders.

- **Vulnerability to climate change impacts is a concern** especially in regions where adaptation and mitigation strategies are not sufficiently in place or effectively enforced.
- **Good governance and territorial co-operation are vital** at every geographical scale, including partnerships at the level of city-regions and larger macro-regions, as well as across policy sectors.

Literatura i izvori:

Dühr, S., Colomb, C. i Nadin, V. 2010: European Spatial Planning and Territorial Cooperation, Routledge, Abingdon – Oxon

ESPON, *European Spatial Planning Observation Network*, www.espon.eu

Regionalno planiranje u Hrvatskoj

Zakonodavni okvir

SUSTAV	Prostorno uređenje	Regionalni razvoj	Ruralni razvoj
	Zakon o prostornom uređenju (NN 153/13 i 65/17)	Zakon o regionalnom razvoju (NN 147/14)	Zakon o poljoprivredi (NN 30/15)
		Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu europskih strukturnih i investicijskih fondova u Republici Hrvatskoj u financijskom razdoblju 2014.-2020.	
PLANSKA RAZINA	Prostorno uređenje	Regionalni razvoj	Ruralni razvoj
DRŽAVNA	Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske Državni plan prostornog razvoja Prostorni plan zaštićenog ekološkog i ribolovnog područja (ZERP-a) Prostorni plan epikontinentalnog pojasa Republike Hrvatske Prostorni plan nacionalnog parka / parka prirode Ostali planovi određeni Državnim planom Urbanistički plan uređenja državnog značaja	Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske
PODRUČNA (REGIONALNA)	Prostorni plan županije / Grada Zagreba Urbanistički plan uređenja županijskog značaja	Županijska razvojna strategija Strategija razvoja Grada Zagreba	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske
LOKALNA	Prostorni plan uređenja grada / općine Generalni urbanistički plan Urbanistički plan uređenja	Strategija razvoja urbanog područja: - urbane aglomeracije (Zagreb, Split, Rijeka i Osijek) - veća urbana područja - manja urbana područja	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske Lokalna razvojna strategija (LAG)
		*U kontekstu Strategije razvoja urbanog područja, urbane aglomeracije, lokalne razvojne strategije (LAG) lokalna razina ne podrazumijeva prostorni obuhvat samo jedne jedinice lokalne samouprave, već nužno više njih	
INSTRUMENTI PROVEDBE	Prostorno uređenje	Regionalni razvoj	Ruralni razvoj
	- izdavanje akata temeljem dokumenata prostornog uređenja	- aktivnosti - programi - projekti	- pravilnik o provedbi mjere / podrjere - odobravanje sredstava za projekte

Pregled zakonodavnog okvira, dokumenata i načina provedbe sustava prostornog uređenja, regionalnog razvoja i ruralnog razvoja Republike Hrvatske u 2017. godini

ZAKON
O REGIONALNOM RAZVOJU REPUBLIKE HRVATSKE
(Narodne novine 147/13 i 123/17)

- *Cilj politike regionalnog razvoja Republike Hrvatske*
 - pridonijeti društveno-gospodarskom razvoju Republike Hrvatske,
 - u skladu s načelima održivog razvoja,
 - stvaranjem uvjeta koji će svim dijelovima zemlje omogućavati jačanje konkurentnosti i realizaciju vlastitih razvojnih potencijala.

Ostali ciljevi:

- povezanost lokalnih i regionalnih razvojnih potreba s prioritetima razvoja središnje razine te ciljevima kohezijske politike Europske unije;
- potpora slabije razvijenim područjima za povećanje i optimalno korištenje vlastitog razvojnog potencijala otklanjanjem uzroka razvojnih teškoća;

Ostali ciljevi:

- odgovarajuće mjere za ravnomjieran i održiv razvoj jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave u pograničnom području;
- poticanje teritorijalne suradnje te
- učinkovito korištenje sredstva strukturnih i investicijskih fondova Europske unije namijenjenih regionalnom i urbanom razvoju.

Planski dokumenti politike regionalnog razvoja

- Strategija regionalnoga razvoja Republike Hrvatske
- Županijska razvojna strategija, odnosno strategija razvoja Grada Zagreba te
- Strategija razvoja urbanog područja

Strategija regionalnoga razvoja Republike Hrvatske

- Ciljevi i prioriteti regionalnog razvoja Republike Hrvatske te način njihova postizanja, područja s razvojnim posebnostima, kao i međusobni odnos i aktivnosti tijela državne uprave i drugih dionika regionalnog razvoja uključenih u provedbu Strategije.
- Strategiju donosi Hrvatski sabor na prijedlog Vlade Republike Hrvatske, a nositelj njezine izrade je ministarstvo nadležno za regionalni razvoj

Županijska razvojna strategija

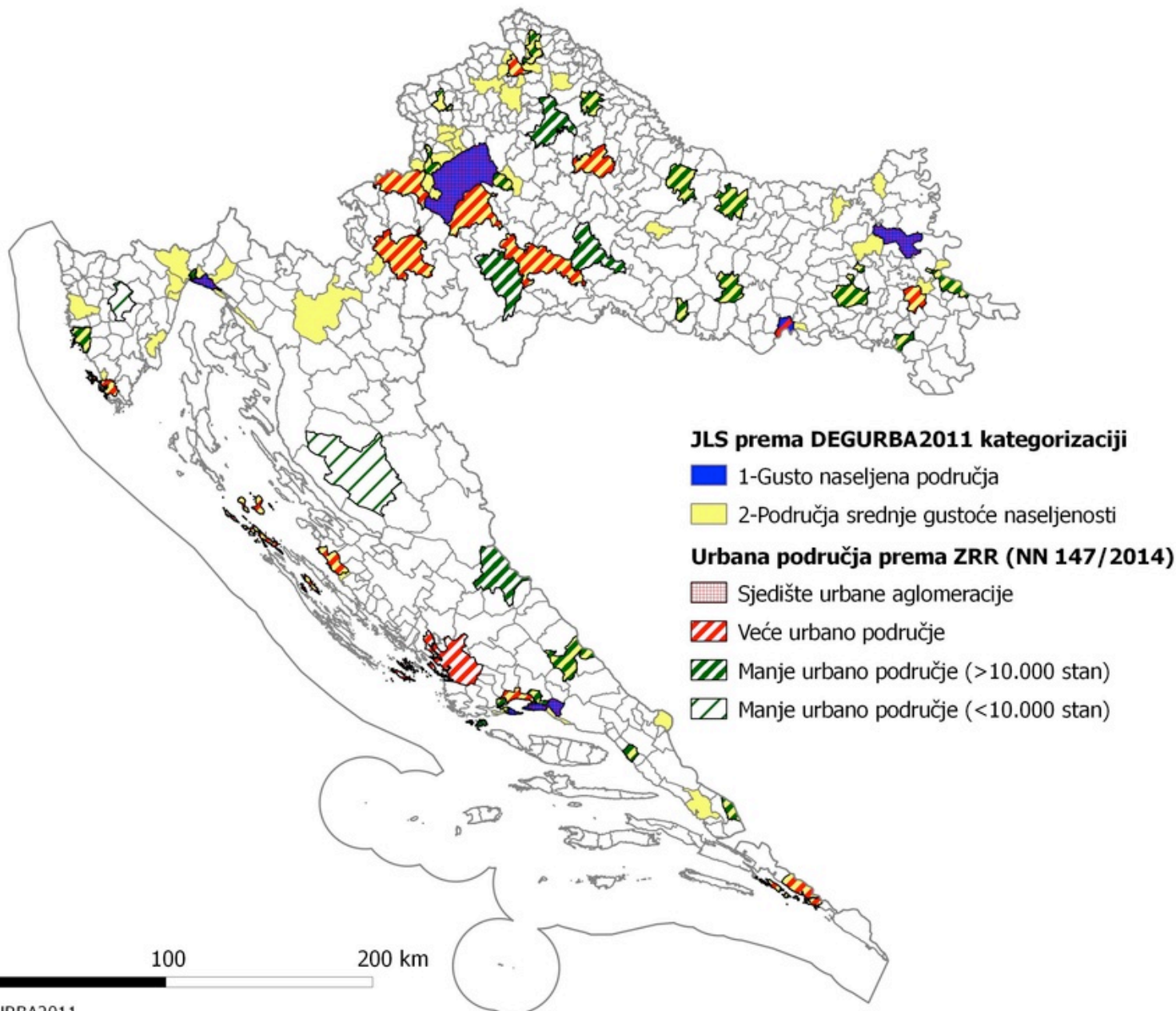
- Temeljni strateški planski dokument jedinice područne (regionalne) samouprave
- Ciljevi i prioriteti razvoja za područje jedinice područne (regionalne) samouprave s posebnim naglaskom na ulogu velikih gradova i gradova sjedišta županija u poticanju razvoja te na razvoj slabije razvijenih područja.
- Donosi jedinica područne (regionalne) samouprave u skladu s načelom partnerstva i suradnje

Urbana područja

- Radi učinkovitijeg planiranja, usklađivanja i provedbe politike regionalnog razvoja, posebno njezine urbane dimenzije, ustrojavaju se urbana područja.
- Urbana područja ustrojavaju se kao urbane aglomeracije, veća urbana područja i manja urbana područja.
- Urbane aglomeracije su:
 - urbana aglomeracija Zagreb, sa sjedištem u Zagrebu
 - urbana aglomeracija Split, sa sjedištem u Splitu
 - urbana aglomeracija Rijeka, sa sjedištem u Rijeci
 - urbana aglomeracija Osijek, sa sjedištem u Osijeku.

Veća i manja urbana područja

- Veća urbana područja su gradovi koji prema posljednjem popisu stanovništva imaju više od 35.000 stanovnika i nisu uključeni u urbane aglomeracije iz stavka 3. ovoga članka.
- Manja urbana područja su gradovi koji prema posljednjem popisu stanovništva imaju manje od 35.000 stanovnika čija središnja naselja imaju više od 10.000 stanovnika i/ili su sjedišta županija.
- Urbana područja mogu uključivati i susjedne jedinice lokalne samouprave ili njihove dijelove, a uz prethodnu suglasnost njihovih predstavničkih tijela.



0 100 200 km

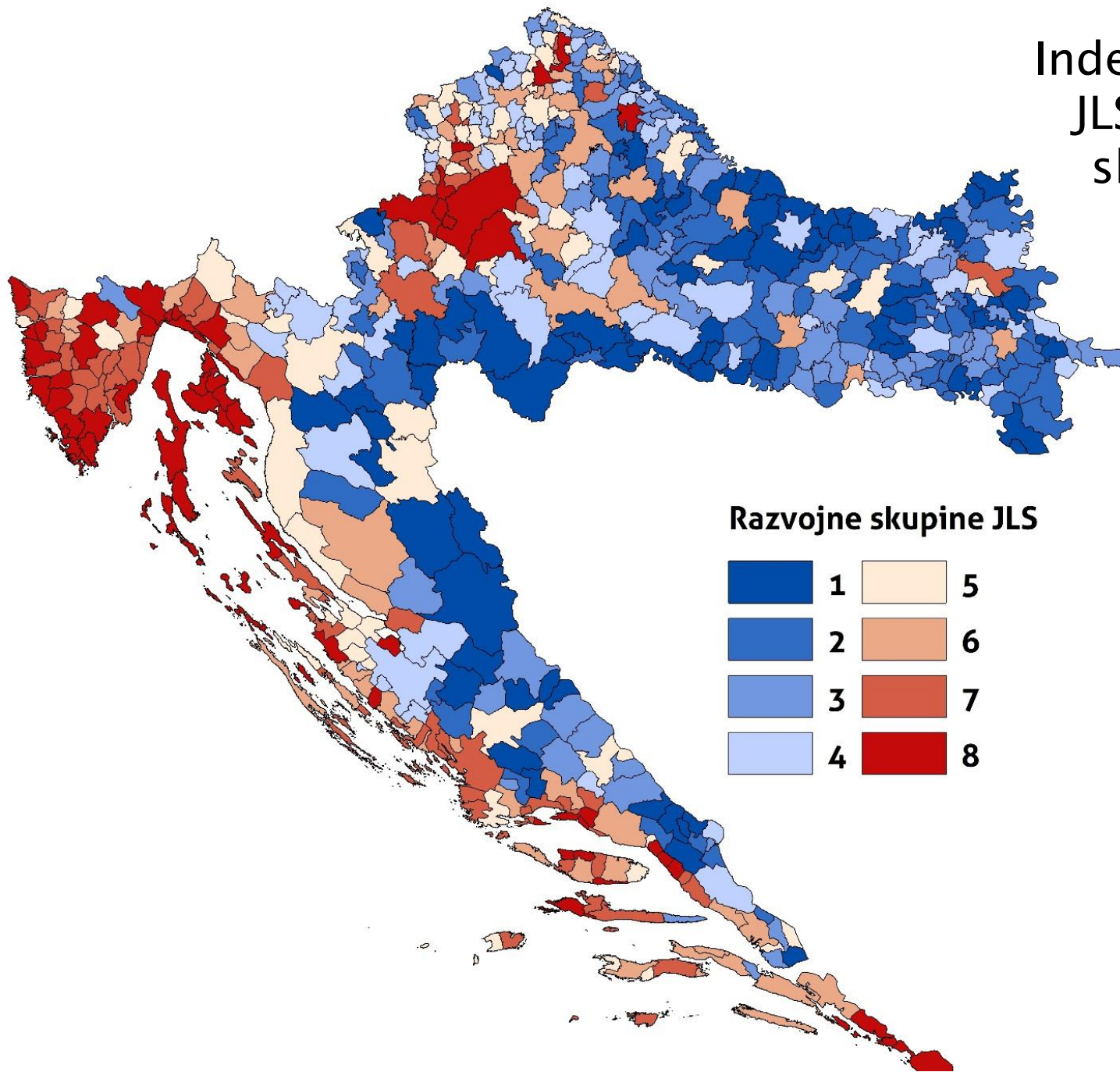
Strategija razvoja urbanog područja

- Temeljni je strateški dokument u kojem se određuju ciljevi i prioriteti razvoja za urbana područja.
- Nositelj izrade strategije razvoja urbanog područja je grad koji je središte urbanog područja.
- U slučaju jedinstvenog urbanog područja nositelj izrade strategije razvoja urbanog područja je jedinica lokalne samouprave koja prema posljednjem popisu stanovništva ima najveći broj stanovnika.

Ocjenjivanje stupnja razvijenosti jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave

- Temelji se na indeksu razvijenosti.
- Izračunava se na temelju:
 - 1. stope nezaposlenosti
 - 2.dohotka po stanovniku
 - 3.proračunskih prihoda jedinica lokalne, odnosno područne (regionalne) samouprave po stanovniku
 - 4.općega kretanja stanovništva
 - 5.stope obrazovanosti
 - 6.indeksa starenja.

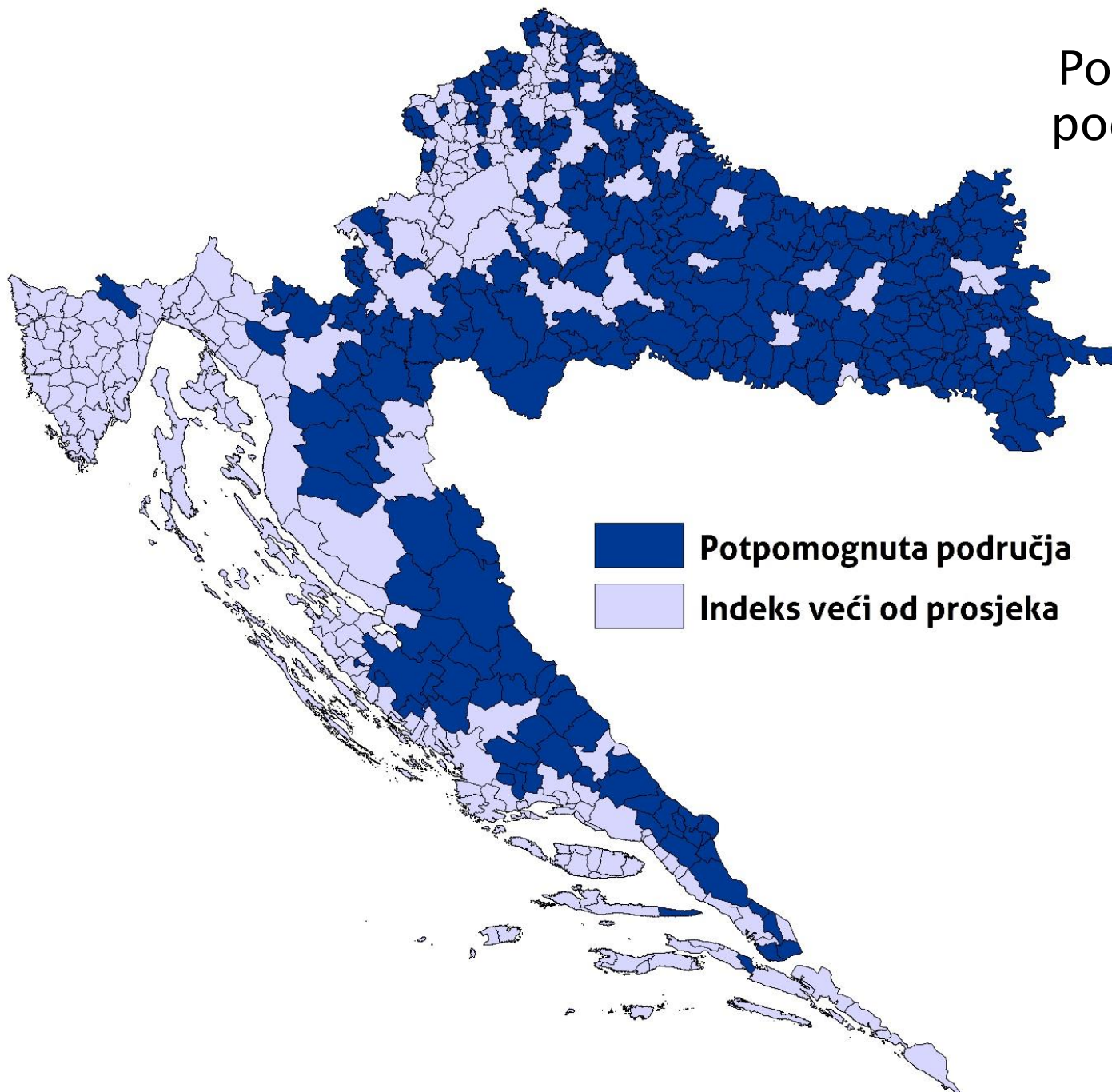
Indeks rzvijenosti JLS 2017. – po skupinama –



Potpomognuta područja

- Status potpomognutog područja stječe:
 - jedinica područne (regionalne) samouprave razvrstana u I. ili II. skupinu
 - jedinica lokalne samouprave razvrstana u I., II., III. ili IV. skupinu

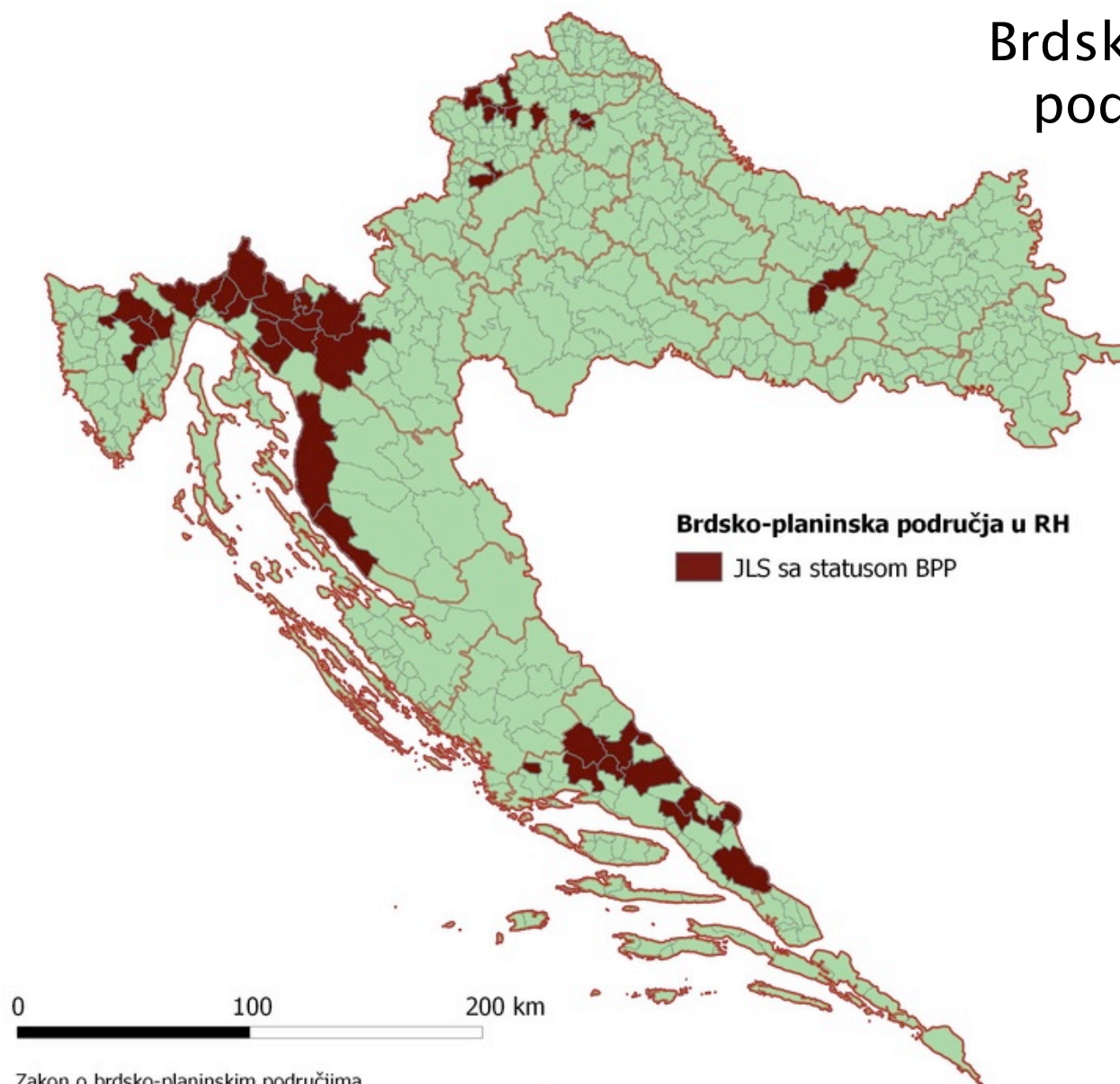
Potpomognuta
područja – JLS –
2017.



Područja s razvojnim posebnostima

- Otoci
- Brdsko-planinska područja
- Razvojna politika i upravljanje razvojem otoka i brdsko-planinskih područja uređuju se posebnim zakonima.

Brdsko-planinska područja u RH

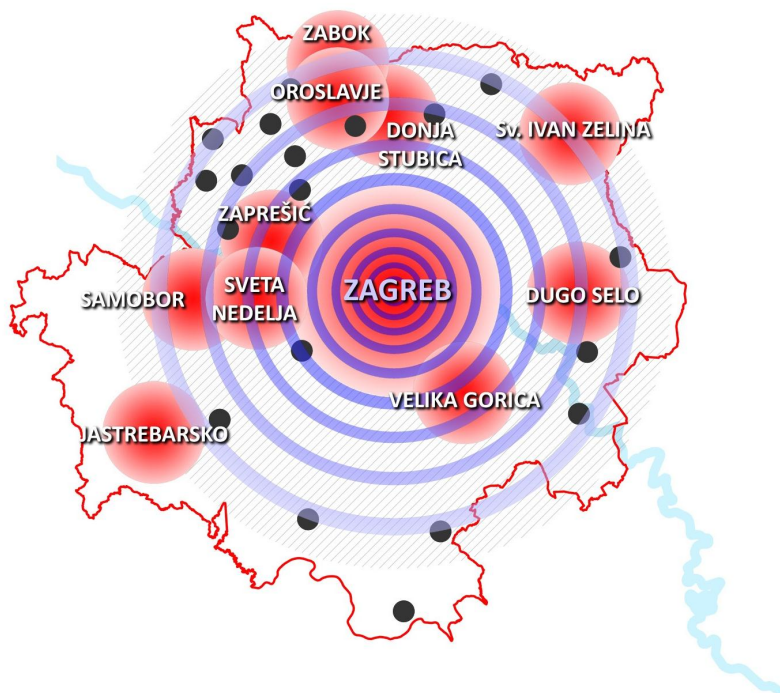


Zakon o brdsko-planinskim područjima



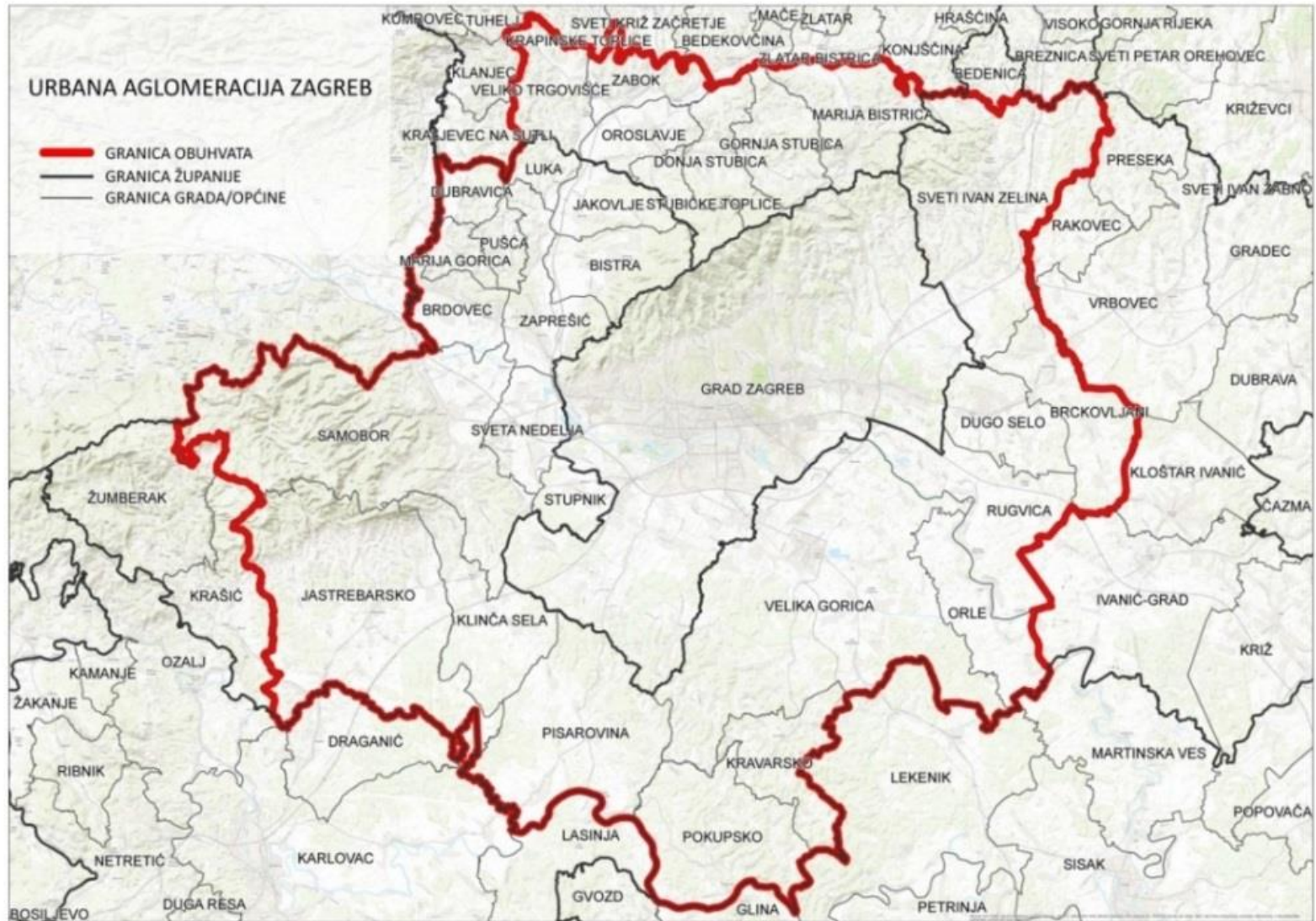
STRATEGIJA RAZVOJA URBANE AGLOMERACIJE ZAGREB

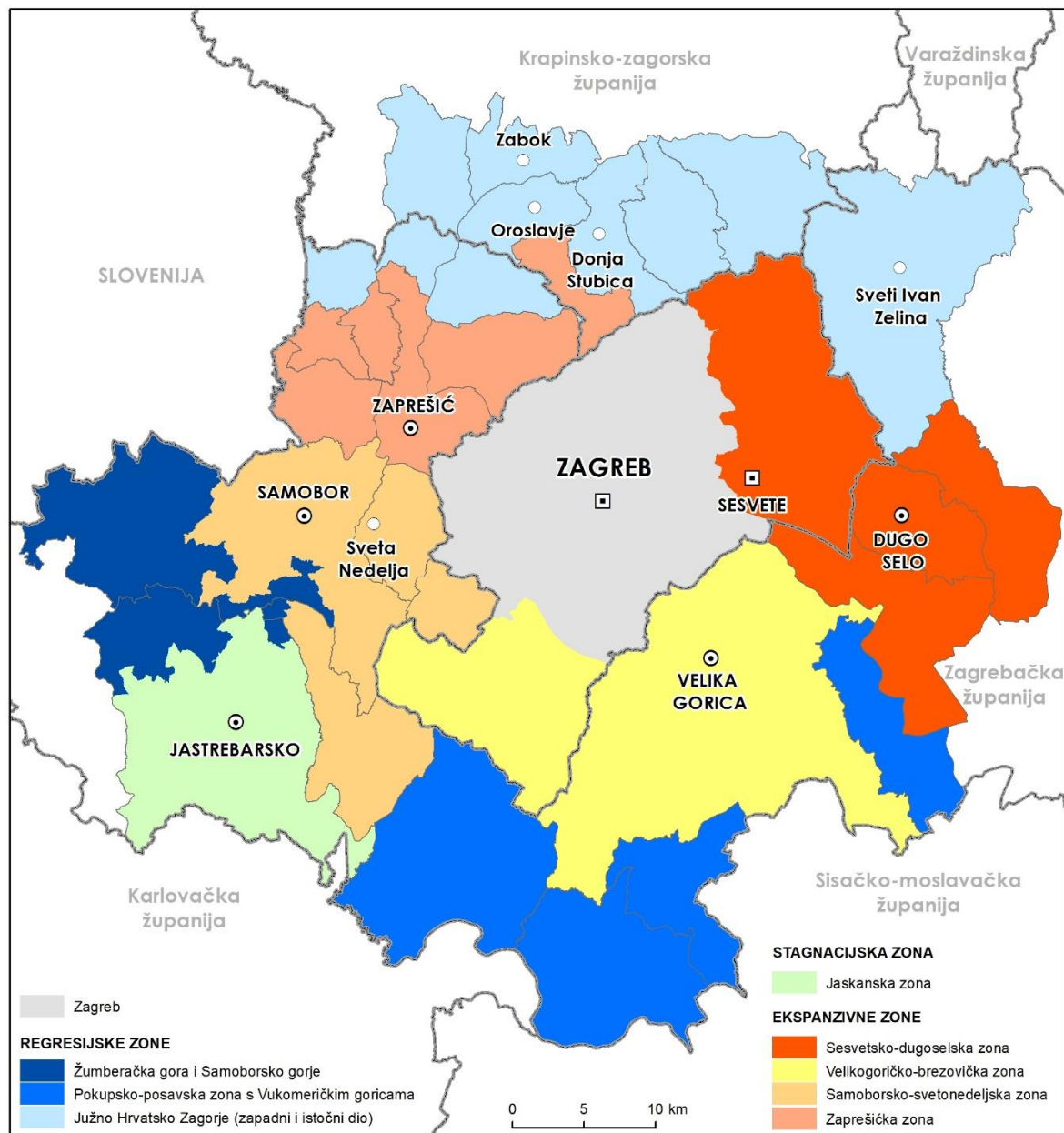
ZA RAZDOBLJE DO 2020. GODINE



Primjer:
Strategija
razvoja urbane
aglomeracije
Zagreb do
2020.

Prostorni obuhvat Urbane aglomeracije Zagreb





Sl. 9.1. Uvjetno homogena razvojna regionalizacija Urbane aglomeracije Zagreb

Literatura i izvori

- Dobrinić, D., Lukić, A. i Hajduković, D. 2017: Urbano–ruralne veze u kontekstu sustava prostornog uređenja, regionalnog i ruralnog razvoja, u: Korlaet, A. Zbornik radova stručnog skupa Urbano–ruralne veze, Hrvatski zavod za prostorni razvoj, Zagreb
- Zakon o regionalnom razvoju Republike Hrvatske, Narodne novine 147/13 i 123/17

Prostorno planiranje u Hrvatskoj

Osvrt na povijesni razvoj i
zakonodavni okvir

Utemeljiteljsko razdoblje planiranja

- U 19. i do pol. 20. st. – početna faza –
 - „Predgledni plan razširenja i poliepsanja gradskoga” 1865. - Prvi regulacioni plan grada Zagreba
 - Regulatorna osnova” ili Regulacijski plan iz 1888. godine (Drugi regulacijski plan)
 - Plan proširenja Zagreba 1928. (Vukovarska, Heinzelova, Trnje), urbanisti: Zemljak, Hribar, Andrović, Neidhardt, Seissl
 - „Skica generalne regulatorne osnove” 1933.

Druga polovica 20.st. – jača svijest o potrebi sveobuhvatnog planiranja

- 1945.-1955. - I. etapa: administrativno-proračunsko razdoblje
- 1956.-1960. - II. etapa: uvođenje doprinosa (fondovi)
- 1961.-1965. - III. etapa: reforma (novi administrativni sustav; I. stambena reforma)
- 1965.-1974. - IV. etapa: reforma (II. stambena reforma); prvi prostorni plan zemlje 1974.
- 1974.-1988. - V. etapa: formiranje SIŽ-ova; uvođenje ZO; planovi ZO
- 1989.-1993. - VI. etapa: drugi prostorni plan zemlje 1989., novi županijski administr. ustroj
- 1993. - VII etapa: novi zakon o PP, izrada Strategije prostornog uređenja Hrvatske 1997.
- Suvremeno razdoblje – 2017. Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske

SUSTAV	Prostorno uređenje	Regionalni razvoj	Ruralni razvoj
	Zakon o prostornom uređenju (NN 153/13 i 65/17)	Zakon o regionalnom razvoju (NN 147/14)	Zakon o poljoprivredi (NN 30/15)
		Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu europskih strukturnih i investicijskih fondova u Republici Hrvatskoj u financijskom razdoblju 2014.-2020.	
PLANSKA RAZINA	Prostorno uređenje	Regionalni razvoj	Ruralni razvoj
DRŽAVNA	Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske Državni plan prostornog razvoja Prostorni plan zaštićenog ekološkog i ribolovnog područja (ZERP-a) Prostorni plan epikontinentalnog pojasa Republike Hrvatske Prostorni plan nacionalnog parka / parka prirode Ostali planovi određeni Državnim planom Urbanistički plan uređenja državnog značaja	Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske
PODRUČNA (REGIONALNA)	Prostorni plan županije / Grada Zagreba Urbanistički plan uređenja županijskog značaja	Županijska razvojna strategija Strategija razvoja Grada Zagreba	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske
LOKALNA	Prostorni plan uređenja grada / općine Generalni urbanistički plan Urbanistički plan uređenja	Strategija razvoja urbanog područja: - urbane aglomeracije (Zagreb, Split, Rijeka i Osijek) - veća urbana područja - manja urbana područja	Program ruralnog razvoja Republike Hrvatske Lokalna razvojna strategija (LAG)
		*U kontekstu Strategije razvoja urbanog područja, urbane aglomeracije, lokalne razvojne strategije (LAG) lokalna razina ne podrazumijeva prostorni obuhvat samo jedne jedinice lokalne samouprave, već nužno više njih	
INSTRUMENTI PROVEDBE	Prostorno uređenje	Regionalni razvoj	Ruralni razvoj
	- izdavanje akata temeljem dokumenata prostornog uređenja	- aktivnosti - programi - projekti	- pravilnik o provedbi mjere / podrjere - odobravanje sredstava za projekte

Pregled zakonodavnog okvira, dokumenata i načina provedbe sustava prostornog uređenja, regionalnog razvoja i ruralnog razvoja Republike Hrvatske u 2017. godini

ZAKON

O PROSTORNOM UREĐENJU

NN 153/13, NN 65/17

- Ciljevi prostornog uređenja su:
 - 1. **ravnomjeran** prostorni razvoj usklađen s gospodarskim, društvenim i okolišnim polazištima
 - 2. prostorna **održivost** u odnosu na racionalno korištenje i **očuvanje** kapaciteta prostora na kopnu, moru i u podmorju u svrhu **učinkovite zaštite** prostora
 - 3. **povezivanje** teritorija Države s europskim sustavima prostornog uređenja
 - 4. njegovanje i razvijanje regionalnih **prostornih osobitosti**
 - 5. međusobno **usklađen i dopunjujući razmještaj** različitih ljudskih djelatnosti i aktivnosti u prostoru radi funkcionalnog i skladnog razvoja zajednice uz zaštitu integralnih vrijednosti prostora

ZAKON

O PROSTORNOM UREĐENJU

NN 153/13, NN 65/17

- Ciljevi prostornog uređenja su:
 - 6. razumno korištenje i **zaštita** prirodnih dobara, očuvanje prirode, zaštita okoliša i prevencija od rizika onečišćenja
 - 7. zaštita kulturnih dobara i vrijednosti
 - 8. dobro **organizirana raspodjela** i uređenje građevinskog zemljišta
 - 9. kvalitetan i human **razvoj gradskih i ruralnih naselja** te siguran, zdrav, društveno funkcionalan životni i radni okoliš
 - 10. **cjelovitost** vrijednih obalnih ekosustava i kakvoća mora za kupanje i rekreaciju
 - 11. odgovarajući prometni sustav, osobito javni prijevoz

ZAKON

O PROSTORNOM UREĐENJU

NN 153/13, NN 65/17

- Ciljevi prostornog uređenja su:
 - 12. opskrba, funkcionalna pristupačnost i uporaba usluga i građevina za potrebe **različitih skupina stanovništva**, osobito djece, starijih ljudi i osoba smanjenih sposobnosti i pokretljivosti
 - 13. kvaliteta, kultura i ljepota prostornog i arhitektonskog oblikovanja
 - 14. stvaranje **visokovrijednog izgrađenog prostora** s uvažavanjem **specifičnosti pojedinih cjelina** te poštivanjem prirodnog i urbanog krajobraza i kulturnog naslijeđa, a posebice uređenja ugostiteljsko-turističkih područja na obalnom i kopnenom području uz zaštitu užeg obalnog pojasa od građenja
 - 15. prostorni uvjeti za razvoj gospodarstva
 - 16. nacionalna sigurnost i obrana Države te zaštita od prirodnih i drugih nesreća.

Načela prostornog uređenja

- Prostorno uređenje temelji se na načelima:
 - 1. integralnog pristupa u prostornom planiranju
 - 2. uvažavanja znanstveno i stručno utvrđenih činjenica
 - 3. prostorne održivosti razvitka i vrsnoće gradnje
 - 4. ostvarivanja i zaštite javnog i pojedinačnog interesa
 - 5. horizontalne integracije u zaštiti prostora
 - 6. vertikalne integracije
 - 7. javnosti i slobodnog pristupa podacima i dokumentima značajnim za prostorno uređenje.

STRATEGIJA PROSTORNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE

- Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: Strategija) je temeljni državni dokument za usmjerenje razvoja u prostoru.
- Prostorni planovi, sektorske strategije, planovi i drugi razvojni dokumenti pojedinih gospodarskih i upravnih područja i djelatnosti ne mogu biti u suprotnosti sa Strategijom.



Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske

Zagreb

2017.

PROSTORNI PLANOVI

- Prostornim planovima se u svrhu ostvarivanja ciljeva prostornog uređenja, sukladno s načelima prostornog uređenja uređuje svrhovita organizacija, korištenje i namjena prostora te uvjeti za uređenje, unaprjeđenje i zaštitu prostora Države, županija, gradova i općina.

Razine prostornih planova

- Prostorni planovi državne razine su
 - Državni plan prostornog razvoja,
 - Prostorni plan ZERP-a,
 - Prostorni plan epikontinentalnog pojasa Republike Hrvatske,
 - Prostorni plan nacionalnog parka,
 - Prostorni plan parka prirode i drugi prostorni plan područja posebnih obilježja čija je obveza donošenja propisana Državnim planom prostornog razvoja
 - i urbanistički plan uređenja izdvojenog građevinskog područja izvan naselja za gospodarsku i/ili javnu namjenu državnog značaja

Razine prostornih planova

- Prostorni planovi područne (regionalne) razine su:
 - Prostorni plan županije,
 - Prostorni plan Grada Zagreba i urbanistički plan uređenja izdvojenog građevinskog područja izvan naselja za gospodarsku i/ili javnu namjenu županijskog značaja

Razine prostornih planova

- Prostorni planovi lokalne razine su:
 - Prostorni plan uređenja grada, odnosno općine,
 - Generalni urbanistički plan
 - I Urbanistički plan uređenja

Usklađenost prostornih planova

- Prostorni plan mora biti u skladu s ovim Zakonom i propisima donesenim na temelju ovoga Zakona.
- Prostorni plan niže razine mora biti usklađen s prostornim planom više razine.
- Prostorni plan užega područja mora biti usklađen s prostornim planom širega područja iste razine.
- Prostorni planovi iste razine moraju biti međusobno usklađeni.

Sadržaj prostornih planova

- **Odredbe** za provedbu prostornog plana
 - pravne norme kojima se propisuju uvjeti provedbe zahvata u prostoru
- **Grafički dio** prostornog plana
 - kartografski prikaz na koje upućuju odredbe
- **Obrazloženje** prostornog plana
 - sadrži polazišta (analizu), ciljeve prostornog uređenja i obrazloženje planskih rješenja.

Sadržaj prostornih planova

- Prostorni planovi se izrađuju u elektroničkom obliku, a donose se u analognom obliku.
- Analogni oblik prostornog plana je ispis elektroničkog oblika prostornog plana na papir.
- Elektronički oblik prostornog plana ima istu pravnu snagu kao analogni oblik prostornog plana ako je izrađen u skladu s elektroničkim standardom prostornih planova

Izvori, pregled namjene površina i
mjerila prostorno-planskih
dokumenata

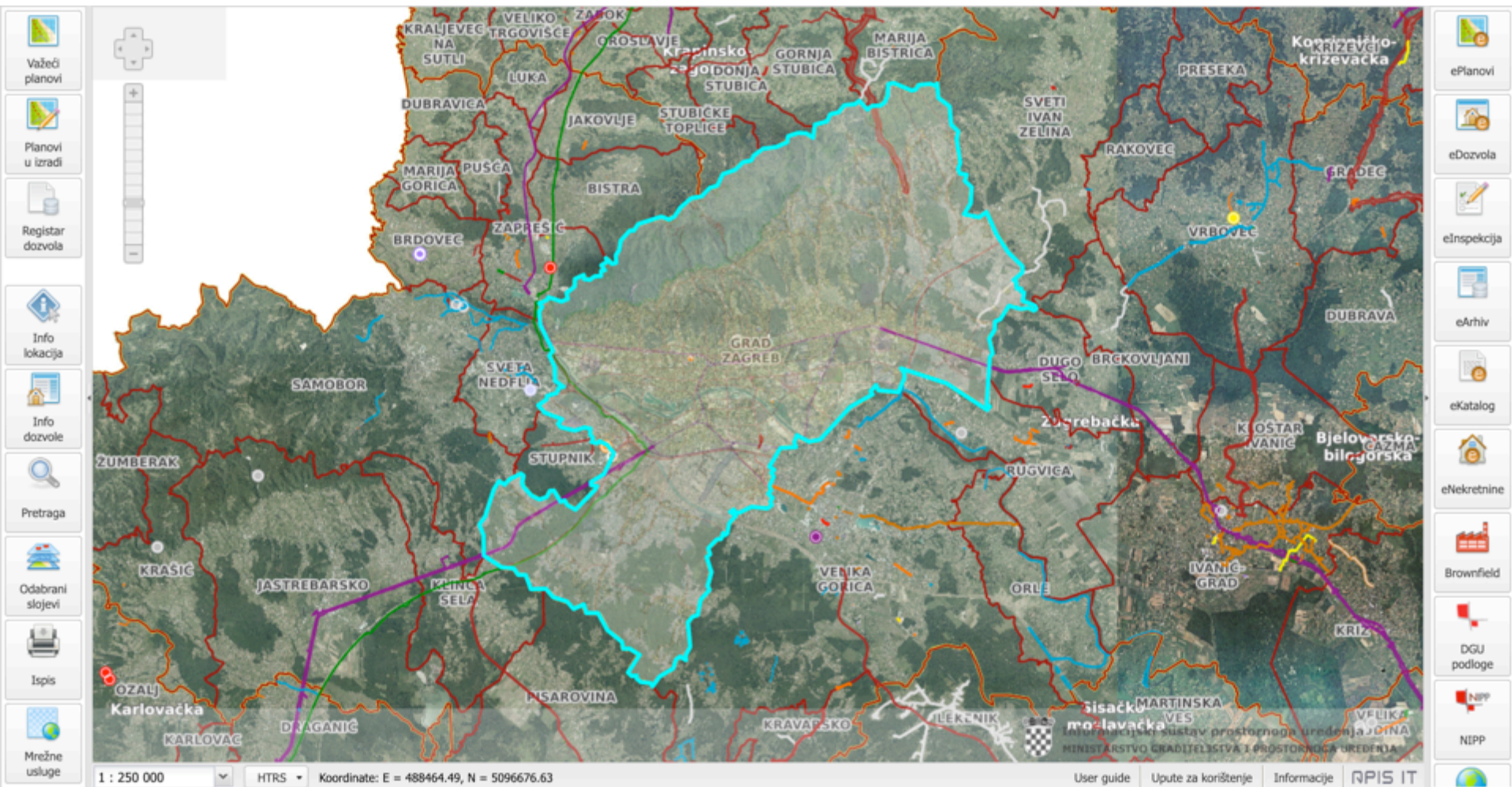
Informacijski sustav prostornoga uređenja (ISPU)



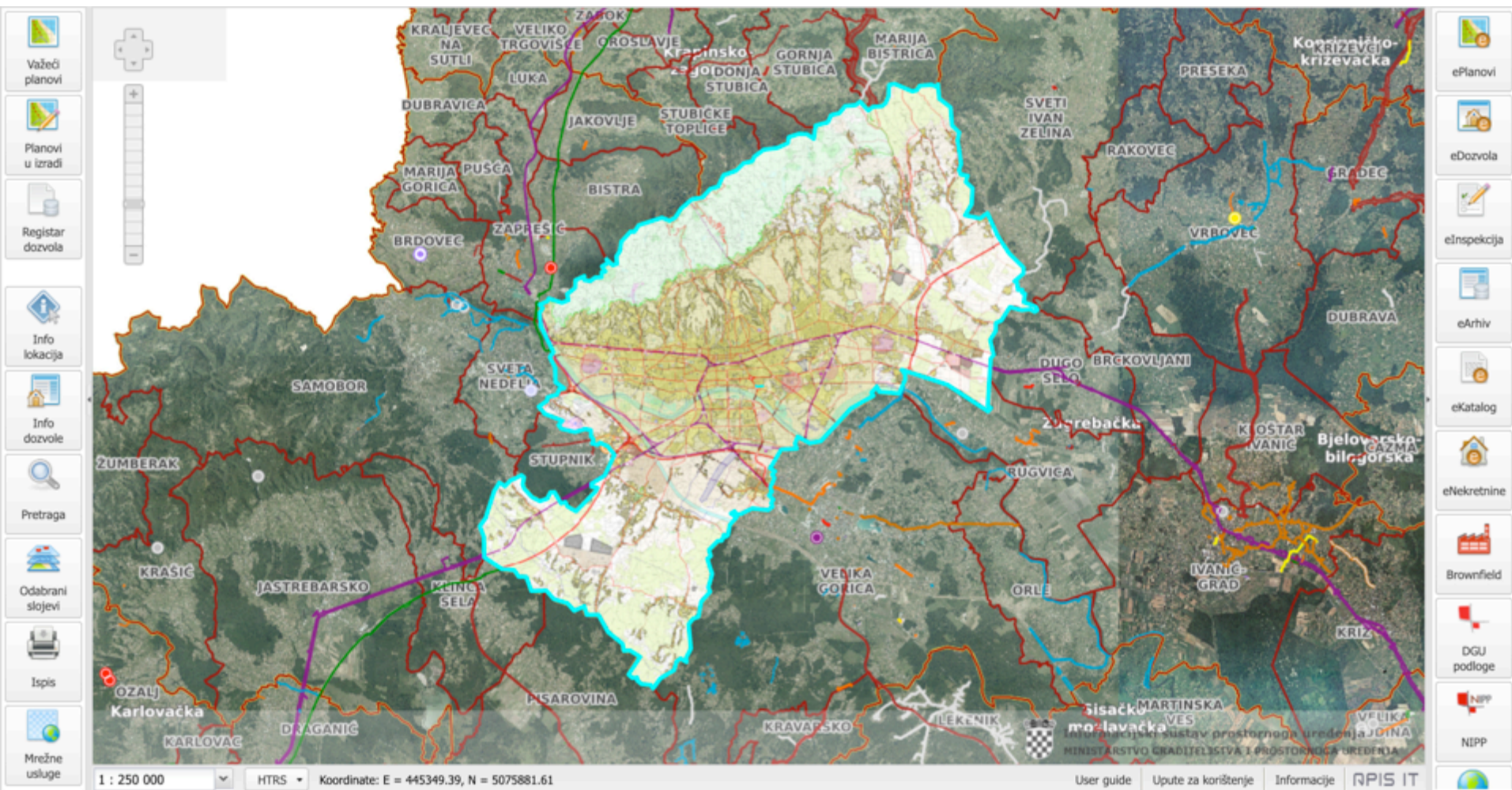
Informacijski sustav prostornoga uređenja (ISPU)



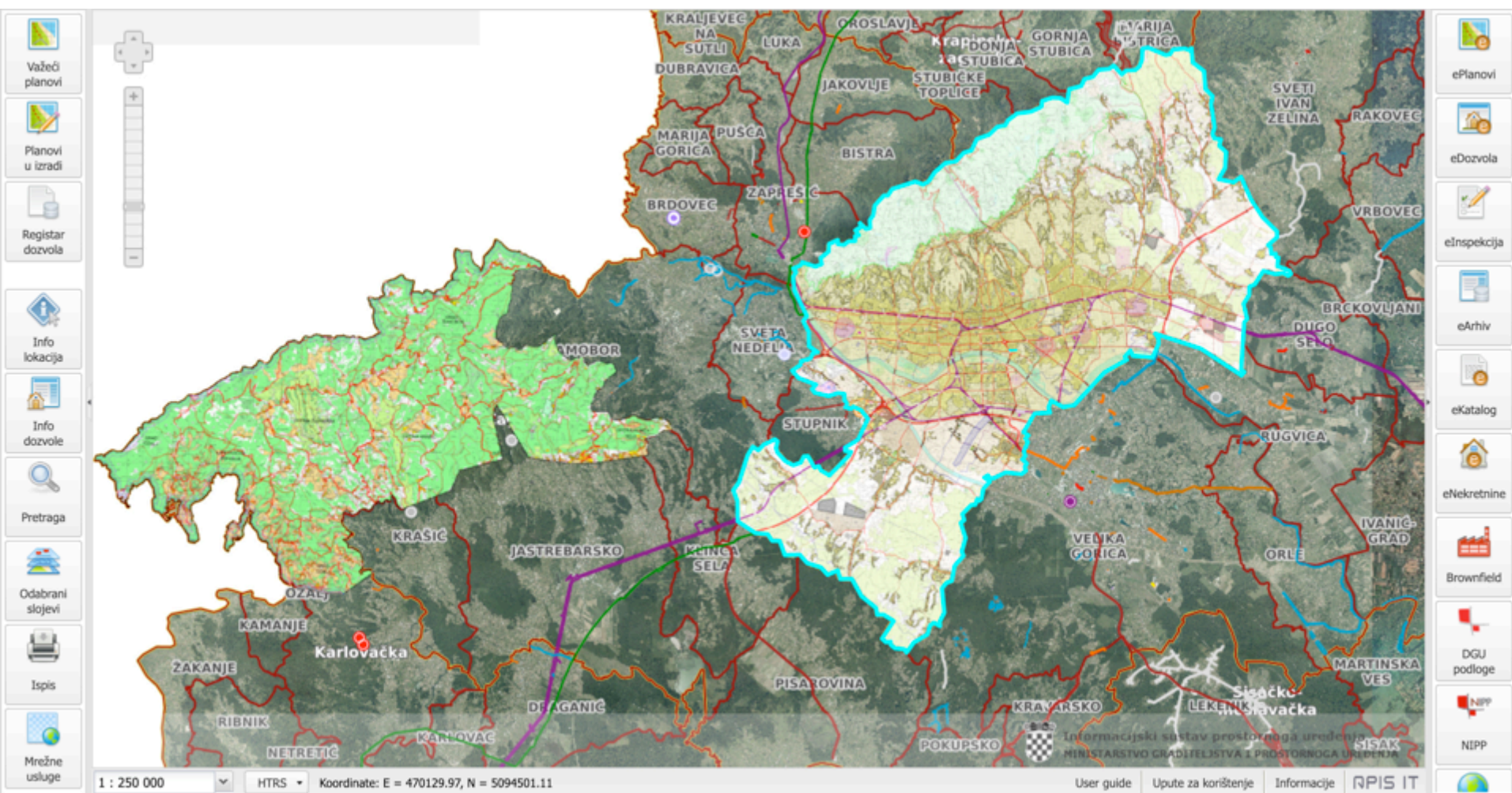
Informacijski sustav prostornoga uređenja (ISPU)



Informacijski sustav prostornoga uređenja (ISPU)



Informacijski sustav prostornoga uređenja (ISPU)



PODRUČJE GRADJEVINARSKOG PODRUČJA GRADA ZAGREBA I BJEVETA = GRANICE (ZRAČE) GENERALNIH I URBANISTIČKIH PLANOVA ZAGREBA I BJEVETA - USMERENJA IZ PROJEKTA

Zagrebačka infrastruktura prostornih podataka

Zagrebačka infrastruktura prostornih podataka

ZG GEO-PORTAL

Upišite pojam za pretragu...

