

# Usporedba urbanog razvoja Zadra i Šibenika

---

Rupić, Lovre

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:859262>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-21**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

**Lovre Rupić**

**Usporedba urbanog razvoja Zadra i Šibenika**

Prvostupnički rad

Mentor: doc. dr. sc. Vedran Prelogović

Ocjena: \_\_\_\_\_

Potpis: \_\_\_\_\_

Zagreb, 2020.

Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

## Usporedba urbanog razvoja Zadra i Šibenika

Lovre Rupić

**Izvadak:** Zadar i Šibenik dva su najveća grada sjeverne Dalmacije bogate povijesne, kulturne i gospodarske tradicije sa dugim kontinuitetom urbanog razvoja. Kao i kod drugih hrvatskih gradova, njihov urbani razvoj je kroz povijest je bio vrlo spor i isprekidan sve do druge polovice 20. stoljeća, kada kroz proces urbano bazirane industrijalizacije bilježe ubrzane trendove razvoja i preobrazbe svoje prostorne strukture pritom utječući i na svoju okolicu i regiju. Ipak, dijelom kao posljedica predodređenih, a dijelom spontano nastalih razvojnih pretpostavki, Zadar se do današnjih dana razvio u 5. najmnogoljudniji grad Hrvatske i važno brzorastuće regionalno središte velikog gravitacijskog areala, dok je Šibenik u međuvremenu bitno zaostao za Zadrom te u nekim segmentima čak i nazadovao u odnosu na stanje razvijenosti koji je postigao u razdoblju prije Domovinskog rata. Stoga ovaj rad pobliže analizira i uspoređuje glavne trendove urbanog razvoja ovih dvaju gradova s posebnim naglaskom na razdoblje nakon II. svjetskog rata pritom izdvajajući glavne sličnosti i razlike u njihovom urbanom razvoju, kao i faktore koji su omogućili Zadru da dosegne viši stupanj razvoja u odnosu na Šibenik.

44 stranica, 15 grafičkih priloga, 5 tablica, 61 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: Zadar, Šibenik, urbanizacija, preobrazba

Voditelj: doc. dr. sc. Vedran Prelogović

Tema prihvaćena: 13. 2. 2020.

Datum obrane: 24. 9. 2020.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD
--------------------------

University of Zagreb  
Faculty of Science  
Department of Geography

Undergraduate Thesis

## Comparison of the Urban Development of Zadar and Šibenik

Lovre Rupić

**Abstract:** Zadar and Šibenik are two largest cities in northern Dalmatia with rich historical, cultural and economic traditions and long continuity of urban development. As with other Croatian cities, throughout the history their urban development has been very slow and intermittent until the second half of the 20th century, when, through the process of urban-based industrialization, they recorded accelerated trends in the development and transformation of their spatial structure while also affecting and transforming their surroundings and region. However, partly as a result of predetermined and partly spontaneous developmental assumptions, Zadar has to this day developed into the 5th most populous city in Croatia and an important fast-growing regional center with large gravitational area, while Šibenik substantially lagged behind Zadar and in some segments even declined compared to development state it achieved in period before the Homeland War. Therefore, this paper closely analyzes and compares the major urban development trends of these two cities with particular emphasis on the post- World War II period. In doing so, it points out main similarities and differences in their urban development, as well as the factors that enabled Zadar to reach a higher level of development than Šibenik.

44 pages, 15 figures, 5 tables, 61 references; original in Croatian

Keywords: Zadar, Šibenik, urbanization, transformation

Supervisor: Vedran Prelogović, PhD, Assistant Professor

UndergraduateThesis title accepted: 13/02/2020

Undergraduate Thesis defense: 24/09/2020

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia

## SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POLOŽAJ I HISTORIJSKO-GEOGRAFSKI RAZVOJ ZADRA I ŠIBENIKA.....	2
3. URBANI RAZVOJ I PREOBRAZBA PROSTORNE STRUKTURE GRADOVA.....	7
3.1. FUNKCIONALNA PREOBRAZBA.....	7
3.1.1. GOSPODARSKE DJELATNOSTI.....	8
3.1.2. STANOVANJE I STAMBENA INFRASTRUKTURA.....	12
3.1.3. PROMETNI SUSTAV.....	14
3.1.4. REGIONALNA FUNKCIJA I CENTRALITET.....	18
3.2. SOCIOEKONOMSKA PREOBRAZBA.....	22
3.2.1. KRETANJE BROJA STANOVNIKA.....	22
3.2.2. SASTAV I STRUKTURA STANOVNIŠTVA.....	24
3.2.3. SOCIOEKONOMSKI POKAZATELJI OPĆE RAZVIJENOSTI.....	27
3.3. FIZIONOMSKA PREOBRAZBA.....	28
3.3.1. PROSTORNO ŠIRENJE.....	29
3.3.2. PROMJENE U FIZIONOMIJI URBANIH KRAJOLIKA.....	31
4. SLIČNOSTI, RAZLIKE I FAKTORI NEJEDNAKOG URBANOG RAZVOJA.....	32
5. ZAKLJUČAK.....	38
POPIS LITERATURE.....	40
POPIS IZVORA.....	41

