

911.3:625(497.2)

Najden Apostolov\*

## UNUTARGRADSKA SAOBRAĆAJNA DOSTUPNOST GRADOVA BUGARSKE

**Abstract:** The article presents micro geographical analysis of the inner city transport accessibility to the cities in Bulgaria. It is taken into consideration: the localization of a railway station (RS), a bus station (BS) and a central business district (CBD). There are formed 5 types accessibility: a) concentrated (Kazanlak, Montana), b) nearness of a railway and bus station (Ruse, Vraca), c) closeness of a railway station and CBD (Varna, Dimitrovgrad), d) nearness of a bus station and CBD (Dobrich, Pazardjik), e) dispersed (Sofia, Veliko Tarnovo). The most convenient for traveling to the city is type "a", for transit passengers type "b", and type "c" for those who are coming by buses from near settlements.

### Cilj istraživanja

Još svojom pojavom 1841 godine u Nemačkoj saobraćajna geografija određuje kao svoju osnovnu istraživačku oblast međugradske veze. Ovo je bilo objektivno neophodno, jer se na osnovu ovih veza oblikuju privredni reoni, određuju se zone uticaja gradova, olakšava se diferencijacija i integracija teritorije. U prostranom pregledu razvoja ove nauke, koji je napravila Mila Zlatić, navodi se da se obično vrši analiza saobraćajnih veza u smeru centar – periferija (M.Zlatić – 1988). Tek od 70-ih i 80-ih godina XX stoleća u rezultatu humanizacije ekonomske geografije se posvećuje više pažnje putničkom saobraćaju, razmatrajući ponekad uz njega i njegovu unutargradsku organizaciju. (M.Sic – 1984, Dziadek St – 1986). Miroslav Sic povezuje prigradski i unutargradski saobraćaj, a Stanislav Dziadek predstavlja oblike unutargradskog saobraćaja u gradskim aglomeracijama.

Analize američkih geografa su upućene pre svega na izgradnju brzinskih autoputeva u gradovima i na ponašanje gradskih stanovnika pri izboru maršrute i vrste korišćenog prevoza (G.Barber – 1986). Pri određivanju zadataka geografije gradskog saobraćaja se ističe da je jedan od najvažnijih analiza elemenata saobraćajne infrastrukture (J.O.Whellner – 1978). Kasnije poljski geograf Zbignev Tejlor određuje nekoliko tendencija u razvoju Saobraćajne geografije posle 1990 godine. Pod br. 3 se navodi optimizacija lokalizacije saobraćajne infrastukture pri novoj gradnji luka, aerodroma, železničkih i autobuskih stanica, pod br. 5 – upoređenje saobraćajne dostupnosti (Zb.Taylor – 2000).

Naše bibliografsko istraživanje pokazuje da nedostaje potpuno proučavanje saobraćajne dostupnosti posle dolaska u gradove, što je odredilo i osnovni cilj ovog istraživanja: teoretsko tumačenje oblika unutargradske saobraćajne dostupnosti i analitičko

---

\* dr Najden Apostolov, Ekonomija turizma, Ekonomski Univerzitet, Varna 9002,  
e-mail: pos\_to@abv.bg

predstavljanje glavnih tipoloških grupa gradova. U vezi geografskog karaktera ove publikacije osnovni akcenat i pristup su prostorni – utvrđivanje teritorijalnih osobina i uzajamnih veza.

### **Motivi i oblici putovanja u gradove**

Grad je deo teritorije gde su koncentrisane industrijske, komercijalne, kulturne i druge funkcije. One rastu proporcionalno više nego potrebe njegovog stanovništva (H.Karter – 1994), jer dostavljaju usluge i stanovnicima susednih i udaljenijih gradova i sela. Oni su motivisani da putuju do grada i u okviru grada, gde se nalaze objekti koji ih zanimaju. S tačke gledišta samo turizma Gregori Ašuort veoma slikovito grupiše gradske atraktivnosti (Gr.Ashworth – 1994) na sledeći način: noćni grad (barovi, kasina), kulturni grad (pozorišta, biblioteke), istorijski grad (muzeji, tvrđave), trgovinski grad (prodavnice, hipermarketi, berze, sajmovi). Tome se mogu dodati još radni motiv, obrazovni, administrativni, zdravstveni i neki drugi. Sa geografskog aspekta je bitno da se odredi njihova lokalizacija u gradu. Izuzev radnih putovanja, usmerenih uglavnom prema industrijskim delovima koji su na gradskoj periferiji, i putovanja do nekih modernih hipermarketa koji su takođe na periferiji, većina njih su prema centralnoj poslovnoj zoni (CPZ). Ona predstavlja centralni gradski trg i zgrade ministarstava, opština, banaka, poslovnica, velikih robnih kuća, pozorišta, univerziteta, bioskopa i sl. koji se nalaze u blizini. Obično 60 - 70% posetilaca idu u CPZ, što je određuje kao osnovni, prvobitni geografski motiv putovanja.