Općenito Crtanje Mjerjenje Upute Servisi Poveznice

Prijava

Slojevi Identifikacija K.Č.

Tema

Glavni preglednik

Podloge

CD0F2018

Osnovna karta 2012

HOK 1998

Bez podloge

Odabrani slojevi

Kućni brojevi

Nazivi ulica

Gradske četvrti

Katalog slojeva

Digitalni katastarski plan

Prostorne jedinice

Upravljanje prostorom

Prostorni planovi

Podloge

Katastar zelenila

Topografska osnova

Osnovna karta

Korištenje zemljišta

PODSUSED VRAPCE CRNOMEREC GORNJI GRAD - MEDVEŠČAK MAKŠIMIR GORNJA DUBRAVA SEŠVETE DONJA DUBRAVA STENJEVEC TRŠNJEVKA - SJEVER TRŠNJEVKA - JUG TRNJE PESCENICA ŽITNJAK NOVI ZAGREB - ZAPAD NOVI ZAGREB - ISTOK BREZOVICA

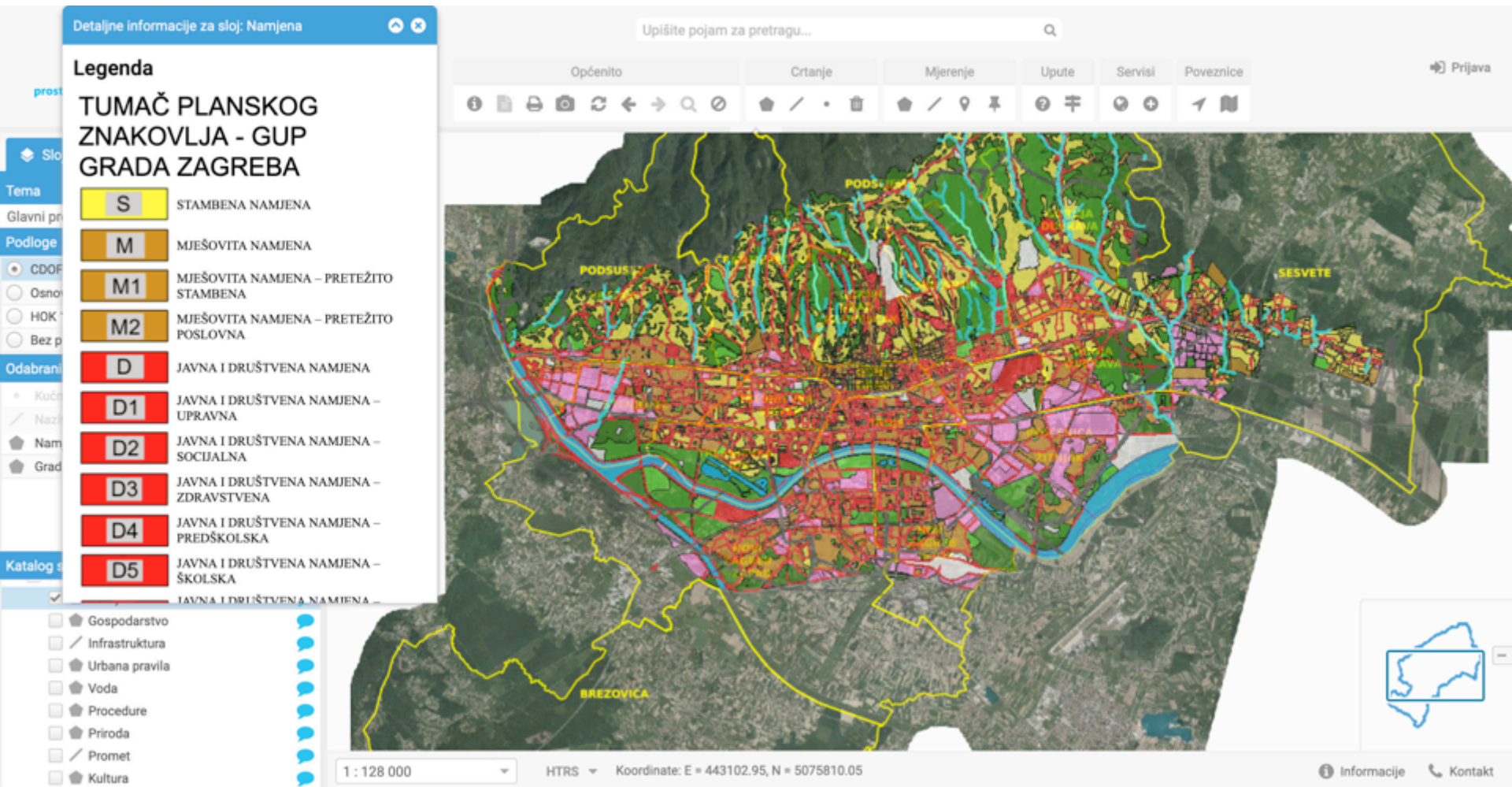
1 : 64 000

HTRS

Koordinate: E = 457194.99, N = 5075323.43

Informacije Kontakt

Zagrebačka infrastruktura prostornih podataka



Jedinice lokalne samouprave (općine i gradovi)

LEGENDA
Granice
GRANICA URBANISTIČKOG PLANA UREĐENJA

PROSTORI / POVRŠINE ZA RAZVOJ I UREĐENJE

Razvoj i uređenje naselja



MJEŠOVITA NAMJENA
mješovita stambeno - poslovna - javna i društvena namjena M



GOSPODARSKA - POSLOVNA NAMJENA
pretežno uslužna K1



REKREACIJSKA NAMJENA
rekreacija R2



JAVNE ZELENE POVRŠINE
javno dječje igralište i vježbalište Z2



ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE
zaštitne zelene površine Z



JAVNE ZELENE POVRŠINE
javno dječje igralište i vježbalište Z2



ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE
zaštitne zelene površine Z



JAVNE PROMETNE POVRŠINE (CESTE) I OSTALE PROMETNE POVRŠINE

Cestovni promet



JAVNE PROMETNE POVRŠINE (CESTE)
SU - sabirne ulice; OU - ostale ulice



PJEŠAČKO-KOLNE POVRŠINE



PJEŠAČKE POVRŠINE



OBALNA ŠETNICA - LUNGO MARE



BICIKLISTIČKE POVRŠINE (STAZA U KORIDORU ULICE VERUDELLA)



JAVNA PARKIRALIŠTA (P 1-s)



ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE U KORIDORU CESTE

VODNE POVRŠINE - MORE

Površine mora namijenjene za prometne djelatnosti

kopirni do morskog do



OPĆA MORSKA LUKA OTVORENA ZA JAVNI PROMET RIBARSKA KOLIBA
Lokalnog značaja (J5)

URBANISTIČKI PLAN UREĐENJA "RIBARSKA KOLIBA"

Zupanija	ISTARSKA ŽUPANIJA
Općina/Grad	GRAD PULA
Naziv prostornog plana:	URBANISTIČKI PLAN UREĐENJA "RIBARSKA KOLIBA"
Naziv kartografskog prikaza:	KORIŠTENJE I NAMJENA POVRŠINA
Broj kartografskog prikaza:	1. Mjerilo kartografskog prikaza: 1:1000
Odluka o izradi plana: (službeno glasilu):	Odluka predstavničkog tijela o donošenju plana (službeno glasilu):
"Službene novine Grada Pule" br.09/14	"Službene novine Grada Pule" br.13/16
Javna rasprava (datum objave): premi traž "Glas istar" od 1. kolovoza 2016. godine internet stranica RIGP 3. kolovoza 2016. godine internet stranica Grada Pule 3. kolovoza 2016. godine	Javni uvid održan od 16. kolovoza 2016. godine do 14. rujna 2016. godine
Pečat tijela odgovornog za provođenje javne rasprave:	Odgovorna osoba za provođenje javne rasprave: Gordano Skultić, dipl.ing.građ.
Suglasnost na plan prema članku 108. Zakona o prostornom uređenju (Narodne novine, br 153/13):	
Broj suglasnosti: klasa: 350-02/16-13/87	ur.broj: 531-05-16-2 datum: 22. studenoga 2016.
Pravna osoba/tijelo koje je izradilo plan:	URBANISTICA d.o.o. Zagreb, Đorđićeva 5
Pečat pravne osobe/tijela koje je izradio plan:	Odgovorna osoba: Jasminka Pilar - Katarčić, dipl.ing.arh.
Koordinator plana: Romana Di Giusto, dipl.ing.arh.	
Odgovorni voditelj izrade Nacrta prijedloga plana: Romana Di Giusto, dipl.ing.arh.	Stručni suradnici: Jasminka Pilar - Katarčić, dipl.ing.arh. Romana Di Giusto, dipl.ing.arh. Jasmina Sadek, dipl.ing.arh. Mladen Kardum, ing.građ.
Pečat predstavničkog tijela:	Predsjednik predstavničkog tijela: Robert Ovek
Istovjetnost ovog prostornog plana s izornikom ovjerava:	Pečat nadležnog tijela:
(ime, prezime i potpis)	



Jedinice lokalne samouprave (općine i gradovi)



- Granica**
- GRANICA OBLAVATA PLANA
 - GRANICA GRAĐEVNE ČESTICE
- KORISTENJE I NAMJENA POVRŠINA**
Prostori površine za razvoj uređenja
- Kopiraj de**
- GOSPODARSKA NAMJENA - POSLOVNO-PROIZVODNA K1 I/2
 - K1 - poslova - trgovačko uslužna; B:industrijsko-zaradna
 - Minut de
 - GOSPODARSKA NAMJENA - POSLOVNO-PROIZVODNA K1 I/2
 - K1 - poslova - trgovačko uslužna; B:industrijsko-zaradna
- PROMET**
- INTERNE PROMETNE I MANIPULATIVNE POVRŠINE
 - ŽELJEZNIČNI KOLOSIJEK (JUNKA SE)
 - PARKIRALIŠTA (KAMION)
 - BROJ PARKIRNIH MJESTA (ZA KAMIONE)

Županije: Grad:		ISTARSKA ŽUPANIJA GRAD PULA	
Naziv prostornog plana:		DETALJNI PLAN UREĐENJA	
Naziv kartografskog prikaza:		"ICI - ISTRA CEMENT INTERNATIONAL PULA" - PROČIŠĆENI ELABORAT PROČIŠĆENI TEKST ODREDBI ZA PROVOĐENJE TE GRAFIČKOG DIJELA PROSTORNOG PLANA "Službene novine Grada Pule" br. 400 I 5/15	
DETALJNA NAMJENA POVRŠINA			
Broj kartografskog prikaza: 1.		Mjerilo kartografskog prikaza: 1: 1000	
Odluka o izradi:		Odluka pročišćenog teksta odredbi za provođenje (službene novine) "Službene novine" Grada Pule 6/15 od 30.06.2015.	
Javna rasprava (datum objave):		Javni uvid održan od: do:	
Pečat tijela odgovornog za provođenje javne rasprave:		Odgovorna osoba za provođenje javne rasprave (ime, prezime i potpis):	
Suglasnost na plan prema članku 97. zakona o prostornom uređenju i gradnji (Narodne novine br. 75/07, 38/08, 55/11, 50/11 i 50/12) a u svezi s člankom 106. Zakona o prostornom uređenju (Narodne novine br. 153/13)			
broj suglasnosti klasa:		uz broj: Datum:	
Pravna osoba koja je izradila pročišćeni tekst odredbi za provođenje i grafičkog dijela plana:		Grad Pula, Upravni odjel za prostorno uređenje	
Pečat pravne osobe koja je izradila pročišćeni tekst odredbi za provođenje i grafičkog dijela plana:		Odgovorna osoba (ime, prezime i potpis): Brij: klasa: Giordano Škuflić, dipl.ing.grad.	
Pročišćeni grafički dio prostornog plana temelji:			
Tonka Komšo, dipl.ing.arch.			
Pečat predstavničkog tijela:		Predsjednik predstavničkog tijela (ime, prezime i potpis): Robert Cvek	
Jedinstvenost ovog prostornog plana s brojem odredbi (ime, prezime i potpis):		Pečat nadležnog tijela:	
GRAD PULA			

MJERILA KARTOGRAFSKIH PRIKAZA

PRAVILNIK

O SADRŽAJU, MJERILIMA KARTOGRAFSKIH PRIKAZA, OBVEZNIM PROSTORNIM POKAZATELJIMA I STANDARDU ELABORATA PROSTORNIH PLANOVA

- Kartografski prikazi izrađuju se za:

Prostorni plan županije na topografskoj karti u mjerilu: 1:100.000

Prostorni plan Grada Zagreba na topografskoj karti u mjerilu 1:25.000

Prostorni plan područja posebnih obilježja na topografskoj karti u mjerilu 1:100.000 i/ili 1:25.000 ili na osnovnoj državnoj karti u mjerilu 1:5.000 i/ili 1:10.000 ovisno o vrsti obilježja i površini obuhvata plana

Prostorni plan uređenja općine ili grada na topografskoj karti u mjerilu 1:25.000, a građevinska područja naselja utvrđuju se na katastarskom planu u mjerilu 1:5.000

Generalni urbanistički plan na osnovnoj državnoj karti u mjerilu 1:5.000 i/ili 1:10.000

Urbanistički plan uređenja na osnovnoj državnoj karti u mjerilu 1:5.000 ili topografsko-katastarskom planu u mjerilu 1:1.000 ili 1:2.000

Detaljni plan uređenja na topografsko-katastarskom planu ili katastarskom planu u mjerilu 1:1.000 ili 1:500.

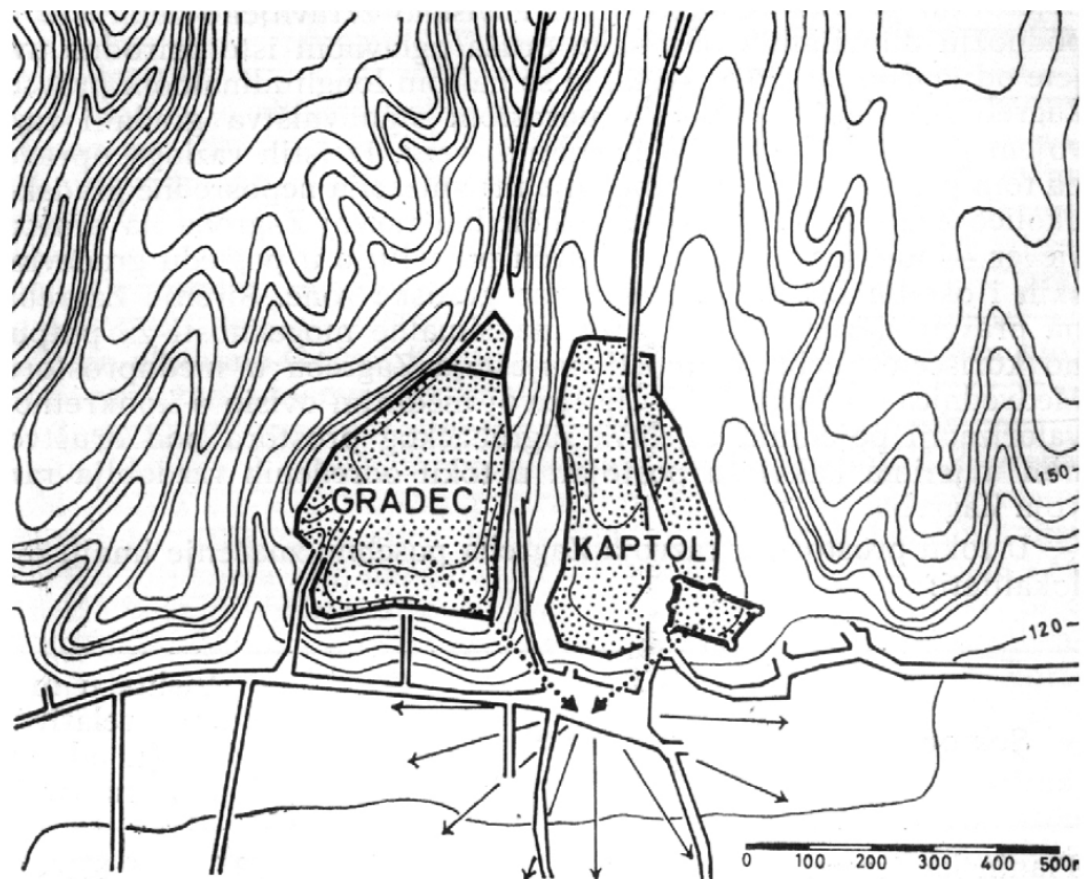
Literatura i izvori

- Dobrinić, D., Lukić, A. i Hajduković, D. 2017: Urbano–ruralne veze u kontekstu sustava prostornog uređenja, regionalnog i ruralnog razvoja, u: Korlaet, A. Zbornik radova stručnog skupa Urbano–ruralne veze, Hrvatski zavod za prostorni razvoj, Zagreb
- Magaš, D. Uvod u prostorno planiranje, nastavni materijali
- ZAKON O PROSTORNOM UREĐENJU NN 153/13, NN 65/17

Zagreb u dokumentima prostornog planiranja 1850.-2010.

Razdoblje Revolucije 1848. godine i odobrenja Regulatorne osnove 1888. (1850.-1918.)

- Zagreb
 - 1857. → 16.657 st.
 - 1880. → 40.268 st.
 - 1900. → 61.002 st.
 - 1910. → 79.038 st.
- Polovica 19. stoljeća –
predutemeljiteljsko
razdoblje
 - npr. temeljni
građevinski propisi
za razvoj Zagreba



Širenje grada iz historijskih jezgri Zagreba u prostor Donjeg grada (Žuljić, 1964)

Razdoblje Revolucije 1848. godine i odobrenja Regulatorne osnove 1888. (1850.-1918.)

- Donji grad zona dinamične urbanizacije → gradi se prema pravilnoj pravokutnoj shemi
- Podižu se reprezentativne zgrade i **Zelena potkova**
- Nastanjuje se imućnije stanovništvo
- Dolaskom željeznice → nagli razvoj industrije
- Koncentracija industrije u zapadnom dijelu Zagreba → ciglana, tvornica, parketa, duhana, piva i slada,...
- Razvoj prometa, trgovine, novčarstva...
- Razvoj prosvjete, kulture.
- Na rubu grada južno od pruge → prve radničke četvrti
- Podsljemenska zona → prve stambene vile



Godina 1862. dolazak željeznice

Predutemeljiteljsko razdoblje (1848-1888.)

- Utemeljen moderni Zagreb 1850.
 - Slobodni i kraljevski grad Gradec ujedinjen je s općinama Kaptol, Nova Ves i Vlaška ulica, te s njima pripadajućim selima Trnje i Horvati u jedan grad.
 - Naziv novoga upravnog tijela bio je Kraljevski grad Zagreb, a poslije Slobodni i kraljevski glavni grad Zagreb.
- Doneseni su temeljni građevinski propisi za razvoj Zagreba
 - Prvi dokument: „Red gradjenja” ili Građevinski pravilnik iz 1857. godine
 - Krajem ovog razdoblja dogodio se potres koji je generirao brzi rast grada (1880.)

Predutemeljiteljsko razdoblje (1848-1888.)

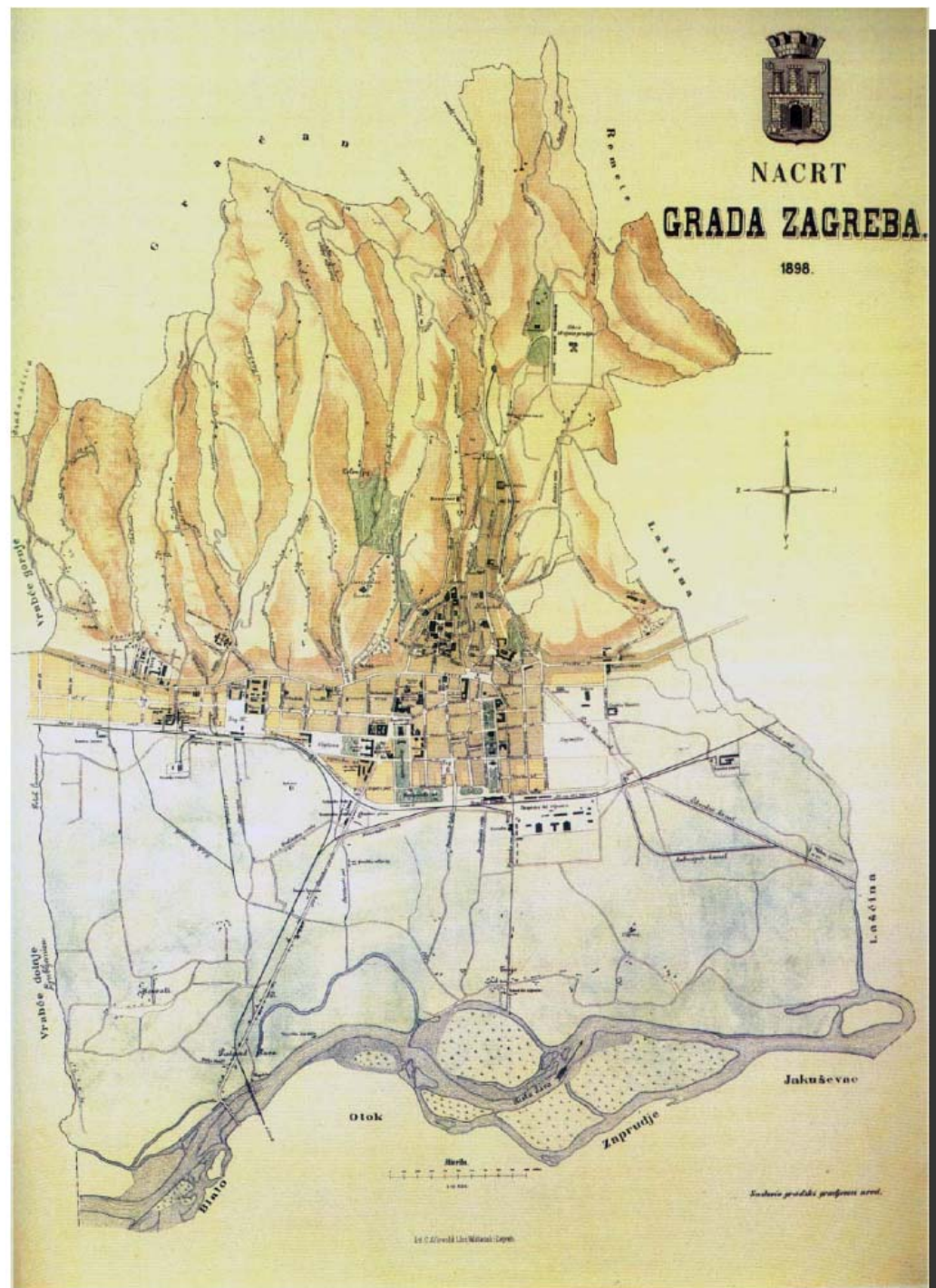
- **„Predgledni plan razširenja i poliepšanja gradskoga” 1865. - Prvi regulacioni plan grada Zagreba**
 - Uz Kaptol i Gornji grad, prostiranje od istoka prema zapadu područjem od Draškovićeve ulice do Ulice Republike Austrije.
 - Od sjevera prema jugu područjem od Vlaške i Ilice do željezničke pruge Dugo Selo-Zaprešić.
 - Istočno od Draškovićeve ulice obuhvaćao je područje između Vlaške ulice do crkve sv. Petra i Martićeve ulice.

Utemeljiteljsko razdoblje (1888-1914.)

- **Regulatorna osnova” ili Regulacijski plan iz 1888. godine (Drugi regulacijski plan)**
 - Ubrzani razvoj grada, uz obnovu nakon potresa 1880., doseljavanje srednjeg sloja, trgovaca...
 - Gradsko područje bilo podijeljeno na tri razdjela:
 - Srednji dio – Donji i Gornji grad
 - Južni dio – uz poplavnu nizinu Save, presječenu ž. prugom
 - Sjeverni dio – podsljemenska zona do Ilice i Vlačke
 - Svi budući regulacijski planovi do početka tridesetih godina 20. stoljeća donošeni su kao dopune toga Regulacijskoga plana.

Utemeljiteljsko razdoblje (1888-1914.)

- Regulacijskim planom iz 1888. godine određen je opseg prostornog razvoja tadašnjeg Zagreba u dvije prirodne cjeline:
 - „**blokovsko područje**” u longitudinalnoj pačetvorini omeđenoj željezničkom prugom Dugo Selo-Zaprešić, istočnom i zapadnom granicom gradskog područja, te Ilicom i Vlaškom ulicom,
 - „**ljetnikovački predjeli**” u opsegu sjeverno od blokovskog područja do sjevernih granica gradskog područja.



Nacrt grada Zagreba 1898. u
mjerilu 1 : 11.520
(Čolić, 1994)

Međuratno razdoblje (1918-1945.)

- Snažan populacijski razvoj Zagreba
 - 1921. → 108.674 st.
 - 1931. → 185.581 st.
 - 1941. (procjena) → 240.000 st.
- Zagreb → vodeće privredno i industrijsko središte u novonastaloj državi
- Useljeničko odredište mnogobrojnih imigranata (npr. Hrvatskog zagorja) → glavni faktor populacijskog rasta i socijalne diferencijacije, prva stambena kriza i neplanska izgradnja između pruge i Save
- Nastavak prostornog širenja grada

Međuratno razdoblje (1918-1945.)

- Blokovska izgradnja →
 - istočni dijelovi grada: Zvonimirova, Kvaternikov trg, Maksimirska...
- Izgradnja socijalnih stanova →
 - npr. željeznička kolonija u Maksimiru
- Formiranje najluksuznije rezidencijalne četvrti na brežuljcima Medvednice →
 - Tuškanac, Pantovčak, Šalata
- Južno od pruge uz industrijske zone radničke četvrti divlje izgradnje → Trnje, Trešnjevka, Pešćenice, Donja Dubrava
- Razdoblje polariziranog prostornog i socijalnog razvoja →
 - željeznička pruga dijeli grad

Međuratno razdoblje (1918-1945.)

- **„Skica generalne regulatorne osnove” 1933.**
 - ravnomjieran razvoj grada sa središtem na Glavnom kolodvoru, u kojega su se trebale ulijevati sve željezničke pruge putničkoga prometa.
 - Teretni i ranžirni željeznički promet, kao i magistralni cestovni promet, izmješteni su iz grada.
- Gradsko područje - sustav vrtnih naselja obiteljskih kuća koji okružuje blokovsko područje Donjega grada, a prilagođen je reljefu, biotopu i vodotocima.

Međuratno razdoblje (1918-1945.)

- **„Skica generalne regulatorne osnove” 1933.**
 - Zagrebu dano današnje obličje, uz nužne korekcije uvjetovane naknadnim porastom stanovništva.
 - Međutim, propuštena je prilika da se cjelovitom regulacijom prigradskih naselja i gradskoga područja postigne harmonično uklapanje prigradskih naselja u današnje obličje grada.

Međuratno razdoblje (1918-1945.)

- **„Generalni regulacioni plan za grad Zagreb” donesen je 1938. godine, zajedno s:**
 - **Regulacionim i konzervatorskim planom za Kaptol i Gornji grad.**
- **„Građevinski pravilnik za Grad Zagreb” 1940.**
- **Uspostavom Nezavisne države Hrvatske ovaj je pravni sustav bio ostavljen na snazi.**
 - **Suspendiran je 1946. godine, a ukinut 1948. godine.**

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- Dinamičan
populacijski razvoj
 - 1953. → 350.829 st.
 - 1961. → 430.802 st.
 - 1971. → 566.224 st.
 - 1981. → 640.586 st.
 - 1991. → 706.770 st.



Stambeno naselje Zaprude u Novom Zagrebu

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- Urbani rast u uvjetima intenzivne industrijalizacije
- Najbrži populacijski razvoj 1961-1971. → 31,8%
(najviše u drugoj polovici 20. stoljeća)
- Najveća prostorna ekspanzija u 20. stoljeću
- Nastanak novog tipa grada → socijalistički grad

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- Od 1950-ih sanacija dijelova između pruge i Save → Trnje, Trešnjevka
- Stambena i poslovna izgradnja duž velikih prometnica → Vukovarska (prije Proleterskih brigada), Držićeve, Savska
- 1953. Zagreb se širi na prostor južno od Save → Južni Zagreb – izgradnja naselja Savski gaj i Zapruđe

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- Grad se i druga stambena naselja:
 - na J Trešnjevci → Knežija, Srednjaci, Horvati, Jarun i Prečko
 - u susedgradskom području → Gajnice, Malešnica i Špansko
 - u Maksimiru → Ravnice
 - na Peščenici → Borongaj, Ferenščica i Volovčica
 - na Trnju → Savica
 - u Dubravi → Klaka
- Premješta se Zagrebački velesajam →
 - prati prostorno širenje grada (Trg maršala Tita, križanje Martićeva-Draškovićeva, Savska, Novi Zagreb)

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- **Direktivna regulatorna osnova 1953. godine:
Funkcionalni grad**
 - Opće siromaštvo i stambena kriza nisu dopuštali rušenje tzv. „divljih naselja” koja su desetljećima nicala na periferiji grada.
 - Prvi zoning grada, tj. dosljedno provedena podjela gradskog prostora na površine različitih namjena.
 - Razvoj grada planiran je u smjerovima: istok-zapad i jug.
 - Predloženo je formiranje zapadne i istočne industrijske zone te izmještanje neplanski izgrađene industrije izvan gradskog centra.

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- **Direktivna regulatorna osnova 1953. godine:
Funkcionalni grad**
 - Novim prometnim sustavom predložena je izgradnja obilaznice oko grada i formiranje cestovnog prstena.
 - Željeznica je u prostoru grada razdvojila površine grada namijenjene stanovanju od industrijskih zona.

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- **Urbanistički program grada Zagreba 1963. godine:
Širenje grada**
 - Povećanje površina za stambenu izgradnju, smanjivanje prometnih koridora.
 - Previđeno:
 - podizanje pruge na potezu od Svetica do Vrapča,
 - izmještanje Glavnoga kolodvora istočnije od postojećeg za otprilike 700 metara,
 - ukidanje željezničke pruge u Savskoj cesti,
 - razdvajanje putničkog i teretnog prometa
 - te preusmjeravanje teretnog prometa izvan gradskog središta.
 - Na taj bi način grad neutralizirao utjecaj željeznice i omogućio realizaciju cestovne mreže kojom bi se povezale dosad razdvojene zone grada, a željeznički čvor mogao bi udovoljiti očekivanom povećanju intenziteta prometa.

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- **Urbanistički program grada Zagreba 1963. godine:
Širenje grada**
 - Osnovni nedostaci ovog programa proizlaze iz toga:
 - što još ne postoji regionalni plan,
 - nisu sagledane sve tendencije ekonomske prirode i daljnjeg porasta stanovništva, kao i iz činjenice
 - program se dijelom temelji i na kvaliteti odgovora iz ankete (tadašnjih javnih poduzeća i privrednih subjekata) koja je prethodila izradi programa.

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- **Generalni urbanistički plan grada Zagreba,
Prostorni plan zagrebačke regije 1971.: Grad,
željeznica, regija**
 - Istodobno se izrađuje Prostorni plan zagrebačke regije.
 - Grad je 1970. godine imao oko 580 000 stanovnika, a planom je predviđeno povećanje na oko 950 000 – 1 000 000 stanovnika 2000. godine.
 - U Generalnom je planu, za razliku od Programa, posebna pozornost bila iskazana širem sagledavanju gradskog prostora.

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- **Generalni urbanistički plan grada Zagreba, Prostorni plan zagrebačke regije 1971.: Grad, željeznica, regija**
 - Pravci širenja grada i njegove važne interesne zone u tadašnjem izvangradskom području.
 - na istok prema Dugom Selu,
 - na zapad prema Zaprešiću (Samoboru),
 - na jugozapad prema Karlovcu (Stupnik) i
 - na jugoistok prema Sisku (Velikoj Gorici).
 - Utvrđeno je da se ti pravci poklapaju s postojećim željezničkim pravcima pa je razmatrana mogućnost uvođenja brze gradske željeznice u sklopu postojećih postrojenja željezničkog čvora.

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje (1945– 1991.)

- **Generalni urbanistički plan grada Zagreba,
Prostorni plan grada Zagreba 1986. godine:
Integralni promet**
 - Grad je 1986. godine imao oko 660 000 stanovnika, a planom se predviđalo povećanje na 930 000 stanovnika 2000.g.
 - Novim GUP-om - korekcija neravnomjernog razvoja pojedinih gradskih predjela, gradskih sustava i sadržaja, koji je karakterizirao razdoblje nakon donošenja GUP-a 1971.
 - Temeljna ideja:
 - Perspektiva Zagreba nije u veličini grada, već u „bogatstvu gradskih sadržaja, gradskom izgledu, bogatstvu doživljaja i ljudskih izbora i mogućnosti”.

Suvremeno razdoblje (1990. -)

- Grad je 2001. godine imao 686 082 stanovnika, a planom se predviđa povećanje na 715 000 stanovnika 2015. godine.
- Urbani rast u uvjetima političke i gospodarske tranzicije
- Neplanski rast → jačanje bespravne stanogradnje, slabljenje prostornog planiranja, pojava privatnog kapitala
- Prostor grada poprima kaotična obilježja → podsljemenska zona, Trešnjevka, Trnje, Dubrava, napuštena industrija

Suvremeno razdoblje (1990. -)

- Nastanak novog (prijelaznog) tipa grada → postsocijalistički grad
- Deindustrijalizacija
 - Smanjenje broja zaposlenih → 120.000 na 30.000
 - Prenamjena industrijskog zemljišta → trgovina (Jankomir), poslovni prostor (Vukovarska-Heinzlova-Radnička), stanovanje (Branimirova)
- Jačanje socioprostorne diferencijacije → prema socioekonomskom statusu

Suvremeno razdoblje (1990. -)

- **PROSTORNI PLAN GRADA ZAGREBA** (Službeni glasnik Grada Zagreba 8/2001, 16/2002, 11/2003, 2/2006, 1/2009 i 8/2009) regulira prostorno uređenje cjelokupnog prostora Grada Zagreba.
- Prostorni plan Grada Zagreba određuje osnovne namjene prostora:
 - prostore za gradnju,
 - neizgrađene površine,
 - površine za komunalnu i prometnu infrastrukturu i objekte,
 - druge površine.

Suvremeno razdoblje (1990. -)

- **GENERALNI URBANISTIČKI PLAN** (Službeni glasnik Grada Zagreba 16/2007 , 2/2008, 6/2008, 8/2008, 10/2008, 15/2008, 19/2008, 1/2009 , 8/2009 i 11/2009) utvrđuje:
 - temeljnu organizaciju prostora,
 - zaštitu prirodnih, kulturnih i povijesnih vrijednosti,
 - korištenje i namjenu površina s prijedlogom uvjeta i mjere njihova uređenja, za područje od oko 220 km² i obuhvaća uže gradsko područje između medvedničke šume i zagrebačke obilaznice, uključujući i njegovo povijesno središte.

Suvremeno razdoblje (1990. -)

- ZagrebPlan - Razvojna strategija Grada Zagreba 2011.-2013. sastoji se od:
 - Osnovne analize s ocjenom stanja i utvrđenim razvojnim problemima i potrebama
 - SWOT-analize s utvrđenim snagama, slabostima, prilikama i prijetnjama
 - Vizije razvoja Grada Zagreba
 - Strateških ciljeva, prioriteta i mjera
 - Financijskog plana
 - Akcijskog plana
 - Institucionalnog okvira
 - Okvira za praćenje provedbe i izvještavanje
 - Komunikacijske strategije.
 - (Temelj u Zakonu o regionalnom razvoju!!!)

Literatura

- Andrijević, S., Bašić S. i Tutek I., 2005. Željeznica u prostornim planovima Grada Zagreba, *Prostor*, 13, 2(30), 175-185
- Khale, D., 2006. Građevinski propisi za grad Zagreb u razdoblju od 1919. do 1931. godine i Građevinski zakon iz 1931. godine, *Prostor*, 14, 1(31), 116-129
- Khale, D., 2006. Građevinski propisi za grad Zagreb u razdoblju od 1932. do 1945. godine, *Prostor*, 14, 2(32), 218-227
- Khale, D., 2004. Građevinski propisi grada Zagreba u razdoblju od 1850. do 1918. godine, *Prostor*, 12, 2(28), 203-215
- Prelogović, V. 2010. Prostorni razvoj Zagreba (prezentacija, nastupno predavanje, 26.3.2010. Zagreb)

Dodatna literatura:

- BAŠIĆ, K. (2005): Apsolutna decentralizacija u populacijskom razvoju Zagrebačke aglomeracije, *Hrvatski geografski glasnik* 67 (1), 63-80.
- JAKOVČIĆ, M. i SPEVEC, D. (2004): Trgovački centri u Zagrebu, *Hrvatski Geografski glasnik* 66 (1), 47-66.

Literatura

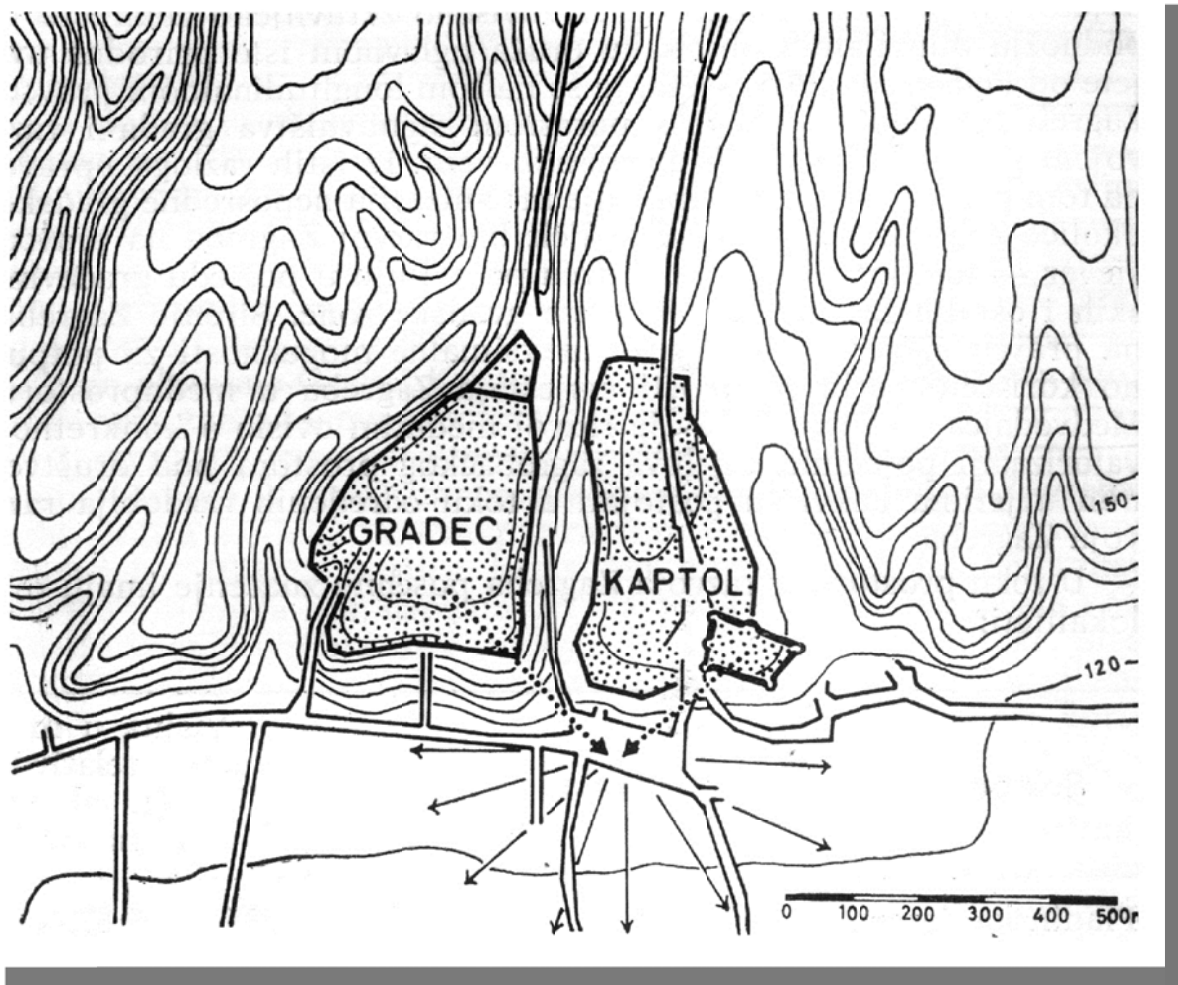
Dodatna literatura - nastavak:

- LUKIĆ, A. (2002): Socijalne funkcije trgovačko-poslovnog središta: primjer Centra Kaptol u Zagrebu, Hrvatski geografski glasnik 64, 73-94.
- MOHOROVIČIĆ, A. (1952): Analiza historijsko-urbanističkog razvoja grada Zagreba, Rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, knjiga 287, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb.
- NEJAŠMIĆ, I. (1994): Populacijski razvitak Zagreba, Sociologija sela 32 (1-2), 1-12.
- PRELOGOVIĆ, V. (2004a): The Socio-spatial Structure of a City: the Example of Zagreb, Hrvatski geografski glasnik 66 (1), 29-46.
- PRELOGOVIĆ, V., LUKIĆ, A. i PEJNOVIĆ, D. (2004): Labour, Provisioning and Immigration as Indicators of Zagreb's Suburbanization: The Case of Bistra Municipality, Dela 22, 113-128.
- SLUKAN ALTIĆ, M. (2006): Morphological and Functional Change in Zagreb Lower Town (Donji grad) 1862-1914, Prostor 14 (1), 2-19.
- ŽULJIĆ, S. (1964): Zagreb i okolica: utjecaj gradskog organizma na regiju (nastavak), Geografski glasnik 26, 39-147
- ŽULJIĆ, S. (1965): Zagreb i okolica: utjecaj gradskog organizma na regiju (nastavak), Geografski glasnik 27, 65-182.
- Geografski horizont (1994) 40 (2) tematski broj o Zagrebu

Zagreb u dokumentima prostornog planiranja 1850.-2010.

Razdoblje od revolucije 1848. godine do odobrenja Regulatorne osnove 1888.
(1850.-1918.)

1857. → 16.657 stanovnika
1880. → 40.268 stanovnika
1900. → 61.002 stanovnika
1910. → 79.038 stanovnika



Širenje grada iz historijskih jezgri Zagreba u prostor Donjeg grada (Žuljić, 1964)



1862. dolazak željeznice → širenje grada prema Z i J, razvoj industrije

- Donji grad zona dinamične urbanizacije → gradi se prema pravilnoj pravokutnoj shemi
- Podižu se reprezentativne zgrade i **Zelena potkova**
- Nastanjuje se imućnije stanovništvo
- pojava prvih prostorno-planerskih dokumenta → regulatorne osnove
- Dolaskom željeznice → nagli razvoj industrije
- Koncentracija industrije u zapadnom dijelu Zagreba → ciglana, tvornica, parketa, duhana, piva i slada,...
- Razvoj prometa, trgovine, novčarstva...
- Razvoj prosvjete, kulture.
- Na rubu grada južno od pruge → prve radničke četvrti
- Podsljemenska zona → prve stambene vile

Razdoblje od revolucije 1848. godine do odobrenja Regulatorne osnove 1888. godine može se nazvati tzv. predutemeljiteljskim razdobljem (*Vorgründerzeit*). Na početku toga razdoblja utemeljen je moderni Zagreb, doneseni su temeljni građevinski propisi za njegov razvoj, a prvi regulacijski plan bio je osnovnim preduvjetom ostvarenja modernoga grada. Krajem predutemeljiteljskog razdoblja dogodio se potres koji je generirao brzi rast grada.

Slobodni i kraljevski grad Gradec ujedinjen je carskim patentom od 7. rujna 1850. godine s općinama Kaptol, Nova Ves i Vlaška ulica, te s njima pripadajućim selima Trnje i Horvati u jedan grad. Naziv novoga upravnog tijela bio je Kraljevski grad Zagreb, a poslije Slobodni i kraljevski glavni grad Zagreb.

U tom su razdoblju doneseni:

„Red gradjenja” ili Građevinski pravilnik iz 1857. godine,

„Predgledni plan razširenja i poliepšanja gradskoga” ili Regulacijski plan iz 1865. godine, „Regulatorna osnova” ili Regulacijski plan iz 1888. godine, a iste godine i „Ustanove za gradnju sgrada na Josipovcu” ili Propisi za izgradnju zgrada na Josipovcu (ladanjskih vila).

„Predgledni plan razširenja i poliepšanja gradskoga”, odnosno prvi regulacioni plan grada Zagreba 1865.

Uz Kaptol i Gornji grad, prostirao se od istoka prema zapadu područjem od Draškovićeve ulice do Ulice Republike Austrije, a od sjevera prema jugu područjem od Vlačke i Ilice do Željezničke pruge Dugo Selo-Zaprešić. Istočno od Draškovićeve ulice obuhvaćao je područje između Vlačke ulice do crkve sv. Petra i Martićeve ulice.

Razorni potres koji je pogodio Zagreb 1880. godine bio je prekretnica u razvoju grada. Dolaskom srednjega sloja trgovaca i graditelja grad je ušao u svoje prvo razdoblje brzog rasta, koje je trajalo sve do početka Prvoga svjetskog rata.