## 1. UVOD

Zadar i Šibenik dva su najveća grada sjeverne Dalmacije sa naizgled sličnim položajem i razvojnim predispozicijama te dugom urbanom tradicijom, unatoč koje je, kao i kod većine drugih hrvatskih gradova, njihov jači urbani razvoj sve do druge polovice 19. stoljeća bio „kočen“ spletom društvenih, gospodarskih i političkih utjecaja iz centara moći u sklopu drugih državnih tvorevina, ali i nizom drugih faktora. Jači intenzitet prostornog razvoja gradova, socioekonomske preobrazbe društva i procesa urbanizacije općenito Hrvatska u cjelini, pa tako i Zadar i Šibenik, doživljavaju nakon II. svjetskog rata (Vresk, 2002). Unatoč činjenici da su od tada do danas oba grada doživjela slične promjene karakteristične i za druge veće hrvatske gradove, jasno se može vidjeti veliki disparitet u njihovom cjelokupnom razvoju pri čemu je Zadar po većini relevantnih pokazatelja dostigao višu razinu urbanog razvoja približivši se, pritom, glavnim makroregionalnim središtima Hrvatske, dok je Šibenik, unatoč isprva boljoj razvojnoj poziciji, znatno zaostao za Zadrom i na neki način „zakrčljao“ i ostao u sličnim okvirima kao i prije Domovinskog rata, a ako ne u mnogim pogledima i nazadovao.

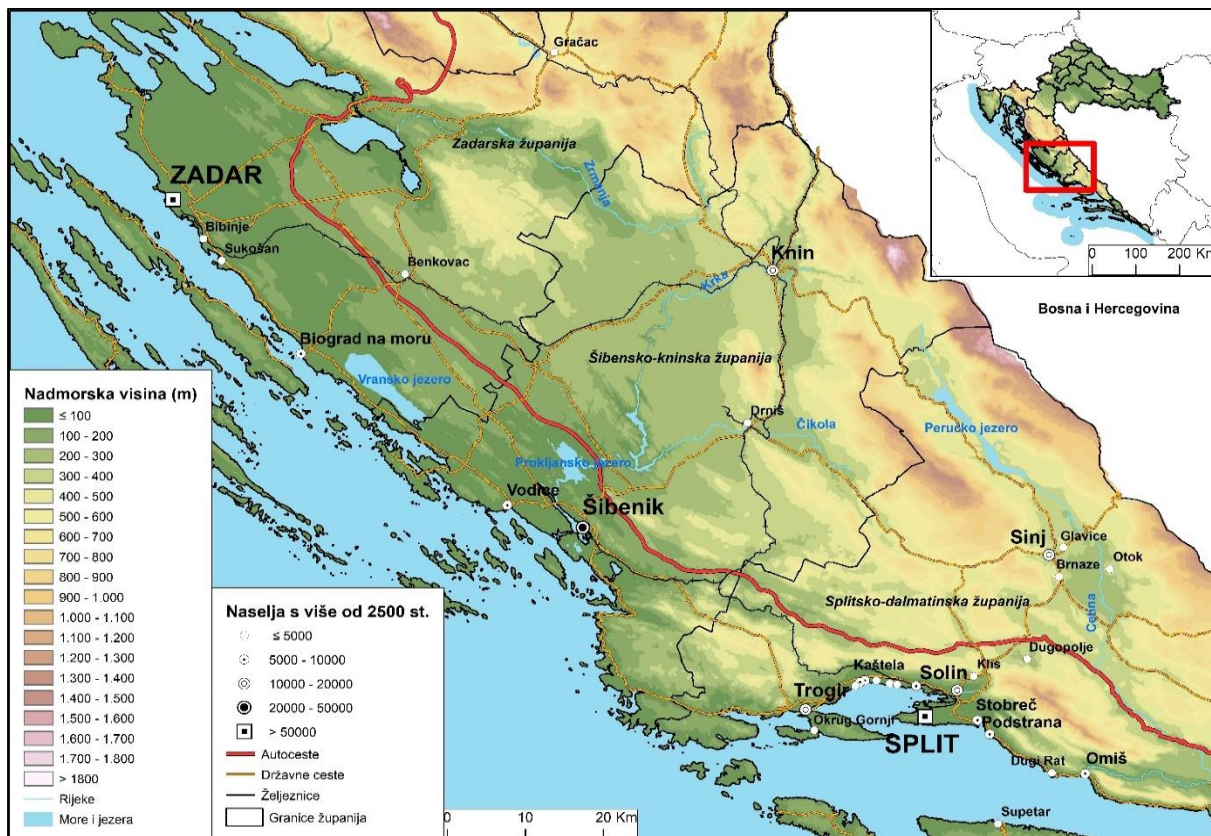
Stoga je cilj ovog rada pobliže istražiti i usporediti glavne karakteristike i posebnosti urbanog razvoja Zadra i Šibenika od njihovih početaka pa sve do današnjih dana, analizirati i usporediti neke od pokazatelja dosegnutog stupnja urbanog razvoja, i, na temelju svega toga, izdvojiti glavne faktore koji su omogućili Zadru da dosegne viši stupanj urbanoga razvoja i važnosti na hijerarhijskoj ljestvici najvećih gradskih središta Hrvatske u odnosu na Šibenik.

Rad je metodološki oslonjen na metode analize i komparacije podataka iz sekundarnih izvora, odnosno podataka iz prijašnjih radova drugih autora i raznovrsnih statističkih izvora, kao i dostupne prostorno- planske dokumentacije i razvojnih strategija. Prije pristupanja glavnoj problematici, rad u prvom dijelu upućuje na relevantne činjenice i posebnosti geografskog položaja i historijsko-geografskog razvoja gradova, nakon čega su urbani razvoj i preobrazba gradova od druge polovice 19. stoljeća pa sve do danas, sa posebnim osvrtom na razdoblje nakon II. svjetskog rata, detaljnije analizirani kroz tri ustaljene dimenzije urbano-geografskog istraživanja gradova: funkcionalnu, socioekonomsku i fizionomsku.