Dolasci zavise od prevoza koji se koristi i od oblika organizacije putovanja. (N.Apostolov - 1990). Ljudi putuju u grad obično vozom, autobusom ili putničkim vozilom; samostalno, porodično ili grupno. Nezavisno od konkretne kombinacije većina putnika staju na odgovarajuću železničku ili autobusku stanicu, što sa svoje strane uzrokuje geografsko shvatanje i „korišćenje“ grada sa gledišta putnika u profilu „autobuska stanica – CPZ“ i „železnička stanica – CPZ“. Postoji još jedna ograničenija grupa putnika za kojih je konkretni grad samo usputna tranzitna tačka u jednom dužem putovanju (N.Apostolov - 1995). Njih ne zanima CPZ nego mogućnost da promene vozilo kojim su došli iz svog naselja sledećim koje bi ih odvelo do krajnje tačke njihovog putovanja. Ovo sa svoje strane određuje interesovanje za profilom „autobuska stanica – železnička stanica“.

### **Tipologija unutar gradske saobraćajne dostupnosti**

Ranije razmotrene tri čvorne tačke koje motivišu putovanja u gradove mogli bi oblikovati nekoliko tipoloških grupa gradova sa specifičnim oblicima saobraćajne dostupnosti. U cilju relativno tačnog količinskog razgraničenja prihvatamo da je teritorijalna blizina u predelima grada do 400 m. (T.Lijewski - 1977), tj. da je ovo distanca koja se prolazi pešice, a da se preko nje koristi gradski prevoz – metro, tramvaj, trolejbus, autobus, taksi. Poslednje ima minimalno 2 negativne posledice – povećanje rashoda novca i vremena. Osim toga nisu zanemarljivi i loša orijentacija, propuštanje dogovorenih sastanaka, obaveze, grafikoni, dinamika i stres.

U smislu zadnjih ocena postaje jasno da obično mali gradovi usled svoje male teritorije raspolažu CPZ, autobuskom i železničkom stanicom koje se nalaze u blizini. Ovo naravno znatno ograničava negativne posledice, ali situacija u velikim gradovima i u onima sa razuđenim ili rasutim oblikom je različita. Kod njih se traži bolja organizacija gradskog saobraćaja (Hornig All, Dziadek St - 1987). Koristeći kombinatoriku između navedene 3 tačke i empirijska posmatranja bugarske realnosti, mogu se izdvojiti 5 tipoloških grupa unutargradske saobraćajne dostupnosti.

1. Koncentrisana – 3 tačke se nalaze na rastojanju do 400 m., što je izuzetno udobno kako za tranzitne putnike, tako i za posetioce CPZ. Češće je predstavljena u malim gradovima gde je „sve blizu“, sve je dostupno pešice. Kod srednjih i velikih gradova može da se sagleda ako je železnička pruga izgrađena pored centra, što je bilo prouzrokovano reljefom i postojećim objektima. U naše doba ovo se može prevazići ako se, recimo, železnička stanica pretvori u podzemnu, kao što je urađeno sa železničkom stanicom u Varšavi (St. Dziadek - 1986). Neosporno ograničavajući faktor u ovom slučaju je ekološki.

2. Blizina autobuske i železničke stanice – cilj je da se olakša putovanje tranzitnim putnicima i prevencija za udaljenje od centra buke i zagađenja gasovima. U ovom slučaju CPZ je na više od 400 m., što zahteva korišćenje dodatnog gradskog saobraćaja. Još jedna prednost ove konfiguracije je okolnost da na periferiji grada postoji više slobodnih terena, što smanjuje rashode za investicije i dozvoljava izgradnju funkcionalnijih zgrada sa prostranim parkinzima. Lokalizacija ovog tipa je karakteristična za Beograd.