Regulatorna osnova” ili Regulacijski plan iz 1888. godine

Razdoblje od odobrenja Regulatorne osnove 1888. godine do raspada Austro-Ugarske Monarhije 1918. godine jest prvo razdoblje brzoga rasta modernog Zagreba, koje se naziva tzv. utemeljiteljskim razdobljem (*Gründerzeit*). Početkom toga razdoblja usvojen je i odobren drugi regulacijski plan, sa svim potrebnim propisima za ubranu izgradnju. Gospodarski odnosi prešli su iz zanatske faze predutemeljiteljskog razdoblja u predindustrijsku fazu. Utemeljiteljsko razdoblje završeno je Prvim svjetskim ratom.

Ovim planom cjelokupno je gradsko područje bilo podijeljeno na tri razdjela:

Srednji dio (I. razdjel, Donji i Gornji grad) imao je oblik izdužene pačetvorine između Ilice i Vlačke te željezničke pruge Dugo Selo-Zaprešić, sa dvostrukom krunom Gradeca i Kaptola.

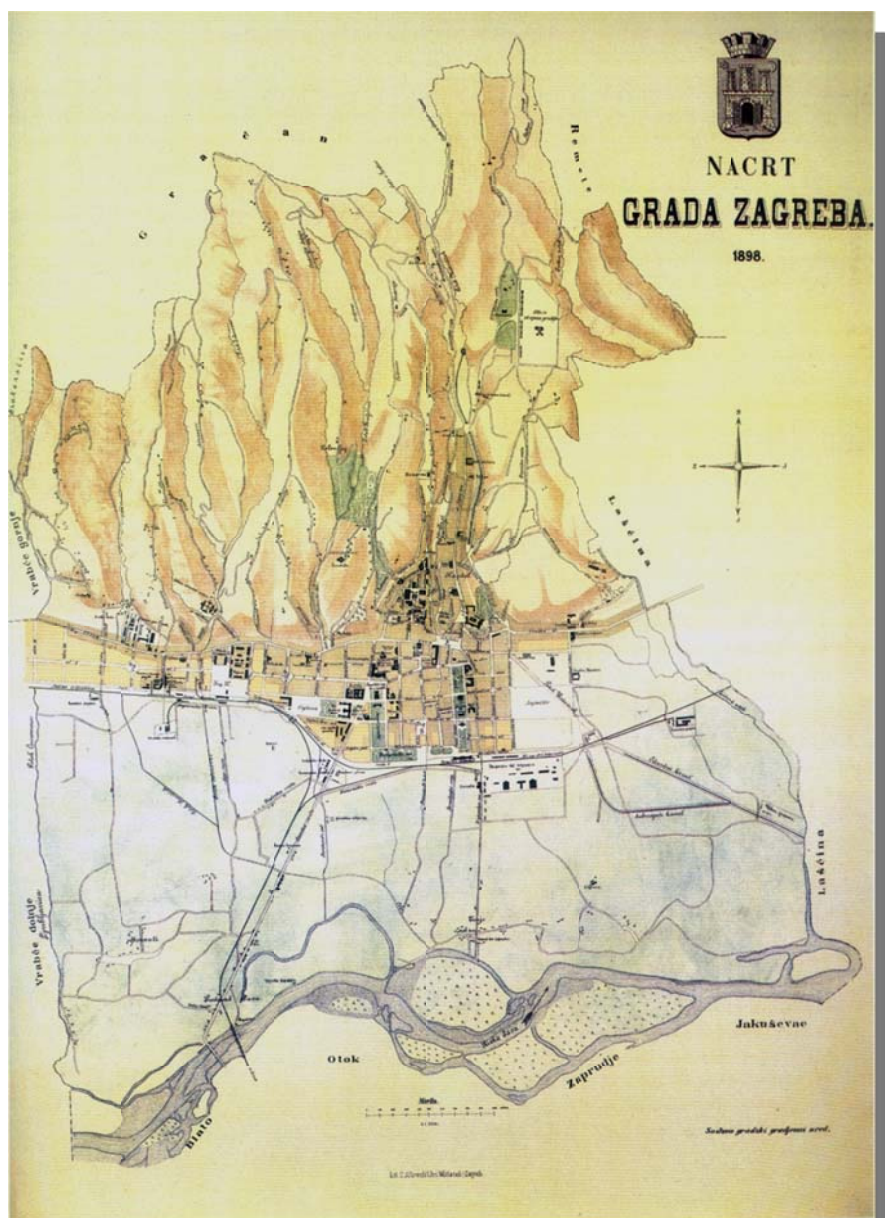
Južni dio (II. razdjel) bio je ostatak poplavne ravnice rijeke Save, presječen željezničkom prugom prema jugu, gdje je i zbog nedostatka kanalizacije bilo zabranjeno građenje.

Sjeverni dio (III. razdjel) prostirao se podsljemenskim brežuljcima do Ilice i Vlačke. Svi budući regulacijski planovi do početka tridesetih godina 20. stoljeća donošeni su kao dopune toga Regulacijskoga plana.

Regulacijskim planom iz 1888. godine određen je opseg prostornog razvoja tadašnjeg Zagreba u dvije prirodne cjeline:

„blokovo područje” u longitudinalnoj pačetvorini omeđenoj željezničkom prugom Dugo Selo-Zaprešić, istočnom i zapadnom granicom gradskog područja, te Ilicom i Vlačkom ulicom,

„ljetnikovački predjeli” u opsegu sjeverno od blokovskog područja do sjevernih granica gradskog područja.



Nacrt grada Zagreba 1898. u mjerilu 1 : 11.520
(Čolić, 1994)

Međuratno razdoblje 1918.-1945.

Snažan populacijski razvoj Zagreba

1921. → 108.674 stanovnika

1931. → 185.581 stanovnika

1941. (procjena) → 240.000 stanovnika

- Zagreb → vodeće privredno i industrijsko središte u novonastaloj državi
- Useljeničko odredište mnogobrojnih imigranata (npr. Hrvatskog zagorja) → glavni faktor populacijskog rasta i socijalne diferencijacije
- Nastavak prostornog širenja grada
- Blokowska izgradnja → istočni dijelovi grada: Zvonimirova, Kvaternikov trg, Maksimirska...
- Izgradnja socijalnih stanova → npr. željeznička kolonija u Maksimiru
- Formiranje najluksuznije rezidencijalne četvrti na brežuljcima Medvednice → Tuškanac, Pantovčak, Šalata
- Južno od pruge uz industrijske zone radničke četvrti divlje izgradnje → Trnje, Trešnjevka, Peščenice, Donja Dubrava
- Razdoblje polariziranog prostornog i socijalnog razvoja → željeznička pruga dijeli grad

Ovo razdoblje karakterizira nagli rast grada i izgradnja grada prema parcijalnim regulacijama. Povećanje broja stanovnika dovelo je do prve stambene krize u Zagrebu. To je za posljedicu imalo pojavu neplanske gradnje na južnom dijelu grada, između pruge i rijeke Save. Javlja se potreba za regulacijom područja grada smještenoga južno od pruge, koje je najvećim dijelom bilo neizgrađeno. Uzroci su

tome bili nedostatak kanalizacije, nesigurnost Save i položaj željezničke pruge.

Odobreni propisi prostornog razvoja u periodu do 1931. mogu se smatrati sastavnim dijelovima Regulatorne osnove iz 1888. godine.

Planiranjem „ljetnikovačkih predjela” između Maksimirske i željezničke pruge, a istočno od Heinzelove, definitivno je napušten osnovni princip Regulatorne osnove – koncept longitudinalno rasprostrtoga blokovskog područja između istočne i zapadne gradske međe.

Građevinski zakon [Kraljevine Jugoslavije], 1931.:

Zakon je horizontalno podijeljen na četiri dijela.

U prvom dijelu „Gradovi i varošice (trgovišta)”, koji se sastojao od četrnaest poglavlja, propisana su prava i obveze u izgradnji gradova.

U drugom dijelu „Sela”, propisana su prava i obveze u izgradnji sela.

U trećem dijelu „Industrijska i rudarska naselja, banje i lečilišta, klimatska i turistička mesta”, propisana su dodatna prava i obveze u izgradnji naselja mješovitog tipa zbog sve većeg značenja turizma u primorskom dijelu države.

U četvrtom dijelu „Prelazna i završna naređenja”, uređeno je važenje dotadašnjih zakona i propisa. Prema vertikalnoj podjeli zakon je propisivao urbanističke, funkcionalne, konstruktivne i oblikovne parametre, te parametre upravnog postupka.

„Skicom generalne regulatorne osnove” iz 1933. godine bio je načelno koncipiran ravnomjeran razvoj grada sa središtem na Glavnom kolodvoru, u kojega su se trebale ulijevati sve željezničke pruge putničkoga prometa. Teretni i ranžirni željeznički promet, kao i magistralni cestovni promet, izmješteni su iz grada.

Gradsko područje planirano je kao sustav vrtnih naselja obiteljskih kuća koji okružuje blokovsko područje Donjega grada, a prilagođen je reljefu, biotopu i vodotocima. Može se tvrditi da je „Skicom generalne regulatorne osnove” gradu Zagrebu dano današnje obličje, uz nužne korekcije uvjetovane naknadnim porastom stanovništva. Međutim, propuštena je prilika da se cjelovitom regulacijom prigradskih naselja i gradskoga područja postigne harmonično uklapanje prigradskih naselja u današnje obličje grada.

„Generalni regulacioni plan za grad Zagreb” donesen je 1938. godine, zajedno s Regulacionim i konzervatorskim planom za Kaptol i Gornji grad.

„Građevinski pravilnik za Grad Zagreb” bio je objavljen u prilogu „Narodnih Novina” od 21. 12. 1940. godine

Uspostavom „Nezavisne države Hrvatske” ovaj je pravni sustav bio ostavljen na snazi. Suspendiran je 1946. godine, a ukinut 1948. godine.

Druga polovica 20. stoljeća: poslijeratno razdoblje 1945. – 1991.

Dinamičan populacijski razvoj

1953. → 350.829 stanovnika

1961. → 430.802 stanovnika

1971. → 566.224 stanovnika

1981. → 640.586 stanovnika

1991. → 706.770 stanovnika

- Urbani rast u uvjetima intenzivne industrijalizacije
- Najbrži populacijski razvoj 1961-1971. → 31,8% (najviše u drugoj polovici 20. stoljeća)
- Najveća prostorna ekspanzija u 20. stoljeću
- Nastanak novog tipa grada → socijalistički grad
- Od 1950-ih sanacija dijelova između pruge i Save → Trnje, Trešnjevka
- Stambena i poslovna izgradnja duž velikih prometnica → Vukovarska (prije Proleterskih brigada), Držićeva, Savska

- 1953. Zagreb se širi na prostor južno od Save → Južni Zagreb – izgradnja naselja Savski gaj i Zaprude



Stambeno naselje Zaprude u Novom Zagrebu

- Grad se i druga stambena naselja:
 - na J Trešnjevci → Knežija, Srednjaci, Horvati, Jarun i Prečko
 - u susedgradskom području → Gajnice, Malešnica i Špansko
 - u Maksimiru → Ravnice
 - na Peščenici → Borongaj, Ferenščica i Volovčica
 - na Trnju → Savica
 - u Dubravi → Klaka
- Premješta se Zagrebački velesajam → prati prostorno širenje grada (Trg maršala Tita, križanje Martićeva-Draškovićeva, Savska, Novi Zagreb)

Direktivna regulatorna osnova 1953. godine: Funkcionalni grad

Opće siromaštvo i stambena kriza u tom trenutku nisu dopuštali rušenje tzv. „divljih naselja” koja su desetljećima nicala na periferiji grada. Iz tog je razloga planom predložena zona obuhvata šira no ikada prije i predložena izgradnja na praznim udaljenim gradskim terenima.

Plan karakterizira prvi zoning grada, tj. dosljedno provedena podjela gradskog prostora na površine različitih namjena. Razvoj grada planiran je u smjerovima: istok-zapad i jug. Predloženo je formiranje zapadne i istočne industrijske zone te izmještanje neplanski izgrađene industrije izvan gradskog centra.

Novim prometnim sustavom predložena je izgradnja obilaznice oko grada i formiranje cestovnog prstena. željeznica je u prostoru grada razdvojila površine grada namijenjene stanovanju od industrijskih zona.

Urbanistički program grada Zagreba 1963. godine: Širenje grada

Program je rađen na temelju Direktivne regulatorne osnove, ali je ponudio kvalitativno reduciranu sliku grada. Prostor grada progušćen je površinama namijenjenim za izgradnju, a bogato dimenzionirani prometni koridori svedeni su na funkcionalni maksimum. Programom je predviđeno podizanje pruge na potezu od Svetica do Vrapča, izmještanje Glavnoga kolodvora istočnije od postojećeg za otprilike 700 metara, ukidanje željezničke pruge u Savskoj cesti, razdvajanje putničkog i teretnog prometa te preusmjeravanje teretnog prometa izvan gradskog središta. Na taj bi način grad neutralizirao utjecaj željeznice i omogućio realizaciju cestovne mreže kojom bi se povezale dosad razdvojene zone grada, a željeznički čvor mogao bi udovoljiti očekivanom povećanju intenziteta prometa.

Osnovni nedostaci ovog programa proizlaze iz toga što još ne postoji regionalni plan, nisu sagledane sve tendencije ekonomske prirode i daljnjeg porasta stanovništva, kao i iz činjenice da se program dijelom temelji i na kvaliteti odgovora iz ankete (tadašnjih javnih poduzeća i privrednih subjekata) koja je prethodila izradi programa.

Generalni urbanistički plan grada Zagreba, Prostorni plan zagrebačke regije 1971. godine: Grad, željeznica, regija

Bitna kvalitativna komponenta plana jest činjenica da se istodobno odvijala izrada Prostornoga plana zagrebačke regije. Grad je 1970. godine imao oko 580 000 stanovnika, a planom je predviđeno povećanje na oko 950 000 – 1 000 000 stanovnika 2000. godine.

U Generalnom je planu, za razliku od Programa, posebna pozornost bila iskazana širem sagledavanju gradskog prostora. Utvrđeni su pravci širenja grada i njegove važne interesne zone u tadašnjem izvangradskom području. Planom je određeno da se razvoj grada u daljnjim desetljećima treba odvijati u četiri sasvim određena smjera³⁶ koja se preklapaju s povijesno zacrtanim smjerovima:

- na istok prema Dugom Selu,
- na zapad prema Zaprešiću (Samoboru),
- na jugozapad prema Karlovcu (Stupnik) i
- na jugoistok prema Sisku (Velikoj Gorici).

Utvrđeno je da se ti pravci poklapaju s postojećim željezničkim pravcima pa je razmatrana mogućnost uvođenja brze gradske željeznice u sklopu postojećih postrojenja željezničkog čvora.

Generalni urbanistički plan grada Zagreba, Prostorni plan grada Zagreba 1986. godine: Integralni promet

Grad je 1986. godine imao oko 660 000 stanovnika, a planom se predviđalo povećanje na 930 000 stanovnika 2000. godine.

Novim GUP-om željela se izvršiti korekcija neravnomjernog razvoja pojedinih gradskih predjela, gradskih sustava i sadržaja, koji je karakterizirao razdoblje nakon donošenja GUP-a 1971. godine. Temeljna teza novoga GUP-a jest da perspektiva Zagreba nije u veličini grada, već u „bogatstvu gradskih sadržaja, gradskom izgledu, bogatstvu doživljaja i ljudskih izbora i mogućnosti”.

Suvremeno razdoblje (1990.-)

Grad je 2001. godine imao 686 082 stanovnika, a planom se predviđa povećanje na 715 000 stanovnika 2015. godine.

- Urbani rast u uvjetima političke i gospodarske tranzicije
- Neplanski rast → jačanje bespravne stanogradnje, slabljenje prostornog planiranja, pojava privatnog kapitala
- Prostor grada poprima kaotična obilježja → podsljemenska zona, Trešnjevka, Trnje, Dubrava, napuštena industrija
- Nastanak novog (prijelaznog) tipa grada → postsocijalistički grad
- Deindustrijalizacija
 - Smanjenje broja zaposlenih → 120.000 na 30.000
 - Prenamjena industrijskog zemljišta → trgovina (Jankomir), poslovni prostor (Vukovarska-Heinzlova-Radnička), stanovanje (Branimirova)
- Jačanje socioprostorne diferencijacije → prema socioekonomskom statusu

PROSTORNI PLAN GRADA ZAGREBA (Službeni glasnik Grada Zagreba [8/2001](#), [16/2002](#), [11/2003](#), [2/2006](#), 1/2009 i [8/2009](#)) regulira prostorno uređenje cjelokupnog prostora Grada Zagreba.

Prostorni plan Grada Zagreba određuje osnovne namjene prostora:

- prostore za gradnju,
- neizgrađene površine,

- površine za komunalnu i prometnu infrastrukturu i objekte,
- druge površine.

GENERALNI URBANISTIČKI PLAN (Službeni glasnik Grada Zagreba [16/2007](#), [2/2008](#), [6/2008](#), [8/2008](#), [10/2008](#), [15/2008](#), [19/2008](#), [1/2009](#), [8/2009](#) i [11/2009](#)) utvrđuje temeljnu oragnizaciju prostora, zaštitu prirodnih, kulturnih i povijesnih vrijednosti, korištenje i namjenu površina s prijedlogom uvjeta i mjere njihova uređenja, za područje od oko 220 km² i obuhvaća uže gradsko područje između medvedničke šume i zagrebačke obilaznice, uključujući i njegovo povijesno središte.

Literatura:

Andrijević, S., Bašić S. i Tutek I., 2005. Željeznica u prostornim planovima Grada Zagreba, *Prostor*, 13, 2(30), 175-185

Khale, D., 2006. Građevinski propisi za grad Zagreb u razdoblju od 1919. do 1931. godine i Građevinski zakon iz 1931. godine, *Prostor*, 14, 1(31), 116-129

Khale, D., 2006. Građevinski propisi za grad Zagreb u razdoblju od 1932. do 1945. godine, *Prostor*, 14, 2(32), 218-227

Khale, D., 2004. Građevinski propisi grada Zagreba u razdoblju od 1850. do 1918. godine, *Prostor*, 12, 2(28), 203-215

Prelogović, V. 2010. Prostorni razvoj Zagreba (prezentacija, nastupno predavanje, 26.3.2010. Zagreb)

Dodatna literatura:

BAŠIĆ, K. (2005): Apsolutna decentralizacija u populacijskom razvoju Zagrebačke aglomeracije, *Hrvatski geografski glasnik* 67 (1), 63-80.

JAKOVČIĆ, M. i SPEVEC, D. (2004): Trgovački centri u Zagrebu, *Hrvatski Geografski glasnik* 66 (1), 47-66.

LUKIĆ, A. (2002): Socijalne funkcije trgovačko-poslovnog središta: primjer Centra Kaptol u Zagrebu, *Hrvatski geografski glasnik* 64, 73-94.

MOHOROVIČIĆ, A. (1952): Analiza historijsko-urbanističkog razvoja grada Zagreba, *Rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti*, knjiga 287, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb.

NEJAŠMIĆ, I. (1994): Populacijski razvitak Zagreba, *Sociologija sela* 32 (1-2), 1-12.

PRELOGOVIĆ, V. (2004a): The Socio-spatial Structure of a City: the Example of Zagreb, Hrvatski geografski glasnik 66 (1), 29-46.

PRELOGOVIĆ, V., LUKIĆ, A. i PEJNOVIĆ, D. (2004): Labour, Provisioning and Immigration as Indicators of Zagreb's Suburbanization: The Case of Bistra Municipality, Dela 22, 113-128.

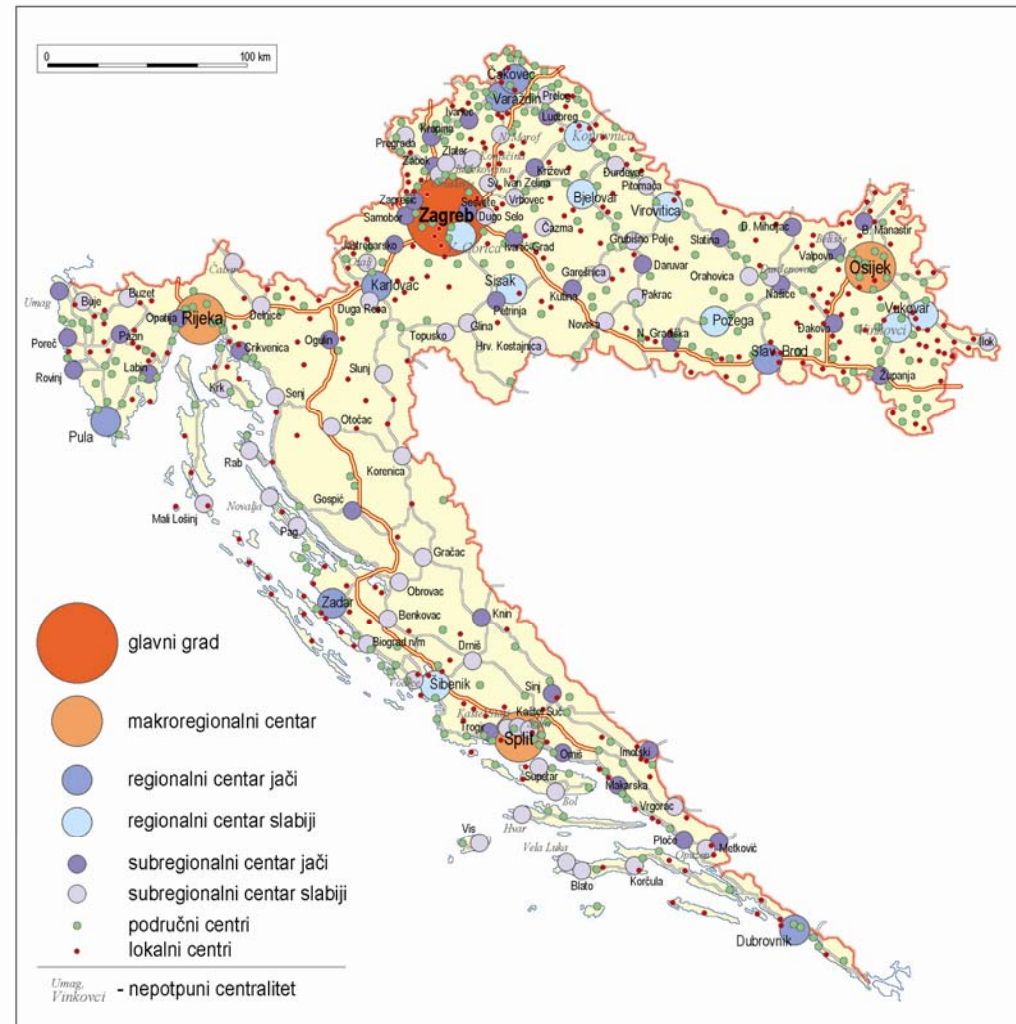
SLUKAN ALTIĆ, M. (2006): Morphological and Functional Change in Zagreb Lower Town (Donji grad) 1862-1914, Prostor 14 (1), 2-19.

ŽULJIĆ, S. (1964): Zagreb i okolica: utjecaj gradskog organizma na regiju (nastavak), Geografski glasnik 26, 39-147

ŽULJIĆ, S. (1965): Zagreb i okolica: utjecaj gradskog organizma na regiju (nastavak), Geografski glasnik 27, 65-182.

Geografski horizont (1994) 40 (2) tematski broj o Zagrebu

Sustav središnjih naselja Hrvatske



Izdvajanje središnjih naselja

Skupine kriterija:

- Opskrba
- Školstvo
- Zdravstvo
- Uprava i sudstvo
- Bankarstvo i financije
- Pošta

1. korak – izdvajanje naselja koja imaju neku od analiziranih funkcija

1969 naselja: 29.1 % svih naselja i 83.7 % stanovništva

100 %: osnovnih i područnih škola, srednjih škola, visokih učilišta, ambulantni, ljekarni, stomatologa, domova zdravlja, općih bolnica, kliničkih bolničkih centara, poslovnica banaka i FINE, sudova, sjedišta općina i gradova;

95.4 % svih prodavaonica

Kriteriji izdvajanja središnjih naselja (721+232)

5. LOKALNI CENTAR (145+172=317)

- osnovna ili područna škola
- ambulanta opće medicine
- poštanski ured
- prodavaonica (klasična, mješovite robe, minimarket)

4. PODRUČNI CENTAR (110+179=289)

- - sve obvezne funkcije centralnog naselja 5. reda,
- - osnovna škola
- - ljekarna
- - stomatolog
- - supereta ili veći broj minimarketa/klasičnih prodavaonica, u pravilu više od 10 prodavaonica

Eventualne funkcije:

- - poslovnica banke ili FINE

Kriteriji izdvajanja središnjih naselja

3. SUBREGIONALNI CENTAR (38+57=95)

- - sve obvezne i eventualne funkcije centralnog naselja 4. reda,
- - srednja škola
- - dom zdravlja ili veći broj ordinacija
- - prekršajni sud,
- - supermarket ili veći broj supereta, eventualno hipermarket

Eventualne funkcije:

- - općinski sud

2. REGIONALNI CENTAR (7+9=16)

- sve obvezne i eventualne funkcije centralnog naselja 3. reda,
- opća bolnica
- općinski i županijski sud,
- visoko učilište (ili podružnica)
- hipermarket ili veći broj supermarketa, specijalizirane prodavaonice, 100 i više prodavaonica

Eventualne funkcije:- trgovački sud

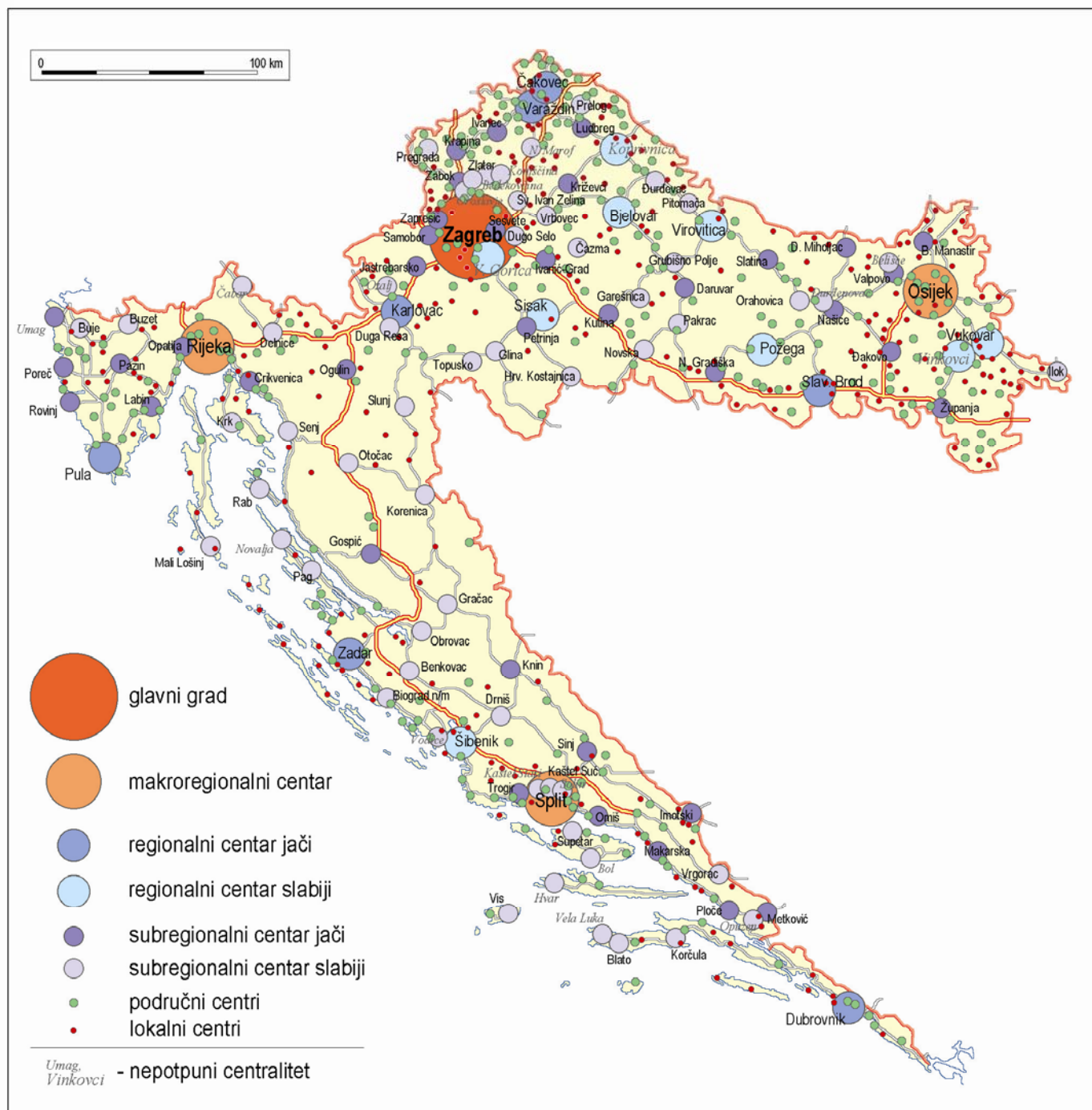
Kriteriji izdvajanja središnjih naselja

1. MAKROREGIONALNI CENTAR (3)

- sve obvezne i eventualne funkcije centralnog naselja 3. reda
- sveučilište
- klinička bolnica, klinički bolnički centar
- većina tipova prodavaonica, veći broj prodavaonica velike prodajne površine (hipermarketa, robnih kuća i sl.

0. GLAVNI GRAD (1)

- glavni grad
- ustavni i vrhovni sud
- niz ostalih državnih institucija



721

*centralno naselje
(10,7 % svih naselja,
69,9 %
stanovništva)*

232

*funkcionalno jače
opremljena naselja*

586

*centralnih naselja
nisu gradska*

4788

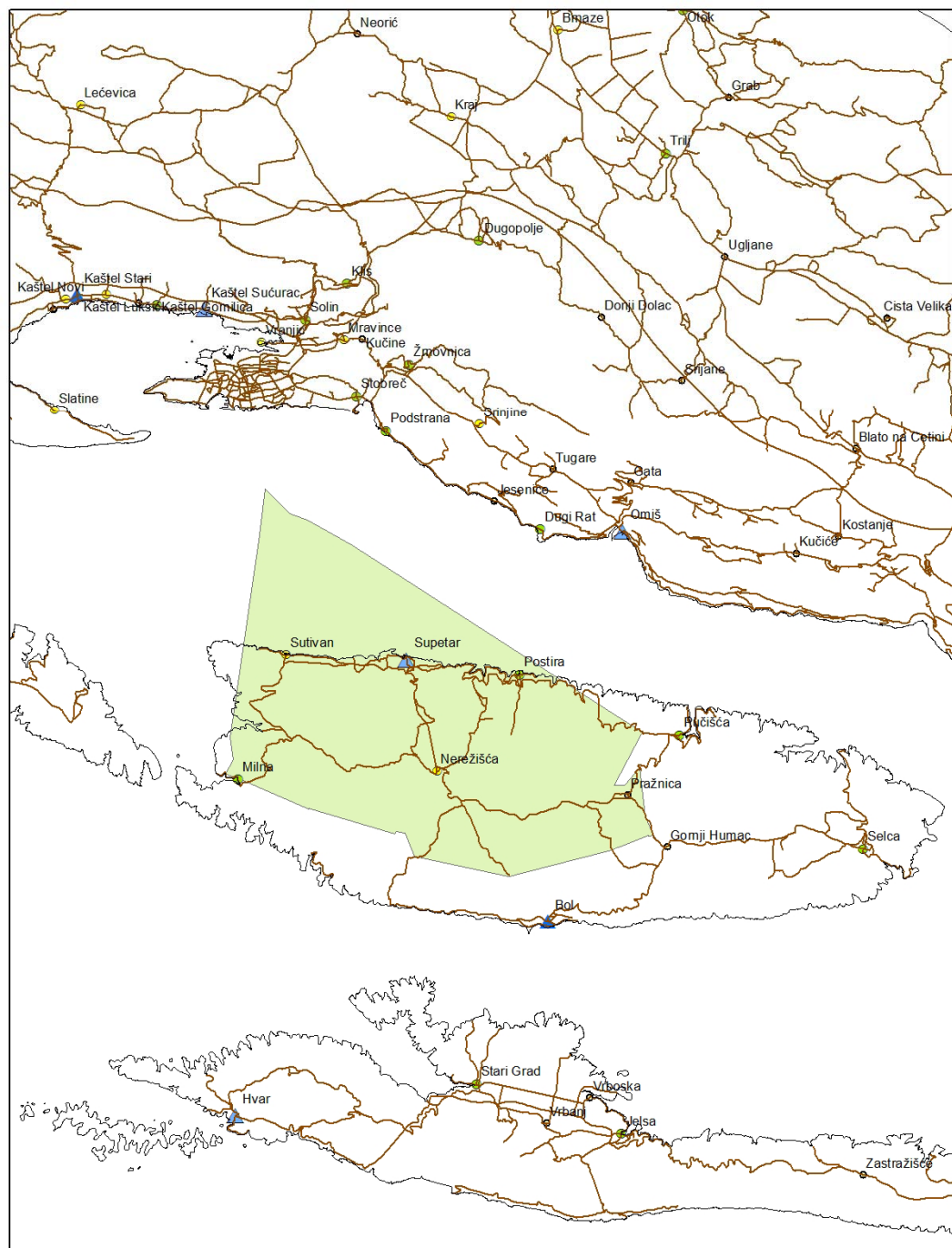
*ruralnih naselja
izuzev eventualno
prodavaonice nema
niti jednu osnovnu
funkciju*

VREMENSKA DOSTUPNOST NASELJA

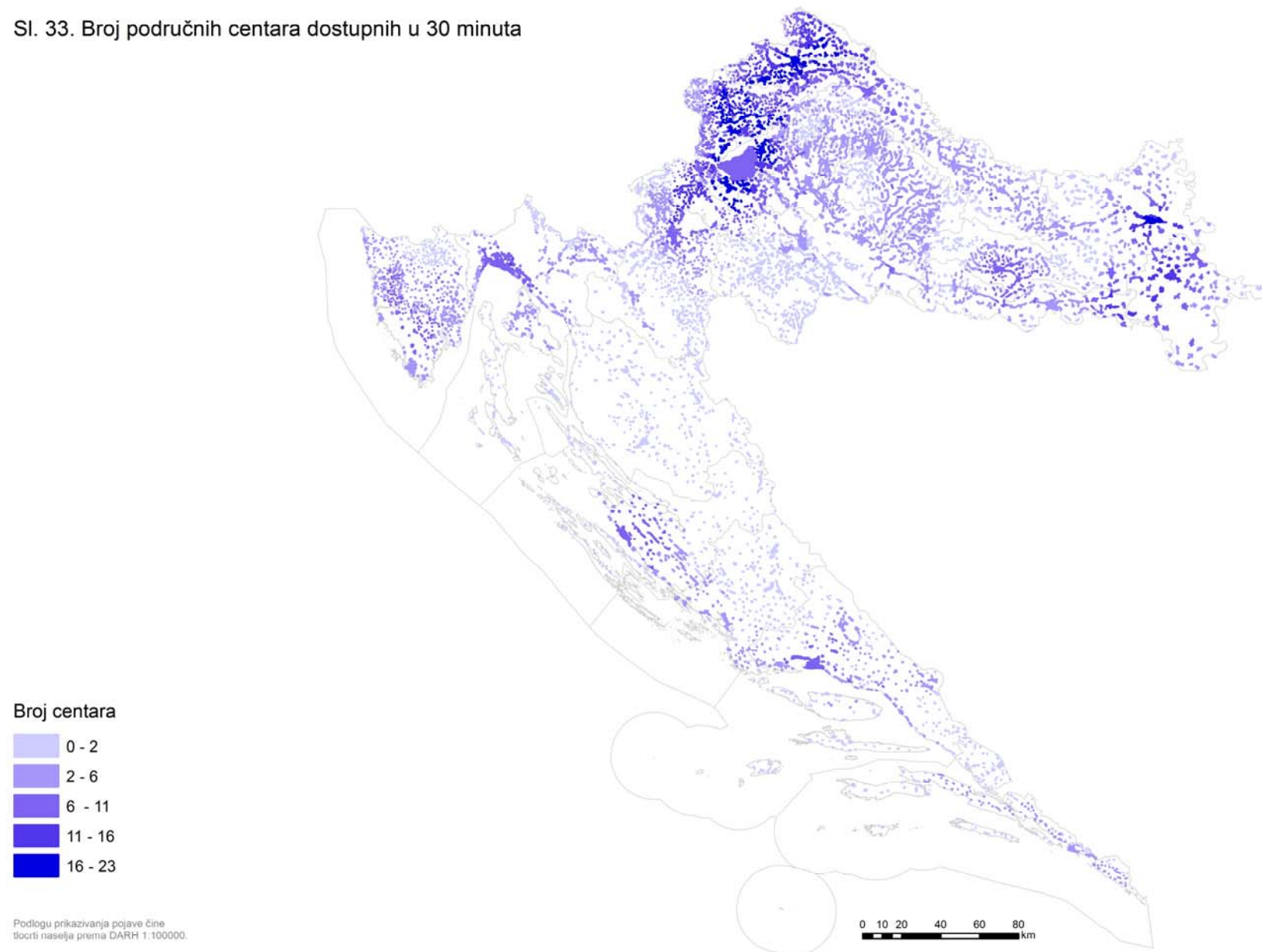
Središnji registar prostornih jedinica 2002., Državna geodetska uprava, 2002.

UDA_CN1	Broj naselja 1. stupnja centraliteta dostupnih u 30 minuta
UDA_CN2	Broj naselja 2. stupnja centraliteta dostupnih u 30 minuta
UDA_CN3	Broj naselja 3. stupnja centraliteta dostupnih u 30 minuta
UDA_CN33	Broj naselja 3.3. stupnja centraliteta dostupnih u 30 minuta
UDA_CN4	Broj naselja 4. stupnja centraliteta dostupnih u 30 minuta
UDA_CN5	Broj naselja 5. stupnja centraliteta dostupnih u 30 minuta
UDA_CN6	Broj naselja 6. stupnja centraliteta dostupnih u 30 minuta
CEN_BOD	Ukupna dostupnost naselja (bodovi)





Sl. 33. Broj područnih centara dostupnih u 30 minuta



Osnove regionalnog i prostornog planiranja

Sustav središnjih naselja Hrvatske

O razvoju teorije centralnih naselja... str. 254 – 256

Primjena teorije centralnih naselja u Hrvatskoj ... str. 256 – 258

Modifikacije teorije centralnih naselja ... str. 258 – 259

Izrada sustava središnjih naselja ... str. 260 – 270

Analiza sustava središnjih naselja Hrvatske ... str. 271 – 286

Tekst:

Lukić, A. 2009. Tipologija ruralnih područja Hrvatske – geografski aspekt, Doktorska disertacija, Geografski odsjek PMF-a, Zagreb

Literatura:

Cvitanović, A. (ur.), 1976. Centralna naselja i gradovi SR Hrvatske - Geografska analiza, Zagreb: Školska knjiga.

Radica, T., Paunović, A. i Salaj, M. (ur.), 1997. Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske, Zagreb: Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zavod za prostorno planiranje.

Vresk, M., 2002. Grad i urbanizacija, Osnove urbane geografije, Zagreb: Školska knjiga.

Tab. 84. Infrastrukturno najslabije opremljene općine Hrvatske 2001.

(prema udjelu nastanjenih stanova sa strujom, vodom i kanalizacijom)

Općina	Županija	Udio stanova sa strujom u ukupnom broju nastanjenih stanova (%)	Udio stanova s vodovodom u ukupnom broju nastanjenih stanova (%)	Udio stanova s kanalizacijom u ukupnom broju nastanjenih stanova (%)	Zbroj svih udjela (redosljed na rang listi)
Ervenik	Šibensko-kninska	97,0	30,1	33,5	160,6
Levanjska Varoš	Osječko-baranjska	96,7	46,0	46,3	189,0
Biskupija	Šibensko-kninska	96,1	45,6	51,6	193,4
Voćin	Virovitičko-podravka	97,2	56,7	54,3	208,3
Drenje	Osječko-baranjska	97,4	57,7	56,2	211,2
Udbina	Ličko-senjska	94,2	61,1	60,4	215,7
Gradina	Virovitičko-podravka	97,1	62,9	58,5	218,5
Draž	Osječko-baranjska	97,3	61,4	61,1	219,8
Đulovac	Bjelovarsko-bilogorska	97,1	69,6	58,4	225,1
Gundinci	Brodsko-posavska	96,9	65,9	64,0	226,8
Okučani	Brodsko-posavska	97,6	65,3	68,3	231,2
Podcrkavlje	Brodsko-posavska	97,2	67,3	67,3	231,9
Hlebine	Koprivničko-križevačka	96,3	69,0	68,5	233,8

Napomena: Rang-lista je dobivena izdvajanjem 10 % (55) jedinica lokalne samouprave s najnižim udjelom po svakom od korištenih kriterija čime su dobivene tri liste (struja, vodovod, kanalizacija). U konačni izbor ušle su samo one općine koje su se nalazile na svakoj od lista, što znači da postoje općine i s nižim udjelima po jednom ili čak dva kriterija. Rangirane su prema zbroju svih korištenih udjela.

Izvor: Posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

5.3.3.10. Centralitet naselja

Tab. 85. Varijable: centralitet naselja

Naziv varijable	Opis varijable
CEN	Stupanj centraliteta naselja

Posljednje dvije skupine varijabli, centralitet i dostupnost naselja, uz analizirane dnevne cirkulacije, odabrane su kao pokazatelji odnosa između naselja u ruralnim područjima s jedne te gradova odnosno centara o kojima su ovisna u zadovoljavanju osnovnih životnih potreba, s druge strane. Još je davne 1826. Thünen istaknuo kako grad nije izdvojena – izolirana zajednica stanovništva, već sastavni dio jednog regionalnog kompleksa (Žuljić, 1983:117). U jednom takvom regionalnom kompleksu isprepleće se niz veza između urbanog i ruralnog, a stupanj razvijenosti uslužnih funkcija tercijarnog i kvartarnog sektora, dakle ono što nazivamo stupnjem centraliteta naselja u užem smislu, ima važnu ulogu u kvaliteti življenja i općoj razvijenosti nekog prostora. Mnogi istraživači ističu kako su stupanj regionalnog razvoja te demografska kretanja (i jedno i drugo bitno za tipologiju) izravno povezana s nodalno-funkcionalnom organizacijom Hrvatske, odnosno sustavom centralnih naselja i njihovom razvijenošću: nedostatak, nerazvijenost i podkapacitiranost centralnih naselja (posebno

regionalnih centara) vodili su posljednjih pedesetak godina k negativnim demografsko-prostornim učincima jer nije bilo „sidra“ koja bi ponudom usluga i radnih mjesta, u uvjetima jake deagrarizacije, zadržala viškove radne snage i ujedno zadovoljila potrebe za kakvim-takvim urbanim sadržajima i „svjetlima grada“ (Akrap, 2002; Pejnović, 2004; Pavlaković-Koči i Pejnović, 2005; Šterc, 1992; Nejašmić, 1991; Župančić, 2005a).

No, prije nego razmotrimo tu problematiku u Hrvatskoj, dužni smo barem ukratko se osvrnuti na razvoj teorije centralnih naselja, zasigurno jednog od najpoticajnijih geografskih promišljanja prostora, usprkos opravdanim kritikama koje ćemo također istaknuti (Žuljić, 1983). Njenim osnivačem smatra se Walter Christaller, koji je pod utjecajem dotadašnjih geografskih i ekonomskih spoznaja sustavno razradio teoriju lokacije tercijarnih djelatnosti i centralnih naselja. Posebno značenje za njegov rad imali su V. E. Kohl, J. von Thünen, A. Weber, R. Gradmanna i drugi. U djelu „Die zentralen Orten in Süddeutschland“ (Jena, 1933., Darmstadt 1968.). razmještaj centara u prostoru dovodi u vezu s njihovom osnovnom funkcijom, a to je opskrba stanovništva. Prostorna distribucija centara treba slijediti logiku da što manji broj većih centara opskrbljuje što veći broj manjih centara na što manjoj udaljenosti. To je moguće, smatra Christaller, ostvariti lokacijom centara u obliku šesterokuta odnosno heksagona s većim centrom u njegovu središtu i manjim centrima u kutovima. Osim toga, Christaller je utvrdio kako se centralna naselja međusobno razlikuju brojem i vrstama glavnih funkcija te veličinom gravitacijskog područja. Viši stupanj centraliteta podrazumijeva veći broj funkcija i veće gravitacijsko područje. Ključnim funkcijama na temelju kojih se vrši hijerarhija centara u prostoru Christaller smatra 1) opskrbu, 2) promet i 3) upravu (Vresk, 2002).¹⁴⁵

Kao glavni doprinos Christallerove deduktivne teorije pitanjima odnosa grada i okolice Žuljić (1983), u vrlo iscrpnom pregledu ovog pristupa i njegove primjene u Europi i bivšoj Jugoslaviji do početka 1970-ih, ističe tri elementa. Prvi je prepoznavanje osnovne uloge grada kao središta posredovanja dobara i usluga za određeno područje iz čega proizlazi da njegova lokacija treba biti geografski i prometno optimalna u smislu troškova putovanja. Druga pouka je da je središnje značenje grada zbirna mjera značenja njegovih uslužnih djelatnosti za okolna područja: veći stupanj koncentracije usluga i njihovih korisnika (centralitet) određuje veće društveno značenje (rang) grada, što pak podrazumijeva veći promet dobara, brojnije

¹⁴⁵ U citiranom izvoru iznesen je detaljan pregled Christallerove teorije, primijenjena metodologija izdvajanja centralnih naselja te osvrt na kritike, razvoj i primjenu teorije centraliteta.

stanovništvo, brojnije poslovne ustanove i u konačnici veći obujam gospodarskih djelatnosti. I treća je da se centralna naselja mogu svrstati u hijerarhijski redoslijed, na temelju zastupljenosti i razvijenosti pojedinih funkcija.

Izvorna Christallerova teorija centralnih naselja kritizirana je zbog idealizirane strukture šesterokutnih opskrbnih područja koja, smatraju mnogi, u stvarnosti ne postoji (Vresk, 2002:217). Druga skupina kritika odnosi se na činjenicu da je „opća teorija o sistemu centara, kakvu je razradio W. Christaller, zapravo teorija o lokaciji tercijarnih djelatnosti, što u znatnoj mjeri ograničava njezinu širu primjenu“ (Žuljić, 1983:121). Upravo ta kritika ključna je u modifikaciji metodologije izrade sustava centralnih naselja za potrebe ove tipologije ruralnih područja, o čemu će više riječi biti u nastavku. Kritikama usprkos, izvorna Christallerova ideja o sustavu centralnih naselja temelj je metodoloških pristupa kojima se sve do današnjih dana ocjenjuje i planira mreža naselja u prostorno-planerskim dokumentima brojnih država, što pokazuje da je iz sfere znanstvene znatiželje prešla u stručnu praksu (Kovačić i dr., 2000; Radica, Paunović i Salaj, 1997).

U hrvatskoj je geografiji odjek teorije centralnih naselja prisutan od šezdesetih godina 20. stoljeća.¹⁴⁶ Žuljić (1983:132) ističe kako se u bivšoj Jugoslaviji sve do tog razdoblja pitanju klasifikacije naselja nije posvećivala veća pažnja jer je „nizak stupanj urbaniziranosti uvjetovao da je već samo određivanje položaja gradova na temelju administrativno-upravne hijerarhije bilo dovoljno za predodžbu o društvenom značenju pojedinih gradova“. Početak brže industrijalizacije uvjetovao je i snažniju diferencijaciju centralnih naselja u odnosu na ostala što je potaknulo znanstveni interes za dubljim upoznavanjem strukture sustava gradskih središta. Žuljić (1983), Malić (1981) i Crkvenčić (1976) naglašavaju važnost teorijsko-metodoloških radova o problematici centralnih naselja koje je u drugoj polovici šezdesetih napisao slovenski geograf I. Vrišer. On je 1968. objavio, prema Crkvenčiću (1976), „do sada

¹⁴⁶ Malić (1981), u svojoj disertaciji „Centralne funkcije i prometne veze naselja Središnje Hrvatske“, u poglavlju o pregledu iskustava o dotadašnjim istraživanjima centralnih funkcija u našoj zemlji, ističe kako je ta problematika dosta nova, no kako se broj radova povećava. Spominje radove (kronološki): Žuljić, S. (1964/65) *Zagreb i okolica*, Geografski glasnik 26 i 27, 65-182 i 39-149; Rogić, V. (1968) *Prostori općeg makroregionalnog centraliteta Zagreba, Rijeke, Splita i Osijeka u odnosu na regionalizaciju ekonomskog programiranja*, Zbornik na VIII Kongres na geografite od SFRJ vo Makedonija, Skopje 1968, 459-465; Crkvenčić, I. (1976) *Statistička i funkcionalna klasifikacija naselja SR Hrvatske*, u Cvitanović (ur.) *Centralna naselja i gradovi SR Hrvatske*, 5-32; Laci, S. (1976) *Centralna naselja Međimurja* (magistarski rad), Geografski odsjek PMF-a, Zagreb.

najkompletniji geografski prikaz centralnih naselja“ (za cijelu bivšu Jugoslaviju).¹⁴⁷ Ne čudi stoga što je i prva cjelovita analiza centralnih naselja Hrvatske, objavljena 1976., slijedila Vrišerovu metodologiju. Izrađena je u okviru projekta „Gradovi SR Hrvatske“, voditelja dr. sc. Ivana Crkvenčića. Njome je u Hrvatskoj izdvojeno 498 centralnih naselja odnosno 7,5 % od ukupnog broja naselja u Hrvatskoj (tab. 86).