Tematika urbanog razvoja i preobrazbe Zadra i Šibenika bila je predmet istraživanja nekolicine geografa. Friganović (1966; 1978; 1992) je svoja istraživanja uglavnom bazirao na proučavanju demogeografskih i socioekonomskih aspekata preobrazbe Šibenika i njegove okolice. Sličnom se tematikom u slučaju Zadra sa većim fokusom na urbano-geografski aspekt istraživanja u više radova pozabavio Magaš (1981; 1986; 1997; 2009). Osim geografa, ovom su se tematikom bavili i brojni autori iz drugih znanstvenih područja, prvenstveno sociologije (Poljičak, 2014; 2015) i arhitekture.

## 2. POLOŽAJ I HISTORIJSKO-GEOGRAFSKI RAZVOJ ZADRA I ŠIBENIKA

Za početak, može se reći da se Zadar i Šibenik nalaze u središnjem dijelu Hrvatskog primorja, odnosno u priobalnom djelu sjeverne Dalmacije unutar koje imaju status administrativnih, političkih, kulturnih i gospodarskih središta vlastitih županija (Slika 1).



Sl.1. Geografski položaj Zadra i Šibenika u sklopu sjeverne Dalmacije i Republike Hrvatske

Izvor: izradio autor prema DZS, 2003., DGU, 2020. i DGU, 2020.

Zadar ( $44^{\circ}7' N$  i  $15^{\circ}13' E$ ) se nalazi u priobalju Zadarske županije na sjevernom dijelu tradicionalne regije Dalmacije. Poprilično je udaljen od drugih većih gradova priobalja i ostatka Hrvatske (224 km udaljen od Rijeke, 290 km od Zagreba i 155 km od Splita) zbog čega je na strateški važnom položaju kroz povijest razvio veliki gravitacijski areal koji se, uz otoke zadarskog arhipelaga te Ravne kotare i Bukovicu, prostire na veliki dio Like i ličkog priobalja prema sjeveru te prema jugu do bližih, ali i daljih dijelova šibenskog priobalja i zaleđa. Položaj na maritimno ekspaniranom poluotoku unutar „labirinta“ zaštićenih morskih kanala, blizina plodne uravnjene zone Ravnih kotara, postojanje nekoliko manjih zona plodnog poljoprivrednog tla i lokalnih izvora vode unutar samog grada, povoljni prijelazi prema drugim dijelovima Dalmacije i, preko velebitskih prijevoja, prema ostatku Hrvatske, kao i povoljna udaljenost od Apeninskog poluotoka (Ancona) neke su od glavnih povoljnosti geografskog položaja Zadra na temelju kojih je kroz stoljeća prerastao iz nekada važnog središta razmjene

poljoprivrednih proizvoda agrarne okolice uz razvijene upravne, trgovačke i pomorske funkcije u jedno od glavnih gospodarskih, prometnih, kulturnih i upravnih središta Dalmacije i čitave Hrvatske sa razvijenim svim vrstama prometa (zračni, željeznički, cestovni, pomorski). Osim povoljnog geografskog položaja, i sama lokalna topografija, koja je obilježena smještajem na uravnjenom terenu sa niskim nagibima padina gradu je dozvoljavala nesmetano i kontinuirano širenje urbanog tkiva i doseljavanje stanovništva (Magaš, 1997; 2009; 2016).

S druge strane, Šibenik (43°44' N i 15°53' E) se nalazi u prijelaznom brežuljkastom prostoru na otprilike jednakoj udaljenosti od Zadra (79 km) i Splita (80 km) što je u velikoj mjeri utjecalo na njegov razvoj i sužavanje gravitacijskog areala na područje kojeg danas dobro predstavljaju granice Šibensko- kninske županije. Grad je položen na strmim obalama vojno-strateški iznimno važnog i duboko uvučenog Šibenskog zaljeva (potopljeno ušće rijeke Krke od otvorenog mora odijeljeno uskim kanalom svetog Ante) što je oblikovalo funkciju Šibenika kao važne ishodišne točke prometne povezanosti priobalja i šireg područja zaleđa, zbog čega su trgovačka, vojna i pomorska djelatnost imale važan utjecaj na njegovu razvojnu komponentu kroz povijest (Blažević, 2008). Na prvi pogled nešto surovija prirodna osnova, koju karakteriziraju izrazita okršenost i vertikalna raščlanjenost, sužava zone obradivog tla na svega nekoliko udolinskih zaravni između longitudinalnih uzvišenja (Gornje i Donje polje) koje su, zadovoljivši prvotne potrebe stanovništva (drvo, ispaša, plodno tlo, izvori vode i blizina Krke), kroz povijest dale važnu poljoprivrednu osnovu nekad pretežito težačkom gradu, dok su, u šibenskom kraju dominantniji, uzvišeniji brežuljkasti dijelovi, pružali dobre vidikove za nadzor i mogućnost obrane (Friganović, 1966; 1992). Lokalna topografija, čije je glavno obilježje izrazita vertikalna raščlanjenost, utjecala je i na formiranje urbane jezgre akropolskog tipa i zacrtavanje smjerova kasnijeg širenja grada u dominantnom smjeru sjeverozapad-jugoistok (Friganović, 1978).