3. Blizina CPZ i železničke stanice – sagledava se ređe kod gradova čije su železničke pruge građene krajem XIX ili početkom XX veka. Onda su gradovi zauzimali znatno manje teritorije i stanica je mogla biti nedaleko od centra. Ovo je udobno za putnike koje koriste voz od prigradske zone i naročito za putnike iz udaljenih naselja ukoliko je njihova veza sa gradom pretežno železnicom. Poteškoća je za tranzitne putnike i pre svega za one koje putuju iz susednjih naselja obično autobusom. Intenzivni tok putnika je preduslov da na relaciji autobuska stanica – CPZ putuju najviše vozila javnog prevoza. Teritorija među železničkom stanicom i centrom daje mogućnost za lokalizaciju hotela, banaka, hipermarketa i sl. U Minhenu na primer centralna pešačka ulica koja vodi do CPZ počinje od glavne stanice grada.

4. Blizina CPZ i autobuske stanice – uzrokuje se udaljenošću stanice i slobodnim placom za kasnije izgrađenu autobusku stanicu. Udaljenost prve može biti izazvana reljefom ili velikom rekom, jezerom. Ocene saobraćajnih nedostataka i prednosti su suprotne onima koje smo naveli za prethodnu tipološku grupu, a najopterećenija putnicima je trasa od centra do železničke stanice. Situacija je karakteristična na primer za grad Niš.

5. Disperzivna – rastojanje između tri tačke je veliko što zahteva korišćenje dodatnog prevoza. Na prvi pogled ova okolnost izgleda negativna, ali ako putnici raspolažu vremenom, ista dozvoljava putovanje da se kombinuje sa pauzama i posetom zanimljivih objekata uz put. Ovo je karakteristično za velike gradove ili za gradove sa

komplikovanijom strukturom, rasutošću, složenijim reljefom i hidrogeografskim elementima. Nedostatak unutargradskog putovanja se kompenzuje intenzivnim i višesmernim trasama. Ovakva situacija se može sagledati u većini milionskih gradova – Pariz, Rim, Berlin, Sofija.

Tipologija ne bi bila iscrpna ako ne uključimo i gradove bez železničkog saobraćaja. U Bugarskoj, recimo, njihov broj je 87, ili više od 1/3 (Ig.Penkov, V.Dojkov – 1999). U suštini oni oblikuju podtipove 3.A i 4.A, tj. autobuska stanica je udaljena od centra (3.A) i autobuska stanica se nalazi blizu centra (4.A). Forme saobraćajne dostupnosti su slične osnovnom tipu.

### **Osobine unutargradske saobraćajne dostupnosti u Bugarskoj**

Od sadašnjih 248 gradova samo 155 raspolažu železničkom stanicom. Moramo istaknuti da za neke od njih (Koprivštica, Pavel banja, Džebel, Razgrad) ona se nalazi van realne teritorije naselja, što, a priori, zahteva dodatni autobuski saobraćaj. Drugi gradovi (Sofija, Dimitrovgrad, Pernik, Plovdiv) raspolažu sa dve ili više železničke stanice na različitim linijama, što sa druge strane dodatno komplikuje unutargradsku dostupnost. Što se tiče autobuskih stanica izuzeci ovog tipa su Sofija, Burgas, Smoljan. One se nalaze u dijametralno udaljenim delovima na periferiji, što izaziva očekivane objektivne poteškoće.

Specifična je saobraćajna struktura gradova Plovdiv i Ruse. U svakom od njih postoje 2 para „železnička stanica – autobuska stanica“, koji su lokalizovani po osovini sever – jug. Pored centralne železničke stanice Plovdiva se nalaze autobuske stanice Jug i Rodopi, a pored severne železničke stanice Filipovo - autobuska stanica Filipovo. Između njih su Međunarodni sajam, Stari grad, CPZ, a sve ovo predodređuje najopterećenije trolejbuske i autobuske linije.

Približna podela bugarskih gradova je sledeća:

1. Koncentrisani – Kazanlak, Svoge, Montana, Mezdra, Dalgopol, a delimično je takođe udaljena CPZ Vidina, Pernika idr. U ovoj grupi prevladavaju srednji i mali gradovi. Zajednički reljefni parametar kod njih je kotlinsko-dolinska lokalizacija ovih gradova. Zbog prednosti ove tipološke grupe, tome su usmereni i druge pogodnosti (Silistra, Burgas).

2. Blizina autobuske i železničke stanice – Vraca, Karlovo, Stražica, Asenovgrad. Ovo je tip gradskih saobraćajnih usluga koji se najčešće može sagledati jer je stvoren na planski način 60-ih i 70-ih godina. U pogledu arhitekture za njega su karakteristične savremene, udobne zgrade, veliki parkinzi i druga udopstva za putnike. Ovoj grupi pripada i specifičan slučaj gradova Plovdiv i Ruse.