Tab. 86. Kriteriji izdvajanja centralnih naselja Hrvatske 1976. i njihov broj po makroregijama

Stupanj centraliteta	Obvezne funkcije	Eventualne funkcije	Broj centara po makroregijama
Lokalni centar	mjesni ured, osnovna škola (4-8 razreda), zdravstvena ambulanta, pošta i prodavaonica (općeg tipa)	kino, specijalizirane trgovine, ljekarna, prenočište ili hotel/motel i povremeni sajmovi	Zagrebačka: 157 Splitska: 67 Riječka: 75 Osječka: 80
Područni centar	sve obvezne funkcije centralnog naselja 5. reda, 5-20 specijaliziranih prodavaonica, kino, osmogodišnja škola, prenočište ili hotel/motel, ljekarna, tjedni ili mjesečni sajmovi.	općina, općinski sud, dom zdravlja, podružnica banke, srednja škola, filijala OZA, podružnica komunalnog zavoda za socijalno osiguranje, narodno sveučilište	Zagrebačka: 37 Splitska: 16 Riječka: 17 Osječka: 9
Mikroregionalni centar	sve obvezne funkcije centralnog naselja 4. reda, općina, općinski sud, dom zdravlja ili medicinski centar, podružnica banke, filijala OZA, srednje škole, komunalni zavod za socijalno osiguranje ili filijala, 20 i više specijaliziranih prodavaonica, jedna i više trgovačkih organizacija i njihovih podružnica, poduzeće cestovnog prometa ili filijala i narodno sveučilište.	viša škola, lokalni list, lokalna radio-stanica	Zagrebačka: 9 Splitska: 6 Riječka: 7 Osječka: 5
Regionalni centar	sve obvezne funkcije centralnog naselja 3. reda, okružni sud i tužilaštvo, lokalni list, lokalna radio-stanica, osnovna privredna komora ili filijala, sjedište regionalnih društveno-političkih organizacija, sekcija ŽTP ili poduzeća za riječni promet.	viša ili visoka škola, kazalište	Zagrebačka: 4 Splitska: 2 Riječka: 1 Osječka: 2
Regionalni i makroregionalni centar	Sve funkcije potrebne za jednu regiju i grupu regija. U slučaju Zagreba i funkcije nacionalnog značaja.		Zagrebačka: 1 Splitska: 1 Riječka: 1 Osječka: 1

Izvor: Cvitanović 1976.

Malić je krajem 1980-ih analizirao osnovne razvojne karakteristike centralnih naselja nižega reda u Hrvatskoj, a to i naredna desetljeća donijela su i detaljnije regionalne analize centralnih naselja gdje je poseban naglasak bio i na preciznom definiranju njihovih gravitacijskih područja ili pak na nekoj od centralnih funkcija (1991). Laci je izradio sustav centralnih

¹⁴⁷ Vrišer, I. (1968). Centralna naselja u Jugoslaviji, , Zbornik na VIII Kongres na geografite od SFRJ vo Makedonija, Skopje 1968.

naselja Međimurja (1979), Malić je analizirao centralne funkcije naselja Središnje Hrvatske (Malić, 1981) i unutrašnje Istre (1992), Novosel-Žic neke elemente centralnomjesne organizacije Krka (Novosel-Žic, 1986), Njegač je istraživao funkcionalnu diferencijaciju i centralnomjesnu organizaciju Hrvatskog Zagorja (Njegač, 1999), Šakaja je analizirala novinsku djelatnost u svjetlu teorije centralnih naselja (Šakaja, 1994), da spomenemo samo neke. U magisterijima i disertacijama izrađenima na Geografskom odsjeku PMF-a također su za pojedine regije izdvajana centralna naselja. Osim geografa, interes za analizu centralnih naselja pokazali su i stručnjaci ostalih disciplina, od kojih se posebno ističe Grgurević disertacijom „Prilog proučavanja sustava hijerarhije centralnih naselja Republike Hrvatske“ obranjenoj na Arhitektonskom fakultetu u Zagrebu 1990. U novije vrijeme valja spomenuti znanstvenoistraživački projekt Instituta za društvena istraživanja u Zagrebu naslova „Sociološki aspekti mreže naselja u kontekstu tranzicije“ tijekom kojega je, među ostalim, provedeno anketno istraživanje u 154 hrvatska naselja, a istovremeno su za njih prikupljeni podaci o opremljenosti naselja društvenim i javnim sadržajima, odnosno centralnim funkcijama. I konačno, suvremeni pokazatelji razvijenosti sustava centralnih naselja mogu se iščitati iz *Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske* (Radica i dr., 1997). Naseljski skup diferenciran je prema centralitetu u sedam stupnjeva: glavni grad (1), makroregionalno središte (3), veće regionalno središte (10), regionalno središte (17), manje regionalno središte (48 manjih gradova i 55 naselja s urbanim obilježjima), područno središte i lokalno središte (oko 600 razvojnih i inicijalnih središta). U *Programu prostornog uređenja Republike Hrvatske* kategorizacija je u tekstualnom dijelu izvršena nešto drugačije, no prema ovim izvorima govorimo o oko 730 središnjih naselja u Hrvatskoj (Župančić, 2005a:633; Salaj, 1999:13).¹⁴⁸

Iz ovog kraćeg pregleda dosadašnjih istraživanja i spoznaja jasno je kako je hijerarhijski zasnovan sustav centralnih naselja zapravo u neku ruku i tipologija naselja s obzirom na zastupljenost djelatnosti tercijarnog i kvartarnog sektora, djelatnosti koje imaju veliku privlačnu snagu za stanovništvo. One služe zadovoljavanju osnovnih životnih funkcija koje čovjek ne može zadovoljiti u vlastitom mjestu stanovanja. Prvenstveno se to odnosi na funkciju opskrbe, obrazovanja, zdravstvene zaštite i sl. No, među spomenutim funkcijama

¹⁴⁸ U županijskim prostornim planovima znatno detaljnije se obrađuje problematika centralnih naselja, analizira se široki spektar funkcija, oblikuje hijerarhija te određuju gravitacijska područja. Ipak, čini se kako svi županijski prostorni planovi nisu izrađeni na temelju potpuno istih kriterija izdvajanja centralnih naselja što donekle onemogućuje dosljednu komparaciju za cijeli hrvatski prostor. Svi županijski prostorni planovi dostupni su na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva (www.mzopu.hr).

nedostaje još jedna od temeljnih ljudskih potreba koja itekako utječe na prostornu pokretljivost stanovništva i stupanj privlačnosti nekog naselja. To je funkcija rada.¹⁴⁹ Još je Bobek 1967., kritizirajući teoriju centralnih naselja, upozoravao da je funkcija rada barem jednako važna za analizu gravitacijske privlačnosti, a time i centraliteta naselja, koliko i uslužne funkcije. Bobek smatra da centralitet nekog centralnog naselja ima smisla samo onda ako se shvati kao ukupna važnost svih u jednom mjestu okupljenih funkcija. Intenzitet i pravci dnevnih cirkulacija radne snage mogu se prema tome smatrati vrlo bitnim elementima ili barem indikatorima centraliteta pojedinih naselja (prema Cvitanović, 1976:27).

Na tom tragu je i naše razmišljanje: za realniju procjenu intenziteta i prostornog obuhvata utjecaja koji na svoju okolicu ima neko centralno naselje, važna je što sveobuhvatnija procjena njegove ukupne privlačne snage koju u suvremeno doba očigledno ne čine samo uslužne funkcije, već i rad i niz ostalih (mogli bismo reći, za razliku od Christallerovog doba kada je opskrba bila ključni motiv cirkulacije jer je mjesto stanovanja i mjesto rada izvan centralnih naselja bilo uglavnom jedno te isto – selo). Tercijarnim i kvartarnim sadržajima treba dakle pridružiti pokazatelje koji će ukazivati na ukupnu važnost svih funkcija, a prvenstveno na funkciju rada centralnog naselja, i time preciznije odrediti njegovo mjesto u hijerarhijski oblikovanom sistemu. Pitanje je „samo“ koje pokazatelje odabrati i na koji ih način uklopiti u postojeću metodu ocjenjivanja centraliteta naselja.

Izneseno razmišljanje jedan je od mogućih pokušaja da se izvorna teorija centralnih naselja učini pogodnijom za suvremena znanstvena istraživanja i primjenu u prostornom planiranju. Od niza drugih mogućnosti istaknut ćemo utvrđivanje tzv. relativne važnosti centraliteta. Grgurević (1991) ističe da „u istraživanju centralnih značenja naselja interes treba usmjeriti prema traženju relativne važnosti centraliteta naselja kao prostornog centra, koji ima višak dobara i usluga od potrebe vlastitog stanovništva“. Taj „višak dobara i usluga“ Grgurević smatra ključnim da bi se odredila relativna važnost naselja: za svako centralno naselje može se odrediti ima li višak ili manjak kapaciteta svih ili pojedinih centralnih funkcija (npr. školstva, zdravstva itd.). Za određivanje relativne važnosti koriste se različiti kvantitativni postupci, Grgurević ga primjerice izračunava analizirajući odnos broja zaposlenih u tercijarnom i kvartarnom sektoru centralnog naselja i ukupnog broja zaposlenika tog sektora u

¹⁴⁹ Kao potvrdu ove teze iznosimo podatak da je u Hrvatskoj 2001. bilo ukupno 460.783 dnevnih cirkulanata – „aktivnih koji obavljaju zanimanje“, a 196.242 dnevnih cirkulanata – učenika i studenata.

državi. Zaključuje kako od 602 izdvojena centralna naselja u Hrvatskoj početkom 1990-ih, 202 imaju pozitivnu vrijednost centraliteta, odnosno kapacitetima svojih centralnih funkcija nadilaze potrebe vlastitog stanovništva (Grgurević, 1991:76).

Kako dakle pristupiti tom zadatku? Izrada sustava (mreže) centralnih naselja u pravilu obuhvaća a) ocjenjivanje centraliteta naselja i b) utvrđivanje gravitacijskih područja centralnih naselja. Ocjenjivanje centraliteta naselja moguće je kvalitativnim i kvantitativnim postupkom ili njihovom kombinacijom. Kvalitativni postupak podrazumijeva analizu vrste i broja centralnih funkcija u naseljima iz III. i IV. sektora djelatnosti. Iz toga proizlazi i najveći nedostatak te metode, a to je mjerodavnost i proizvoljnost autora u izboru i vrednovanju pojedinih funkcionalnih obilježja (Laci, 1979; Vresk, 2002). Kvantitativne metode podrazumijevaju korištenje konkretnih numeričkih vrijednosti u određivanju centraliteta (npr. broj funkcija, broj stanovnika zaposlenih u uslužnim djelatnostima, broj stanovnika koji se opskrbljuje u naselju i sl.). Kombiniranjem ta dva pristupa smanjuje se subjektivnost autora. Utvrđivanje gravitacijskih područja centralnih naselja vrši se analizom podataka empirijskim istraživanjima kojima se nastoje utvrditi prostorne pravilnosti u zadovoljavanju potreba stanovništva za opskrbom, školstvom, zdravstvom, kulturom i slično. Određivanjem utjecajnih zona pojedinih centara mogu se izdvojiti nodalno-funkcionalne regije tog prostora.

Imajući sve ovo u vidu i razmatrajući potrebu za sustavom centralnih naselja s aspekta izrade tipologije ruralnih područja, polazimo od sljedećeg:

1. Primarni cilj je izrada mreže centralnih naselja Hrvatske, izdvojenih po unaprijed definiranim, zajedničkim i dosljedno provedenim kriterijima njihovog stupnjevanja, primjenom najnovijih dostupnih podataka na razini naselja.
2. Kombiniranjem kvalitativnih i kvantitativnih pristupa težiti za što većom objektivnosti.
3. Centralitet naselja u izvornom smislu, dakle kao koncentraciju uslužnih funkcija tercijarnog i kvartarnog sektora djelatnosti kojima se osim mještana koristi i stanovništvo okolnih naselja, proširiti koliko je to moguće, na ocjenu ukupne važnosti naselja. To podrazumijeva uključivanje novih pokazatelja u postojeću metodu klasifikacije.
4. Određivanje gravitacijskog područja zamijeniti ocjenom dostupnosti svakog naselja do centralnih naselja. S aspekta tipologije ruralnih područja ocjena dostupnosti je često korištena varijabla (npr. broj centara rada u krugu 30 km ili slično). Smatramo da s obzirom na cilj istraživanja ima i puno više logike jer nam se čini važnijim da utvrdimo

može li npr. stanovnik nekog sela *Z* u *X* minuta dosegnuti i jedan područni centar. Osim toga, određivanje gravitacijskih područja svih centralnih naselja u Hrvatskoj zahtijeva puno više vremena i resursa nego što nam je na raspolaganju. Takva postavka ujedno i znači da se neće izravno provjeravati hijerarhijski odnosi između pojedinih centara različitog stupnja centraliteta (npr. pripada li naselje *X* gravitacijskom području naselja *Y*), što čini drugi dio analize mreže centralnih naselja koji se odnosi na analizu nodalno-funkcionalne organizacije prostora.

5. Pažnju barem donekle posvetiti i analizi funkcija naselja bez centraliteta, odnosno sa slabije razvijenim funkcijama (a to su jasno ruralna naselja), koja u pravilu ostaju zanemarena u izradi i analizi mreže centralnih naselja.¹⁵⁰

Postupak određivanja centraliteta izveden je u više koraka:

Formiranje kriterija izdvajanja centralnih naselja, uz istovremenu provjeru dostupnosti i relevantnosti/pouzdanosti potencijalno upotrebljivih podataka o djelatnostima tercijarnog i kvartarnog sektora na razini naselja (npr. popis škola, liječnika, stomatologa, poštanskih ureda i sl.).

Izabrano je šest osnovnih skupina funkcija koje služe zadovoljavanju potreba vlastitog te stanovništva okolnog gravitacijskog područja: uprava, obrazovanje, zdravstvo, opskrba, financijsko poslovanje, pošta i telekomunikacije. To je uži skup pokazatelja od onoga koji su koristili spomenuti primjeri, jer je u našem slučaju stupanj centraliteta prvenstveno sredstvo za izradu tipologije, jedna u nizu varijabli, a ne ukupni cilj istraživanja. No, smatramo kako je izabran reprezentativan skup funkcija. Pošli smo od toga da svaka skupina predstavlja jedan sistem koji se može podijeliti na više razina. Neki sistemi imaju zakonski uvjetovanu prostornu hijerarhiju svojih djelatnosti: zdravstvo se dijeli na primarnu, sekundarnu i tercijarnu skrb, obrazovanje na osnovno, srednjoškolsko i visokoškolsko obrazovanje, sudstvo na prekršajne, općinske, županijske, trgovačke, vrhovni i ustavni sud itd. U tim slučajevima je bilo potrebno postojeću zakonsku podjelu prilagoditi broju razina kojoj se teži u ovoj analizi, a to je, prema dosadašnjim spoznajama, 5-7 stupnjeva.

¹⁵⁰ Župančić se retorički pita: „Ali, što je sa seoskim naseljima bez središnjih funkcija? Ona su doslovno „ostala naselja“, razasuta u difuzno organiziranu seoskom prostoru, što gravitacijski pripada nekom središnjemu mjestu“ (Župančić 2005a:633).

Tab. 87. Primijenjeni kriteriji izdvajanja centralnih naselja Hrvatske 2008.

Stupanj centraliteta	Obvezne funkcije	Administrativni značaj
Lokalni centar	- područna ili osnovna škola - liječnik opće prakse/obiteljske medicine - poštanski ured - prodavaonica	- 116 od 145 jačih lokalnih centara su sjedišta općine - 63 od 172 slabijih lokalnih centara su sjedišta općine
Područni centar	- sve obvezne funkcije centralnog naselja 5. reda, - osnovna škola - ljekarna - stomatolog - supereta ili veći broj minimarketa/klasičnih prodavaonica, u pravilu više od 10 prodavaonica Eventualne funkcije: - poslovnica banke ili FINE	- 23 od 110 područnih centara je sjedište upravnog grada, 85 je sjedište općine, 2 naselja nisu sjedišta lokalnih jedinica - 139 od 179 slabijih područnih centara je sjedište općine, 1 je sjedište upravnog grada, a 39 nisu sjedišta
Subregionalni centar	- sve obvezne i eventualne funkcije centralnog naselja 4. reda, - srednja škola - dom zdravlja ili veći broj ordinacija - prekršajni sud, - supermarket ili veći broj supereta, eventualno hipermarket Eventualne funkcije: - općinski sud	- 37 od 38 jačih subregionalnih centara su sjedište upravnog grada (svi izuzev Sesveta) - 46 od 57 slabijih subregionalnih centara su sjedište grada, 10 je sjedište općine, a 1 naselje nije sjedište (Kaštel Stari)
Regionalni centar	- sve obvezne i eventualne funkcije centralnog naselja 3. reda, - opća bolnica - općinski i županijski sud, - visoko učilište (ili podružnica) - hipermarket ili veći broj supermarketeta, specijalizirane prodavaonice, 100 i više prodavaonica Eventualne funkcije: - trgovački sud	- svi jači (7) i slabiji (9) regionalni centri su sjedišta upravnih gradova - 6 od 7 jačih regionalnih centara su županijska sjedišta (svi izuzev Pule) - 7 od 9 slabijih regionalnih centara su županijska sjedišta (svi izuzev Vinkovaca i Velike Gorice)
Makroregionalni centar	- sve obvezne funkcije centralnog naselja 4. reda, - sveučilište - klinički bolnički centri ili kliničke bolnice - trgovački sud - većina tipova prodavaonica, veći broj prodavaonica velike prodajne površine (hipermarketa, robnih kuća i sl.)	- svi makroregionalni centri (3) su sjedišta upravnih gradova - svi makroregionalni centri (3) su županijska sjedišta
Glavni grad	- sve obvezne i eventualne funkcije centralnog naselja 3. reda, - sve upravne funkcije najvišeg ranga u Republici Hrvatskoj (Vrhovni sud, Ustavni sud itd.)	- sjedište upravnog grada sa statusom županije i glavni grad

Neki sistemi nemaju zakonski definiranu hijerarhiju, primjerice opskrba, financijsko poslovanje, dakle pretežito privatne djelatnosti. U njima je zakonitosti hijerarhije valjalo potražiti analizom prostorne distribucije pojedinih jedinica sistema te njihovih obilježja. Kod opskrbe je za to dijelom poslužila prodajna površina koja se koristi i za definiciju tipova prodavaonica.¹⁵¹

¹⁵¹ U ranijim analizama centraliteta, u drugačijem, državno-planski određenom sustavu opskrbe, kao glavni pokazatelj hijerarhije centara koristila se prisutnost specijaliziranih prodavaonica, za razliku od prodavaonica prehrambenih proizvoda ili mješovite robe koje su bile indikator nižeg stupnja centraliteta. U današnjim potpuno promijenjenim okolnostima, uz specijalizaciju maloprodaje, posebno je važan trend povećanja udjela prodavaonica većih prodajnih površina (supermarketa, hipermarketa i sl) koji preuzimaju primat u opskrbi potrošača.

Drugi korak činilo je prikupljanje i obrada podataka o funkcionalnim obilježjima. Slijedilo je ocjenjivanje centraliteta naselja na osnovi njihovih funkcionalnih obilježja (kvalitativna analiza). Najprije su izdvojena naselja koja imaju barem jednu funkciju, izuzev prodavaonice, od onih koje se smatraju obveznim za naselje najnižeg stupnja centraliteta (osnovna škola – matična ili područna, liječnik opće prakse, poštanski ured). Tim postupkom iz ukupnog skupa od 6759 naselja izdvojeno je 1969 naselja. U njima se, prema prikupljenim podacima, nalaze sve osnovne škole (područne i matične), srednje škole, više i visoke škole, fakulteti i sl.; sve ambulate liječnika opće prakse i stomatologa, ljekarne, domovi zdravlja, bolnice i sl.; svi poštanski uredi; sve poslovne banke i ispostave FINA-e; svi sudovi (od prekršajnih pa naviše); sva sjedišta općina i upravnih gradova, jednom riječju sve jedinice sadržaja koji su izabrani kao pokazatelji centraliteta, izuzev opskrbe. Izvan tih naselja nalaze se samo prodavaonice i to 4,6 % svih prodavaonica u Hrvatskoj (1820 od 39.893).¹⁵²

Kvalitativna analiza zastupljenosti pojedinih funkcija nastavljena je na skupu od 1969 naselja. Pokazala je kako se određen broj naselja po funkcijama nalazi između dva pretpostavljena stupnja centraliteta, i to ponajviše između razine lokalnog i područnog centra. Smatramo kako je to posljedica usitnjavanja političko-teritorijalne organizacije Hrvatske nakon 1990-ih: od 102 osnovne upravne jedinice do osamostaljenja Hrvatske broj je povećan do 555 sjedišta općina i upravnih gradova 2009. Iz te skupine „regrutirani“ su uglavnom novi lokalni i područni centri, a velike međusobne razlike u broju stanovnika, površini, broju i razvijenošću funkcija, ekonomskoj snazi i sl., očituju se neminovno i u stupnju centraliteta. Dakle, iako su svi na istoj razini prema administrativnom ustroju, u opremljenosti društvenim i uslužnim sadržajima se razlikuju, od broja škola do ambulanti. Osim toga, privatizacija zdravstvenog sustava te nove zakonitosti u maloprodaji (izuzetno povećanje zastupljenosti prodavaonica veće prodajne površine) imali su i vrlo diferencirane, i kapitalom vođene, učinke u prostoru. Općine i upravni gradovi u blizini regionalnih i makroregionalnih središta postaju nove trgovačke i poslovne zone, dok rjeđe naseljena područja ne privlače takve (ni ikakve) investicije. Sve to utječe na produbljivanje dispariteta koji se onda očituje i u stupnju opremljenosti centralnim funkcijama: neki općinski centri u Hrvatskoj nemaju niti

¹⁵² Posve je logično da se prodavaonice nalaze i izvan naselja koja imaju ostale funkcije jer se radi o svakodnevnoj životnoj potrebi svih ljudi. Barem jednu prodavaonicu imalo je 2003. godine 2895 naselja u Hrvatskoj, odnosno 42,6 % cijelog naseljskog skupa (svedeno na stanje popisa 2001). Među ostalim, izvan skupa od 1969 naselja bilo je i 26 supereta i 3 supermarketa. Niz je naselja s više od 1000 stanovnika koja ne zadovoljavaju kriterije niti najnižeg stupnja centraliteta (uglavnom prigradska naselja), a u njima se često nalaze prodavaonice većih prodajnih površina (superete i supermarketi) koja služe ne samo mještanima već i opskrbi stanovništvu obližnjih gradova.

najosnovnije funkcije, dok su neki dosegli i opremljenost slabijih subregionalnih centara.¹⁵³ S druge strane, zbog opisanog procesa ili pak nelogičnosti u odabiru kao općinskog centra brojem stanovnika manjeg i slabije opremljenog naselja, niz je onih koja nisu općinski centri, a prema zastupljenosti funkcija, izuzev upravne, zadovoljavaju kriterije lokalnog, ponekad i područnog centra. Opisane situacije uvjetovale su dva metodološka koraka. Prvo, kao eliminacijski kriterij za određivanje stupnja centraliteta nije korišten status općinskog, gradskog ili županijskog sjedišta, već je on analiziran zasebno (kol. 3 tab. 87). Intencija nije bila izostavljanje tog važnog kriterija već komparacija odnosa administrativne i centralnomjesne organizacije prostora odnosno traženje odgovora na pitanje koje stupnjeve centraliteta imaju sjedišta upravnih gradova i općina. I drugo, zbog navedenih funkcionalnih slabosti određenog broja općinskih centara (koja su uglavnom ipak funkcionalno najrazvijenija u svom području i ipak čine kakav-takav „centar“) u skup centralnih naselja uključeni su i svi općinski centri kojima je nedostajala isključivo samo jedna od funkcija potrebnih za status lokalnog ili područnog centra.¹⁵⁴ Oni čine 15,1 % svih lokalnih i 5,2 % svih područnih centara. Ponekad se funkcija koja nedostaje nalazi u susjednom naselju tek nekoliko kilometara udaljenom od sjedišta općine ili slično što je dodatni argument da ova naselja uključimo u skup centralnih. Takva su naselja nepotpunog centraliteta u prilogima posebno označena i, što je očekivano, u kasnijim analizama su se uglavnom pokazala kao slabiji lokalni, a posebno područni centri. Sva ostala naselja, koja nisu općinski centri, a nedostaje im samo jedna funkcija do statusa lokalnog centra svrstana su u kategoriju „funkcionalna jače opremljena naselja“ – dakle ona nisu dio skupa centralnih naselja, ali s aspekta tipologije ih također držimo važnima. Konačni rezultat kvalitativne analize bilo je izdvajanje 721 centralnog naselja i još 232 funkcionalno jače opremljena naselja. Usprkos

¹⁵³ Neka od općinskih sjedišta bez temeljnih funkcija (područne ili matične osnovne škole, ordinacije, pošte): Majur, Ervenik, Biskupija, Podgradina, Civiljane, a Ervenik i Civiljane su i bez prodavaonice. S druge strane su primjerice Vela Luka, Korenica, Pitomača itd., sjedišta općina s, uz spomenutih funkcija, i poslovnicom banke, stomatologima, ljekarnama, nizom prodavaonica...

¹⁵⁴ Na razini lokalnog centra to su naselja, sjedišta općina: Sveti Petar u Šumi, Funtana, Kalinovac, Novo Virje, Dekanovec, Cernik, Kraljevec na Sutli, Donja Bistra, Jasenice, Vrši, Tuhelj, Viškovci, Cerovlje, Otrić-Seoci, Draž, Kršan, Mali Bukovec, Visoko, Vrbje, Brodski Stupnik, Lumbarda, Bisag, Dragalić, Lukač, Pićan, Orle, Gornji Bogičevci, Koprivnički Bregi, Trgovišće, Kula Norinska, Zagorska Sela, Sveti Petar Orehovec, Drum, Peteranec, Mlinište, Gračišće, Petlovac, Gornji Mihaljevec, Donja Zdenčina, Donja Motičina, Bukovlje, Beretinec, Koprivnički Ivanec, Kraj, Galovac, Bogdanovci, Lišane Ostrovičke, Bilice, Ližnjan i Brdovec. Dakle ukupno 50 od 317 lokalnih centara ima nepotpuni centralitet.

Na razini područnog centra to su naselja, sjedišta općina: Vrlika, Podgora, Slavonski Šamac, Tučepi, Domašinec, Selca, Tar, Lopar, Kanfanar, Mikleuš, Tribunj, Zagvozd, Svetvinčenat, Kaštelir, Nova Bukovica i Bale. Dakle ukupno 15 od 288 područnih centara.

izloženim pravilima, kod nekih je naselja bilo posebno teško odrediti stupanj centraliteta ili pak čine iznimku od pravila.¹⁵⁵

¹⁵⁵ Od samog početka analize bilo je posve jasno da stvarno stanje u prostoru nije moguće idealno smjestiti u neki model – iznimke i arbitrarnost autora su dijelom neizbježni. No potrebno ih je dosljedno predočiti i objasniti. Na razini glavnog grada i makroregionalnih centara nema dodatnih napomena. Na razini regionalnih centara iznimke od pravila donekle čine regionalni centri Velika Gorica (nema opću bolnicu), Vinkovci (nemaju županijski sud) te Koprivnica (nema ustanovu (ili podružnicu) visokoškolske naobrazbe). Rezultat je to blizine Zagreba u prvom slučaju, te upravnog kriterija u drugom slučaju, no po svim ostalim pokazateljima oba grada ulaze u skupinu regionalnih centara, baš kao i Koprivnica. Gospić po funkcijama doseže status regionalnog centra, ali i po broju stanovnika i *ukupnom gravitacijskom potencijalu*, sintetičkom pokazatelju centraliteta koji ćemo objasniti u nastavku glavnog dijela teksta, bliži je razini subregionalnog centra. Od Gospića (6088 st., 2001.) od županijskih sjedišta manji su samo Pazin (4986 st.) i Krapina (4647 st.). Nisu iznimke od pravila jer, za razliku od Gospića niti funkcijama ne zadovoljavaju razinu regionalnog centra, ali su županijska sjedišta pa ćemo ih spomenuti (Krapini nedostaje županijski sud i opća bolnica, a Pazinu uz to i visokoškolska ustanova). I ta su naselja također i brojem stanovnika i spomenutim pokazateljem bliža razini subregionalnog centra.

Definiranje strukture funkcija potrebnih za izdvajanje naselja 3. stupnja centraliteta, subregionalnog centra, činilo je dosta poteškoća. To je razina na kojoj se očekuje pojavljivanje najnižih oblika sudske vlasti, domova zdravlja umjesto njihovih područnih ambulanti/ispostava, a od obrazovnih ustanova - srednja škola. No reforme sudskog sustava, u Hrvatskoj vrlo učestale (prvenstveno u smislu redukcije broja sudova), čine ovaj kriterij podložniji političkim odlukama. Zdravstveni sustav u mreži primarne zaštite ima 47 (odnosno 50 domova zdravlja, vidi prilog x) no neki od njih su sjedištem vezani uz županiju (Istarska, Bjelovarsko-bilogorska, Koprivničko-križevačka, Krapinsko-zagorska) dok su drugi vezani uz gradove i općine (Gračac, Korenica, Otočac, Đakovo, Našice...) čineći time „slijepu“ primjenu ovog kriterija nemogućom. Osim toga otvaranje privatnih liječničkih ordinacija izvan domova zdravlja dodatno otežava obradu podataka. Rješenje smo pronašli u kriteriju „dom zdravlja ili veći broj ordinacija“. Situaciju jasnijom čini mreža srednjih škola, to je funkcija koja smatramo, vrlo dobro upućuje na ovu razinu centraliteta. Manje je podložna političkim reformama i ovisna o upravnim kriterijima, a osim toga podrazumijeva redovito cirkuliranje ne samo zaposlenih nego i učenika potvrđujući time svakodnevno važnost subregionalnog centra za njegovo gravitacijsko područje. Prisustvo srednje škole, mogli bismo reći, upućuje i na gradski karakter naselja: pokazat će se da su subregionalni centri (jači) redovito gradska naselja izdvojena modificiranim Vreskovim modelom za potrebe tipologije, dakle gradovi u njihovom geografskom shvaćanju, dok su subregionalni centri (slabiji) velikom većinom također gradska naselja. Potvrdu indikativnosti srednje škole kao vrlo značajne funkcije centara 3. reda nalazimo i u činjenici da je ona prisutna u samo 5 od 290 naselja koja po broju i razvijenosti ostalih funkcija nisu izdvojena kao subregionalni već kao područni centri (Višnji, Dalj, Pučišća, Bakar i Vinica). Uglavnom su to specijalistički orijentirane strukovne srednje škole s učeničkim domovima, locirane u naseljima povezanim s fokusom škole (poljoprivredna i veterinarska škola „Arboretum Opeka“ u Vinici, Klesarska škola u Pučišćima, Pomorska škola Bakar, privatna opća gimnazija i hotelijersko-turistička škola u Višnjaju). Zbog svega navedenog, nedostatak srednje škole u subregionalnom centru prihvatili smo samo u iznimnim slučajevima. To su: Umag (u kojem se zadnjih mjeseci ozbiljno razgovara o otvaranju srednje škole), Solin, Belišće i Vodice – naselja koja su pod snažnim utjecajem obližnjih centara višeg reda (Split, Valpovo i Šibenik) u kojem se zadovoljavaju potrebe srednjoškolske naobrazbe. Osim toga, sva nabrojana naselja i brojem stanovnika bliža su ostalim subregionalnim nego područnim centrima. Novi Marof, Novalja i Ozalj najslabije su karike u ovom sistemu, ali i prva dva naselja, osim što su gradska, se i svojim *ukupnim gravitacijskim potencijalom*, izdvajaju u ovu skupinu.

Subregionalni centri bez prekršajnog suda su: Belišće, Vela Luka, Vodice, Hvar, Oroslavje, Opuzen, Đurđinovac, Bedekovčina, Bol, Kaštel Stari, Konjščina. Uz stalne promjene sustava sudstva, prvenstveno se tu misli na smanjivanje broja sudova, ovaj kriterij smo olabavili za nabrojana naselja jer, uz sve ostale uvjete, imaju i srednju školu što smatramo važnijim indikatorom centralnosti naselja ove razine. Važno je naglasiti da su izuzev Umaga, svi subregionalni centri koji su uvršteni u tu skupinu bez srednje škole ili prekršajnog suda, prema spomenutom *ukupnom gravitacijskom potencijalu*, izdvojeni kao subregionalni centri – slabiji.

Nedostatak bilo koje funkcije nije u pravilu toleriran na razini područnih i lokalnih centara, izuzev kod općinskih sjedišta kao što je objašnjeno u glavnom dijelu teksta i u prethodnoj bilješci. Jedine iznimke su područni centri bez stomatologa Rabac i Krasica, te bez ljekarne Gerovo i Kruševica.

Ovakav broj je bio i očekivan s obzirom na dosadašnja istraživanja. U *Strategiji prostornog uređenja Hrvatske* izrijekom stoji: „Temeljem istraživanja utvrđuje se da budući Sustav središnjih naselja - razvojnih žarišta Republike Hrvatske treba činiti naseljska mreža, hijerarhijska i funkcijska, s oko 650-750 gradova i važnijih naselja u urbaniziranom i ruralnom području“ (Radica i dr., 1997).

Tab. 88. Centralna naselja Hrvatske – osnovni pokazatelji po regijama

	Broj centralnih naselja regije	Udio centralnih naselja u ukupnom broju naselja regije (%)	Udio funkcionalno jače opremljenih naselja u ukupnom broju naselja regije (%)	Udio stanovništva centralnih naselja u ukupnom stanovništvu regije (%)	Udio stanovništva funkcionalno jače opremljenih naselja u ukupnom stanovništvu regije (%)	Udio centralnih naselja regije u ukupnom broju centralnih naselja Hrvatske (%)	Udio funkcionalno jače opremljenih naselja regije u ukupnom broju takvih naselja Hrvatske (%)
Gorska Hrvatska	37	6,6	2,5	55,7	5,4	5,1	6,0
Istočna Hrvatska	164	19,1	5,4	75,1	4,0	22,7	19,8
Južno hrvatsko primorje	169	17,7	6,9	75,7	5,0	23,4	28,4
Sjeverno hrvatsko primorje	95	9,6	2,7	73,3	2,7	13,2	11,6
Središnja Hrvatska	256	7,5	2,3	65,5	2,7	35,5	34,1
HRVATSKA	721	10,7	3,4	69,9	3,5	100,0	100,0

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*

Uslijedilo je ocjenjivanje centraliteta naselja pomoću kvantitativnih funkcionalnih obilježja. Njihovom primjenom nastojalo se što objektivnije ocijeniti značaj ukupnog broja jedinica neke funkcije (npr. broja ljekarni) u svakom pojedinom naselju. Naime, u kvalitativnoj analizi se ocjenjuje ima li naselje određenu funkciju (školu, poštanski ured) što ga kvalificira za stupanj centraliteta, no broj tih jedinica ostaje u pravilu neiskorišten pokazatelj, a on također govori o razvijenosti tercijarnih i kvartarnih djelatnosti nekog naselja. Za kvantitativnu ocjenu centraliteta koristili smo pokazatelj za koji smatramo da ima najviše prostorne logike, a to je koeficijent lokacije.¹⁵⁶

Korišten je izraz: $K = f / F \times 100$

u kojem je K = koeficijent lokacije,
 f = jedna jedinica neke funkcije,
 F = ukupan broj jedinica funkcije u čitavom sistemu (Hrvatskoj)

¹⁵⁶ Testirao ga je i Laci određujući centralna naselja Međimurja (Laci, 1979).

Ovim izrazom izračunava se koliko „vrijedi“ jedna jedinica neke funkcije koristeći se ukupnim brojem svih jedinica u Hrvatskoj. Množenjem koeficijenta lokacije s brojem jedinica funkcije u naselju, dobiva se centralitet dotične funkcije u tom naselju. Na primjer, u Hrvatskoj je u vrijeme analize bilo 858 osnovnih škola (matičnih). Koeficijent lokacije je dakle $K = 1 / 858 \times 100$, odnosno 0,117. U naselju u kojem se nalaze tri matične osnovne škole centralitet te funkcije je $0,117 \times 3 = 0,351$. Ovim izrazom izračunat je centralitet svih funkcija, s time da je svaka pojedina funkcija izračunata zasebno, a ne kao dio sistema. To znači da je posebno izračunat centralitet liječničkih ordinacija opće prakse, stomatologa, ljekarni, domova zdravlja, općih bolnica, specijalnih bolnica, kliničkih bolnica i centara, a ne zdravstva kao djelatnosti. Izračunavanje centraliteta za zdravstvo u cjelini, prije pojedinačnog vrednovanja svih funkcija, zahtijevalo bi od istraživača da arbitrarno procijeni koliko „vrijedi“ koja od nabrojenih jedinica jer je jasno da isti koeficijent lokacije ne mogu imati ordinacija liječnika opće prakse i dom zdravlja ili bolnica. Izračunavanjem koeficijenta lokacije zasebno za svaki dio sustava vrijednost jedinice ovisi, kao što je i realno, o njenoj učestalosti: što ih više ima, vrijednost im je manja, i obrnuto.¹⁵⁷ Nakon dobivanja vrijednosti centraliteta za svaku pojedinačnu funkciju (ordinaciju, ljekarnu, bolnicu itd.), one su zbrojene prema skupinama: uprava, obrazovanje, zdravstvo, opskrba, financijsko poslovanje, pošta i telekomunikacije. Kako broj pribrojnika nije bio identičan u svakoj skupini (zdravstvo je činilo 7 funkcija, od ordinacije do kliničkog centra; upravu 3 funkcije itd.) sve smo sveli na istu maksimalnu moguću vrijednost kako bismo osigurali da svaka skupina funkcija ima jednaku „težinu“ pri vrednovanju. To je učinjeno jednostavnim dijeljenjem ukupnih ostvarenih vrijednosti centraliteta skupine s brojem funkcija. Svaka skupina funkcija time je dobila maksimalnu vrijednost 100, a svako naselje je zadržalo proporcionalnu vrijednost centraliteta.

I konačno, zbrajanjem opisanim postupkom izračunatih centraliteta svih funkcija dobiva se vrijednost ukupnog centraliteta za svako naselje. Ta numerički izražena vrijednost može znatno olakšati konačnu ocjenu naselja. No, potrebno ga je koristiti u kombinaciji s kvalitativnom ocjenom jer je moguće da neka veća naselja, zbog većeg broja niže rangiranih

¹⁵⁷ Ovo pravilo ima iznimku u skupini obrazovnih djelatnosti. U dijelu sistema je sve očekivano: najviše je područnih osnovnih škola (1281), pa matičnih osnovnih škola (858), srednjih (383), potom visokih škola i veleučilišta te fakulteta i akademija (109) i na kraju 7 sveučilišta. No postoji i kategorija podružnica sveučilišta i veleučilišta (4+6) te nastavni centri sveučilišta i veleučilišta (9). Bilo ih je moguće pridružiti kategoriji visokih škola i fakulteta, ali te podružnice i po svojoj organizaciji i po lokaciji (primjerice u Vodicama i Pločama) nismo smatrali jednakopravnima ostalim visokobrazovnim institucijama. No njihov mali broj u Hrvatskoj im je osiguravao vrlo velike vrijednosti koeficijenta lokacije, gotovo jednake onima koje ima sveučilište. Stoga je podružnicama dodijeljena $\frac{1}{2}$, a nastavnim centrima $\frac{1}{4}$ koeficijenta lokacije fakulteta i visokih škola.

funkcija imaju višu vrijednost ukupnog centraliteta od naselja s većim brojem funkcija, ali manje jedinica.

Na temelju prethodno opisanih postupaka bilo bi moguće odrediti stupanj centraliteta naselja, kako je dosad to bila praksa u nama poznatim geografskim istraživanjima u Hrvatskoj. No kao što smo prije spomenuli, slažemo se s Bobekom koji kaže da centralitet nekog centralnog naselja ima smisla samo onda ako se shvati kao ukupna važnost svih u jednom mjestu okupljenih funkcija. Pitanje je kako ocijeniti sve u jednom mjestu okupljene funkcije? U svakom slučaju možemo barem pokušati dodavanjem novih pokazatelja u postojeće metode ocjenjivanja centraliteta. Kao najvažnije smatramo broj stanovnika naselja, broj radnih mjesta u naselju, broj dnevnih cirkulanata koji dolaze na posao u naselje te broj dnevnih cirkulanata koji odlaze na posao u drugo naselje.¹⁵⁸ Svi ti podaci promatrani su kao udjeli u odnosu na istovjetne podatke za Hrvatsku, kako bi ukazali na relativnu važnost naselja u odnosu na cijeli sustav. Broj stanovnika vjerojatno je najlogičniji pokazatelj ukupnog značenja nekog centralnog naselja. Broj radnih mjesta ukazuje na ekonomsku aktivnost i gospodarski značaj naselja, a zaposleni dnevni cirkulanti koji dolaze u naselje ukazuju i na njegovu gravitacijsku snagu ne samo kao centra zadovoljavanja potreba za školovanjem, opskrbom i slično (za što smo koristili centralne funkcije) već i kao centra rada. Broj dnevnih cirkulanata koji odlaze na posao u drugo naselje dodatno osvjetljava fenomen satelitskih i ostalih o centrima rada izuzetno ovisnih naselja: ona mogu imati neproporcionalno razvijene funkcije rada i centralne funkcije ili primjerice veliki broj stanovnika, a gotovo nikakve funkcije jer se radi o prigradskim naseljima i slično.¹⁵⁹ Logika ocjenjivanja ove vrste centraliteta slijedi onu kod uslužnih funkcija: za dobivanje ukupne vrijednosti treba zbrojiti udjele broja stanovnika, radnih mjesta i zaposlenih dnevnih cirkulanata, ali oduzeti udio dnevnih cirkulanata koji odlaze na posao u drugo naselje jer taj pokazatelj, smatramo, ukazuje na ovisnost danog naselja o drugom centru rada što smanjuje njegovu, na ovaj način shvaćenu, dimenziju centraliteta.

¹⁵⁸ Svi su ovi pokazatelji, izuzev broja stanovnika, izravno povezani s funkcijom rada. I u *Strategiji prostornog uređenja Republike Hrvatske* jasno se ukazuje na njen značaj za transformaciju prostora: „S obzirom na žarišno značenje gradskih naselja u preobrazbi i organizaciji prostora posebnu pažnju zaslužuje funkcija rada i funkcionalna struktura gradova” (Radica i dr., 1997:86).

¹⁵⁹ Samo nekoliko primjera većih mahom prigradskih naselja bez centraliteta: Glavice, 3876 st., prigradsko naselje Sinja; Brodski Varoš, 2221 st., prigradsko naselje Slavonskog Broda; Rakitje, 2156 st., naselje u Svetoj Nedelji kod Zagreba; Glavina Donja, 1770 st., prigradsko naselje Imotskog; Vidovci, 1759 st., prigradsko naselje Požege; Gradići, 1759 st., prigradsko naselje Velike Gorice; Košute, 1752 st., nedaleko Trilja; Rubeši, 1722 st., *de facto* dio Kastva; Milanovac, 1654 st., prigradsko naselje Virovitice; Starigrad, 1573 st., prigradsko naselje Koprivnice, itd.

Jednostavnim matematičkim izrazom:

$$SR = s + r + c_d - c_o$$

u kojem je

SR = suma broja stanovnika i važnosti funkcije rada

s = udio broja stanovnika naselja u ukupnom stanovništvu države

r = udio broja radnih mjesta u naselju u ukupnom broju radnih mjesta države

c_d = udio broja zaposlenih dnevnih cirkulanata koji dolaze u naselje u ukupnom broju zaposlenih dnevnih cirkulanata koji dolaze na posao u državi

c_o = udio broja zaposlenih dnevnih cirkulanata koji odlaze na posao u drugo naselje u ukupnom broju dnevnih cirkulanata koji odlaze na posao u drugo naselje u državi

moguće je izračunati vrijednost SR za svako od klasičnim kvalitativnim postupkom izdvojenih centralnih naselja (to je posebno bitno jer izračunavanjem SR za naselje koje nema centralne funkcije ponovno gubimo onu prvotnu dimenziju ukupnog centraliteta).

I sad još preostaje spajanje dvije dimenzije centraliteta, shvaćenog dakako u širem smislu. Imamo 1) numeričku vrijednost ukupnog centraliteta funkcija, izračunatu pomoću koeficijenta lokacije te 2) numeričku vrijednost sume broja stanovnika i važnosti funkcije rada (SR). Bilo bi moguće jednostavno ih zbrojiti i napraviti rang-listu centralnih naselja. No, prije toga ih je moguće uravnotežiti, tj. dati i jednom i drugom jednaku važnost odnosno jednaku mogućnost da doprinese ukupnom broju bodova, baš kao što je učinjeno s centralnim funkcijama. To proizlazi iz shvaćanja da su za ukupan centralitet naselja jednako važne i centralne funkcije i odnos između broja stanovnika i funkcije rada. Zbog toga je vrijednost SR za svako naselje ponderirana. Slijedi prikaz ljestvice sa 20 najbolje ocijenjenih gradova u Hrvatskoj, odnosno centralnih naselja s najvećim „ukupnim gravitacijskim potencijalom“, nazivom koji smatramo da dobro opisuje vrijednosti kojih je reprezentant (tab. 89).

Završni korak je korištenje vrijednosti ukupnog gravitacijskog potencijala kako bismo objektivnije ocijenili centralna naselja koja smo izdvojili prema zastupljenosti funkcija kvalitativnim postupkom. Posve je jasno da među naseljima unutar jednog stupnja postoje znatne razlike, kako u broju stanovnika, tako i u nizu ostalih pokazatelja odnosno stupnju opće razvijenosti. Stoga ćemo ovaj pokazatelj iskoristiti da naselja unutar jednog stupnja

centraliteta podijelimo, s obzirom na iznad ili ispodprosječnu vrijednost ukupnog gravitacijskog potencijala, na dvije skupine: jače i slabije. Poslužit ćemo se primjerom diferencijacije regionalnih centara.

Tab. 89. Ukupni gravitacijski potencijal regionalnih centara Hrvatske

Naselje	Broj stanovnika 2001	Ukupni gravitacijski potencijal (bodovi)	Centralne funkcije (bodovi)	Odnos broja stanovnika, zaposlenih, cirkulanata i dnevnih migranata (SR) (bodovi)	Udio radnih mjesta u naselju (r) (od ukupno u Hrvatskoj)	Udio zaposlenih cirkulanata koji dolaze u naslje (c_d) (od ukupno u Hrvatskoj)	Udio broja stanovnika (s) (od ukupno u Hrvatskoj)	Udio zaposlenih cirkulanata koji odlaze na rad u drugo naselje (c_o) (od ukupno u Hrvatskoj)	Stupanj centraliteta: 2,0 – regionalni centar jači 2,1 – regionalni centar slabiji
Zadar	69556	24,53	14,98	9,54	1,83	1,24	1,57	0,31	2,0
Varaždin	41434	24,14	10,47	13,67	2,09	3,48	0,93	0,30	2,0
Pula	58594	22,66	12,63	10,03	1,93	1,49	1,32	0,19	2,0
Dubrovnik	30436	18,50	12,08	6,42	1,08	1,23	0,69	0,08	2,0
Slavonski Brod	58642	18,46	9,85	8,61	1,40	1,38	1,32	0,19	2,0
Karlovac	49082	16,35	8,97	7,37	1,44	1,25	1,11	0,45	2,0
Čakovec	15790	15,92	7,11	8,82	1,24	2,60	0,36	0,20	2,0
Šibenik	37060	15,19	9,26	5,93	1,07	0,92	0,84	0,14	2,1
Sisak	36785	15,18	8,41	6,77	1,22	1,37	0,83	0,35	2,1
Bjelovar	27783	13,22	7,72	5,50	0,94	1,06	0,63	0,13	2,1
Koprivnica	24809	13,21	6,41	6,80	1,12	1,56	0,56	0,15	2,1
Vinkovci	33239	12,20	5,18	7,02	1,15	1,50	0,75	0,22	2,1
Požega	20943	11,43	6,58	4,85	0,77	1,04	0,47	0,08	2,1
Virovitica	15589	9,76	5,95	3,81	0,63	0,82	0,35	0,07	2,1
Vukovar	30126	9,51	5,86	3,65	0,55	0,57	0,68	0,15	2,1
Velika Gorica	33339	7,90	4,66	3,24	0,81	1,33	0,75	1,42	2,1

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

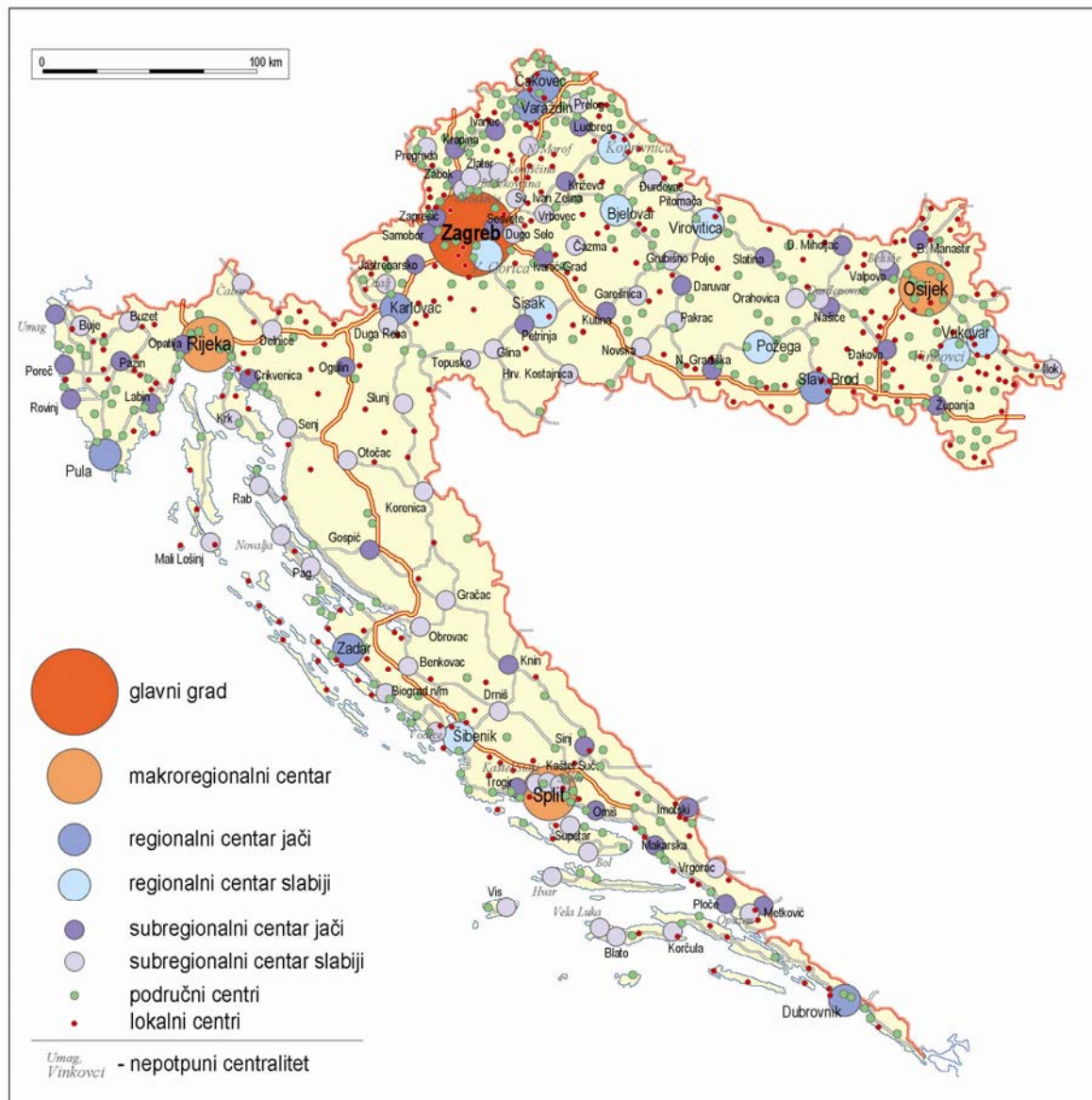
Zadar je prvi na listi regionalnih centara. Njegova pozicija prvenstveno proizlazi iz snage centralnih funkcija i broja stanovnika. Već i sama činjenica da ima sveučilište utječe na više bodova u domeni funkcija, a demografska masa utječe i na razvijeniju opskrbnu i zdravstvenu funkciju. Varaždin, drugi po vrijednosti ukupnog gravitacijskog potencijala, zaostaje u vrijednosti funkcija i broja stanovnika, ali to nadoknađuje svojim značajem kao centar rada. I njegova gravitacijska zona je jaka, gusto naseljena Varaždinska Podravina, Hrvatsko zagorje i Čakovec, što čini važnu rezervu radne snage koja cirkulira na posao u grad: po tom pokazatelju Varaždin nadmašuje Zadar i Pulu zajedno. Ukupni gravitacijski potencijal, kao što smo pokazali na primjeru, može nam pomoći ne samo da modelski rangiramo centralna naselja po pretpostavljenom relativnom značenju, već i da razumijemo iz kojih elemenata dolazi snaga ili slabost nekog centra. To je prvenstveno pokazatelj utjecaja i stupnja značenja

koje neki centar ima u prostoru, prvenstveno za svoje gravitacijsko područje, ali promatran relativno, u odnosu na cijelu državu.¹⁶⁰ Nedostatak njegova korištenja u diferencijaciji centara unutar jednog stupnja centraliteta je da koristi prosječnu vrijednost: Čakovec i Šibenik, u gornjem primjeru, nisu po vrijednosti ukupnog gravitacijskog potencijala jako udaljeni jedan od drugog, ali dovoljno da je prvi u skupini jačih, a drugi u skupini slabijih regionalnih centara.