Urbani razvoj Zadra ima tradiciju dužu od dva tisućljeća po čemu se svrstava u skupinu najstarijih gradova u Hrvatskoj. Ne može se sa sigurnošću potvrditi kad je samo naselje nastalo, međutim opće je poznata činjenica da je područje Zadra kontinuirano naseljavano od strane Liburna od 9. stoljeća prije Krista. Tijekom 1. st. pr. Kr. Liburnija ulazi u sastav Rimskog carstva koje na mjestu Idasse, nekadašnjeg središta Liburnije, osniva koloniju rimskih građana Iaderu (Magaš, 1997; Graovac, 2004; Matešić i Ursić, 2016). Ulaskom u srednji vijek, Zadar postaje najvažnija strateška točka na plovnom putu od Venecije do Konstantinopola te se profilira u glavni grad Bizanta na istočnoj obali Jadrana. Odcjepljenjem od Bizanta u 11. stoljeću Zadar je integriran u povijesnu jezgru hrvatske države za vrijeme koje grad bilježi procvat kulturnih, gospodarskih i crkvenih funkcija. Takav ubrzani razvoj Zadra probudio je i



osvajачke ambicije kod Mlečana sa kojima se Zadar sukobljavao narednih nekoliko stoljeća. Kroz te sukobe (potpuno razaranje grada 1202. od strane Mlečana i križara), ali i druge probleme (epidemije kuge koje su se uglavnom širile trgovačkim brodovima iz Venecije, česte pojave gladi i potres) urbani i populacijski razvoj Zadra gube kontinuitet i bitno usporavaju. Ponovni procvat Zadar doživljava u drugoj polovici 14. stoljeća, kada u sklopu geopolitički snažnog Ugarsko- hrvatskog kraljevstva Zadar, uz jačanje pomorstva, trgovine i drugih djelatnosti, biva nadopunjen novim važnim društvenim sadržajima, među kojima se prvenstveno izdvaja osnivanje prvog sveučilišta na teritoriju Hrvatske u Samostanu svetog Dominika 1396. godine (Magaš, 1997; Graovac, 2004; Matešić i Ursić, 2016). Dugo razdoblje razvojne stagnacije Zadar proživljava od 1409. godine, kada je za vrijeme vladavine Ladislava Napuljskog prodan Veneciji pod čijom će jurisdikcijom ostati sve do Napoleonovih osvajanja i ukidanja Mletačke Republike 1797. godine. Provale Osmanlija i ratna pustošenja zadarskog zaleđa tijekom 16. i 17. stoljeća negativno su utjecala na ekonomsku i demografsku sliku samoga grada i dovela su do premještanja demografskog težišta zadarskog područja na oskudno i siromašno otočje. Raspad Mletačke države 1797. godine i pripojenje Austriji koja ubrzo Napoleonu predaje vlast nad Dalmacijom (1806.-1813.) označili su početak nove etape urbanog razvoja Zadra za vrijeme koje grad postaje žarište ideja kulturnog i nacionalnog preporoda u Dalmaciji (ukratko Zadar tada predstavlja Dalmaciji ono što kontinentalnom dijelu Hrvatske predstavlja Zagreb). Uslijed otvaranja novih industrijskih postrojenja, jačanja obrta i trgovine te kulturnog i društvenog snaženja, posebice izraženima od druge polovice 19. stoljeća, grad bilježi ubrzani demografski rast i stambenu izgradnju u novim gradskim četvrtima (Magaš, 1997; Graovac, 2004; Matešić i Ursić, 2016). Prvi svjetski rat i Londonski ugovor 1915. godine bili su nagovještaj stagnacijskog perioda u razvoju Zadra koji svoju potvrdu dobiva Rappalskim ugovorom iz 1920. godine kada vlasti novonastale jugoslavenske države predaju velike dijelove dalmatinske obale (među njima i Zadar i njegovu okolicu) u vlast Talijanima. Uz promjene u samom nacionalnom sastavu (sve veći udio Talijana), Zadar kao „corpus separatum“ biva odvojen od svojeg zaleđa i ostatka Hrvatske, čime Zadar gubi osnovne pretpostavke gospodarskog i demografskog razvoja i funkciju središta šire regije. Drugi svjetski rat donio je strahovita razaranja u Zadar, koji je u 80 navrata teško bombardiran od strane savezničkih snaga. Kroz ta bombardiranja, u kojima su ciljani kulturni i stambeni sadržaji urbane jezgre, gotovo 65% grada je porušeno pri čemu je poginulo oko 2.000 ljudi uz mnoštvo iseljenih. Zadar je tako opustošen i razoren sa svega 6.000 stanovnika „na koljenima“ dočekaio pripojenje Hrvatskoj u okviru Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (Magaš, 1997; Graovac, 2004; Matešić i Ursić, 2016). U prvih nekoliko godina poslijeratnog razvoja pokušaji obnove