3. Blizina CPZ i železničke stanice – Varna, Dimitrovgrad. Udaljenost autobuske stanice je izazvana ograničenjima terena. U Varni na primer četvrt, u kojoj je železnička stanica, zauzeta je trgovinskim objektima, magacinima, bankama, što je prouzrokovalo izgradnju autobuske stanice na 2,5 km od CPZ, ali među njima funkcionišu nekoliko intenzivnih

autobuskih linija. U Dimitrovgradu je autobuska stanica građena dvadesetak godina posle železničke stanice na zapadnoj periferiji pored druma za četvrti Marijino i Černokonjovo, a njena saobraćajna dostupnost dozvolila je u zadnjih 10-15 godina pored nje da se sredi najveća pijaca u zemlji.

4. Blizina CPZ i autobuske stanice – Dobrič, Jambol, Pazardžik, Gorna Orjahovica, Ihtiman. Veoma raznovrsni su razlozi koji su izazvali udaljeni položaj železničke stanice u ovim gradovima – u Pazardžiku ovo je reka Marica, u Gornoj Orjahovici i Jambolu – uzvišenja i brda zbog kojih je železnička stanica lokalizovana na udaljenijim ravnim terenima. Kao posledica ove udaljenosti od nekoliko kilometara sa železničke stanice saobraća autobuska linija čiji red vožnje odgovara voznom redu železnice (Pavel banja, Karnobat). Mada i ređe, autobuske linije saobraćaju i do drugih gradova – od Trговиšta do Omurtaga, od Gorne Orjahovice do Ljaskovca i Velikog Trnova. Primeri koji predstavljaju podvrste su: 3.A – Smoljan, Kotel, Balčik i 4.A – Samokov, Vršec, Vrbica.

5. Disperzivna – Sofija, Sliven, Berkovica, Sopot, Kričim. Ova saobraćajna konfiguracija opredeljuje se veličinom prvih dva grada i specifičnim reljefnim ili građevinsko-urbanističkim problemima njihovog unutargradskog strukturiranja.

### **Zaključci**

- unutargradska saobraćajna dostupnost bugarskih gradova je funkcija njihovog reljefa, epohe pojave i razvoja, strukturisanje gradskih četvrti,
- uočljiva je težnja za približavanjem tačaka koje pružaju transportne usluge – autobuske i železničke stanice,
- intenziviraju se unutargradske linije koje vežu trougao CPZ – autobuska stanica - železnička stanica,
- gradovi bez železničke stanice se orijentišu na korišćenje stanica bliskih gradova,
- dobra unutargradska saobraćajna dostupnost je korisna kako za domaće stanovnike, tako i za stanovnike prigradske zone.

### **Literatura**

Апостолов Н., Функционално-териториална класификация на пътническите ж.п.гари в България, Известия на ВИНС, 1990, кн.1, стр.152-161.

Апостолов Н., Транспортно райониране на България, Годишник на Икономическия Университет Варна, 1995, том 57, стр.1-53.

Пенков Игн., Дойков Вл, Градовете в България, Русе „Парнас”, 1999.

Ashworth Gr., Tunbridge J., The tourist-historic city, Chichester “John Wiley”, 1994, p.283.

Barber G., Aggregate characteristics of urban travel, In: *The Geography of Urban Transportation* (ed. Susan Hanson), 1986, p.73-85.

Carter H., *Urban and Rural Settlements*, Harlow "Longman", 1994.

Dziadek St., *Siec komunikacyjna w osrodkach zurbanizowanych*, Katowice, "Akademia Ekonomiczna im.Karola Adameckiego", 1986.

Hornig Alf., Dziadek St., *Zarys geografii transportu ladowego*, Warszawa, PWN, 1987.

Lijewski T., *Geografia transportu Polski*, Warszawa, PWE, 1977.

Sic M., Razvoj mreze gradskog autobusnog prometa kao pokazatelj urbanizacije Zagreba, *Radovi GO PMF*, 1984, nr.19 (citirano prema: Milan Vresk, *Osnove urbane geografija*, Zagreb "Skolska knjiga", 1986).

Taylor Zb., *Geografia transportu i jej wkład do teorii geografii: proba oceny*, *Przeglad Geograficzny*, 2000, nr.4, 491-507.

Wheller J., Research directions in urban transportation geography in the United States, In: *Urban development in the USA and Hungary*, Budapest "Akademiai Kiado", 1978, p.187-204.