Na identičan način, podjelom unutar skupine istog stupnja centraliteta s obzirom na vrijednost ukupnog gravitacijskog potencijala, ocijenjeno je 721 centralno naselje izdvojeno kvalitativnim postupkom. Najveći dio naselja nepotpunog centraliteta ovim je pokazateljem svrstan u kategoriju „slabijih“ u svojoj skupini, što je po manjku funkcija bilo i očekivano.

Sažetu regionalnu analizu sustava središnjih naselja možemo započeti citiranjem *Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske*: “Postojeća struktura i sustav naselja čini dobar temelj da se u Hrvatskoj ostvari policentričan razvitak u svim regijama. Strategija prostornog uređenja dijeli središnja naselja na veći broj kategorija te preporuča da se određena središta trebaju razvijati zajednički, međusobno povezano i usklađeno unutar metropolitanskih područja, gradskih regija ili kao konurbacije, dijeleći međusobno funkcije svojstvene za odgovarajuće kategorije središnjih naselja” (Radica i dr., 1997:84). Postojeća struktura i sustav naselja možda i čine dobar temelj, ali prostorna distribucija središnjih naselja svih stupnjeva centraliteta pokazuje da smo daleko od policentričnog razvoja naše države.

¹⁶⁰ Vukovar, s manjim brojem stanovnika i lošijim pokazateljima gospodarskog razvoja od Velike Gorice, prema ukupnom gravitacijskom potencijalu nalazi se ispred nje. Smatramo da je to upravo zato što je njegovo značenje u nodalno-funkcionalnoj organizaciji prostora višeg stupnja od Velike Gorice. Mogli bismo reći kako Vukovar za svoje gravitacijsko područje predstavlja centar višeg stupnja značenja nego Velika Gorica za svoju zonu utjecaja, koju dijeli s višestrukom jačim centrom, Zagrebom.



Sl. 31. Mreža središnjih naselja Hrvatske

Tab. 90. Broj naselja prema stupnjevima centraliteta, po regijama

CENTRALNA NASELJA							OSTALA NASELJA		
	Glavni grad (1)	Makroregi. centar (2)	Regionalni centar (jači/slabiji) (3)	Subregionalni centar (jači/slabiji) (4)	Područni centar (jači/slabiji) (5)	Lokalni centar (jači/slabiji) (6)	Jače funkcionalno opremljena naselja (7)	Slabije fun. opremlj ena naselja i naselja bez funkcija (8)	Ukupno naselja (1-8)
Gorska Hrvatska				7 (2 / 5)	11 (5 / 6)	19 11 / 8	14	509	560
Istočna Hrvatska		1	4 (1 / 3)	12 (8 / 4)	63 (23 / 40)	84 (40 / 44)	46	647	857
Južno hrvatsko primorje		1	3 (2 / 1)	25 (8 / 17)	62 (23/39)	78 (28 / 50)	66	721	956
Sjeverno hrvatsko primorje		1	1 (1 / 0)	16 (7 / 8)	39 (20 / 20)	38 (16 / 22)	27	866	988
Središnja Hrvatska	1		8 (3 / 5)	36 (13 / 23)	113 (39 / 74)	98 (50 / 48)	79	3063	3398
HRVATSKA	1	3	16 (7 / 9)	95 (38 / 57)	289 110 / 179	317 145 / 172	232	5806	6759

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

U 721 centralnom naselju Hrvatske živi 3.101.520 stanovnika (ona čine 10,7 % svih naselja sa 69,9 % stanovnika Hrvatske) (tab. 90 i 91). Još nešto manje od 20 % naselja Hrvatske ima barem jednu od ovih funkcija: zdravstvenu ambulantu, školu ili poštu. Preostalih 70,9 % naselja nema ni jednu od spomenutih funkcija, izuzev prodavaonice koju posjeduje 2895 naselja u Hrvatskoj, odnosno 42,6 % cijelog naseljskog skupa. Neravnomjernost sustava središnjih naselja očrtava se u dvije dimenzije. Prvu čini sam broj centralnih naselja te udio stanovnika koji u njima žive, a drugu njihova hijerarhija. Već površnim pogledom na mrežu središnjih naselja vidljivo je kako je ona najrjeđa u Gorskoj i južnom dijelu Središnje Hrvatske, a najgušća u sjevernom i sjeverozapadnom dijelu Središnje te krajnjem istočnom dijelu Istočne Hrvatske. To je, s obzirom na prirodno-geografska obilježja prostora, gustoću naseljenosti te broj i razmještaj naselja i očekivano. U Gorskoj Hrvatskoj, koja zauzima nešto manje od sedmine teritorija Hrvatske, nalazi se samo oko dvadesetine svih centralnih naselja, što je veliki negativni nerazmjer u odnosu na površinu i broj centralnih naselja ostalih regija. U njima je udio površine nekoliko postotaka manji od udjela broja centralnih naselja. Mreža središnjih naselja prekriva teritorij i zato smatramo opravdanim uspoređivati odnos površine i broja takvih naselja, ali i analiza broja stanovnika ukazuje na isto stanje: u centralnim naseljima Gorske Hrvatske živi najmanji udio njenog stanovništva - 55,8 %, slijedi Središnja Hrvatska sa 65,5 % a najveći, približno jednak udio stanovništva, oko tri četvrtine, živi u središnjim naseljima ostale tri regije (tab. 91 i 92).

Tab. 91. Broj stanovnika prema stupnjevima centraliteta, po regijama

CENTRALNA NASELJA							OSTALA NASELJA		
	Glavni grad (1)	Makroregi. centar (2)	Regionalni centar (jači/slabiji) (3)	Subregionalni centar (jači/slabiji) (4)	Područni centar (jači/slabiji) (5)	Lokalni centar (jači/slabiji) (6)	Jače funkcionalno opremljena naselja (7)	Slabije fun. opr. naselja i naselja bez fun. (8)	Ukupno stanovnika u regiji (1-8)
Gorska Hrvatska		0	0	28.375 (14.800 / 13.575)	13.299 (7096 / 6203)	11.106 (7070 / 4036)	5098	36.801	94.679
Istočna Hrvatska		90.411	142.950 (58642 / 84308)	111.127 (90.299 / 20.828)	169.715 (88.044 / 81.671)	102.512 (56.440 / 46.072)	33.063	171.851	821.629
Južno hrvatsko primorje		175.140	137.052 (99.992 / 37.060)	151.318 (78.206 / 73.112)	116.156 (37.888 / 78.268)	66.063 (29.296 / 36.767)	42.842	163.925	852.496
Sjeverno hrvatsko primorje		143.800	58.594 (58.594 / 0)	84.751 (59.545 / 25.206)	61.608 (41.387 / 20.221)	20.158 (8346 / 11.812)	13.754	120.613	503.278
Središnja Hrvatska	691.724	0	244.611 (106.306 / 138.305)	242.446 (157.108 / 85.338)	168.367 (75.267 / 93.100)	70.237 (38.178 / 32.059)	59.310	688.683	2.165.378
HRVATSKA	691.724	409.351	583.207	618.017	529.145	270.076	154.067	1.181.873	4.437.460

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

Tab. 92. Udio stanovnika prema stupnjevima centraliteta, po regijama

CENTRALNA NASELJA							OSTALA NASELJA		
	Glavni grad (1)	Makroregi. centar (2)	Regionalni centar (jači/slabiji) (3)	Subregionalni centar (jači/slabiji) (4)	Područni centar (jači/slabiji) (5)	Lokalni centar (jači/slabiji) (6)	Jače funkcionalno opremljena naselja (7)	Slabije fun. opr. naselja i naselja bez fun. (8)	Ukupno stanovnika u regiji (1-8)
Gorska Hrvatska	0,0	0,0	0,0	29,9 (15,6 / 14,3)	14,1 (7,5 / 6,6)	11,8 (7,5 / 4,3)	5,4	38,9	100,0
Istočna Hrvatska	0,0	11,0	17,4	13,5 (11,0 / 2,5)	20,6 (10,7 / 9,9)	12,5 (6,9 / 5,6)	4,0	20,9	100,0
Južno hrvatsko primorje	0,0	20,5	16,1	17,8 (9,2 / 8,6)	13,6 (4,4 / 9,2)	7,7 (3,4 / 4,3)	5,0	19,2	100,0
Sjeverno hrvatsko primorje	0,0	28,6	11,6	16,8 (11,8 / 5,0)	12,2 (8,2 / 4,0)	4,0 (1,7 / 2,3)	2,7	24,0	100,0
Središnja Hrvatska	31,9	0,0	11,3	11,2 (7,3 / 3,9)	7,8 (3,5 / 4,3)	3,3 (1,8 / 1,5)	2,7	31,8	100,0
HRVATSKA	15,6	9,2	13,1 (7,3 / 5,9)	13,9 (9,0 / 4,9)	11,9 (5,6 / 6,3)	6,0 (3,1 / 2,9)	3,5	26,6	100,0

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

U svim dosad analiziranim varijablama najčešće su se Gorska Hrvatska te ostali dijelovi brdsko-planinskih područja Hrvatske isticali kao izrazito negativni polovi demografskih kretanja i opće razvijenosti. Kao uzorke spominjali smo i nedostatak pravog regionalnog

centra, te slabost nodalno-funkcionalne organizacije prostora. Ti elementi čine drugu dimenziju neravnomjernosti sustava središnjih naselja.

Tab. 93. Središnja naselja Gorske Hrvatske (do razine subregionalnog centra)

Makroregionalni centar	-
Regionalni centar	-
Subregionalni centar	Gospić 6088 st. (6,9), Ogulin 8712 st. (4,1) ----- slabiji ----- Otočac 4354 st. (2,1), Delnice 4451 st. (1,6), Korenica 1570 st. (1,2), Gračac 2689 st. (0,8), -----nepotpuni centralitet---- Čabar 511 st. (0,7)

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

Gorska Hrvatska, sa 37 centralnih naselja, u gravitacijskom je smislu podijeljena uglavnom na utjecaj Zagreba i Rijeke, na najvišoj makroregionalnoj razini, dok od regionalnih centara važan utjecaj imaju Zadar i Karlovac. Sve su to centri izvan same regije – najjači centar Gorske Hrvatske, Gospić, bez obzira na status županijskog sjedišta te razvijenost funkcija, jednostavno nema potrebnu snagu regionalnog centra. Nije ju imao ni prije Domovinskog rata, a njegove posljedice su postojeće stanje još i pogoršale.¹⁶¹ Uz Gospić, kao jedini jači subregionalni centar ističe se Ogulin. Ocjenjivanje sustava središnjih naselja Gorske Hrvatske, posebno ako centralitet shvatimo u onom širem značenju ukupne važnosti u odnosu na cijelu Hrvatsku, ukazuje da za tu površinom veliku i rijetko naseljenu regiju gotovo treba kreirati vlastite kriterije. Uzimajući u obzir uvjete centraliteta postavljene za sve naselja, čini se kao da je „ljestvica postavljena previsoko“: ne samo Gospić i Ogulin, već i ostala najveća naselja Gorske Hrvatske, slabiji subregionalni centri koji, u nedostatku centara višeg reda preuzimaju njihovu ulogu, i brojem stanovnika i prema ukupnom gravitacijskom potencijalu među niže su rangiranim u odnosu na ostale regije koje imaju pravilniji sustav. Čak je i priličan broj područnih centara drugih regija, dakle slabije funkcionalno opremljenih naselja, prema ukupnom gravitacijskom potencijalu „iznad“ subregionalnih centara Gorske Hrvatske. To posebno vrijedi za Gračac i očekivano, brojem stanovnika vrlo malen, ali zastupljenošću funkcijama značajan Čabar.¹⁶²

¹⁶¹ Pejnović (2004) pišući o depopulaciji županija između 1961. i 1971. piše: „Poseban je pak slučaj Gospić...koji je okupljao prostranu ličku regiju (gotovo 10% površine Hrvatske), koja je uz to i područje s najvećim problemima. Pritom, jedva je udovoljavao kriteriju za mikroregionalno središte“.

¹⁶² Čabar je posebno zanimljiv slučaj jer iako brojem stanovnika vrlo malo centralno naselje (511 st., 2001.), funkcijama nadilazi status lokalnog pa čak i područnog centra. U njemu postoji i osnovna i srednja škola, ordinacija opće medicine i stomatolog, poslovnica banke i FINE. Sjedište je i upravnog grada, a ne općine. To je posve logično s obzirom na usitnjenu i disperznu naseljenost ovog planinskog i šumovitog kuta Hrvatske u

Tab. 94. Središnja naselja Središnje Hrvatske (do razine subregionalnog centra)

Makroregionalni centar	Zagreb 691.724 st. (196,4)
Regionalni centar	Varaždin 41.434 st. (24,1), Karlovac 49.082 st. (16,3), Čakovec 15.790 st. (15,9) ----- slabiji ----- Sisak 36 785 st. (15,2), Bjelovar 27 783 st. (13,2), Koprivnica 24 809 st. (13,2), Virovitica 15 589 st. (9,8), Velika Gorica 33 339 st. (7,9)
Subregionalni centar	Krapina 4 647 st. (5,6), Samobor 15 147 st. (4,9), Kutina 14 814 st. (4,8), Zabok 2 859 st. (4,6), Križevci 11 541 st. (4,4), Sesvete 44 914 st. (3,8), Zaprešić 17 538 (3,3), Petrinja 13 801 (3,3), Ludbreg 3 465 st. (3,3), Daruvar 9 815 st. (3,1), Ivanić-Grad 7 714 st. (3,0), Ivanec 5 434 st. (2,9), Jastrebarsko 5 419 st. (2,8) ----- slabiji ----- Đurđevac 6 616 st. (2,5), Pakrac 4 772 st. (2,4), Zlatar 2 889 st. (2,4), Duga Resa 6 601 st. (2,4), Vrbovec 4 862 st. (2,4), Novi Marof 1 981 st. (2,3), Dugo Selo 8 880 st. (2,3), Garešnica 4 252 st. (2,1), Sveti Ivan Zelina 2 772 st. (2,1), Novska 7 270 st. (2,0), Prelog 4 288 st. (1,7), Čazma 2 878 st. (1,6), Slunj 1 776 st. (1,5), Glina 3 116 st. (1,5), Ozalj 1 164 st. (1,4), Pregrada 1 654 st. (1,4), Pitomača 5 712 st. (1,3), Grubišno Polje 3 171 st. (1,3), Oroslavje 3 420 st. (1,3), Hrvatska Kostajnica 1 993 st. (1,1), Topusko 798 st. (0,8), Bedekovčina 3 486 st. (0,7), Konjščina 987 st. (0,4)

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

Po unutarregionalnim razlikama ističe se Središnja Hrvatska, polarizacija je u njoj vrlo izražena. U toj regiji nalazi se 256, odnosno 35,5 % svih centralnih naselja u Hrvatskoj. Gotovo trećina stanovništva živi u Zagrebu, naselju najvišeg stupnja centraliteta. Sam Grad Zagreb (uključujući Sesvete) i Zagrebačka županija vrlo su gusto premreženi i čine koncentraciju od 55 centralnih naselja među kojima se ističe Velika Gorica, očekivano zbog blizine Zagreba funkcijama slabije opremljen regionalni centar. Ta se koncentracija središnjih naselja od zagrebačkog prstena širi prvenstveno na sjever. Krapinsko-zagorska, Varaždinska i Međimurska su površinom, uz Grad Zagreb, najmanje hrvatske županije, a istovremeno svaka od njih ima barem jednako, čak i nešto više centralnih naselja nego površinom tri i više puta veće Sisačko-moslavačka i Karlovačka županija (tab. 97). Po udjelu centralnih naselja u ukupnom broju svih naselja u Središnjoj se Hrvatskoj posebno ističe Međimurska županija s 19,5 % (tab. 97). O razlozima takvog prostornog razmještaja naselja u tradicionalno vrlo napućenom Hrvatskom zagorju, Varaždinskoj Podravini i Međimurju s jedne, te rjeđoj naseljskoj mreži u prostoru Karlovačkog Pokuplja, Korduna i Banovine s druge strane već je bilo riječi. Osnovu mreže, uz Zagreb, čine regionalni centri od kojih su tri jača (Varaždin, Karlovac i Čakovec) i četiri slabija (Sisak, Bjelovar, Koprivnica i Virovitica). Ovakva diferencijacija regionalnih centara s obzirom na ukupni gravitacijski potencijal ne iznenađuje. Dosadašnja su istraživanja pokazala kako su se navedeni gradovi razvijali u drugačijim okolnostima urbanizacije i industrijalizacije: Bjelovar se razvijao „u sjeni razvijenoga makroregionalnog središta, u međuprostoru prometnih koridora, kao slabije razvijen

kojem se zbog konfiguracije terena do Delnica na udaljenosti od 45 kilometara putuje oko 75 minuta. Čabar je i do 1990. bio sjedište tadašnje istoimene općine. Sve su to razlozi da je i „mali“ Čabar zadovoljio kriterije da bude uvršten među slabije subregionalne centre nepotpunog centraliteta.

regionalni centar“, Virovitica „kao mikroregionalno središte izrazito periferne regije, u zoni preklapanja gravitacijskih utjecaja Zagreba i Osijeka“, a Čakovec je s druge strane zahvatila „razmjerno brza industrijalizacija“ (Pejnović, 2004:708-709), što je uz funkcionalnu povezanost s tradicionalnim industrijskim centrom sjeverne Hrvatske, Varaždinom (prehrambena, tekstilna industrija), pridonijelo razvoju oba grada. Utjecalo je to i na njihova gravitacijska područja o kojima danas umnogome ovisi i snaga centara: od županija Središnje Hrvatske depopulacijom su posljednje zahvaćene upravo Varaždinska i Međimurska (1991.-2001.), a i tada je indeks promjene u njima bio najniži u odnosu na ostale županije ove regije (Pejnović, 2004:708-709). Od županijskih sjedišta status regionalnog centra nema Krapina. Ona je ujedno i najmanje županijsko sjedište u Hrvatskoj. Iako je tradicionalni centar Hrvatskog zagorja, nije se uspjela nametnuti i kao vodeći, što zbog blizine Zagreba što dijeleći dio važnijih centralnih funkcija s ostalim naseljima, prvenstveno s prometno bolje položenim Zabokom (opća bolnica) te sa Zlatarom (županijski sud).

Tab. 95. Središnja naselja Istočne Hrvatske (do razine subregionalnog centra)

Makroregionalni centar	Osijek 90 411 st. (33,6)
Regionalni centar	Slavonski Brod 58 642 st. (18,5) ---slabiji--- Vinkovci 33 239 st. (12,2) Požega 20 943 st. (11,4) Vukovar 30 126 st. (9,5)
Subregionalni centar	Đakovo 20 912 st. (6,7), Nova Gradiška 13 264 st. (5,8), Našice 8 173 st. (4,8), Županja 13 775 st. (3,7), Slatina 10 920 st. (3,2), Beli Manastir 8 671 st. (2,9), Donji Miholjac 6 680 st. (2,6), Valpovo 7 904 st. (2,6), ---slabiji--- Orahovica 4 262 st. (1,9), Belišće 7 197 st. (1,7), Ilok 5 897 st. (1,5), Đurđenovac 3 472 st. (0,8)

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

U Istočnoj Hrvatskoj nalazi se 164 centralnih naselja, a stavimo li taj broj u odnos s ukupnim brojem svih mjesta ove regije, dobit ćemo udio od visokih 19,1 %, najvišu vrijednost u Hrvatskoj. To je prvenstveno odraz veličinske distribucije: ova regija ima najmanje udjele patuljastih, sitnih i malih naselja (do 500 st.), a najveći udio srednjih i velikih naselja u Hrvatskoj.¹⁶³ Velika sela naslijeđe su historijsko-geografskog razvoja naseljske mreže Istočne Slavonije, Baranje i Zapadnog Srijema i rezultat vrednovanja njene bogate prirodne osnove, posebno visokoplođnih tala u agrarnom društvu, kada je poljoprivreda činila osnovu hrvatskog gospodarstva. Planskim kolonizacijama i individualnim doseljavanjem taj je prostor

¹⁶³ Do 500 st. ukupno je 64,8 % svih naselja Istočne Hrvatske, od 500 do 10.000 st. 32,4 % svih naselja. Istovjetni prosjeci Hrvatske iznose 79,7 % (do 500 st.) i 18,2 % (od 50 do 10.000).

populacijski jačao od druge polovice 19. pa sve do pedesetih godina 20. stoljeća. Agrarno prenapučeni krški, pretežito stočarski krajeva Dalmacije, Like, Gorskog kotara, ali i gusto naseljeni dijelovi Hrvatskog zagorja i Međimurja, „dugo su biološki osvježavali Istočnu Hrvatsku“ (Akrap, 2002:59). Veća naselja, u pravilu, imaju i višu razinu funkcionalne opremljenosti,¹⁶⁴ pa osim što se ističe visokim udjelom centralnih naselja (što je posebno vidljivo u Vukovarsko-srijemskoj županiji u kojoj centralna naselja čine čak 61,5 % svih naselja), Istočna Hrvatska odstupa i od pravila da se broj stanovnika smanjuje s padom stupnja centraliteta, od razine subregionalnog centra naniže. Naime, u ovoj regiji najveći broj stanovnika živi u područnim centrima. Odrazilo se to i na vodeći centar regije, Osijek u kojem živi 11 % ukupnog stanovništva regije, što je najmanji udio u odnosu na ostale centre istoga stupnja.¹⁶⁵ Polarizacija u gustoći i hijerarhiji centralnih naselja ipak je vidljiva: istočni dijelovi regije, te potez linearne urbanizacije duž posavskog i podravskog longitudinalnog prometnog pravca imaju zgusnutiju mrežu centara veće funkcionalne važnosti u odnosu na zapadnu Slavoniju i brdsko-planinski prostor slavonskog gorja.¹⁶⁶ Nakon Osijeka, osnovu mrežu čini Slavonski Brod kao jači, te Vinkovci, Požega i Vukovar kao slabiji regionalni centri. Posljednja tri grada vrijednošću ukupnog gravitacijskog potencijala nalaze se na začelju ljestvice regionalnih centara. Posljedica je to svakako i gospodarskog nazadovanja i osiromašivanja regije u ratnom i poratnom periodu borbe za hrvatsku neovisnost, ali i kompleksa negativnih procesa kojima je zahvaćen ovaj dio Hrvatske u tranzicijskom razdoblju (Štambuk i Šundalić, 2003).

Tab. 96. Središnja naselja Sjevernog hrvatskog primorja (do razine subregionalnog centra)

Makroregionalni centar	Rijeka 143 800 st. (42,6)
Regionalni centar	Pula 58 594 st. (22,7)
Subregionalni centar	Poreč 10 448 st. (6,5), Pazin 4 986 st. (5,3), Opatija 7 850 st. (4,6), Rovinj 13 467 st. (4,5), Umag 7 769 st. (3,3), Labin 7 904 st. (3,2), Crikvenica 7 121 st. (2,6) ----- slabiji ----- Krak 3 364 st. (2,2), Mali Lošinj 6 296 st. (2,0), Senj 5 491 st. (1,8), Buje 3 001 st. (1,8), Buzet 1 721 st. (1,7), Novalja 2 078 st. (1,5), Rab 554 st. (1,4), Pag 2 701 st. (1,3)

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

¹⁶⁴ Treba biti oprezan i upozoriti da prigradska naselja, koja su često vrlo velika, zbog blizine grada često izuzev opskrbe ne zadovoljavaju kriterije za lokalni centar.

¹⁶⁵ U Zagrebu živi 31,9 %, Splitu 20,5 %, a Rijeci 28,6 % ukupnog stanovništva regija u kojima se nalaze.

¹⁶⁶ Požeško-slavonska te Virovitičko-podravka županija koje dobrim dijelom obuhvaćaju spomenute prostore slabije naseljske mreže imaju primjerice samo 4,0% i 9,5 % centralnih u ukupnom broju naselja (tab).

Sjeverno hrvatsko primorje je najurbaniziranija hrvatska regija (u smislu udjela gradskog stanovništva), no istovremeno je, nakon Gorske Hrvatske (76,6 %), vodeća po udjelu patuljastih i malih naselja (do 200 st.) u ukupnom broju (72,6 %) i to prvenstveno zahvaljujući vrlo usitnjenosti naseljenosti Istre. Zbog toga je udio stanovništva koje živi u centralnim naseljima natprosječan u odnosu na Hrvatsku (73,3%), ali je udio centralnih naselja ispod prosjeka države (9,6 %). Ukupan broj centralnih naselja je 95. Vodeći centar je Rijeka u kojoj živi nešto više od četvrtine žitelja regije, a kao jedini centar regionalne važnosti ističe se Pula, koja je prema ukupnom gravitacijskom potencijalu rangirana među tri vodeća hrvatska regionalna centra (uz malo zaostajanje u odnosu na Zadar i Varaždin). U njoj živi 11,6 % stanovništva pa je po udjelu stanovništva koje živi u makroregionalnim i regionalnim centrima Sjeverno hrvatsko primorje vodeća regija Hrvatske. Izuzev Pazina, županijskog sjedišta subregionalnog značenja, i Labina, svi se jači subregionalni centri nalaze na obali (Poreč, Opatija, Umag i Crikvenica) baš kao i većina slabijih subregionalnih centara. Tom redu centraliteta pripadaju i vodeći otočni centri: Krk, Mali Lošinj, Novalja, Rab i Pag. Jednaka situacija je i na razini područnih centara: od 20 jačih, 13 je obalnih naselja, a među preostalih sedam nalazi se čak četiri naselja u prigradskoj zoni Rijeke (Matulji, Viškovo, Čavle i Kastav). Osim naslijeđene naseljske mreže, to je prvenstveno odraz polarizacije na relaciji unutrašnjost/zaleđe – obala koja je od sredine prošlog stoljeća zahvaljujući premještanju težišta gospodarskog razvoja, najprije zbog razvoja industrije, a potom turizma, sve više jačala. Unutrašnjost i zaleđe se demografski prazne, a priobalje urbanizira i napuće. ¹⁶⁷ Rezultat toga najizraženije je vidljiv u depopulacijskom pejzažu unutrašnje Istre, vinodolskog zaleđa, unutrašnjosti Cresa, ali je očit i u funkcionalnoj opremljenosti naselja. Istarska je županija primjerice, nakon Karlovačke, županija s najvećim udjelom naselja bez i jedne centralne funkcije, osim eventualno prodavaonice.

¹⁶⁷ Zupanc piše: „Prvi poslijeratni popis stanovništva iz 1948. g. zabilježio je brojniju napučenost unutrašnje Istre u odnosu na priobalnu. Omjer je tada iznosio 57,8 % naprama 42,2 %. Tada je primjerice, na područjima gradova Buzet i Poreč živio otprilike jednak broj stanovnika, da bi danas (2001. g.) Poreč bio gotovo tri puta napučeniji. Prvi popis stanovništva koji je otkrio novu, dakle obrnutu situaciju jest onaj iz 1961. kada je u priobalnoj Istri živjelo 51,9 %, a u unutrašnjoj 48,1 % stanovništva Istre. Trend se nastavio i u idućim međupopisjima tako da danas (popis iz 2001. g.) u unutrašnjoj Istri živi manje od trećine (31,3 %) stanovništva Istre. U Puli i općini Medulin danas «živi» jedna unutrašnja Istra (Zupanc, 2004).

Tab. 97. Naselja prema zastupljenosti centralnih funkcija, udio u ukupnom broju naselja po županijama

	Centralna naselja (1)	Funkcionalno opremljena naselja (2) jače	Naselje s barem 1 funkcijom (sa ili bez prodavaonice) (3)	Naselje bez i jedne centralne funkcije (sa ili bez prodavaonice) (4)
Zagrebačka	6,6	2,6	12,5	78,3
Krapinsko-zagorska	7,8	1,9	12,3	78,0
Sisačko-moslavačka	5,5	1,1	13,2	80,3
Karlovačka	4,6	0,9	6,9	87,5
Varaždinska	10,6	3,0	12,6	73,8
Koprivničko-križevačka	9,8	3,4	18,6	68,2
Bjelovarsko-bilogorska	8,4	2,8	20,4	68,4
Primorsko-goranska	10,8	4,1	8,2	76,9
Ličko-senjska	6,7	4,4	11,1	77,8
Virovitičko-podravska	9,5	4,2	26,8	59,5
Požeško-slavonska	4,0	2,2	16,2	77,6
Brodsko-posavska	17,8	5,4	35,7	41,1
Zadarska	19,0	2,3	25,3	53,4
Osječko-baranjska	23,1	7,6	29,2	40,2
Šibensko-kninska	12,2	4,6	12,2	70,9
Vukovarsko-srijemska	61,2	10,6	20,0	8,2
Splitsko-dalmatinska	19,9	9,5	25,3	45,2
Istarska	6,9	1,1	6,5	85,5
Dubrovačko-neretvanska	15,0	7,9	13,7	63,4
Međimurska	19,5	1,6	23,4	55,5
Grad Zagreb	12,9	8,6	21,4	57,1
HRVATSKA	10,7	3,4	15,0	70,9

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

Dalmacija ili Južno hrvatsko primorje u nodalno-funkcionalnom smislu pripada Splitskoj makroregiji. U Splitu živi petina stanovništva regije. Mediteranska urbana tradicija, posebno na otocima, ima odraz i u suvremenoj naseljskoj mreži malih gradova, a litoralizacija je s druge strane pridonijela brojčanom jačanju obalnih naselja u drugoj polovici 20. stoljeća, rezultirajući činjenicom da poslije Istočne Hrvatske ta regija ima najmanje naselja do 500 st., te da u njima živi i najmanji udio stanovnika regije. Zbog toga je i udio centralnih naselja znatno veći od prosjeka Hrvatske i iznosi 17,7 %, a u njima žive tri četvrtine svih žitelja. Osim Splita, posebno mjesto u sustavu središnjih naselja Dalmacije svakako ima Zadar, i brojem stanovnika, ali i vrijednošću ukupnog gravitacijskog potencijala, prvi regionalni centar Hrvatske koji je u proteklim desetljećima napredovao znatno dinamičnije od danas gotovo dvostruko manjeg Šibenika.¹⁶⁸ Uz spomenute, regionalni centar Južnog hrvatskog primorja je

¹⁶⁸ Navodimo opširniju elaboraciju J. Faričića o toj, s aspekta regionalnog razvoja, izuzetno zanimljivoj temi (izostavljene reference). „Zadar i Šibenik neposredno poslije Drugoga svjetskog rata bili su podjednako veliki gradovi, s time da je Zadar bio strahovito porušen u ratnim zbivanjima i, praktički, gospodarski mrtav grad, dok je Šibenik mogao bez većih diskordancija nastaviti kontinuirani razvitak započet u međuratnom razdoblju. Šibenik je imao i bolje prometne veze sa zaleđem (posebice u pogledu željezničkog prometa). Očekivao se gotovo usporedni gospodarski razvitak tih dvaju gradova ali od 60-ih godina 20. st., nakon obnove porušenoga

i Dubrovnik, koji visoko pozicioniranje u odnosu na ostale u Hrvatskoj temelji na razvijenosti funkcija (uz dvostruko veći Zadar i Pulu jedini regionalni centar sa sveučilištem), te činjenicom da je zbog prometne izoliranosti cirkulacija zaposlenih iz Dubrovnika u druge centre rada, u apsolutnom iznosu, jednaka onoj iz manjih županijskih središta Požege ili Virovitice, time na neki način jačajući njegovu ulogu. Iako su dakle i makroregionalni i svi regionalni centri na obali (tab. 98), primjetna razlika u odnosu na Sjeverno hrvatsko primorje je veća zastupljenost subregionalnih centara u prostranijem zaleđu: Knin, Sinj, Imotski od jačih te Drniš, Benkovac, Vrgorac i Obrovac od slabijih.

Zadra te njegovoga umrežavanja u prometni sustav Hrvatske izgradnjom cesta, željezničke veze s Kninom (1967.) i zrakoplovne luke (1968.), dolazi do ekonomskog poleta. Razvija se industrija u pojedinim rubnim gradskim četvrtima, a zatim i u industrijsko-lučkoj zoni Gaženica (tvornica za preradu soje, proizvodnja plastičnih masa, prerada ribe i proizvodnja ribljih konzervi, proizvodnja pića te ostala prehrambena industrija). Zadarska industrija snabdijevala se agrarnim proizvodima iz Ravnih kotara, a u manjoj mjeri i sa otoka. Unatoč prevladavajućim procesima deagrarizacije i depopulacije ruralnog prostora u neposrednom zaleđu, poljoprivredna proizvodnja je, u skladu s primjenom suvremene tehnologije, navodnjavanjem i uvođenjem novih sorti, sve do velikosrpske agresije pokazivala određeni napredak, posebice u zoni Vrane i Baštice. Gospodarskom razvitku Zadra bitno je pridonosio i brodar Jugotanker (sada Tankerska plovidba), a od 70-ih godina sve više i turizam, koji se intenzivno razvijao u samom gradu (nautičke marine, turistički kompleks na Boriku i sl.) te duž cijele ninsko-zadarsko-biogradske rivijere. Izraziti diskontinuitet u gospodarskom razvitku nastupio je za vrijeme velikosrpske agresije kada je Zadar bio pod opsadom, bez vodoopskrbe i s čestim prekidima opskrbe električnom strujom te svakodnevnim granatiranjem, što je uzrokovalo velika ratna stradanja – ljudske žrtve i materijalne štete – u samom gradu i okolici. Ratna događanja ostavila su dubok ožiljak u svekoliki život Zadra i cijele regije. Prostor Sjeverne Dalmacije nakon završetka vojno-redarstvenih akcija Maslenica i Oluja u cijelosti je integriran u društveni i gospodarski život domovine. Od kraja 90-ih godina 20. st. bitno je ojačala pozicija Zadra u mreži hrvatskih regionalnih središta. Dolazi do oživljavanja pojedinih industrijskih grana, sve veći uspjesi postižu se u turizmu i brodarstvu. Zadarska Tankerska plovidba prema nosivosti brodova čini polovicu cijele hrvatske trgovačke flote. Jedan od pokazatelja gospodarske propulzivnosti Zadra je intenzivna stanogradnja te podizanje velikih trgovačkih centara, koji očito koriste poboljšanje prometnih veza i povećanu potražnju tržišta, osobito tijekom turističke sezone. Urbani krajobraz Zadra danomice se mijenja, što jasno svjedoči o uspješnoj obnovi grada nakon nedavnih ratnih stradanja. Međutim, okolica se oporavlja znatno sporije pa se dodatno produbljuju razlike pola regije i njegove prostrane periferije. Na sličan način u hrvatskom su priobalju tijekom velikosrpske agresije stradali Šibenik i Dubrovnik, simboli obrane domovine u najtežim trenucima. Dok se Dubrovnik uspio relativno brzo obnoviti zahvaljujući ponajprije razvitku turizma, Šibenik se do danas nije gospodarski oporavio. Šibenska industrija (posebice jaka aluminijska industrija i tvornica ferolegura, brodoremontni zavod, proizvodnja pića i dr.) u kojoj se do Domovinskog rata zapošljavao velik udio aktivnog stanovništva grada i okolice, već je neposredno pred početak velikosrpske agresije proživljavala krizu, a ratna stradanja samo su dodatno pogoršala zatečene gospodarske prilike. Poslije 1995. dio teške industrije se ugasio (tvornica ferolegura), propala je jedina brodarska tvrtka, dok preostale tvrtke posluju sa znatnim teškoćama (veliki gubitci, otpuštanje viška djelatnika i sl.). Šibenik se poradi toga znatno deindustrijalizirao, a planirana je orijentacija na razvitak turizma, koja koristi vlastitu bogatu kulturno-povijesnu baštinu, blizinu Kornata i Krke, dvaju atraktivnih nacionalnih parkova te brojne mogućnosti vrlo razvedene obalne crte, posebice u primoštensko-rogozničkom kraju. Planirana izgradnja elitne marine te restrukturiranje postojeće industrije u sofisticiranu proizvodnju visokokvalitetnih proizvoda, uz očekivano katalizirajuće djelovanje izgradnje cestovne infrastrukture (Šibenik je grad najbliže položen autocesti Zagreb – Split), mogu rezultirati ponovnim gospodarskim oživljavanjem tog regionalnog središta“ (Faričić, 2006:85-87)

Tab. 98. Središnja naselja Južnog hrvatskog primorja (do razine subregionalnog centra)

Makroregionalni centar	Split 175 140 st. (50,0)
Regionalni centar	Zadar 69 556 st. (24,5) Dubrovnik 30 436 st. (18,5) ----- slabiji ----- Šibenik 37 060 st. (15,2)
Subregionalni centar	Knin 11 128 st. (4,7), Sinj 11 468 st. (4,6), Makarska 13 381 st. (4,0), Trogir 10 907 (3,8), Metković 13 873 st. (3,8), Imotski 4 347 st. (3,2), Ploče 6 537 st. (3,0), Omiš 6 565 st. (2,6) ----- slabiji ----- Solin 15 850 st. (2,4), Korčula 3 126 st. (2,3), Biograd na Moru 5 259 st. (2,0), Dmiš st. 3 332 (1,9), Benkovac 2 622 st. (1,6), Vela Luka 4 380 st. (1,5), Vodice 6 116 st. (1,5), Supetar 3 016 st. (1,5), Kaštel Sućurac 6 236 st. (1,4), Vrgorac 2 188 st. (1,4), Blato 3 659 st. (1,3), Hvar 3 672 st. (1,3), Opuzen 2 730 st. (0,9), Vis 1 776 st. (0,8), Obrovac st. 1 055 (0,8), Bol 1 647 st. (0,7), Kaštel Stari 6 448 st. (0,6)

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

Osvrnimo se na kraju i na polarizaciju u funkcionalnoj opremljenosti urbanih i ruralnih naselja.

Tab. 99. Središnja naselja Hrvatske po regijama (urbano/ruralno i periurbano)

	Glavni grad	Makro-reg. centar	Reg. centar (jači)	Reg. centar (slabiji)	Subreg. centar (jači)	Subreg. centar (slabiji)	Područni centar (jači)	Područni centar (slabiji)	Lokalni centar (jači)	Lokalni centar (slabiji)	UKUPNO centralna naselja
Gorska Hrvatska	0	0	0	0	2	5	5	6	11	8	37
URBANO	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	6
RURALNO i PERIURBANO	0	0	0	0	0	1	5	6	11	8	31
Istočna Hrvatska	0	1	1	3	8	4	23	40	40	44	164
URBANO	0	1	1	3	8	4	5	0	0	0	22
RURALNO i PERIURBANO	0	0	0	0	0	0	18	40	40	44	142
Južno hrvatsko primorje	0	1	2	1	8	17	23	39	28	50	169
URBANO	0	1	2	1	8	16	4	2	1	1	36
RURALNO i PERIURBANO	0	0	0	0	0	1	19	37	27	49	133
Sjeverno hrvatsko primorje	0	1	1	0	7	8	20	20	16	22	95
URBANO	0	1	1	0	7	8	9	0	0	0	26
RURALNO i PERIURBANO	0	0	0	0	0	0	11	20	16	22	69
Središnja Hrvatska	1	0	3	5	13	23	39	74	50	48	256
URBANO	1	0	3	5	13	20	3	0	0	0	45
RURALNO i PERIURBANO	0	0	0	0	0	3	36	74	50	48	211
Hrvatska	1	3	7	9	38	57	110	179	145	172	721
URBANO	1	3	7	9	38	52	21	2	1	1	135
RURALNO i PERIURBANO	0	0	0	0	0	5	89	177	144	171	586

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

Ona je posve očekivana s obzirom na značaj i ulogu gradskih naselja u organizaciji prostora, no ipak se nameće pitanje u kojoj su mjeri ruralna područja opremljena najosnovnijim funkcijama poput zdravstvene ambulante, škole ili pošte. Drugo važno pitanje, o kojem ćemo govoriti u nastavku, je u kojoj su mjeri te i ostale funkcije dostupne žiteljima sela i ostalih ruralnih naselja, ako ih već ne posjeduju u mjestu stanovanja. Naselja koja smo izdvojili kao ruralna čine oko četiri petine središnjih naselja Hrvatske (586 od 721). Na hijerarhijskoj ljestvici pojavljuju se od razine slabijih subregionalnih centara. Pet je takvih središta u Hrvatskoj (od ukupno pedeset i sedam): Konjščina (987 st.), Čabar (511 st.), Obrovac (1055 st.), Topusko (798 st.) i Ozalj (1164 st.). U slučaju svakog od njih mogli bismo eventualno govoriti i kao malom gradu, no broj stanovnika formalno ih diskvalificira čak i nakon što smo prag s uobičajenih 2000 snizili na 1500. No, treba imati na umu da je Obrovac 1991., prije Domovinskog rata koji je izravno utjecao na pad broja stanovnika, imao 1660, a Topusko 1587 stanovnika. U svakom slučaju radi se o manjim, ali za svoj kraj značajnim manjim središtima sa srednjom školom (izuzev Ozlja). U sljedećem stupnju centralnih naselja ona ruralna dominiraju: od 110 jačih područnih centara 89 su ruralna naselja, a od 179 slabijih područnih centara gotovo svi, njih 177. Ta se dominacija logično nastavlja i na razini lokalnih centara.¹⁶⁹ Na razini jačih područnih centara mogu se zamijetiti nešto izraženije razlike u regionalnoj distribuciji ruralnih odnosno urbanih naselja. Na Sjevernom hrvatskom primorju čak je 9 od 20 gradskih naselja spomenutog reda centraliteta, što je puno viši udio nego u ostalim regijama. Riječ je uglavnom o naseljima u neposrednoj blizini Rijeke (Matulji, Viškovo, Čavle, Kastav) i Pule (Medulin) te u visokourbaniziranoj zoni opatijskog primorja (Lovran) i zapadne obale Istre (Novigrad, Vrsar), dakle u zonama utjecaja većih urbanih centara gdje ova urbana naselja nisu „imala“ potrebe razviti funkcije višeg stupnja.

Zaključimo, oduzmemo li od ukupno 6620 ruralnih naselja u Hrvatskoj 586 centralnih i 230 jače funkcionalno opremljenih naselja, preostaje skup od 5804 ruralnih naselja koja smo nazvali *slabije funkcionalno opremljenim i naseljima bez funkcija* (tab. 100). Ona čine 87,7 %

¹⁶⁹ Ukupno četiri gradska naselja imaju stupanj slabijih područnih te lokalnih centara. To su Pakoštane, Kaštel Gomilica, Kaštel Lukšić i Kaštel Novi. Sva naselja općine Kaštela izdvojili smo kao gradska jer se radi o fizionomski gotovo u potpunosti sraslim naseljima. No među njima ipak postoje razlike u zastupljenosti pojedinih funkcija što se odražava i u stupnju centraliteta: Kaštel Sućurac i Kaštel Stari su na razini funkcionalne opremljenosti slabijih regionalnih centara, Kaštel Lukšić lokalnog, a Kaštel Novi na razini slabijeg lokalnog centra. Dva gradska naselja su funkcionalno jače opremljena naselja: Kaštel Štafilić i Kaštel Kambelovac. Kamen kod Splita i Banjol kod Raba su funkcionalno slabije opremljena gradska naselja, praktički dijelovi spomenutih gradova.

svih ruralnih naselja.¹⁷⁰ Od ta 5804 naselja još 1016 naselja ima barem, osim eventualno prodavaonice, i jednu od sljedećih osnovnih funkcija: školu, poštanski ured ili zdravstvenu ambulantu (ali nema sve njih). Time dolazimo do broja (5804 manje 1016) od 4788 odnosno 72,3 % svih ruralnih naselja, koja izuzev eventualno prodavaonice nemaju niti jednu drugu osnovnu funkciju.

Tab. 100. Funkcionalna opremljenost naselja Hrvatske, po regijama (urbano/ruralno i periurbano)

	Centralna naselja	Jače funkcionalno opremljena naselja (7)	Slabije fun. opremljena naselja i naselja bez funkcija (8)	Ukupno sva naselja
Gorska Hrvatska	37	14	509	560
URBANO	6	0	0	6
RURALNO i PERIURBANO	31	14	509	554
Istočna Hrvatska	164	46	647	857
URBANO	22	0	0	22
RURALNO i PERIURBANO	142	46	647	835
Južno hrvatsko primorje	169	66	721	956
URBANO	36	2	1	39
RURALNO i PERIURBANO	133	64	720	917
Sjeverno hrvatsko primorje	95	27	866	988
URBANO	26	0	1	27
RURALNO i PERIURBANO	69	27	865	961
Središnja Hrvatska	256	79	3063	3398
URBANO	45	0	0	45
RURALNO i PERIURBANO	211	79	3063	3353
Hrvatska	721	232	5806	6759
URBANO	135	2	2	139
RURALNO i PERIURBANO	586	230	5804	6620

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*; posebno obrađeni podaci Popisa stanovništva kućanstava i stanova 2001., Državni zavod za statistiku

Novija istraživanja također ukazuju na vrlo slabu funkcionalnu opremljenost ruralnih naselja. M. Štambuk i A. Mišetić izračunali su da osnovnu školu ima samo 27 % naselja u ruralnim područjima, zdravstvenu ambulantu 11,5 %, stomatološku ordinaciju 6,1 % i poštanski ured 12 %, a u zastupljenosti tih funkcija postoje i znatne regionalne razlike (Štambuk i Mišetić, 2002). Je li to puno ili malo? Od našeg, ipak urbanocentričnog mišljenja, puno je važnije što o tome misle oni koji u ruralnim područjima žive, a velika većina (83,3 %) primjerice ruralnog

¹⁷⁰ Među njima se nalazi i 105 naselja bez stanovnika 2001.

stanovništva Lonjskog polja smatra da je u njihovom selu izražen problem manjka društvenih sadržaja (kulturni i zdravstveni objekti, škole, vrtići i sl.) (Štambuk i Mišetić, 2002). R. Franić ocjenjuje infrastrukturnu opremljenost hrvatskog sela, posebno socijalnu, nedovoljno razvijenom: smatra kako je „nedostatna zdravstvena zaštita, socijalna skrb za starije, nedostaje mogućnosti za zapošljavanje, nisu svugdje dostupne predškolske i srednjoškolske institucije, loše je organiziran javni prijevoz. Osim toga, velike su regionalne razlike u stupnju razvijenosti gospodarske i socijalne infrastrukture“ (Franić, 2006:226). I ta analiza rezultirala je pokazateljima sličnima spomenutim istraživanjima (tab. 101).