grada, koji su svedeni na nužnu sanaciju i raščišćavanje ruševina te skućena i improvizirana infrastrukturna rješenja, nisu bili usklađeni sa potrebama i značajem nekadašnje dalmatinske metropole i stoga joj nisu mogli dati odgovarajući razvojni impuls. Do poboljšanja razvojnih prilika dolazi tijekom 50-ih godina kada se osnivanjem ustanova poput Filozofskog fakulteta, Instituta JAZU (danas HAZU) i Povijesnog instituta potiče oživljavanje prosvjetnih i kulturnih funkcija stare metropole čime su otvorene i druge ideje brže i svestranije kulturne, a posebice gospodarske obnove i prometnog povezivanja, što je rezultiralo početkom rada Tankerske plovidbe te izgradnjom Jadranske turističke ceste (JTC) 1961. godine. Unatoč političkoj marginalizaciji koju tada proživljava, Zadar *de facto* obnavlja svoju regionalnu funkciju izgradnjom strateški važne prometne infrastrukture, osnivanjem i snaženjem diverzificirane industrijske proizvodnje, turizma i trgovine, brzim porastom broja stanovnika i intenzivnom stambenom izgradnjom, pri čemu se sve više nazire diskordancija između provođenja prostorno-planskih mjera i stvarnih potreba i brzine razvoja u suvremenim uvjetima litoralizacije. Funkcija Zadra kao važnog vojnog središta negativno se odražava na njegov razvoj za vrijeme velikosrpske agresije na Hrvatsku 1991. godine kada su mu blokirane vitalne prometne komunikacije, onemogućena normalna vodoopskrba i elektroopskrba i, u konačnici, dolazi pod udar teških topničkih napada sa kopna, mora i iz zraka. Završetkom rata i normalizacijom razvojnih prilika u novonastaloj Republici Hrvatskoj Zadar postaje važno županijsko središte čime vraća svoj upravni značaj kojeg je izgubio 1961. godine i pred kojim se na novoj razvojnoj čistini nalaze brojni važni zadaci (Magaš, 1997; 2009).

Za razliku od Zadra čiji se nastanak i kontinuirani razvoj povezan sa ilirskim plemenima i Rimljanima može pratiti više od dva tisućljeća, Šibenik je „startao“ svoj urbani razvoj više od jednog tisućljeća kasnije te predstavlja izraziti primjer srednjovjekovne urbanizacije (URBANEX i Projektni Biro Split, 2014). Iako se Šibenik prvi put spominje sredinom 11. stoljeća, točnije 25. 12. 1066. godine u ispravi kralja Petra Krešimira IV., pronađeni ostatci građevnog fonda prapovijesne i ranokršćanske starosti na mjestu tvrđave Svetog Mihovila postavljaju temelj vječnim diskusijama o njegovom povijesnom nastanku (Friganović, 1992; URBANEX i Projektni Biro Split, 2014). Isprva se njegova urbana jezgra akropolskog tipa u obliku utvrde (kaštela- *castruma*) razvijala na vrhu brijega, s kojega se kasnije amfiteatralno širila padinama i pritom formirala prve suburbije od kojih je onaj na istočnoj strani kaštela postao jezgra oko koje se razvio srednjovjekovni grad (*urbs*) Šibenik (Friganović, 1978; URBANEX i Projektni Biro Split, 2014). U okvirima tadašnje personalne unije Hrvatske i Ugarske, Šibenik (utvrđeno naselje- *castrum*) je sve do kraja 13. stoljeća zaostajao za drugim dalmatinskim gradovima koji su imali status grada (*civitas*), što se promijenilo 1298. godine

kada Šibenik dobiva vlastitu biskupiju, čime se izjednačio sa drugim dalmatinskim gradovima (MICRO Projekt, 2011; URBANEX i Projektni biro Split, 2014). Kao i Zadar i drugi dalmatinski gradovi, i Šibenik, unatoč pruženom otporu, nakon prodaje prava na Dalmaciju od strane Ladislava Napuljskog dolazi pod vlast Venecije, a posrednička uloga koju grad razvija između Venecije i kontinenta pogodno se odražava na njegov urbani razvoj i jačanje graditeljstva čiji vrhunac predstavlja gradnja katedrale sv. Jakova (URBANEX i Projektni biro Split, 2014). Idućih nekoliko stoljeća su, kao i u slučaju Zadra, obilježili i prodori i učestale borbe sa Turcima, čime je, uz česte epidemije kuge (epidemija kuge iz 1649. godine, koja je srezala populaciju Šibenika, tada najvećeg hrvatskog grada, sa 10.000 stanovnika na oko 1.500 stanovnika), bitno usporen cjelokupni urbani razvoj Šibenika (ŠibenikIN, 2018). Kao i Zadar, na prijelazu iz 18. u 19. stoljeće, padom Mletačke Republike (1795. godine) Šibenik se našao pod vlašću Habsburške Monarhije i kratkotrajno pod vlašću Francuza (1805.-1813.). U više od 100 godina habsburške vlasti (1813.-1918.) grad je započeo svoju transformaciju od zapuštenog i pretežito težačkog grada (dominantan uzgoj vinove loze) sa malim manufakturnim pogonima i funkcijom središta karavanske trgovinske djelatnosti šireg zaleđa u moderno urbano središte i, uz Trst, glavnu izveznu luku istočnog Jadrana. Tijekom druge polovice 19. stoljeća tako su obnovljeni postojeći i izgrađeni novi prometni pravci prema zaleđu (željeznička pruga prema Perkoviću i Siveriću 1877. godine), izgrađeni su moderni vodovodni i elektroenergetski sustav, industrijski pogoni rastu i povećavaju obujam svoje proizvodnje te se lučki sadržaji nadopunjuju novom operativnom obalom, što u kombinaciji sa opremanjem drugim društvenim sadržajima (bolnica, kazalište, škole...) dovodi do povećanja broja stanovnika i prostornog širenja prema neizgrađenoj gradskoj periferiji (Blažević, 2008). U sljedećih nekoliko godina, uslijed ratnih prilika i talijanske okupacije, Šibenik doživljava razvojnu stagnaciju do 1921. godine, kada se, za razliku od Zadra, vraća u sastav jugoslavenske države. Bombardiranja i razaranja koja je za sobom donio II. svjetski rat uzrokovali su značajne materijalne štete u urbanom tkivu gradske jezgre (Šprljan, 2013; URBANEX i Projektni biro Split, 2014). Ipak, grad nije doživio ogromne gospodarske i demografske gubitke kao Zadar, a zbog postojanja važnih prometnih pravaca prema ostatku Hrvatske i sačuvanja većeg dijela industrijskih pogona i stambenog fonda, Šibenik je bez većih diskordancija mogao nastaviti svoju već započetu urbanu preobrazbu i intenzivniji urbani razvoj po čemu se, u odnosu na Zadar, nalazio u puno boljoj poziciji. Razdoblje nakon II. svjetskog rata obilježeno je sa više važnih i dominantnih procesa urbane preobrazbe, prvi od kojih predstavlja obnova ratom porušenih dijelova povijesne gradske jezgre i interpoliranje novih javnih sadržaja. Paralelno sa poslijeratnom obnovom, na tadašnjem obodu grada obnavljaju se postojeći (TEF) i podižu