Tab. 101. Broj i udio ruralnih i periurbanih naselja s osnovnom školom, poštanskim uredom, ljekarnom, zdravstvenom i stomatološkom ambulantom te poslovnicom banke

	Matične osnovne škole	Područne osnovne škole	Osnovne škole ukupno	Poštanski ured	Ljekarna	Zdravstvena ambulanta	Stomatološka ambulanta	Poslovnica banke
Broj neurbanih naselja	439	1219	1658	807	344	655	398	147
Udio u ukupnom broju neurbanih naselja (%)	6,7	18,7	25,4	12,4	5,3	10,1	6,1	2,3

Izvor: v. Određivanje stupnja centraliteta naselja u *Izvorima podataka*

Dakle, prije prelaska na posljednju skupinu varijabli, istaknimo još jednom - stupanj centraliteta naselja, proširen i na funkcionalno jače opremljena naselja (ukupno 953 naselja), bit će korišten kao jedna od varijabli u tipologiji ruralnih područja. Ona su izuzetno važna kako za raspoznavanje tipova ruralnih područja tako i za njihov budući razvoj. Župančić (Župančić, 2005a:652) to ovako sažima: „Ruralna središta, a u prvom redu općinski centri, mogu ispuniti neka očekivanja. Ona su prva 'armatura' seoske naseljske mreže, ali postoje i središta višega reda, s većom odgovornošću za napredak seoskih područja. Ruralno-urbani kontinuum razumijeva središta različitog stupnja razvijenosti i raznovrsnih usluga.“ Upravo zato posljednju skupinu varijabli čini dostupnost naselja središtima različitog stupnja centraliteta – bez te analize, smatramo, izgubili bismo vrijedne informacije o povezanosti slabije opremljenih ruralnih naselja s njihovom „armaturom“.

Tab. 102. Funkcionalna opremljenost naselja Hrvatske, po županijama

			CENTRALNA NASELJA			OSTALA NASELJA					
	Glavni Grad	Makroreg. centar	Regionalni centar (jači/slabiji)	Subregionalni centar (jači/slabiji)	Područni centar (jači/slabiji)	Lokalni centar (jači/slabiji)	Ukupno centralna naselja (1)	Funkcionalno jače opremljena naselja (2)	Naselje s barem 1 funkcijom (sa ili bez prodavaonice) (3)	Naselje bez i jedne centralne funkcije (sa ili bez prodavaonice) (4)	Ukupno naselja (1+2+3+4)
Zagrebačka			1 (0 / 1)	7 (4 / 3)	19 (3 / 16)	19 10 / 9	46	18	87	546	697
Krapinsko-zagorska				7 (2 / 5)	18 (10 / 8)	8 4 / 4	33	8	52	330	423
Sisačko-moslavačka			1 (0 / 1)	6 (2 / 4)	11 (5 / 6)	7 1 / 6	25	5	60	366	456
Karlovačka			1 (1 / 0)	4 (1 / 3)	7 (2 / 5)	18 9 / 9	30	6	45	568	649
Varaždinska			1 (1 / 0)	3 (2 / 1)	17 (2 / 15)	11 6 / 5	32	9	38	222	301
Koprivničko-križevačka			1 (0 / 1)	2 (1 / 1)	10 (3 / 7)	13 9 / 4	26	9	49	180	264
Bjelovarsko-bilogorska			1 (0 / 1)	4 (1 / 3)	10 (3 / 7)	12 8 / 4	27	9	66	221	323
Primorsko-goranska		1		7 (2 / 5)	26 (16 / 10)	24 9 / 15	58	22	44	412	536
Ličko-senjska				5 (1 / 4)	5 (2 / 3)	7 4 / 3	17	11	28	196	252
Virovitičko-podravska			1 (0 / 1)	3 (1 / 2)	8 (2 / 6)	6 2 / 4	18	8	51	113	190
Požeško-slavonska			1 (0 / 1)	1 (0 / 1)	9 (4 / 5)		11	6	45	215	277
Brodsko-posavska			1 (1 / 0)	1 (1 / 0)	14 (5 / 9)	17 7 / 10	33	10	66	76	185
Zadarska			1 (1 / 0)	5 (0 / 5)	14 (3 / 11)	22 9 / 13	42	5	56	118	221
Osječko-baranjska		1		7 (5 / 2)	16 (4 / 12)	37 20 / 17	61	20	77	106	264
Šibensko-kninska			1 (0 / 1)	3 (1 / 2)	10 (4 / 6)	10 1 / 9	24	9	24	139	196
Vukovarsko-srijemska			2 (0 / 2)	2 (1 / 1)	21 (10 / 11)	27 11 / 16	52	9	17	7	85
Splitsko-dalmatinska		1		13 (5 / 8)	30 (11 / 19)	29 11 / 18	73	35	93	166	367
Istarska			1 (1 / 0)	7 (5 / 2)	18 (7 / 11)	19 11 / 8	45	7	42	554	648
Dubrovačko-neretvanska			1 (1 / 0)	6 (2 / 4)	9 (5 / 4)	18 7 / 11	34	18	31	144	227
Međimurska			1 (1 / 0)	1 (0 / 1)	15 (8 / 7)	8 5 / 3	25	2	30	71	128
Grad Zagreb	1			1 (1 / 0)	2 (1 / 1)	5 1 / 4	9	6	15	40	70
HRVATSKA	1	3	16 (7 / 9)	95 (38 / 57)	289 (110 / 179)	317 145 / 172	721	232	1016	4790	6759

Literatura

- Lukić, A. 2009. Tipologija ruralnih područja Hrvatske – geografski aspekt, Doktorska disertacija, Geografski odsjek PMF-a, Zagreb
- Magaš, D. 2002. Uvod u prostorno planiranje (podsjetnik)

IZ PRAKSE
PROSTORNOG PLANIRANJA



Cycling: a daily transport
mode for everyone

Europski tjedan mobilnosti 2011.
Okrugli stol: Europski projekti za održivu mobilnost



Grad Zagreb

Gradski ured za
strategijsko planiranje i
razvoj Grada

Planiranje biciklističkog prometa u okviru održivog urbanog prometnog sustava

Doc. dr. sc. Aleksandar Lukić
Doc. dr. sc. Vedran Prelogović

*Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek*

PRESTO – Biciklom po gradu svaki dan

Promotion Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode is supported by

presto



INTELLIGENT ENERGY
EUROPE





Cycling: a daily transport
mode for everyone

EU PRESTO i Zagreb



Grad Zagreb

- Istraživanje je provedeno u okviru EU projekta PRESTO - **Promoviranje vožnje biciklom kao načina dnevnog prijevoza za svakoga**
- Projekt u ime Grada Zagreba koordinira Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada
- Gradovi sudionici: **Bremen** - Njemačka, **Grenoble** - Francuska, **Tczew** - Poljska, **Venecija** - Italija i **ZAGREB**
- Trajanje: svibanj 2009. - veljača 2012. (ukupno **33 mjeseca**)
- **Aktivnosti** su podijeljene u **tri tematska stupa**:
 - **planiranje infrastrukture,**
 - **promidžba svakodnevnog korištenja bicikla,**
 - **promicanje pedeleka** (pedelek ima električni motor za lakše pedaliranje).

PRESTO – Biciklom po gradu svaki dan

presto

Promotion Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode *is supported by*





Cycling: a daily transport
mode for everyone



Grad Zagreb

Tko sudjeluje u PRESTO-u osim gradova?

- **Konzorcij** se sastoji od europskih stručnjaka za biciklizam i gradski prijevoz koji će gradovima sudionicima pomagati u provedbi lokalnih aktivnosti
- **Europske mreže i stručnjaci:**
 - Europska biciklistička federacija (ECF),
 - Europsko udruženje trgovaca biciklima (ETRA),
 - Europska mreža gradova i regija (POLIS),
 - Njemački biciklistički savez – ogranak Bremen (ADFC- HB),
 - Ligtermoet & Partners i
 - Pomeranijski savez za zajedničku Europu (PSWE).

Koordinaciju projekta provodi Rupprecht Consult GmbH.
(www.rupprecht-consult.de)

PRESTO – Biciklom po gradu svaki dan

presto

Promotion Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode *is supported by*





Cycling: a daily transport
mode for everyone



Grad Zagreb

- Istraživanje provedeno u sklopu mjere *Promocija korištenja bicikla među studentima (Z-B.2)*

Osnovni ciljevi:

- 1. utvrditi udio studenata koji koriste bicikl u Zagrebu
- 2. znanstvenim spoznajama o navikama i stavovima studenata o korištenju bicikla pridonijeti oblikovanju mjera za povećanje (udvostručenje) broja studenata koji koriste bicikl u Zagrebu.

Izabrani rezultati istraživanja o navikama i stavovima studenta o korištenju bicikla

- **Koliko** studenata Sveučilišta u Zagrebu koristi bicikl?
- Koliko **često** studenti koriste bicikl i ostale oblike prometnih sredstava kao prijevozno sredstvo?
- Kolike **udaljenosti** prevaljuju biciklom?
- **Zašto** studenti koriste odnosno ne koriste bicikl u Zagrebu?
- Osjećaju li se **sigurno** vozeći bicikl u Zagrebu?
- Koliko su studenti **zadovoljni biciklističkom infrastrukturom** u Zagrebu?
- Što bi ih potaknulo na **više i češće korištenje bicikla**?
- Što bi **gradske vlasti** mogle učiniti da potaknu veće korištenje bicikala među studentima u Zagrebu?
- ...

Sadržaj izlaganja

- **Alternativna mobilnost** – poziv na promišljanje problema postojećih urbanih prometnih sustava te...



- **Planiranje održivog, integralnog prometnog sustava grada:** sigurnost, učinkovitost i minimaliziranje konflikata između različitih oblika prometa + socijalna, ekonomska i okolišna obazrivost



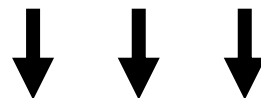
- **Biciklistički promet** kao dio održivog urbanog prometnog sustava



- **Izabrani rezultati istraživanja o navikama i stavovima studenta o korištenju bicikla**
 - **Zaključci i prijedlozi**

Alternativna mobilnost – odgovor na probleme postojećih urbanih prometnih sustava

- **Ključni problemi urbanih prometnih sustava** (*Towards a new culture for urban mobility, Green Paper, 2007, EU-CEC*)
 - **prometna zagušenja**, s nizom neželjenih posljedica (*koštaju* gotovo 100 milijardi eura, oko 1% BDP-a EU)
 - **konstantan porast onečišćenja zraka i buke** (40% emisija CO₂ i 70% emisija ostalih polutanata nastalih cestovnim prometom izazvano je gradskim prometom)
 - **porast broja prometnih nesreća** – najugroženiji su pješaci i biciklisti (6 puta veća šansa smrtnog stradavanja u prometnim cestovnim nesrećama u odnosu na osobe u automobilu).
- Zajednički i dominantni čimbenik: **RASTUĆA AUTOMOBILIZACIJA**
- Istraživanja dodaju i sljedeće posljedice porasta broja osobnih motornih vozila u gradovima:
 - **zdravstveni problemi**, npr. porast broja pretilih osoba
 - **problemi smanjenja pješačkih površina**



Smanjenje kvalitete života u gradu!

Oblikovanje održivog, integralnog prometnog sustava grada:

- Promišljanje urbane mobilnosti podrazumijeva optimiziranje različitih oblika prometa te integraciju javnog (vlak, tramvaj, metro, autobus, taksi) i osobnog prometa (automobil, motocikl, bicikl, pješaćenje).
- Uključuje ostvarivanje zajedničkih ciljeva u smislu :
 - ekonomskog prosperiteta,
 - upravljanja potražnjom za prometom koja će jamčiti mobilnost,
 - kvalitete života,
 - zaštite okoliša.

Izvor: Towards a new culture for urban mobility, Green Paper, 2007, EU-CEC

Zadnjih desetak godina: trend stagnacije motoriziranih oblika prometa u Njemačkoj i...

Udio pojedinih oblika prometa u Njemačkoj, 1976-2008.



Source: BMVBS 2010, MiD 2008

Izvor: Jörg Thiemann-Linden, DIFU German Institute of Urban Affairs (2010):
Bicycle Infrastructure, A new way of doing urban planning, 3rd Bicycle Congress, Lleida, April 2010

... porast udjela nemotoriziranih oblika prometa (pješačenja i vožnje biciklom)

Promjena udjela oblika prometa u Njemačkoj, 2002-2008.

Između 2002. i 2008.

Pješačenje od 23% do 24%

Vožnja bicikla od 9% do 10%

Ukupan broj putovanja:

Vožnja biciklom +17%

Pješačenje +8%

Javni prijevoz +4%

Automobil (vozač) -/+0%

Automobil (suvozač) -5%



Source: BMVBS 2010, MiD 2008

Problemi prometnog sustava u Zagrebu

- **Slični problemi kao i oni prepoznati u ostalim europskim gradovima**
 - prometni volumeni na cestovnom sustavu Zagreba...narasli do dimenzije koja premašuje kapacitet sustava koji je danas potpuno saturiran (Pološki i dr., 2008)
 - prometna zagušenja, posebno u vršnim periodima tijekom dana
 - nedopuštena razina buke → npr. Klaićeva, Slavonska avenija kod Cvjetnog naselja (Dragčević i dr., 2006)
 - onečišćenje zraka (Golubić i Kolar, 2006)
 - urbanistički zahvati u središtu grada → smanjenje pješačkih površina u korist automobila

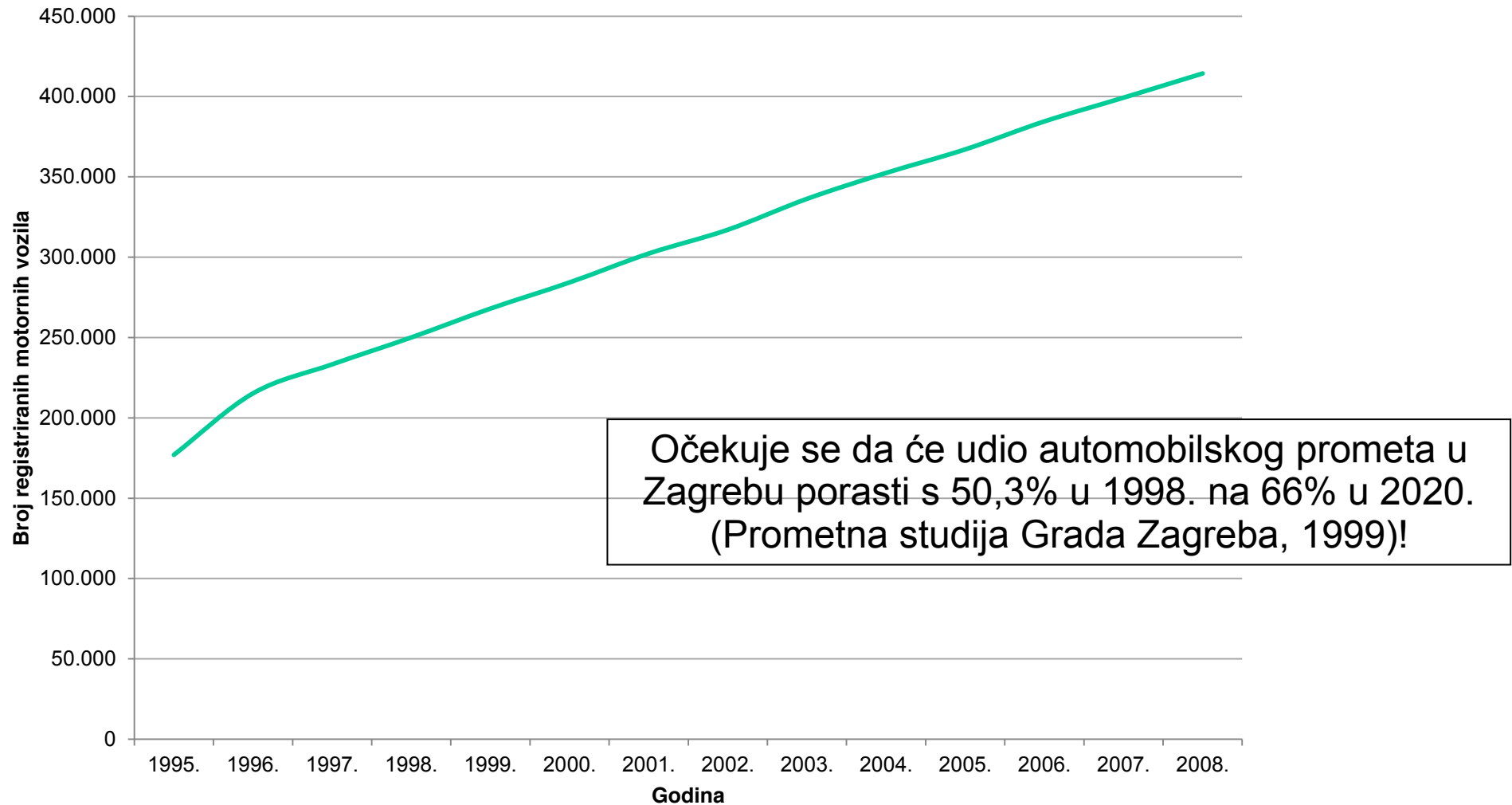
Rastuća automobilizacija i planiranje održivog prometnog sustava grada

- **Prometna studija Grada Zagreba (1999)** → stvaranje održivog prometnog sustava poboljšanje ekonomske učinkovitosti, zaštita okoliša, povećanje sigurnosti
- **Predlažu se mjere** → povećanje kapaciteta JGP-a i razine usluga, osiguravanje veće dostupnosti, smanjivanje korištenja osobnih automobila u središtu grada, povećanje broj parkirališta, poboljšavanje uvjeta za ne-motorizirani promet, povećavanje sigurnosti, smanjivanje buke i onečišćenja zraka
- **Odluka o donošenju GUP-a** → “dugoročni cilj... da se najmanje 2/3 svih dnevnih putovanja odvija javnim prijevozom i nemotoriziranim oblicima putovanja” (Službeni glasnik Grada Zagreba, 2007).

Rastuća automobilizacija i planiranje održivog prometnog sustava grada

- ALI **trendovi** k stvaranju održivog, integralnog prometnog sustava se u pogledu motoriziranog prometa, posebno u središtu grada, **između Zagreba i brojnih europskih gradova, uvelike razlikuju!**
 - porast udjela automobilskeg prometa u Zagrebu
 - stagnacija i smanjenje udjela javnog gradskog prometa
 - širenje individualnog automobilskeg prometa u strogom gradskom centru i smanjivanje pješačkih zona

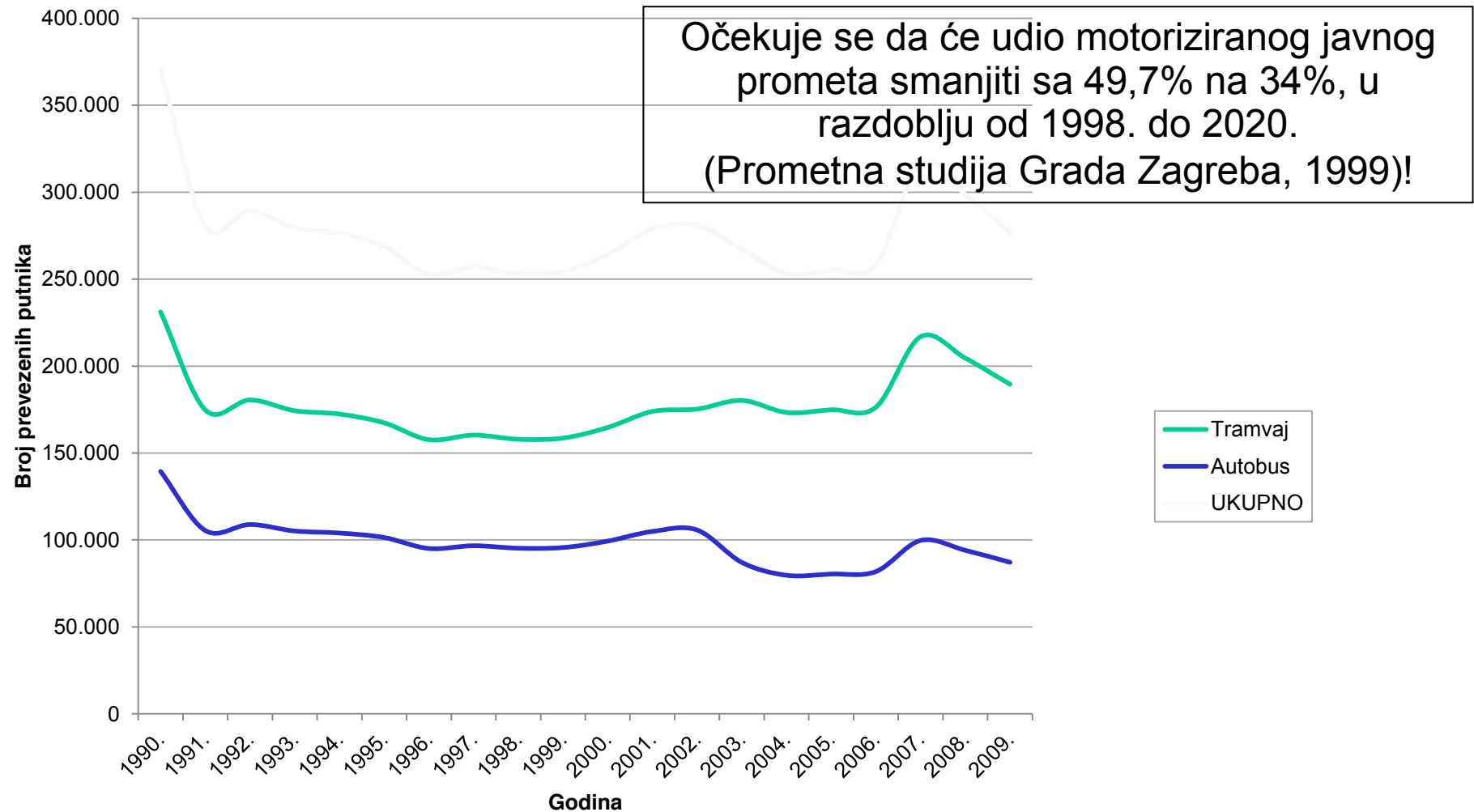
Trend porasta broja registriranih motornih vozila u Zagrebu (1995-2008.)



Broj registriranih motornih vozila u Zagrebu

(Izvor: SLJZG 1995-2008)

Pad i stagnacija broja putnika u javnom gradskom prijevozu



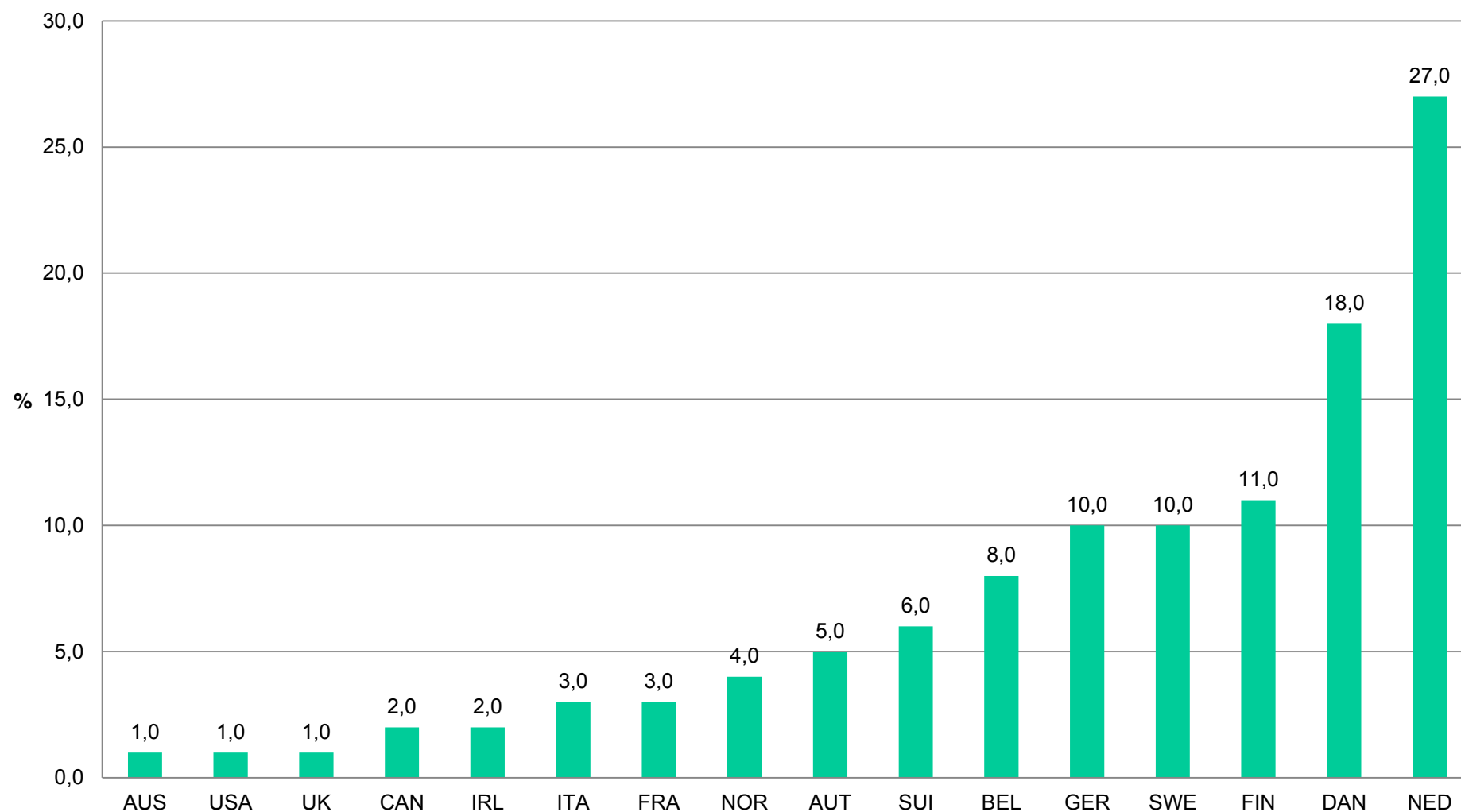
Broj prevezenih putnika tramvajem i autobusom u Zagrebu 1990-2009.

(Izvor: SLJZG 1990-2009)

Biciklistički promet kao dio održivog urbanog višemodalnog prometnog sustava

- **Korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva i oblika rekreacije povećava se u sve većem broju gradova!**
- **Rezultat** →
 - promjene u načinu života
 - osvještavanje pojedinaca o značenju i važnosti bicikla
 - ulaganja značajnih sredstava gradskih vlasti u biciklističku infrastrukturu i promociju korištenja bicikla
 - promjena paradigme u urbanom planiranju → usklađeni razvoj grada
 - uvođenje integralnog prometnog sustava → objedinjuje i balansira više oblika prometa...

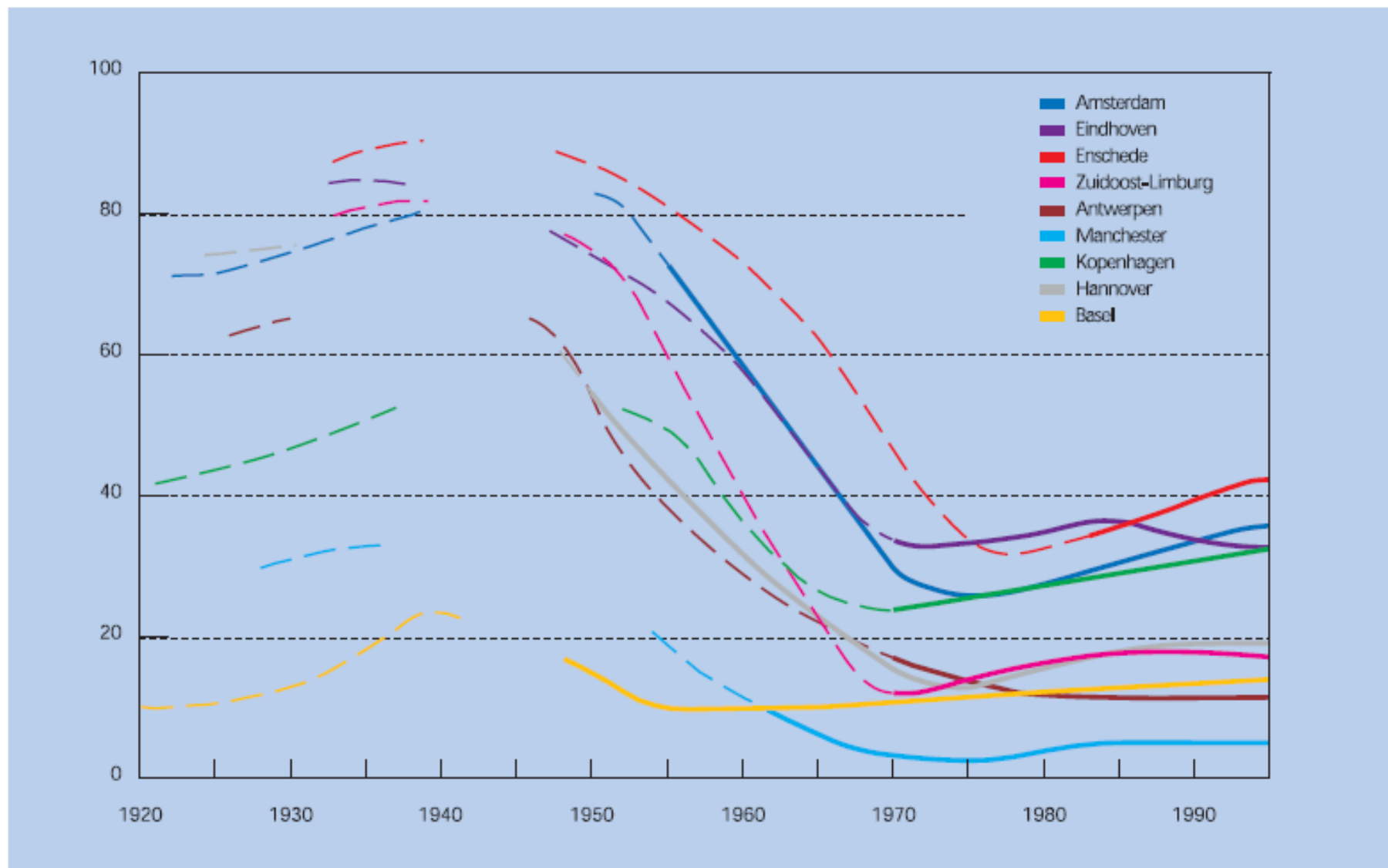
Regionalne razlike u učestalosti korištenja bicikla u svijetu – pregled po izabranim državama



***Udio ostvarenih putovanja biciklom u odabranim zemljama 2001.
(Izvor: Pucher i Buehler, 2008)***

Regionalne razlike u učestalosti korištenja bicikla u svijetu – pregled po izabranim gradovima

Udio ostvarenih putovanja biciklom u odabranim gradovima 1920-1995.



Izvor: Bicycle policies of the European principals: continuous and integral, Fietsberaad Publication number 7, Fietsberaad, Utrecht



***Kopenhagen – planira se povećanje
dnevni putovanja biciklom na 50% do
2020.***

Korištenje bicikla u Zagrebu

- **Bicikl i Zagrebu sve više prisutan kao prometno sredstvo**
- **Posljednjih godina uređenje i izgradnja infrastrukture** → označavanje traka i izgradnja staza (oko 200 km)
- **GUP-om 2007. određeni standardi izgradnje traka i staza**



Novouređeni biciklistički pravac u Gundulićevoj ulici u središtu Zagreba. (snimio: A. Lukić, 7.3.2011.)



*Biciklistička staza na Oporovečkoj
ulici u Gornjoj Dubravi, uređena
prilikom izgradnje trgovačkog centra
Garden Mall.
(snimio: A. Lukić, 1.11.2010.).*

Korištenje bicikla u Zagrebu

- **Grad Zagreb se uključio i u europske inicijative za čisti urbani transport** → *CIVITAS+ (CIVITAS-ELAN)*, Presto
- **Ciljevi projekata** → oblikovanje inteligentnijeg gradskog prometnog sustava u kojem će važniju ulogu imati i korištenje **bicikla**
- **Nevladine udruge populariziraju korištenja bicikla** → *Udruga Bicikl, Zelena akcija, Sindikat biciklista...*

Korištenje bicikla u Zagrebu

- **POČETNA ZAPAZANJA: Biciklistički promet još uvijek nije u dovoljnoj mjeri dio integralnog gradskog prometnog sustava →**
 - biciklističke staze nisu povezane u cjelovitu mrežu
 - konflikt s ostalim oblicima prometa
 - broj biciklističkih parkirališta je nedovoljan → posebno u središtu grada
 - ...
- **Nedostatak znanstvenih istraživanja o biciklističkom prometu, nedostaju službeni statistički pokazatelji**

Korišćenje bicikla u Zagrebu: bicikl uvršten kao sredstvo putovanja u Popisu stanovništva

Na pitanja 36. – 38. odgovaraju osobe koje rade ili se školuju.

36. Mjesto rada/školoovanja

na adresi stanovanja ☒

Republika Hrvatska ☒

strana država ☒

NASELJE

ULICA

GRAD/OPĆINA

STRANA DRŽAVA

KUĆNI BROJ

DODATAK KUĆNOM BR.

37. Učestalost vraćanja u naselje popisa ☒ radi/školuje se u naselju popisa ☒ svakodnevno ☒ tjedno → 39 ☒ rjeđe → 39

38. Sredstvo putovanja na posao/školu (mogu se dati najviše 2 odgovora)

☒ autobus (međugradski – međumjesni) ☒ tramvaj ☒ bicikl ☒ ne putuje

☒ autobus (gradski) ☒ automobil (osoba je vozač) ☒ brod/trajekt ili drugo plovilo

☒ školski autobus ☒ automobil (osoba je suputnik) ☒ pješice

☒ vlak ☒ motocikl ☒ ostale vrste prijevoza

Popisnica P-1 (Popis stanovništva, stanova i kućanstava 2011.)

Istraživanje: navike i stavovi studenata o korištenju bicikla

- **Tko je biciklist?**
- Hrvatski jezični portal (2010) → *onaj tko vozi bicikl*
- Strana istraživanja → učestalosti/redovitosti korištenja
- *Biciklist* → *onaj tko **redovito** vozi bicikl*

Istraživanje: navike i stavovi studenata o korištenju bicikla

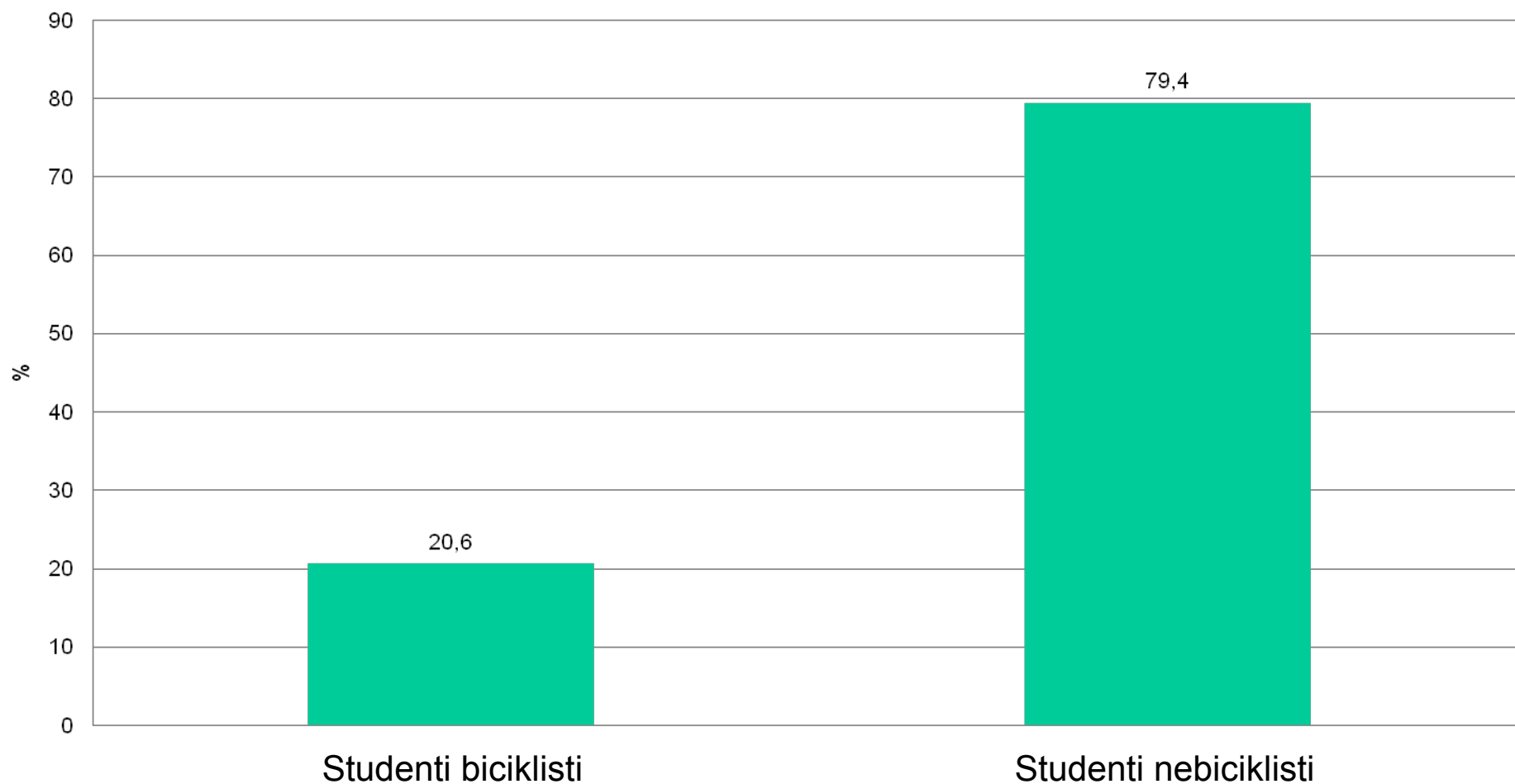
- ***Biciklistima*** su smatrani ispitanici koji prosječno barem jednom mjesečno voze bicikl (izuzev eventualno u hladnom dijelu godine), bilo kao prijevozno sredstvo bilo za rekreaciju
- ***Nebiciklistima*** su smatrani ispitanici koji prosječno manje od jednom mjesečno voze bicikl, bilo kao prijevozno sredstvo bilo za rekreaciju

Istraživanje: navike i stavovi studenata o korištenju bicikla

- **Anketno istraživanjem** → kombinacija reprezentativnog i namjernog uzorka studenata Sveučilišta u Zagrebu
- **Razdoblje anketiranja** → 14-18.6. 2010.
- **Obuhvaćeno je 600 ispitanika (1,02% svih studenata Sveučilišta)**
- **Dva anketna upitnika** → *biciklisti i nebiciklisti*
 - pitanja zatvorenog tipa → ponuđeni odgovori, rangiranja
 - pitanja otvorenog tipa → veća sloboda u odgovaranju

Koliko studenata, barem jednom mjesečno, vozi bicikl u Zagrebu?

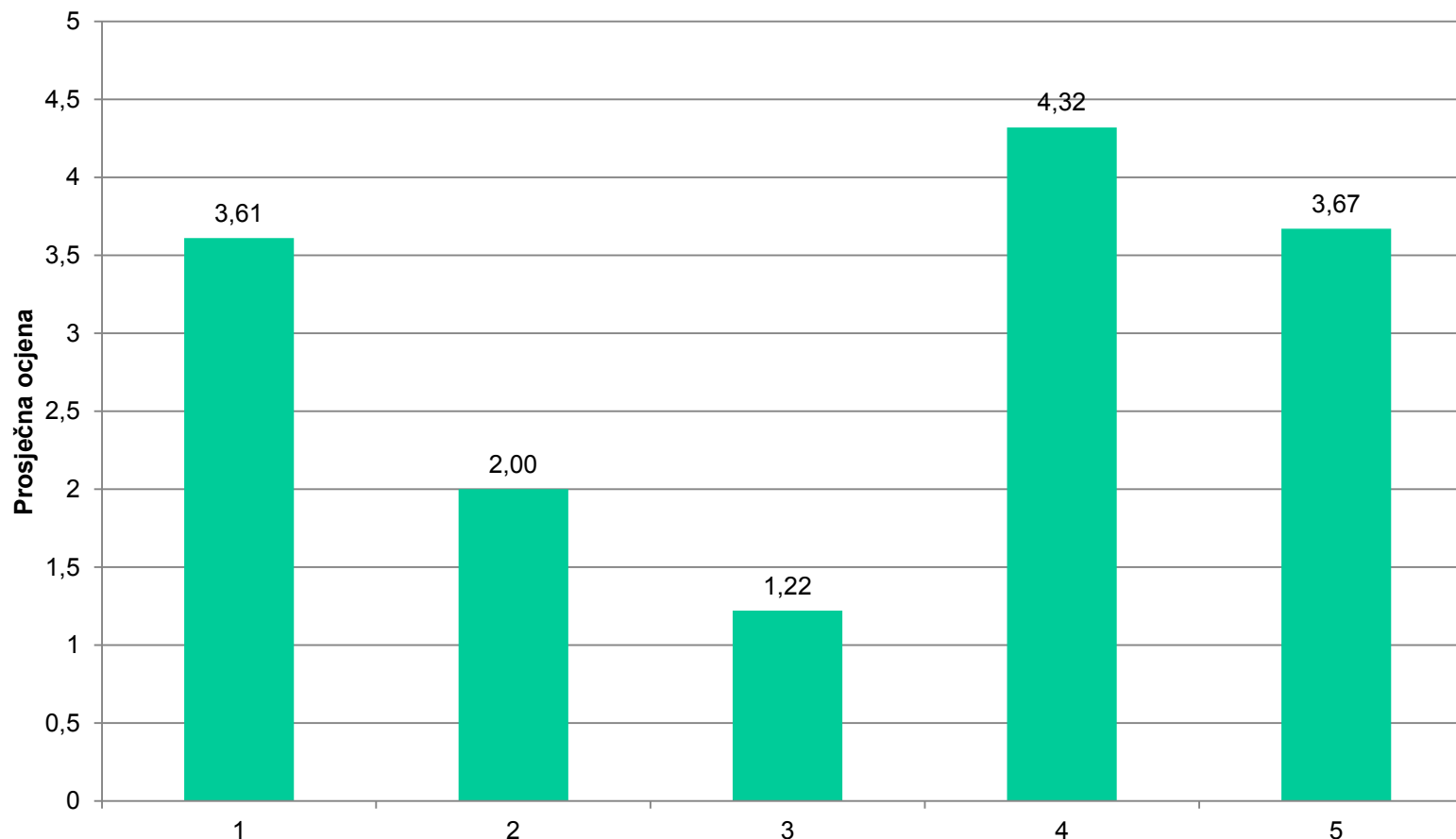
(izuzev eventualno u hladnom dijelu godine)



U koju svrhu, koliko često i daleko voze *studenti biciklisti*?

- 1. Upotreba bicikla i kao **prijevoznog sredstva** i kao **oblika rekreacije** jest najvažniji način korištenja za dvije trećine studenata biciklista (66% ispitanika).
- 2. **Gotovo trećina** studenata biciklista **svakodnevno** koristi bicikl za odlazak na fakultet (30,3%). Više od polovice studenata biciklista na fakultet je došlo biciklom u tjednu anketiranja (53,8%).
- 3. Udaljenost prevaljena biciklom do fakulteta je **za više od polovicu studenata biciklista do 5 km** (53,8%). Gotovo trećina studenata biciklista do fakulteta prevale između 5 i 10 km (29,8%).

Koliko često ostala prijevozna sredstva koriste *studenti biciklisti*?

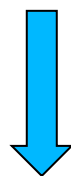


1. Javni gradski prijevoz, 2. Osobni automobil, 3. Motocikl (motor, skuter), 4. Bicikl, 5. Pješaćim

***Prijevozna sredstva koja koriste studenti biciklisti u Zagrebu
(1 – uopće ne koristim, 5 – koristim izrazito često)***

Zašto studenti voze bicikl?

- Kao najvažnije razloge za korištenje bicikla, studenti *biciklisti* su istaknuli:
 - i. To mi je **najpraktičnije** prijevozno sredstvo (77,3 % svih ispitanika)
 - ii. Volim se voziti biciklom, **zabavno je** (73,5% svih ispitanika)
 - iii. Dobro je za **zdravlje** (70,6 % svih ispitanika)



Važne poruke za promociju korištenja bicikla među studentima

Kuda voze i koliko se sigurnima osjećaju studenti koji voze bicikl?

- **Manje od polovice** studenata (45,8%) biciklista vozi **isključivo biciklističkom stazom** (ako je označena na pravcu kojim redovito prolaze).
 - Osnovni razlozi za to su što njome hodaju pješaci (70,2 % ispitanika) ili se na njoj nalaze parkirana vozila, kontejneri ili druge prepreke (64,1 %).
- Nešto više od $\frac{1}{4}$ studenata *biciklista* osjeća se sigurno vozeći Zagrebom. No, **gotovo $\frac{3}{4}$ studenata *biciklista* ne osjeća se sigurno ili se osjeća samo donekle sigurno** u vožnji biciklom po Zagrebu (70,2%).

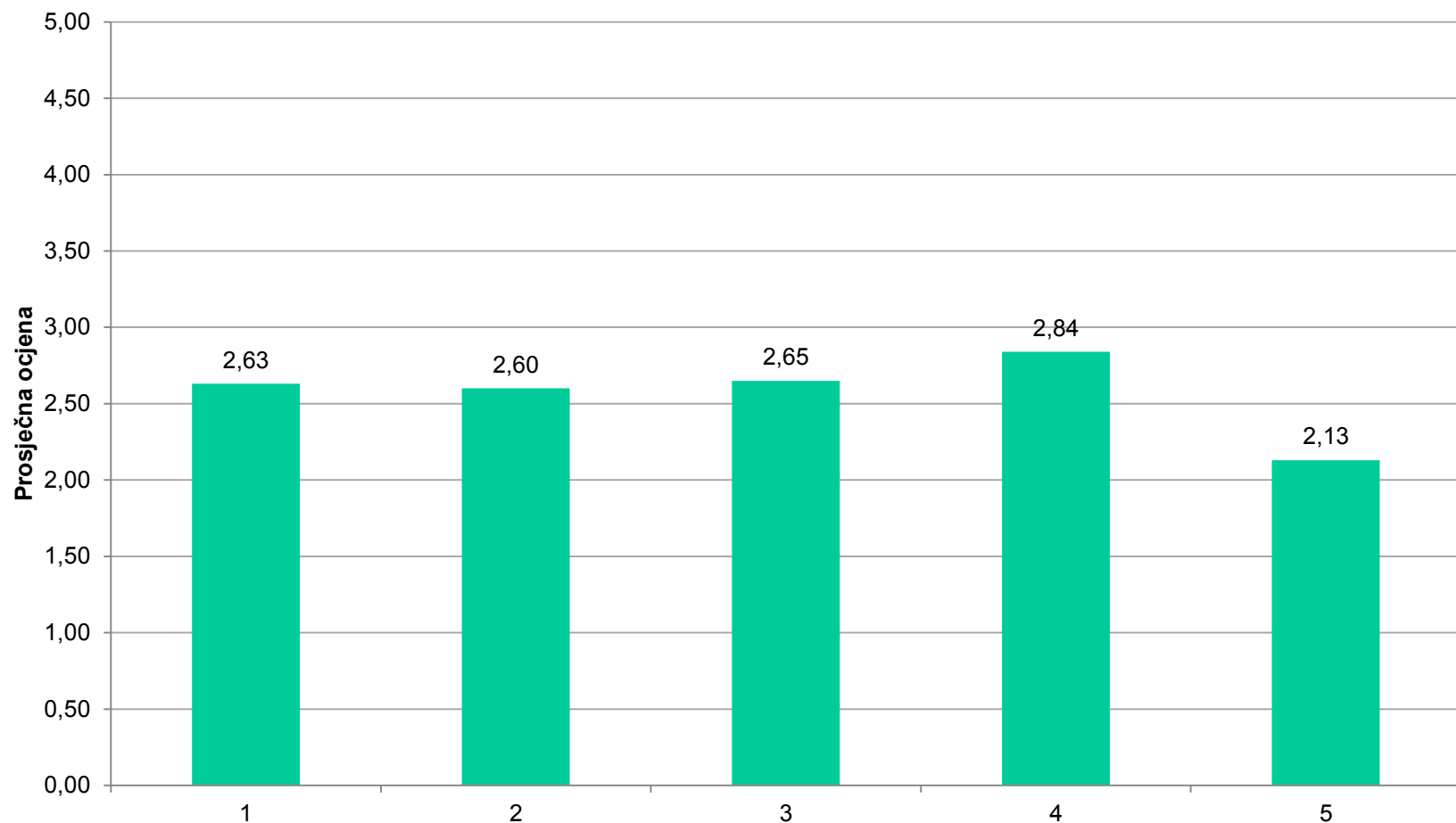


Novouređena biciklistička staza na nogostupu u Vukotinovićevoj ulici (Zeleni val). Zbog vrlo uskog pješačkog i biciklističkog dijela nogostupa, te neprimjerene udaljenosti parkiranih vozila, ovu stazu ističemo kao lošu i nefunkcionalnu. Usporavanje biciklista i kolizija sa pješacima je neizbježna (snimio: A. Lukić, 5.3.2010.)



Parkirano vozilo na biciklističkom pravcu u Gundulićevoj ulici u središtu Zagreba. Na takve primjere učestalo su upozoravali ispitanici, ističući probleme prometne kulture (snimio: A. Lukić, 7.3.2011.).

Kako studenti ocjenjuju bic. staze, trake i parkirališta u Zagrebu?



1. Biciklističke staze u centru grada, 2. Biciklističke staze izvan centra grada, 3. Parkirališta za bicikle kod studentskih domova, 4. Parkirališta za bicikle kod fakulteta, 5. Parkirališta za bicikle u centru grada

Prosječna ocjena biciklističke infrastrukture u Zagrebu (1 – nedovoljan, 5 – odličan)

Što bi studente bicikliste potaknulo na veće i češće korištenje bicikla?

- Najvažniji čimbenici koji bi studente bicikliste potaknuli na veće i češće korištenje bicikla su (1 – najmanje važno, 5 – najvažnije):
 - i. Mogućnost **povoljnije kupnje** bicikla za studente (prosječna ocjena 4,4)
 - ii. Veća razina **kulture u prometu** i Veći osjećaj **sigurnosti** u prometu (prosječna ocjena 4,3)
 - iii. **Parkirališta** za bicikle u centru grada (prosječna ocjena 4,2)
 - iv. **Više biciklističkih staza** i Biciklističke staze **fizički odvojene** i od kolnika (ceste) i od nogostupa (prosječna ocjena 3,9).