(TLM) novi industrijski kapaciteti koji ubrzano dovršavaju transformaciju Šibenika iz nekadašnjeg težačkog u moderni industrijski grad. Uz tadašnju funkciju vojnog i industrijskog središta, izgradnja Jadranske turističke ceste i Šibenskog mosta 1966. godine dovodi i do jačeg razvoja turizma u šibenskom priobalju, na temelju kojega se formira nova društveno prihvatljiva razvojna strategija do čije jače implementacije ne može doći zbog brojnih problema koje je donio dotadašnji model urbanoga razvoja (neusklađenost prostorno-planskih mjera sa brzinom prostornog razvoja, bespravna gradnja, kriza prostornog širenja grada, prometna zagušenost, propadanje povijesne jezgre i, povrh svega, veliki problemi ekološkog zagađenja) (Poljičak, 2015). Kulminacija godinama zapostavljenih razvojnih problema poklapa se sa društveno-gospodarskom tranzicijom te velikosrpskom agresijom, za vrijeme koje je, blokiranjem vitalnih komunikacija i povremenim topničkim napadima, onemogućeno normalno funkcioniranje urbanog organizma Šibenika. Planovi da se upravo u širem šibenskom području Hrvatska teritorijalno presječe osujećeni su tijekom Rujanskog rata 1991. godine kada na Šibenskom mostu propada plan o Velikoj Srbiji, a Domovinski rat dobiva novi vojni i moralni uzlet. Otklanjanjem vojne opasnosti i prilagodbom na nove društveno-gospodarske uvjete u okviru Republike Hrvatske u čijem novom upravno-teritorijalnom ustrojstvu ima ulogu županijskog središta, Šibenik se, kao i Zadar, nalazi na novoj razvojnoj prekretnici.

### **3. URBANI RAZVOJ I PREOBRAZBA PROSTORNE STRUKTURE GRADOVA**

Može se, dakle, zaključiti kako stabilizacijom glavnih čimbenika urbanog razvoja tijekom 19. stoljeća oba grada započinju svoju urbanu preobrazbu, koja se posebno ubrzava nakon II. svjetskog rata. Sa urbano- geografskog stajališta, urbani razvoj i preobrazba Zadra i Šibenika u navedenom razdoblju mogu se promatrati u svoja tri aspekta: funkcionalnom (promjene u strukturi i razvijenosti glavnih gradskih funkcija), socioekonomskom (socijalno prestrukturiranje stanovništva i promjene u njegovu broju i sastavu) te fizionomskom smislu (prostorno širenje i promjene u samom izgledu i fizionomiji gradova).

#### **3.1. FUNCKIONALNA PREOBRAZBA**

Kao jedan od triju uzročno povezanih elemenata prostorne strukture grada, funkcionalna, odnosno funkcionalno- prostorna struktura vrlo je kompleksan pojam koji je pod utjecajem stalnih promjena. Valja ju promatrati iz aspekta osnovnih gradskih funkcija, koje su mogu podijeliti na funkciju rada, stanovanja, obrazovanja, opskrbe, rekreacije, komunikacije i prometa (Vresk, 2002). U kontekstu urbane preobrazbe ovih dvaju gradova, ove funkcije se mogu grupirati u 4 veće najvažnije podskupine: gospodarstvo i gospodarske djelatnosti, stanovanje i stambena infrastruktura, prometna funkcija i prometna infrastruktura te skup centralnih funkcija iz kojih proizlaze centralitet i regionalna funkcija gradova.