Očekivanja studenata biciklista od gradskih vlasti



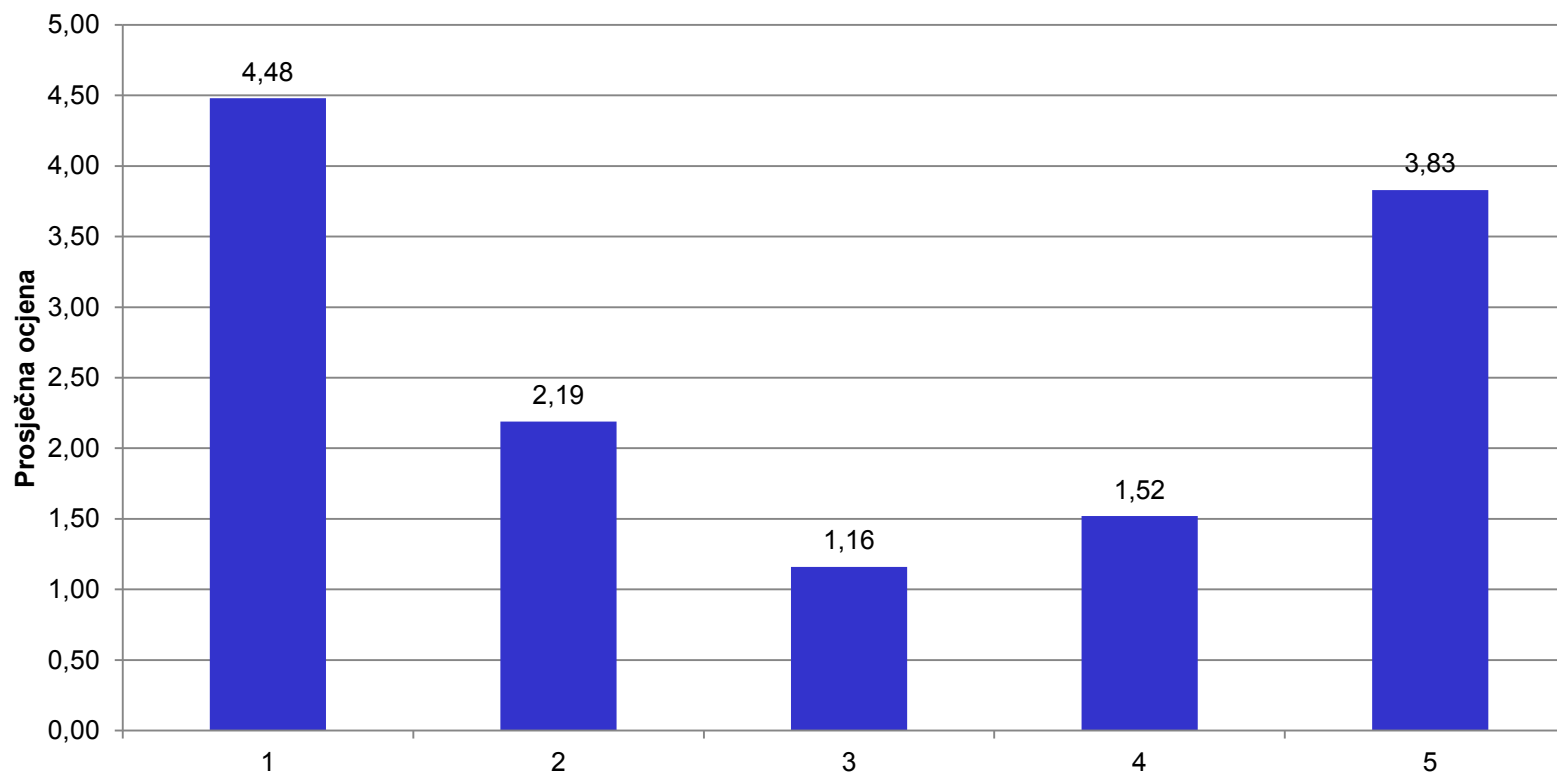
1. Označavanje novih biciklista. staza, 2. Uređenje postojećih biciklista.staza, 3. Umrežavanje biciklista. staza, 4. Lokacija biciklista. staza, 5. Uređenje novih biciklista. parkirališta, 6. Povećanje sigurnost i uređenje postojećih biciklista. parkirališta, 7. Lokacija parkirališta, 8. Unapređenje infrastrukture (nogostupi, rubno kamenje, oznake staza i sl.), 9. Iznajmljivanje bicikala, 10. Edukacija sudionika u prometu, 11. Ostalo, 12. Poboljšati sigurnost *biciklista* u prometu, 13. Izraditi prometnu strategiju Zagreba, 14. Ograničavanje automobilskog prometa u (širem) centru Zagreba, 15. Uključivanje građana, 16. Kažnjavanje

Mišljenje (očekivanja) studenta biciklista o tome što bi gradske vlasti trebale učiniti da unaprijede biciklističku infrastrukturu (staze i parkirališta) u Zagrebu (% odgovora)

Studenti koji bicikl voze rjeđe od jednom mjesečno (*nebikiklisti*)

- Anketom je ispitano **359 *nebikiklista*** → studenata koji prosječno manje od jednom mjesečno voze bicikl
- **79,4% studenata *nebikiklista*** u reprezentativnom uzorku
- Vlastiti ili bicikl koji im je stalno na raspolaganju u Zagrebu ima 29%.
- **Gotovo dvije trećine studenata *nebikiklista* (64,3%) nikada ne koristi bicikl kao prijevozno sredstvo u Zagrebu.**

Koliko često ostala prijevozna sredstva koriste *studenti nebiciklisti*?



1. Javni gradski prijevoz (autobus i tramvaj), 2. Osobni automobil, 3. Motocikl (motor, skuter), 4. Bicikl, 5. Pješačim

***Prijevozna sredstva koja koriste studenti nebiciklisti u Zagrebu
(1 – uopće ne koristim, 5 – koristim izrazito često)***

Zašto studenti ne voze bicikl?

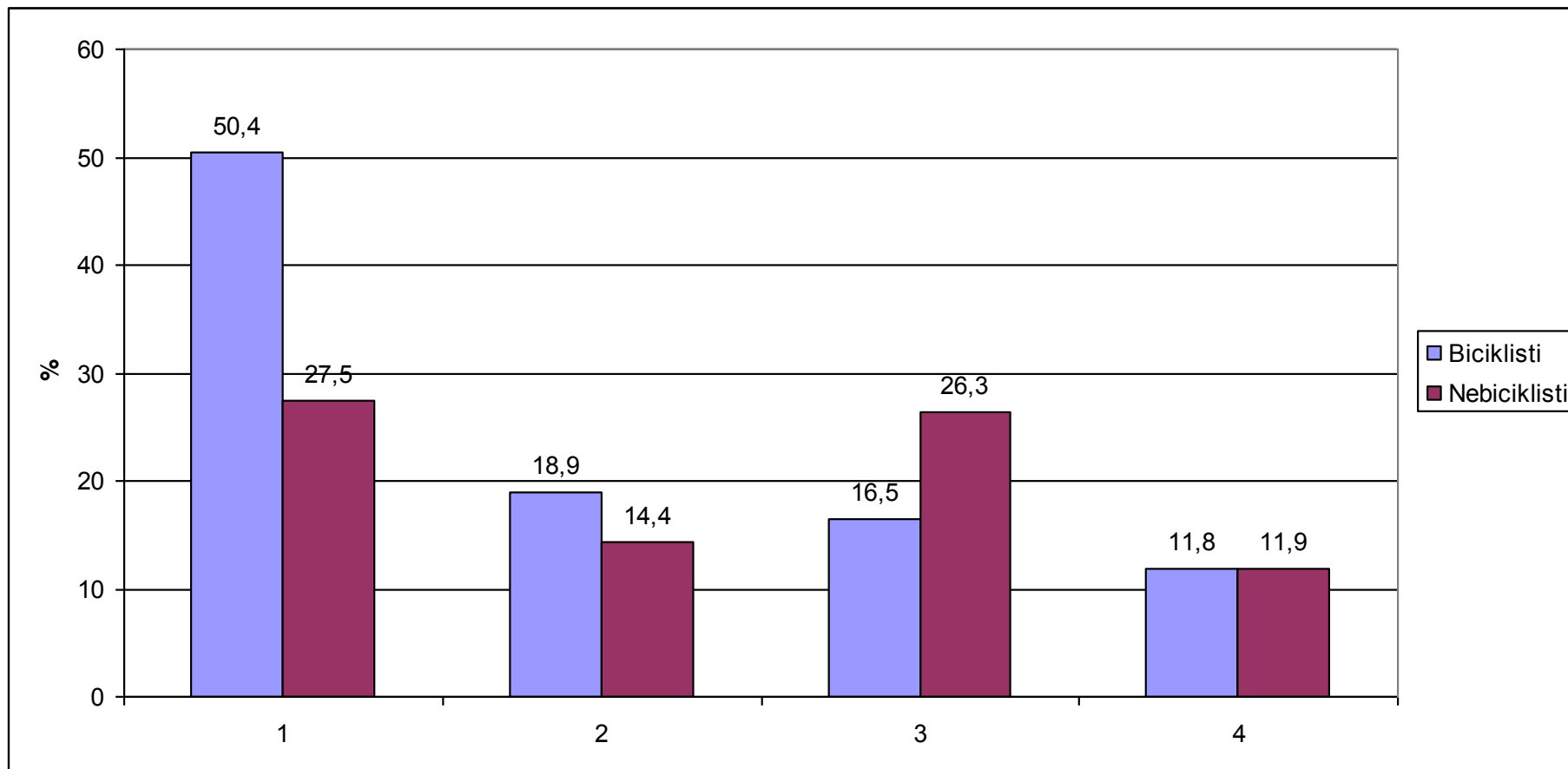
Kao najvažnije razloge za nekorištenje bicikla, studenti *nebiciklisti* su naveli:

- a. Imam **besplatan javni gradski prijevoz** (ZET) (56,3% svih ispitanika)
- b. Nemam vlastiti bicikl (53,5% svih ispitanika)
- c. Koristim **druge oblike prijevoza** (40,9% svih ispitanika)
- d. **Ne osjećam se sigurno** u prometu (nema dovoljno biciklističkih staza ili ulica kojim se može sigurno i ugodno voziti, vozačka nekultura i sl.) (29,5% svih ispitanika)

Što bi studente nebicikliste potaknulo da koriste bicikl?

- Najvažniji čimbenici koji bi studente nebicikliste potaknuli na korištenje bicikla su (1 – najmanje važno, 5 – najvažnije):
 - a. Veći osjećaj **sigurnosti** u prometu (prosječna ocjena 4,1)
 - b. Veća razina **kulture u prometu** i Mogućnost **povoljnije kupnje** bicikla za studente (prosječna ocjena 4,0)
 - c. Češće **zajedničke vožnje** u društvu, s prijateljima i Mogućnost jeftinog iznajmljivanja i vraćanja bicikla na većem broju lokacija u gradu (**bike-share program**) (prosječna ocjena 3,7)

Očekivanja studenata biciklista i nebiciklista od gradskih vlasti, u cilju povećanja korištenja bicikla



1. Povoljnija kupnja bicikla

2. Mogućnost iznajmljivanja bicikala – sustav gradskih bicikala (*bike-share*)

3. Izgradnja nove biciklističke infrastrukture (staza, traka i parkirališta)

4. Povećanje sigurnosti i uređenje postojećih biciklističkih parkirališta

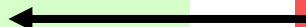
Ukratko:

- **rast** broja biciklista, **širenje biciklističke infrastrukture**, niz promotivnih aktivnosti
- podizanje **svijesti o intermodalnom prometnom sustavu** i negativnim posljedicama automobilizacije

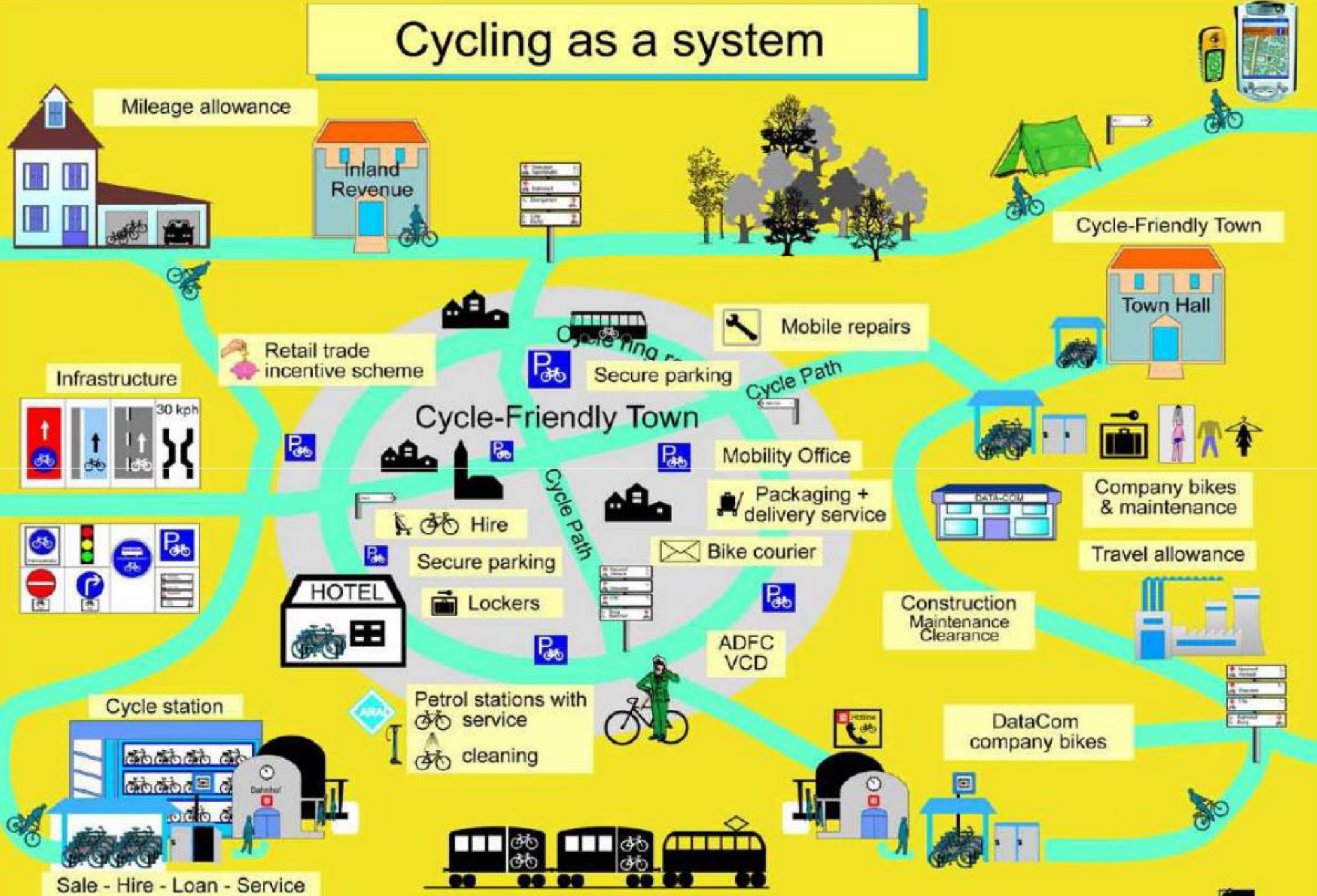


Propitivanje
koncepta
daljnjeg razvoja
biciklističkog
prometa u
Zagrebu

- izrazita **dominacija osobnih automobila u prometu**, stagnacija javnog gradskog i ostalih oblika prometa
- još uvijek **vrlo mali udio korištenja bicikla** u odnosu na mnoge europske gradove
- iako bolja, **infrastruktura** (posebno parkirališta) **nedovoljna, neumrežena** i osrednje ocijenjena u ovoj anketi – čak i neke nove staze i trake izazivaju diskusiju među biciklistima i ostalim građanima (*Zeleni val*, Gundulićeva, Klaićeva...)



Cycling as a system



Source: BMVBS (DoT Germany): National Cycling Plan 2002-2012, on www.nrvp.de

Planerbüro Südstadt

Izvor: Jörg Thiemann-Linden, DIFU German Institute of Urban Affairs (2010):
Bicycle Infrastructure, A new way of doing urban planning, 3rd Bicycle Congress, Lleida, April 2010

Promišljanje biciklističke infrastrukture



Prijedlozi gradskim vlastima za stvaranje sigurnog, učinkovitog i ugodnog okruženja za korištenje bicikla kao važnog i jednakovrijednog prijevoznog sredstva u gradu.

- 1. Izrada ***Biciklističkog master plana Grada Zagreba*** (i eventualno Zagrebačke županije kao integralnog dijela Zagrebačke urbane regije s izraženom dnevnom cirkulacijom zaposlenih, učenika i studenata).
- 2. **Integracija** najvažnijih odrednica *Biciklističkog master plana Grada Zagreba* u Razvojnu strategiju Grada Zagreba- ZagrebPlan.
- 3. Izrada ***Kataloga građevinskih standarda biciklističke infrastrukture*** (staza, traka i parkirališta).
- 4. Oblikovanje ***Biciklističkog marketinškog plana Grada Zagreba***.
- 5. Kontinuirana **istraživanja** i **vrednovanja** postignutih rezultata.
- 6. Daljnje poticanje **participativnih oblika u planiranju** infrastrukture i promoviranju bicikla kao prijevoznog i rekreacijskog sredstva.



Cycling: a daily transport
mode for everyone



Grad Zagreb

Zahvaljujemo Gradskom uredu za strategijsko planiranje i razvoj Grada na ukazanom povjerenju, svesrdnoj pomoći i podršci u planiranju i provedbi istraživanja.

Studentima Geografskog odsjeka PMF-a u Zagrebu: Martini Cvitković, Marti Jovanić, Zlatki Matek, Tamari Mihoci, Šimi Sušiću i Ante Šušnjari se zahvaljujemo na sudjelovanju u anketiranju.

Literatura i izvori

- Commission of the European Communities (2007): Towards a new culture for urban mobility, Green Paper
- Dragičević, V., Rukavina, T. i Korlaet, Ž. (2006): Prilog ocjeni stanja zagađenja bukom od cestovnog prometa, u Božičević, J. (ur.), Prometna problematika Grada Zagreba, Zbornik radova, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveno vijeće za promet, Zagreb, 169-178
- Golubić, J. i Kolar, V. (2006): Ekološki aspekti optimizacije prometa na raskrižjima u gradu Zagrebu, u Božičević, J. (ur.), Prometna problematika Grada Zagreba, Zbornik radova, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Znanstveno vijeće za promet, Zagreb, 157-168
- Lukić, A., Prelogović, V. i Rihtar, S. (2011): Planning a More Humane City: Student Expectations Concerning Bicycle Use and Transportation in Zagreb, Hrvatski geografski glasnik 73/1, 111-132
- Pološki, D., Nikolić, A. i Njegovec, M. (2008): Redukcija prometa u centru Zagreba, u Radić, J. (ur.), Razvitak Zagreba, Zbornik radova, Second HDGK d.o.o., Zagreb, 371-374
- Pucher, J. i Buehler R. (2008): Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany, Transport Reviews 28(4), 495-528 (www.sciencedirect.com)
- Cycling in London, Final report, Prepared for Transport for London (2008), <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/cycling-in-london-final-october-2008.pdf>, 1-77



Cycling: a daily transport
mode for everyone

Izlaganje temeljeno na:



Grad Zagreb

Lukić, A., Prelogović, V. i Rihtar, S. (2011): Planning a More Humane City: Student Expectations Concerning Bicycle Use and Transportation in Zagreb, Hrvatski geografski glasnik 73/1, 111-132

Cjelovit tekst dostupan na:

http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=106406

Više o projektu Presto
www.presto-cycling.eu

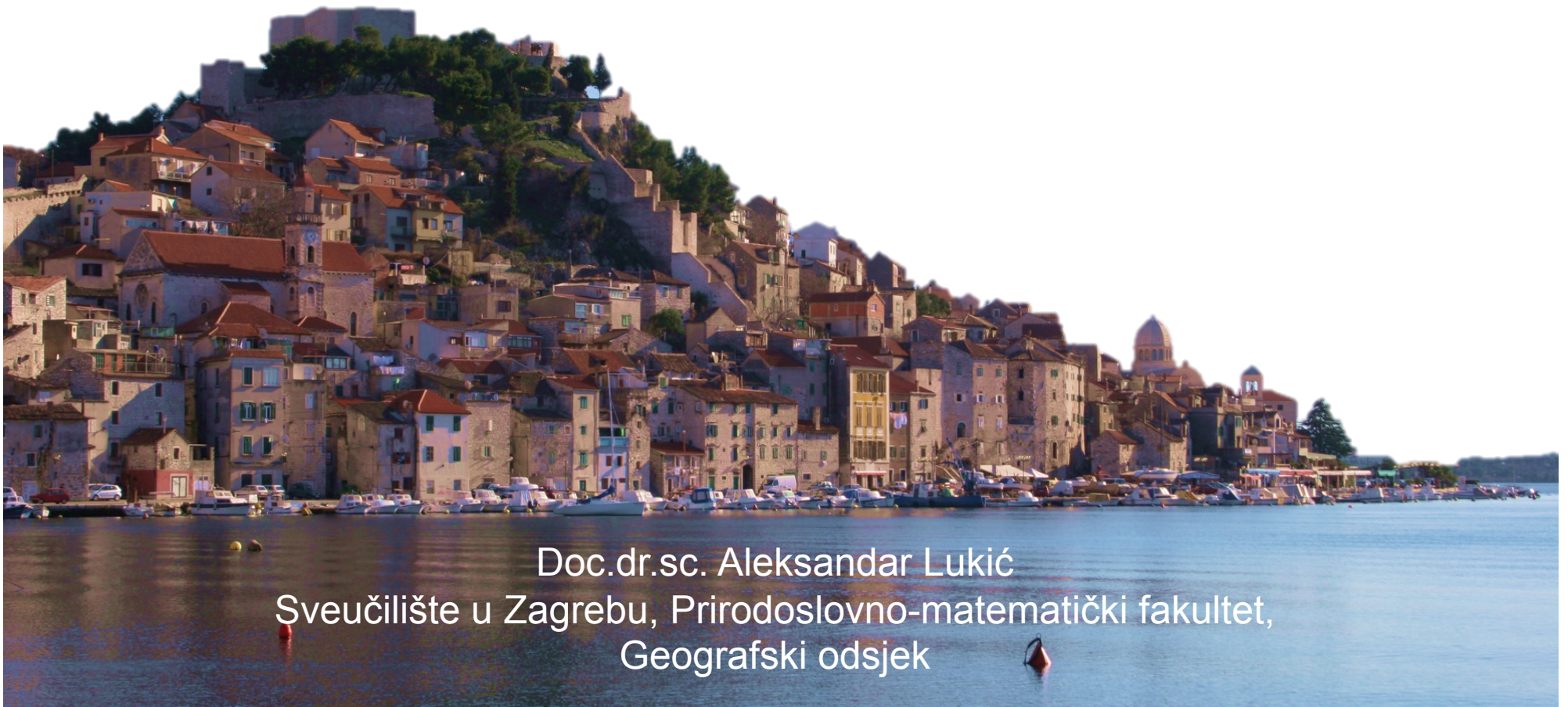
kontakt:

vprelogo@geog.pmf.hr

alukic@geog.pmf.hr

zeljka.pavlovic@zagreb.hr

IZAZOVI REVITALIZACIJE STARIH GRADSKIH JEZGRI – PRIMJER ŠIBENIKA (PROJEKT JEWEL – DRAGULJ)



Doc.dr.sc. Aleksandar Lukić
Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet,
Geografski odsjek

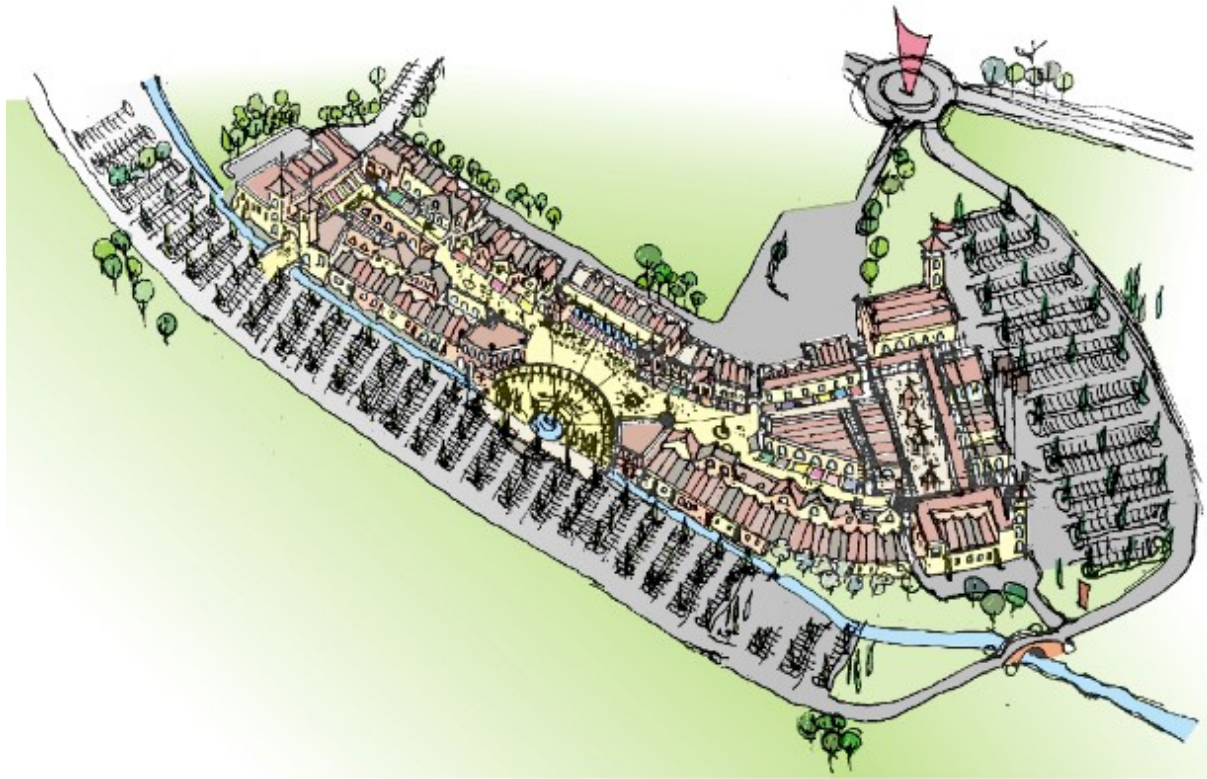
Sadržaj

- Razvoj principa i modela zaštite i revitalizacije povijesnih urbanih jezgri
- Uloga geografije
- Primjer: projekt revitalizacije povijesne jezgre Šibenika – rezultati anketnog istraživanja
- Ideje za tematski rad s učenicima







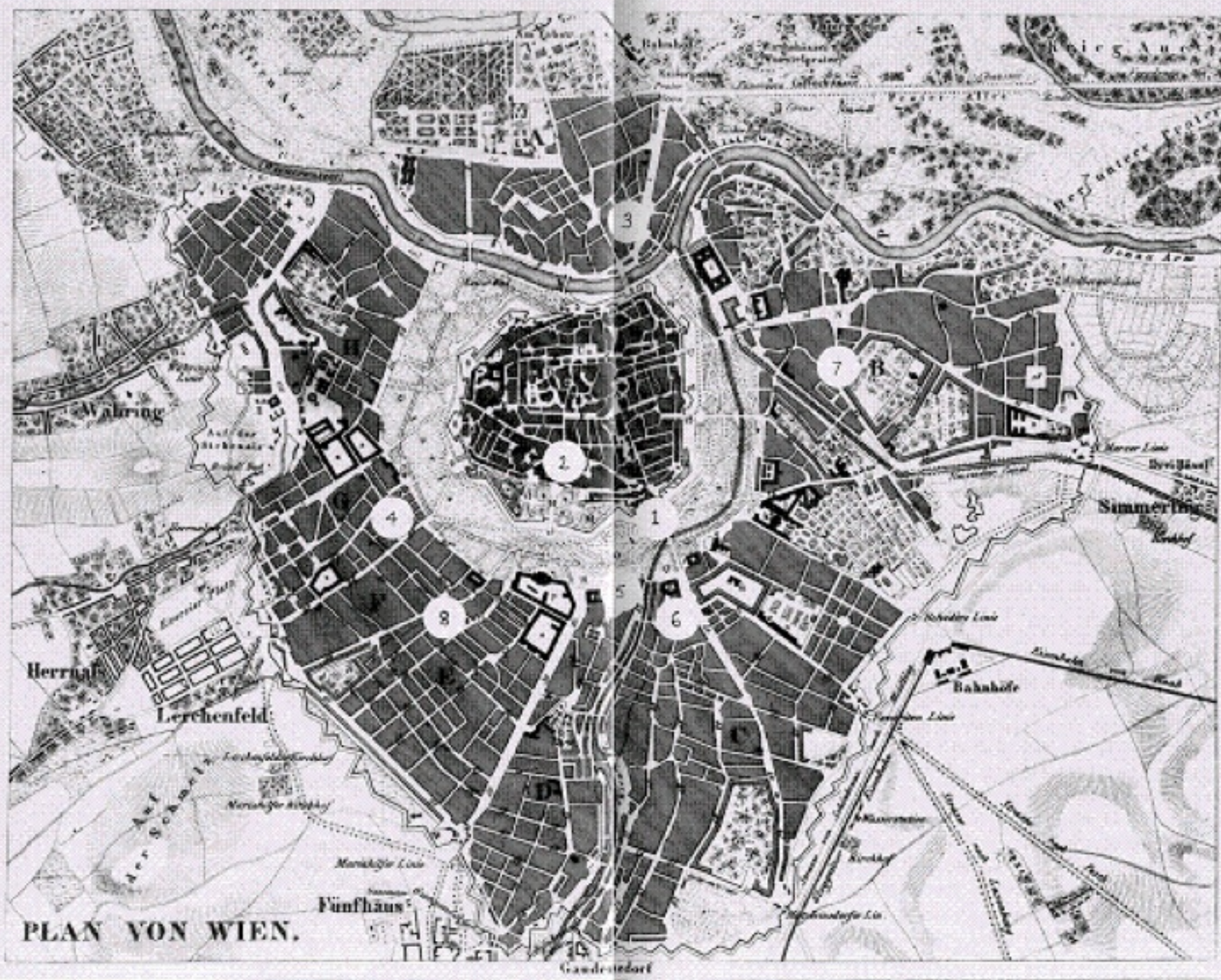


Povijesne urbane jezgre

- Kao svjedoci prošlih civilizacija i prostorni izraz tisućljetne kreativnosti, povijesne urbane jezgre su **najvrjedniji dijelovi kulturne baštine**.
- Dio, često i temelj **urbanog identiteta**.
- Istovremeno, prijete im različiti oblici **degradacije i propadanja**:
 - fizičko
 - ekonomsko, socijalno i demografsko

U početnoj formalnoj fazi zaštite povijesne i kulturne baštine:

- Naglasak na očuvanju pojedinačnih monumentalnih objekata posebnog značaja
- Konzervacija prošlosti izvan njegovog suvremenog konteksta
- Zanemarivanje povijesne jezgre kao životnog prostora današnjice
- ili pak njeno preoblikovanje kako bi se prilagodila zahtjevima modernosti





Trznica Dolac u izgradnji



U kasnijim fazama, od 1960-ih:

- Bitna promjena stava u zaštiti povijesnih jezgri:
 - Vrijedna povijesna baština nije samo odraz materijalne prošlosti već i svjedok njene socijalne povijesti i života i PROMJENA
 - Kao takva, njen smisao je moguć jedino ako se shvati kao dio neprestanog procesa
 - Konzervacija je kontrolni faktor stupnja promjene.

U kasnijim fazama, od 1960-ih:

- Nužnost pravilnog **integriranja** povijesnih elemenata **u svakodnevni život**
- U suprotnom, nastavljanje propadanja povijesnih jezgri i u **konačnici** njihovo **demografsko pražnjenje**
- **Odmak od** zaštite samo **pojednih** značajnih objekata.

Primjeri dokumenata

- The European Charter of the Architectural Heritage (adopted by the Committee of Ministers in 1975)
- UNESCO's "Recommendation concerning the Safeguarding and Contemporary Role of Historic Areas" (UNESCO, 1976)

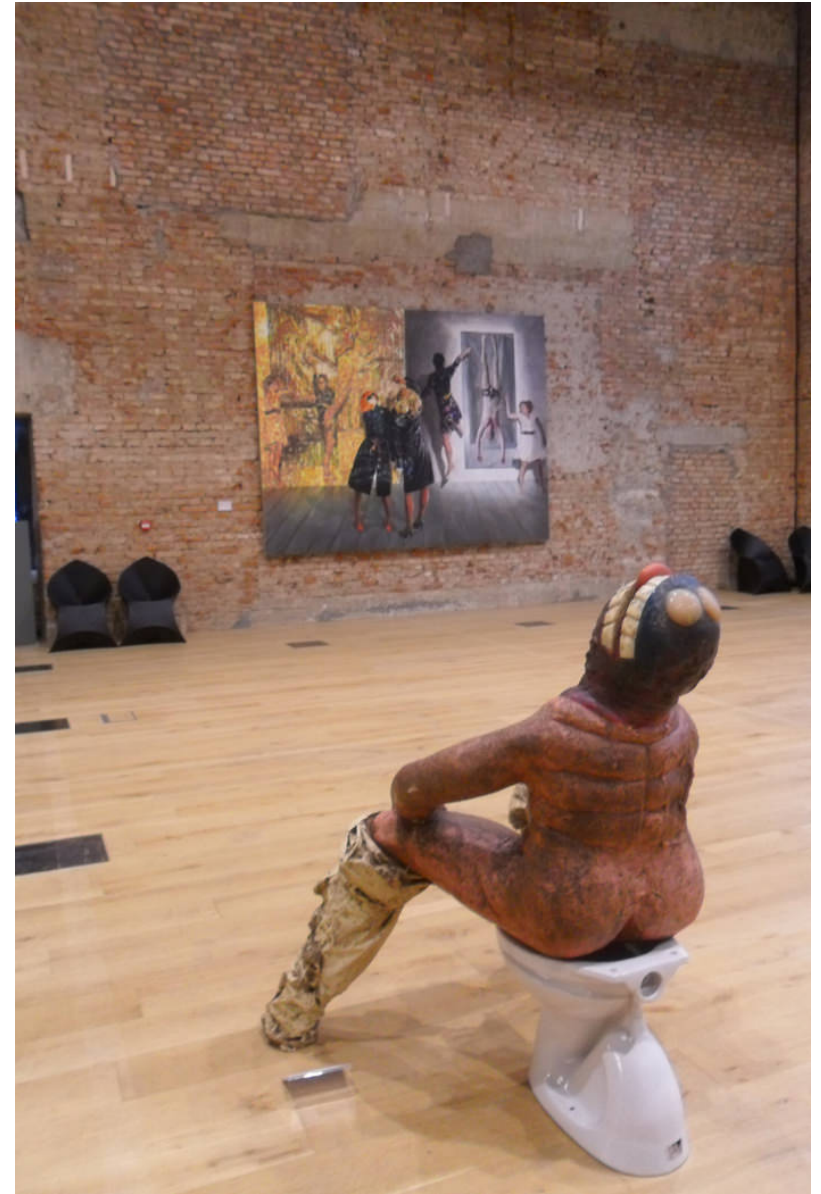
Suvremeni pristupi:

- Konzervacija i revitalizacija **ne** bi trebali biti promatrani kao **kontradiktorni** procesi – nužna je njihova **simbioza**
- **Cjeloviti pristup** povijesnim jezgrama:
 - Objekti posebnog značaja
 - Ostali objekti kao dijelovi ambijenta
 - Postojeći i budući oblici korištenja prostora
 - Socijalna i demografska struktura
 - Ekonomska osnova
 - Promet
 - Uloga, povezanost i značaj jezgre za grad i regiju

REVITALIZACIJA

FIZIČKA	METODA OBNOVE	SANACIJA / OBNAVLJANJE	OPORAVAK
		PRENAMJENA	
		RUŠENJE I NOVA IZGRADNJA	
EKONOMSKA	STRATEŠKI PRISTUP	FUNKCIONALNO RESTRUKTURIRANJE	
		FUNKCIONALNA DIVERZIFIKACIJA	
		FUNKCIONALNA REGENERACIJA	













OBLIK
“PROPADANJA”

RAZVOJNA
DINAMIKA

KRATKOROČNA
STRATEGIJA

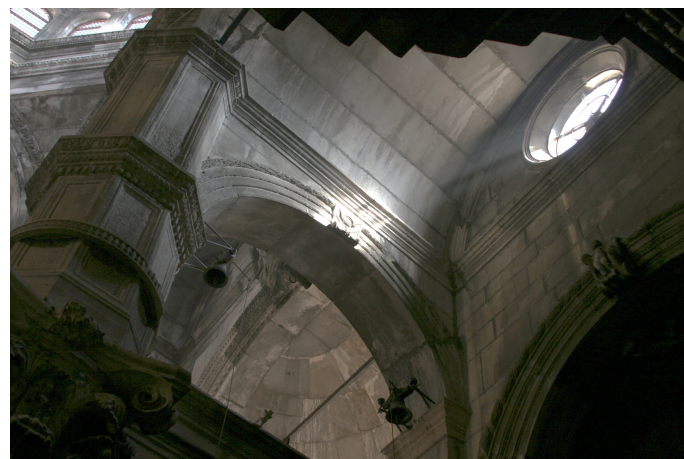
DUGOROČNA
STRATEGIJA:
**EKONOMSKA
REVITALIZACIJA**



PROJEKT JEWEL – DRAGULJ



JEWEL je projekt koji razvija inovativne pristupe revitalizacije povijesnih jezgri. Projekt je financiran sredstvima EU, u okviru Transnacionalnog programa za jugoistočnu Europu - SEE



Glavni cilj je stvaranje mjesta – **urbanog centra** – na kojem lokalna zajednica razmjenjuje sve bitne informacije o urbanim promjenama, te ima izravnu ulogu u procesu donošenja odluka



CILJEVI I AKTIVNOSTI PROJEKTA



Projektne aktivnosti uključuju:

- Detaljnu analizu lokalnih potreba
- Izradu razvojnog plana jezgre
- **Formiranje urbanog centra, te urbanog inkubatora**

Na osnovu detaljne **analize lokalnih potreba**,
formulira se **razvojni plan**, te se definira **tip urbanog
centra i model upravljanja jezgrom**.

Materijal je proizveden u sklopu projekta JEWEL

ANALIZA LOKALNIH POTREBA IZVJEŠĆE

COMPREHENSIVE REPORT ON LOCAL NEEDS ANALYSIS

Ivana Katurić
Aleksandar Lukić

*
Urbanex d.o.o. / Projektni biro Split d.o.o.
*

Analiza lokalnih potreba – struktura:



- “BtoB” sastanci
- Fokus grupe
- Anketno istraživanje

Fokus grupe

Fokus grupe koncipirane su na osnovu istraživanja dionika procesa revitalizacije povijesnih jezgri s ciljem upoznavanja različitih perspektiva i formuliranja prioriternih područja djelovanja, koja postaju osnova budućeg razvojnog plana.



Fokus grupe

Fokus grupe u načelu predstavljaju:

- Načine slušanja lokalnih sudionika i učenje iz njihovih iskustava.
- Jedan od načina podupiranja aktivnog sudjelovanja lokalnih sudionika.
- Jedan od načina na koju javna uprava iskazuju svoju predanost participativnom karakteru implementacije samog projekta i budućim aktivnostima.

Fokus grupe

- 1 - Poduzetnici
- 2 - Institucije
- 3 - Udruge
- 4/5 - Stanovnici
- 6 - Kreativna industrija
- 7 - Turizam

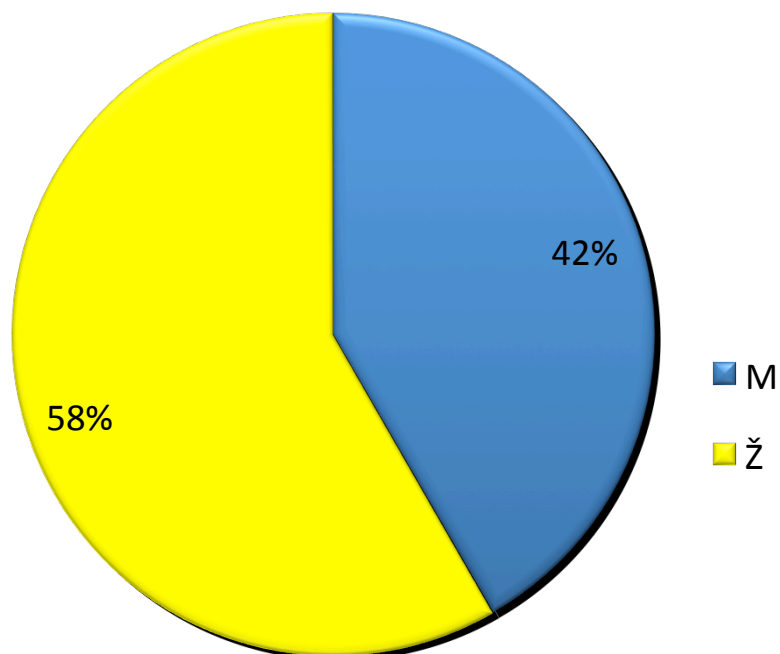


Anketno istraživanje

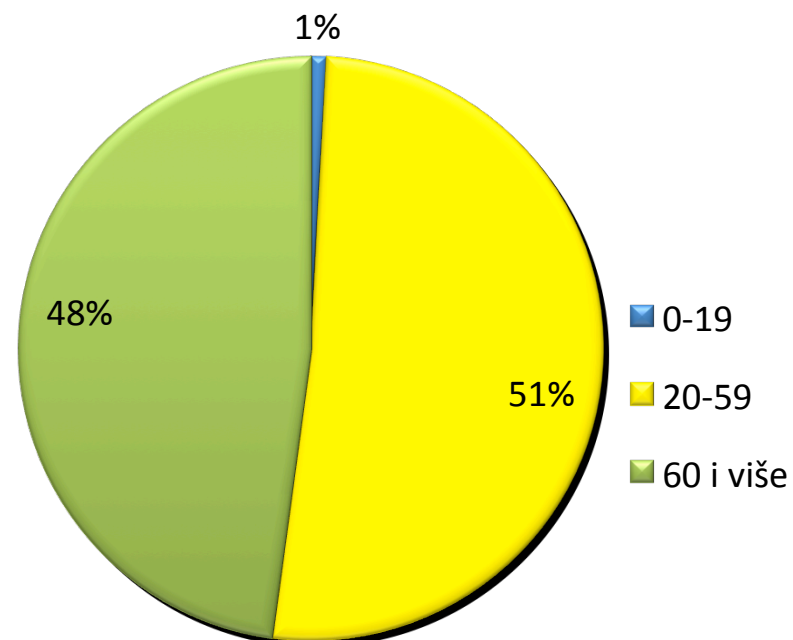
- Osnovni cilj: ispitivanje mišljenja i stavova stanovništva o iskustvima, prednostima i nedostacima te perspektivama života u šibenskoj jezgri.
- Ciljane populacije:
 1. stanovnici koji žive u staroj gradskoj jezgri Šibenika te
 2. stanovnici koji žive u naselju Šibenik, ali izvan stare gradske jezgre.
- Ukupno je anketirano 240 ispitanika.
- Ispitanici u staroj gradskoj jezgri (120 ispitanika) odabrani su metodom sistematskog slučajnog uzorka.
- Uzorak ispitanike izvan jezgre (120 ispitanika) strukturiran je proporcionalno broju stanovnika mjesnih odbora Šibenika 2011.
- Podaci su obrađeni u programsku paketu SPSS 20.

REZULTATI ISTRAŽIVANJA POVIJESNA JEZGRA

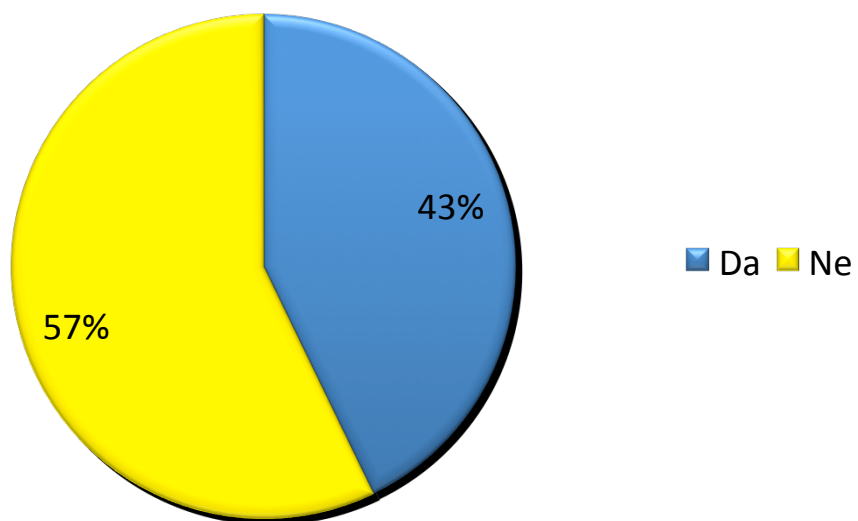
Prikaz ispitanika po spolu



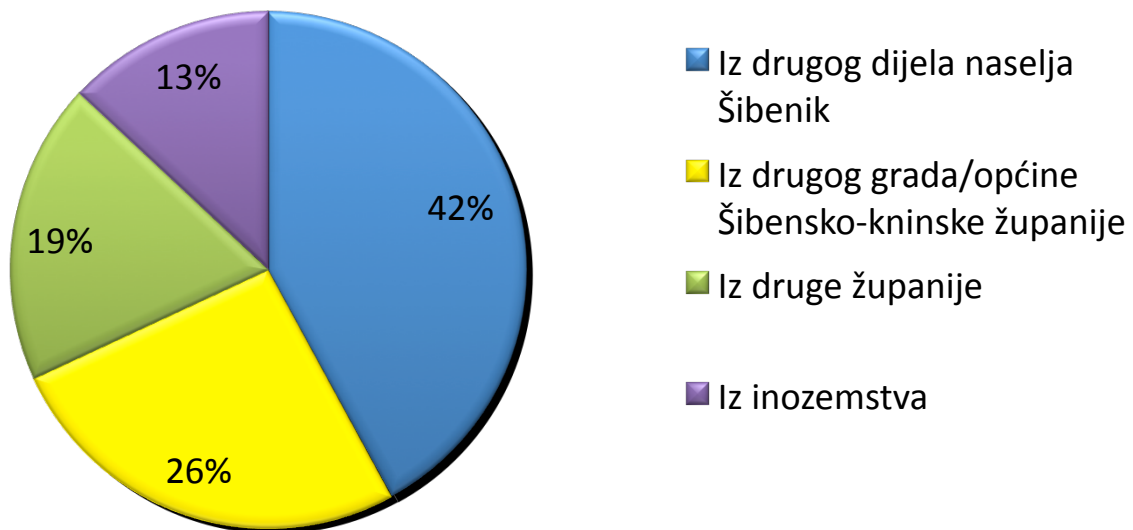
Dob ispitanika



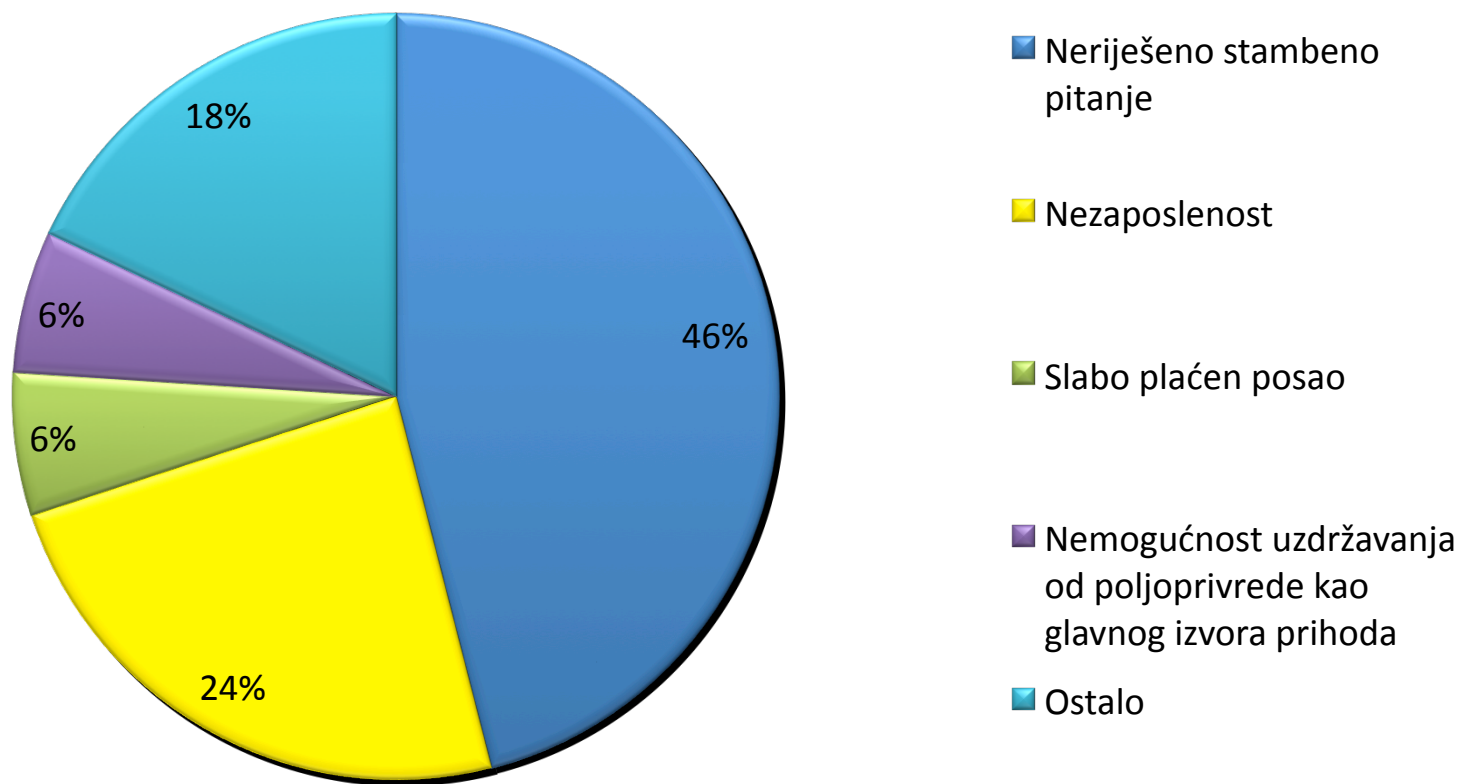
Živate li od rođenja na području povijesne jezgre?