### 3.1.1. GOSPODARSKE DJELATNOSTI

Unatoč činjenici da su modernizacijom i proširenjem sustava prometne i komunalne infrastrukture u drugoj polovici 19. stoljeća manufakturne srednjovjekovne radione počele prerastati u suvremene oblike industrijskih pogona, nedostatak organiziranog kapitala, na kojeg su se kasnije nadovezali talijanska uprava, ograničenja robnog prometa, ratna razaranja i cijeli niz društveno-političkih faktora bili su glavne kočnice bržeg gospodarskog razvoja temeljenog na industriji u Šibeniku i posebice Zadru u prvoj polovici 20. stoljeća. Prvi pokušaji gospodarskog oživljavanja Zadra nakon ratnih razaranja oslanjaju se na obnovu postojećih pogona (brodogradilište („Jadran“) te pogoni za proizvodnju lijekova i sapuna („Farmakokemija“), likera („Vlahov“), ribarskih mreža („Boris Kidrič“), duhana (tvornica u Arbanasima) i tjestenine („Jadranka“)). U narednih nekoliko godina, uz daljnju obnovu i otvaranje novih industrijskih pogona i osnivanje lokalnog brodarskog poduzeća „Zadar“, zacrtavaju se prvi obrisi lučko-industrijske zone u Gaženicama. Nemogućnost širenja stare lučko-industrijske zone i potpuno opremanje lučko-industrijske zone Gaženica 70-ih godina 20. stoljeća dovodi do preseljenja većine industrijskih pogona i pratećih sadržaja u kompleks na Gaženicama, gdje se, uz proširenje i razvoj već postojećih tvornica („Adria“, „Otočanka“), preseljavaju i grade novi pogoni kemijske („Polikem“, „Kepol“) i prehrambene („Tvornica za preradu soje- TPS“) industrije, ali i veliki broj različitih servisnih pogona, skladišta, te građevinskih konsignacija, trgovačkih predstavništava i carina (Magaš, 1997; 2009). Tako se zadarska industrija sa širokom i raznolikom paletom proizvoda (kemijska, prehrambena, metaloprerađivačka, tekstilna...) u kompleksu hrvatskog gospodarstva u okviru SFRJ izdvojila kao jedna od najpropulzivnijih, sa visokim stopama općeg rasta i nadgradnje (Magaš, 2009). Istovremeno, paralelno sa procesima obnove gradske jezgre i lučkih instalacija, u Šibeniku se na gradskom obodu podižu dvije velike tvornice koje su dalekosežno utjecale na njegov urbani razvoj u narednim desetljećima. Prva od dvije velike tvornice, „Tvornica elektroda i ferolegura-TEF“ nastala je u zapadnoj gradskoj četvrti Crnici na temeljima prve „prave“ tvornice Šibeniku (SUFID). S druge strane grada, na jugoistočnom obodu uz selo Ražine niknula je „Tvornica lakih metala-TLM“ koja je sa radom službeno započela 1955. godine (Šprljan, 2013; Poljičak, 2015). Uz ta dva tvornička giganta, poslovalo je i nekoliko manjih tvornica (Tvornica plastičnih prerađevina „Poliplast“, tvornica tekstilne industrije „Revija“) te veliko remontno brodogradilište čija je temeljna funkcija bila održavanje brodova ratne mornarice. O samoj snazi i važnosti lučko-industrijskog kompleksa djelatnosti u oba grada prije Domovinskog rata svjedoči i činjenica kako je 25% ukupne devizne zarade hrvatske privrede dolazilo iz dva zadarska poduzeća- „Specijalizirani alati i strojevi-SAS“ i „Tankerske plovidbe“, dok je u

Šibeniku TLM do početka 90-ih činio preko 90 % proizvodnih kapaciteta i prihoda hrvatske aluminijske industrije i „na leđima“ čijeg se izvoznog proizvoda Šibenik po svojem BDP-u našao na drugom mjestu u Hrvatskoj (iza Kutine) i na četvrtom mjestu u cijeloj Jugoslaviji. Snaga lučko-industrijskog kompleksa djelatnosti se, osim iz samih gospodarskih pokazatelja, zrcalila i u velikom broju zaposlenih, po čemu su se u Zadru su se posebno izdvajale tvornice Boris Kidrič sa oko 2.500 i Bagat sa oko 4.100 zaposlenih i niz manjih tvornica (Mljekara Zadar sa 240 zaposlenih, Polikem sa 300 radnika i SAS sa 400 radnika), dok su u Šibeniku uz TLM (između 5.500 i 6.000 radnika) i TEF (oko 1.700 radnika) važan izvor zaposlenja predstavljale i druge manje tvornice (Poliplast i Remontno brodogradilište, svaka sa oko 700 radnika i Revija sa 400-500 krojačica) (Poljićak, 2014; Blažević, 2015; Perić, 2015). Uz razvoj industrijskih i drugih proizvodnih djelatnosti u gradovima, u drugoj polovici 20. stoljeća i druge uslužne djelatnosti bilježe ubrzani razvoj. U oba grada su, u uvjetima općeg gospodarskog poleta i prosperiteta, uz lokalne trgovačke socijalističke koncerne (Zadranku i Šibenku), djelovale i druge domaće trgovačke tvrtke te poslovne i novčarske institucije, poput banaka, osiguravajućih kuća, agencija..., na temelju čega su oba grada postupno jačala u glavna poslovno-trgovačka središta regije. Također, iako je sam turistički razvoj u drugoj polovici 20. stoljeća prije krenuo u Zadru (otvaranjem hotelskog kompleksa „Borik“ na Puntamici i marine u Vruljici kao i otvaranjem zračne luke Zemunik i uvođenja charter linija), a u Šibeniku nešto kasnije (izgradnja hotelskog kompleksa Solaris u blizini grada), do Domovinskog rata turistička djelatnost u oba grada bilježi stalni rast (Magaš, 2007; Poljićak, 2015).