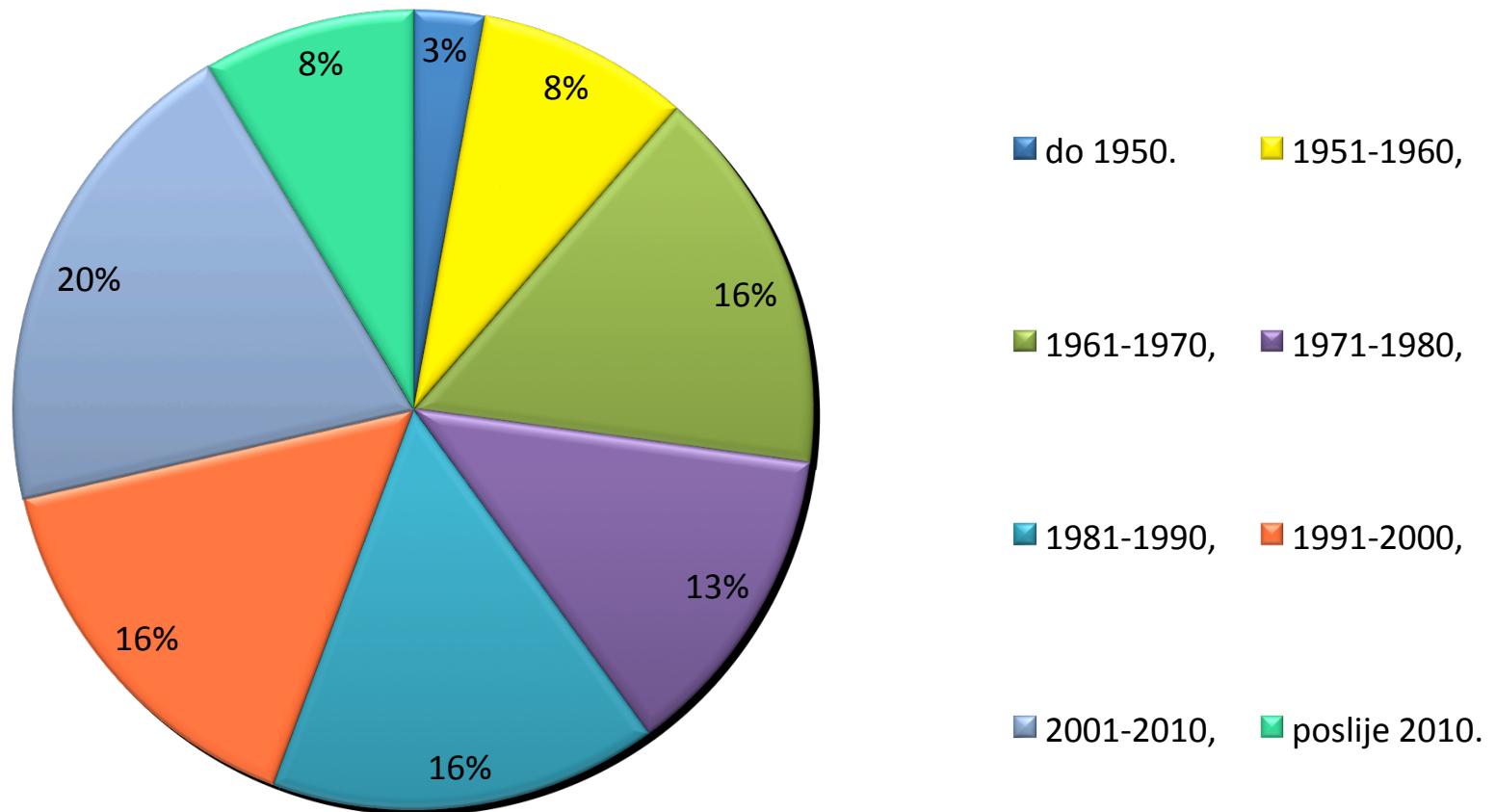
Udjel ispitanika prema mjestu iz kojeg su doselili u staru jezgru



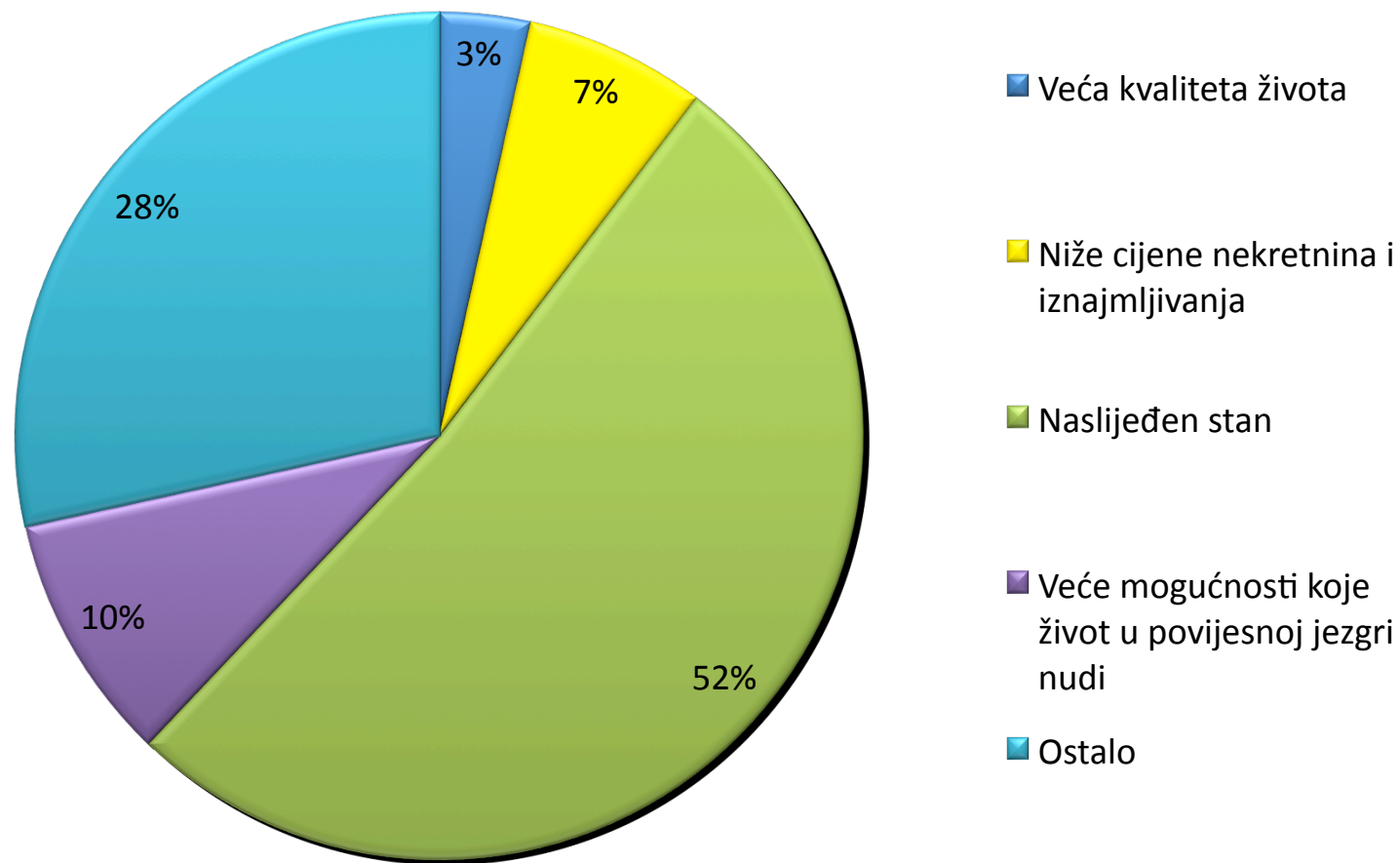
Razlozi odlaska obitelji ispitanika iz nekadašnjeg mjesta stanovanja



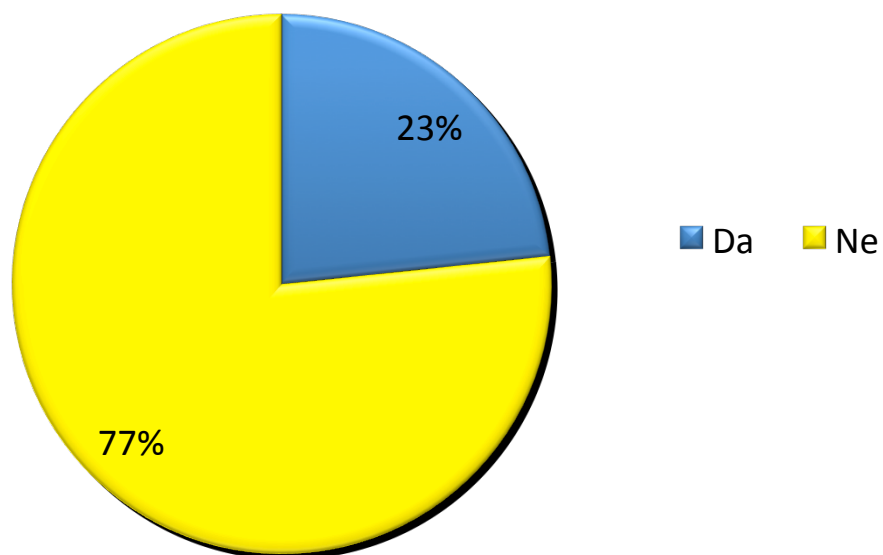
Prikaz udjela ispitanika prema vremenu doseljenja u grad Šibenik



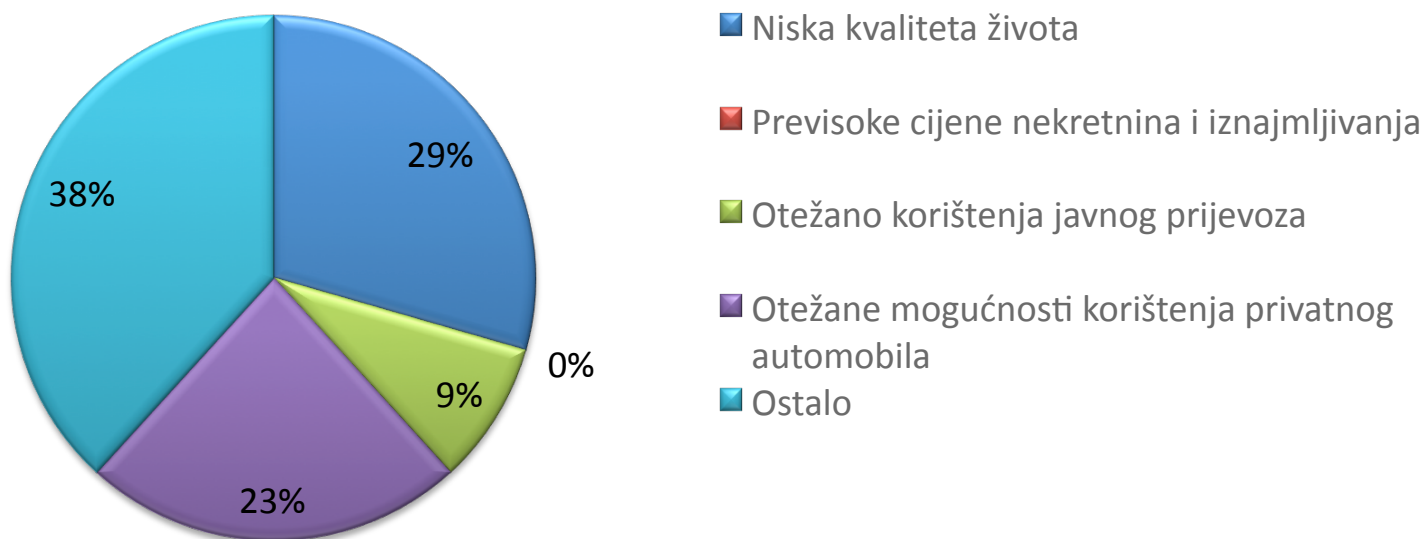
Razlozi života ispitanika u povijesnoj jezgri grada



Razmišljate li o odseljavanju iz stare jezgre?



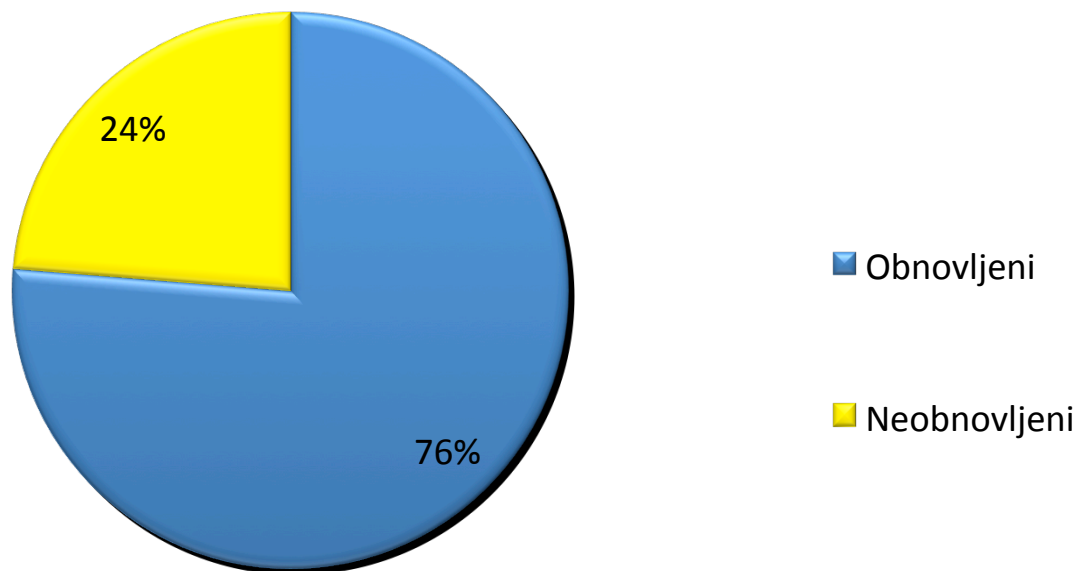
Razlozi odseljenja iz stare jezgre



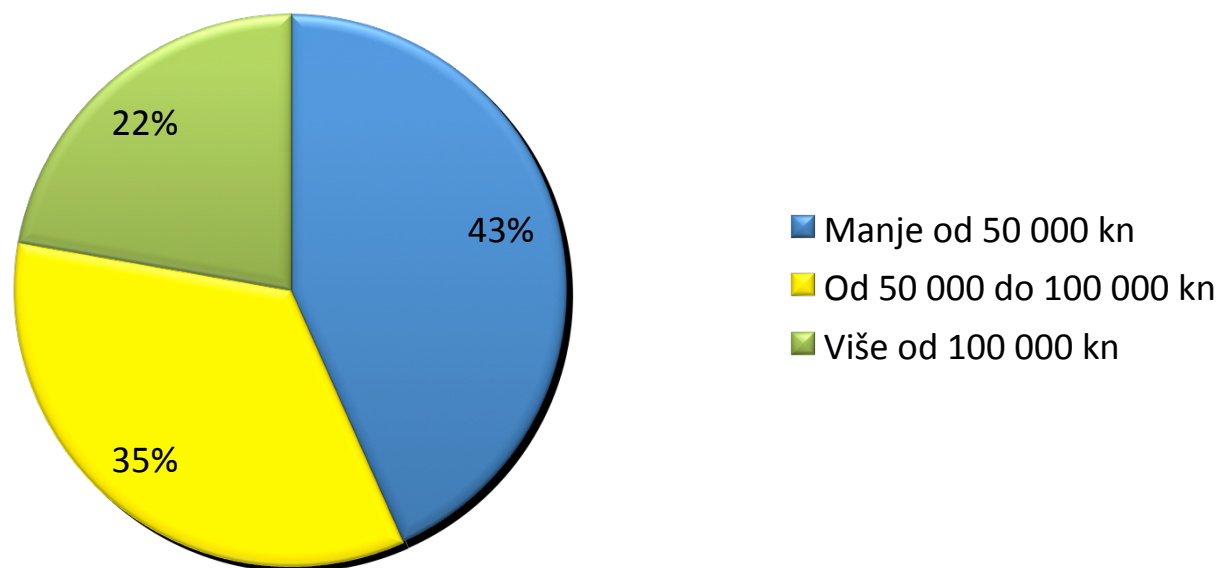
Molimo Vas, ocijenite prednosti života u povijesnoj jezgri?		
	N	Prosječna ocjena
Život u jedinstvenom ambijentu i vrijednoj kulturnoj baštini	119	3.9
Život u pješačkoj zoni (manja gužva, slabiji promet)	119	3.5
Blizina, dostupnost svih institucija	119	4.1
Mogućnost bavljenja turizmom	118	4.1
Mogućnost zadovoljavanja osnovnih životnih potreba	118	3.7
Dobri međuljudski odnosi, neotuđenost	117	3.5
Ostalo	3	3.3

Molimo Vas, ocijenite nedostatke života u povijesnoj jezgri?		
	N	Prosječna ocjena
Neobnavljana komunalna infrastruktura (vodovod i odvodnja, elektroinstalacije)	118	3.1
Nedostatak osnovnih sadržaja (vrtići, pošta, Pazar)	118	3.2
Skupa obnova objekata i nedostatak javnih sredstava za obnovu	118	4.6
Nedostatak uslužnih djelatnosti	116	3.6
Nedovoljna razvijenost lokalnog gospodarstva (malo radnih mjesta, malo obrtnika...)	118	4.6
Nedovoljno uspješno funkcioniranje lokalne samouprave	116	4.4
Ponašanje i mentalitet ljudi	118	3.2
Ostalo	9	4.0

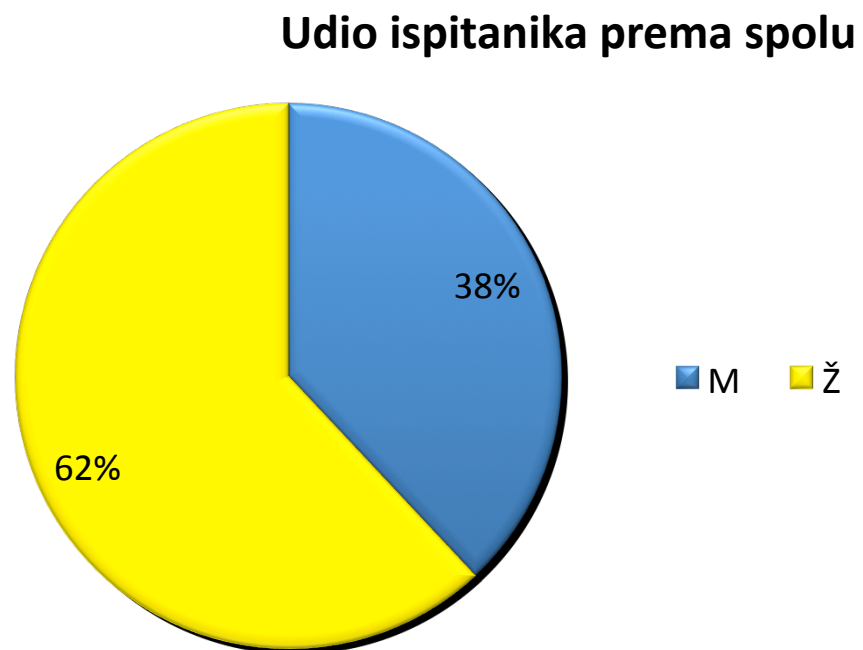
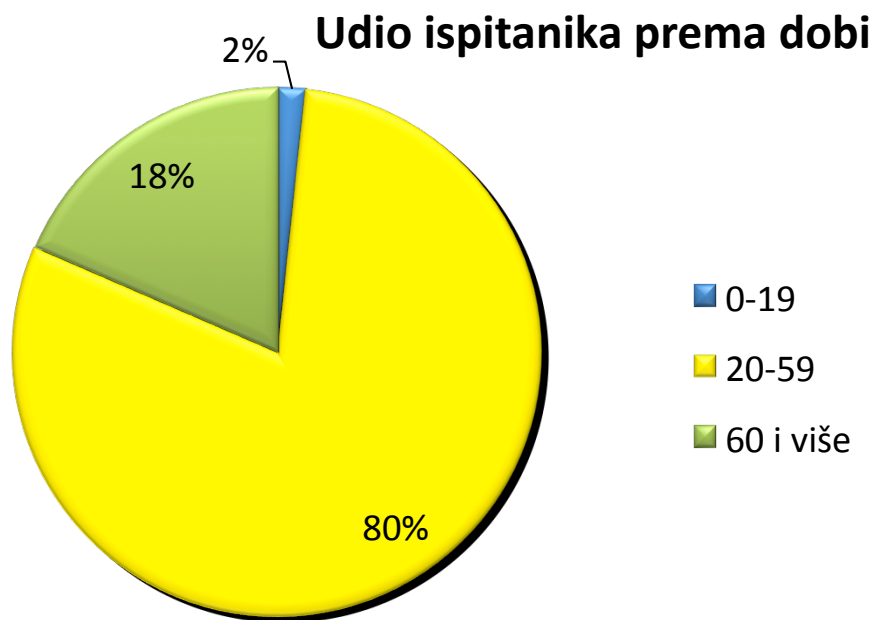
Udio obnavljanih objekata u vlasništvu ispitanika



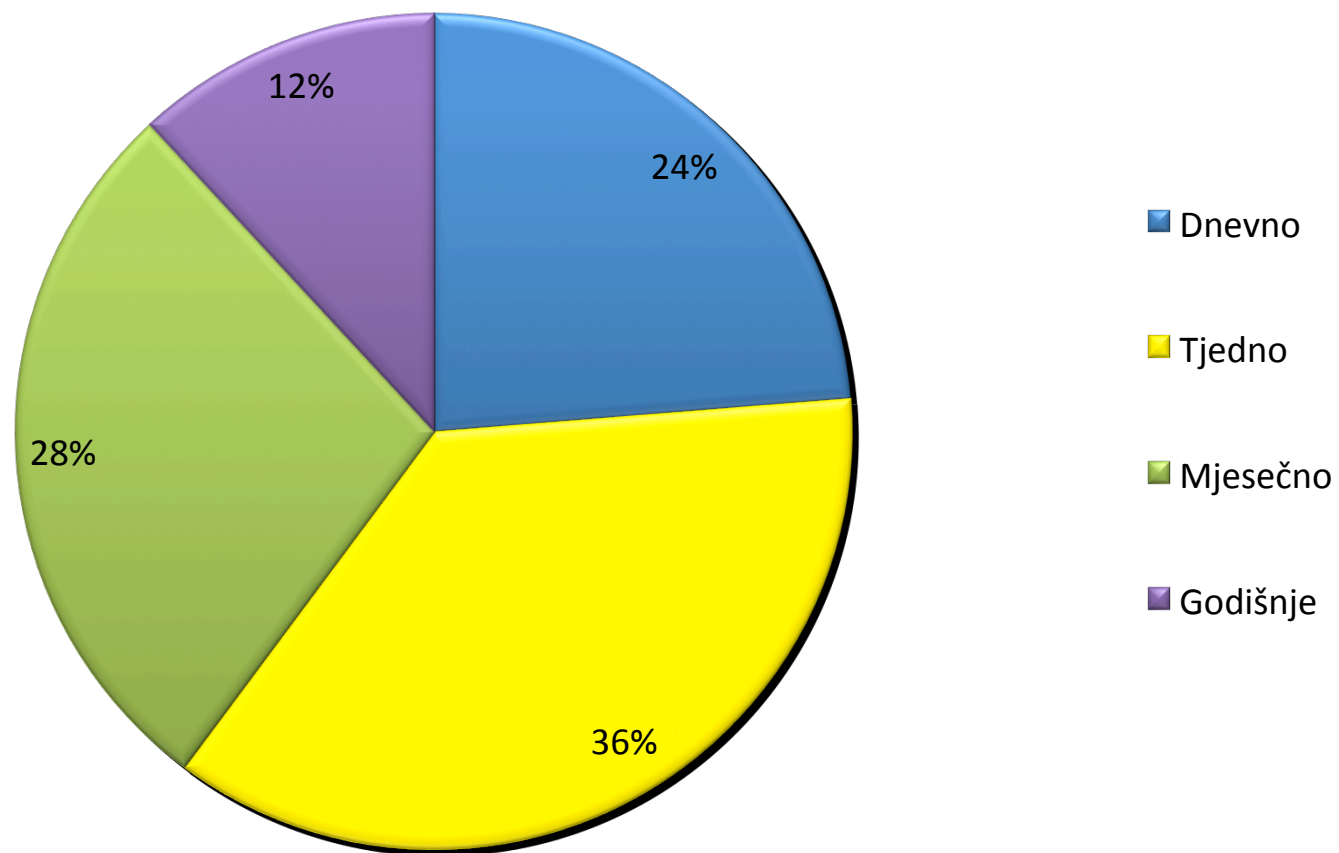
Investicije u stambeni prostor



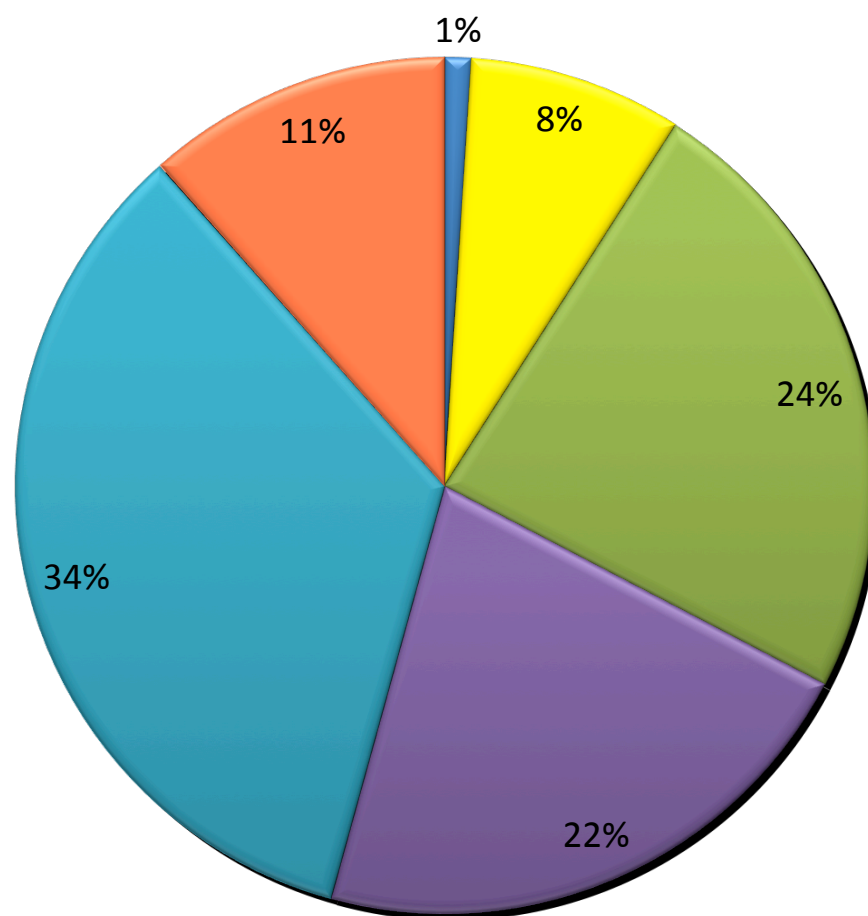
REZULTATI ISTRAŽIVANJA – NASELJE ŠIBENIK



Udio ispitanika prema odlasku u povijesnu jezgru



Razlozi odlaska ispitanika u povijesnu jezgru



■ Dio godine živim u povijesnoj jezgri

■ Radim u povijesnoj jezgri

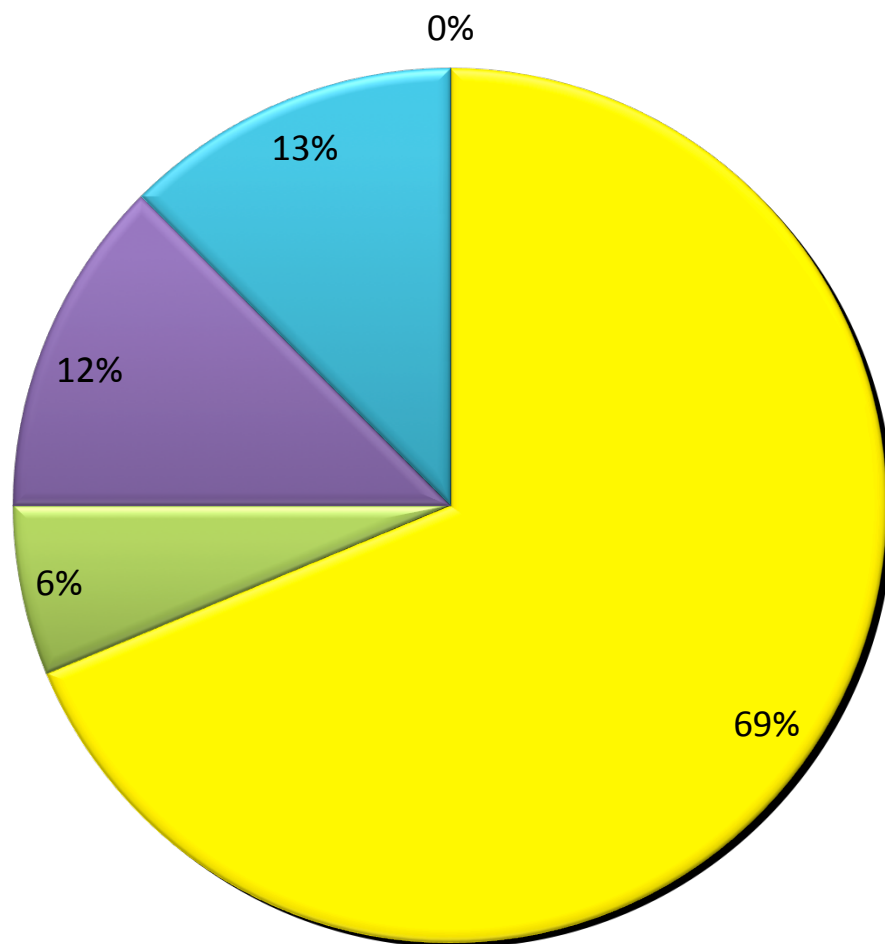
■ Kupujem u povijesnoj jezgri

■ Odlazim u javne ustanove u povijesnoj jezgri

■ Provodim slobodno vrijeme u povijesnoj jezgri

■ Ostalo

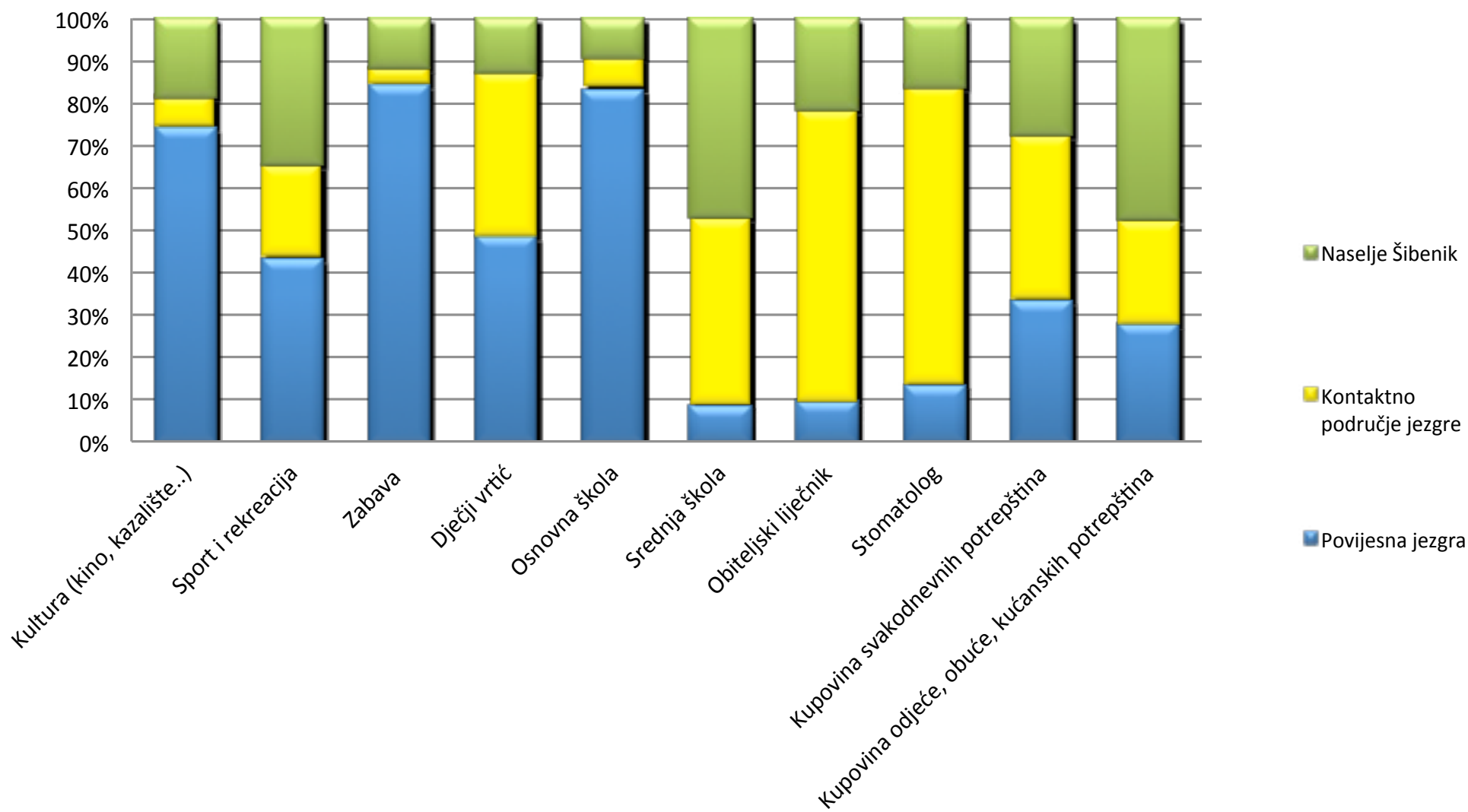
Razlozi rada u povijesnoj jezgri



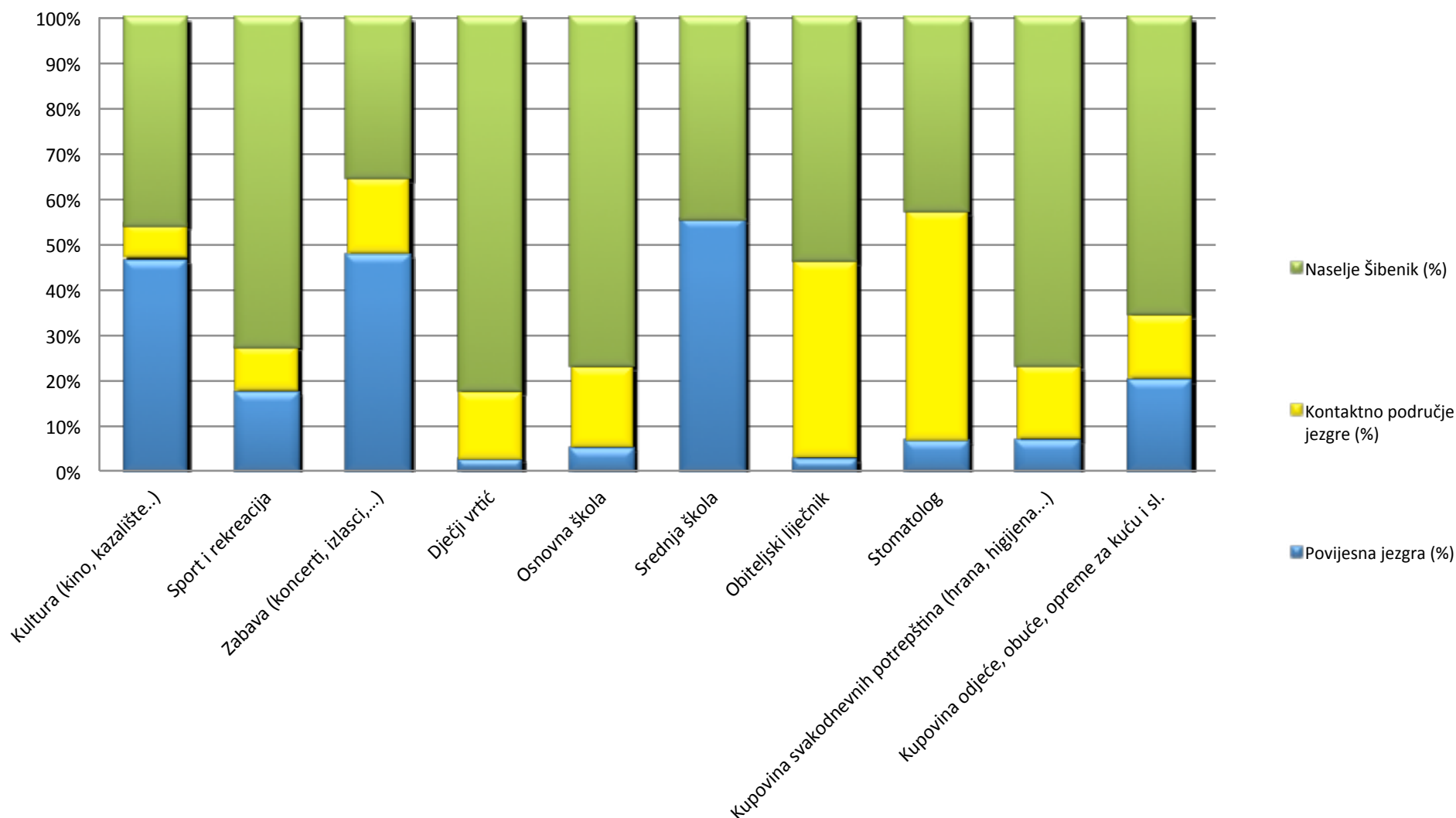
- Više volim raditi u povijesnoj jezgri nego u drugim dijelovima grada.
- Pronašao sam posao u povijesnoj jezgri.
- Otvorio sam vlastitu djelatnost, jer sam vlasnik poslovnog prostora.
- Otvorio sam vlastitu djelatnost, jer imam više mogućnosti u jezgri nego u drugim dijelovima grada.
- Ostalo

Komparacije - sadržaji

Mjesta zadovoljavanja potreba ispitanika koji žive u staroj gradskoj jezgri

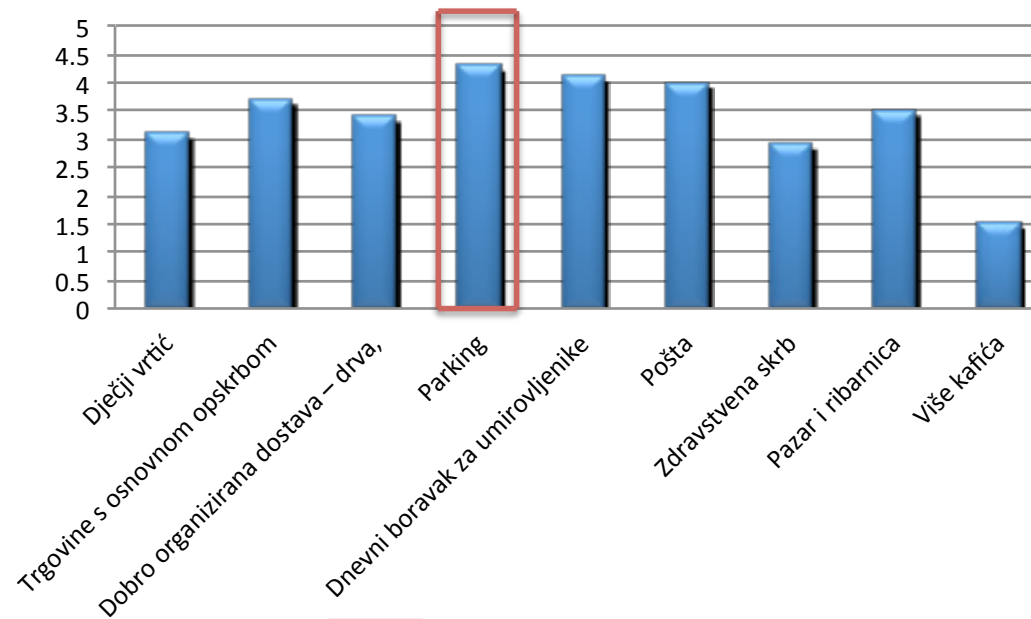


Mjesta zadovoljavanja potreba ispitanika koji žive izvan stare gradske jezgre

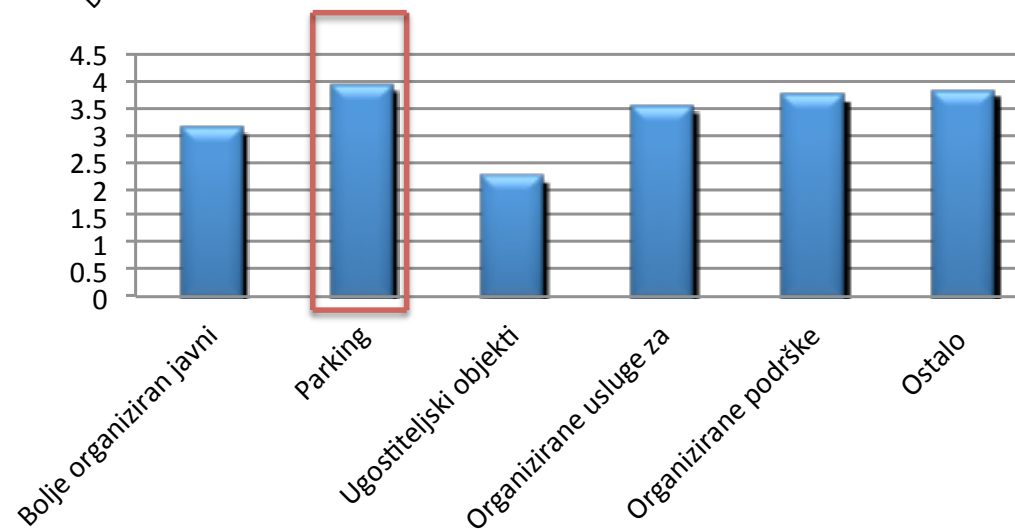


Sadržaji koji nedostaju u jezgri

Stanovnici jezgre

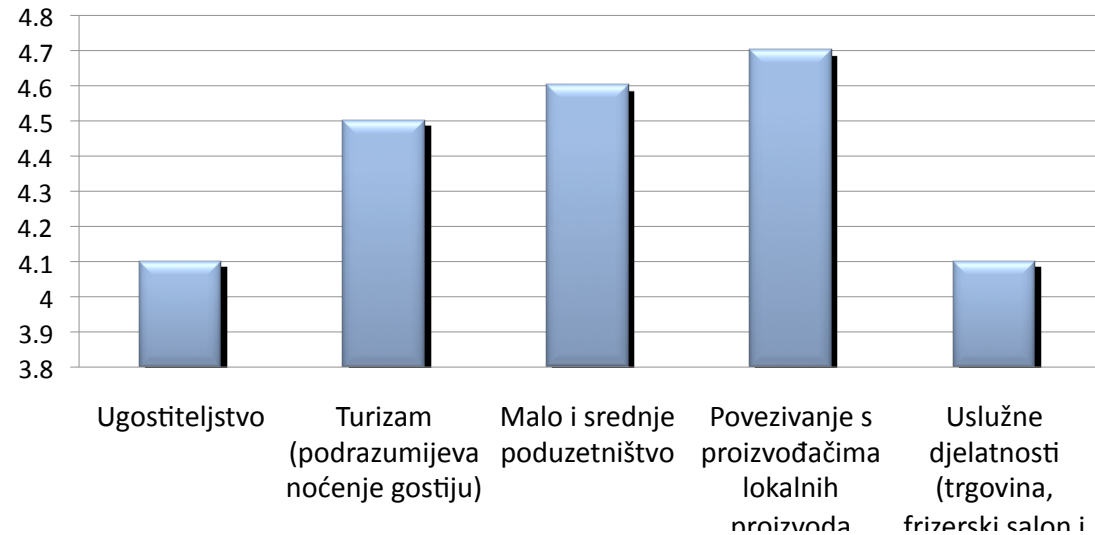


Stanovnici van jezgre

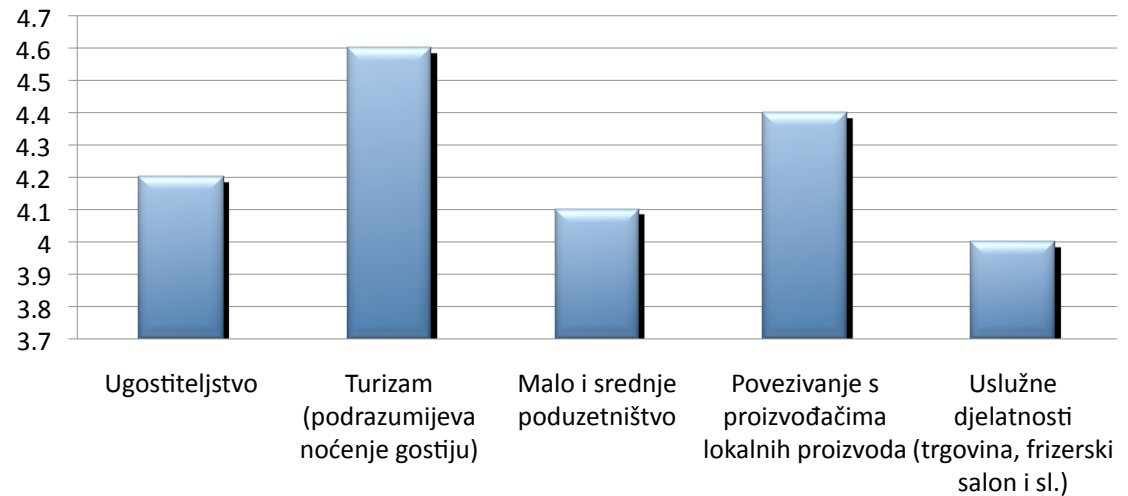


Prikaz djelatnosti koje ispitanici smatraju važnim za razvoj povijesne jezgre u budućnosti

Stanovnici jezgre



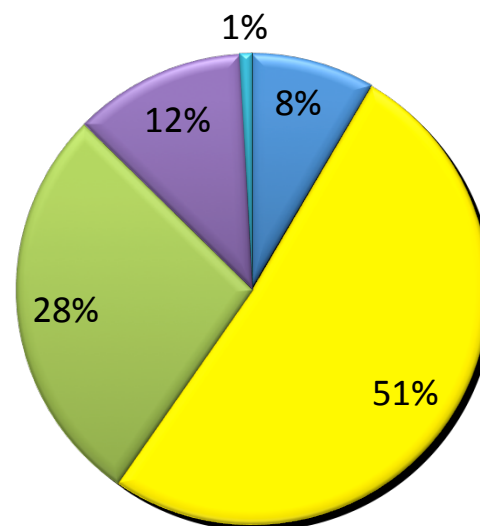
Stanovnici van jezgre



Komparacije – stambeni fond

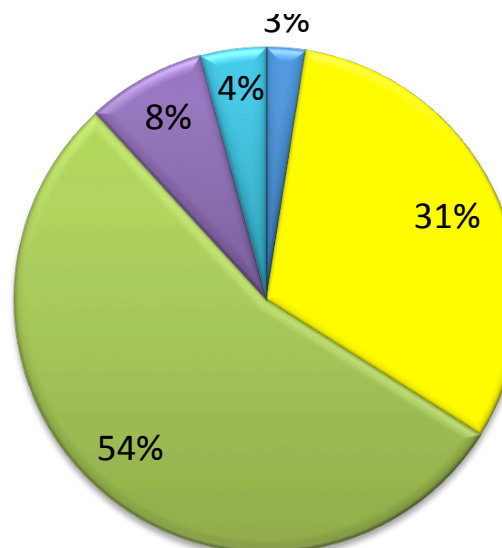
Čije je vlasništvo stan u kojem se trenutno nalazite?

Stanovnici jezgre



- Vlasništvo Grada Šibenika
- Vaše privatno vlasništvo
- Privatno vlasništvo obitelji
- Tuđe privatno vlasništvo
- Ostalo

Stanovnici van jezgre



- Vlasništvo grada Šibenika
- Vaše privatno vlasništvo
- Privatno vlasništvo obitelji
- Tuđe privatno vlasništvo
- Ostalo

Zaključci istraživanja

- Slabljenje opskrbnog, profesionalnog i institucionalnog značenja jezgre
- Problemi prometne dostupnosti jezgre i usmjerenost na osobni automobilski promet smanjuju kvalitetu života

Zaključci istraživanja

- Demografsko i funkcionalno slabljenje, otežana dostupnost te visoke cijene poslovnih prostora kao ograničavajući čimbenici radne funkcije jezgre
- Skupoća i niža kvaliteta života u jezgri, posebno za starije stanovništvo
- Naslijeđena imovina, sentimentalni razlozi, lokacija i mogućnost bavljenja turizmom kao faktori ostanka u jezgri



Zahvaljujem
na pažnji!