Političko- gospodarska kriza koju cijela država proživljava krajem 80-ih godina oštro se manifestira i na gospodarska kretanja u gradovima, da bi ratna razaranja i prometna izolacija samo ubrzali negativne društveno- gospodarske trendove i gašenje velikog dijela industrije. Međutim, razloge gašenja velikog dijela industrije i funkcionalnog preusmjerenja na djelatnosti uslužnog sektora valja tražiti i u činjenici da se Domovinski rat poklopio sa tranzicijom iz socijalističke planske privrede u sustav tržišne ekonomije te promjenama općih razvojnih aspiracija (Poljićak, 2014). U Zadru, primjerice, od završetka Domovinskog rata do danas nije otvoren niti jedan novi industrijski pogon, dok su ih deseci ugašeni, a jedina grana industrije koja je donekle preživjela taj period je prehrambena industrija (Perić, 2015). U isto vrijeme, u Šibeniku se, uslijed loših rezultata poslovanja i ekološke neprihvatljivosti u neposrednoj blizini brojnih prirodnih i društvenih atrakcija, TEF gasi 1995. godine, a proizvodnja u TLM-u se svodi na tek jedno postrojenje elektrolize, dok se ostala dva, oštećena u ratu, ruše. Osim promjena u strukturi zaposlenosti, dobar indikator spomenutog funkcionalnog preusmjerenja gradova su i promjene u vrijednosti i strukturi ukupnih prihoda

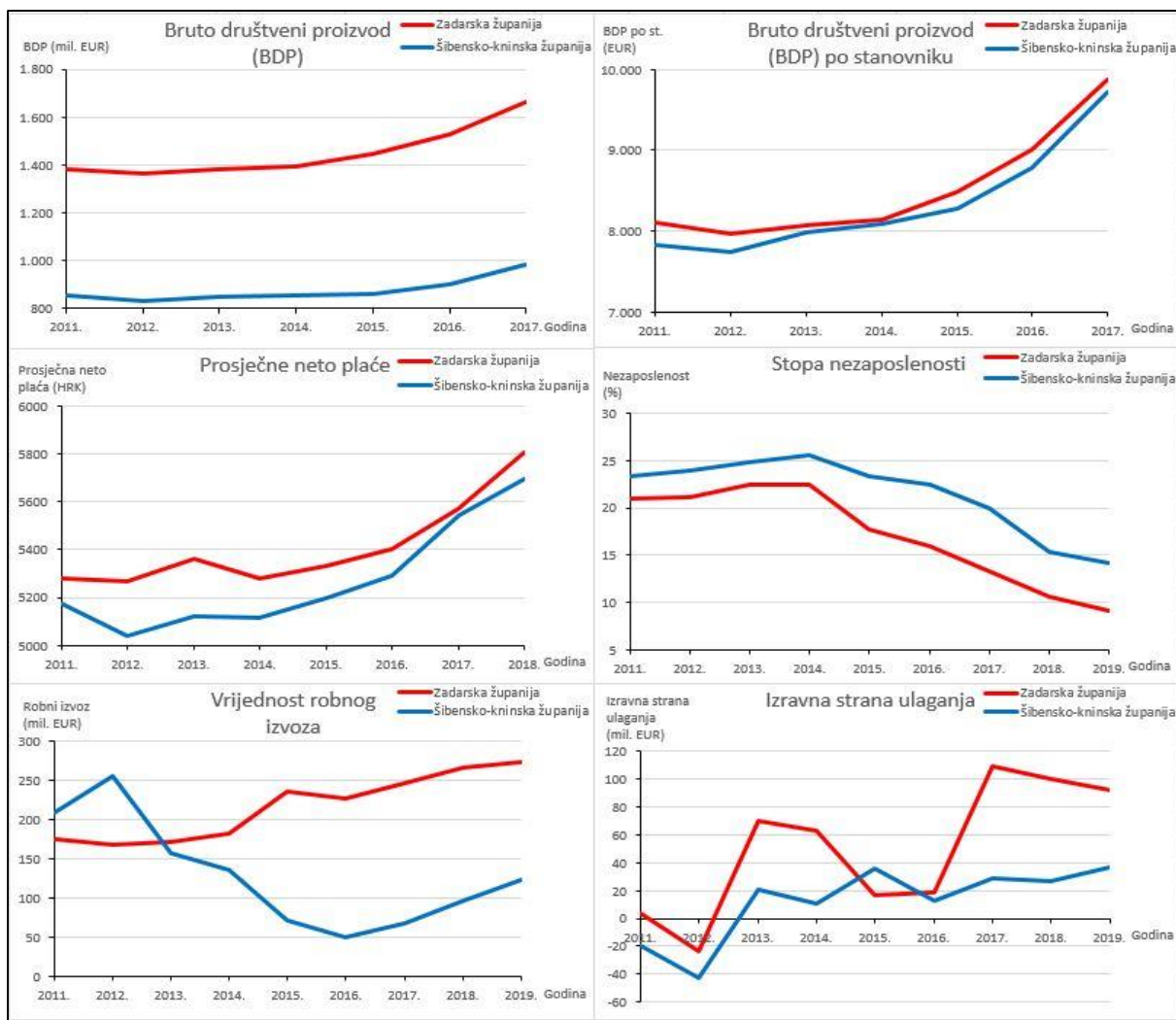
po glavnim gospodarskim djelatnostima najlakše vidljive u promjenama udjela djelatnosti sekundarnog sektora (posebice prerađivačke industrije) u odnosu na prijeratno razdoblje kada su činile oko 75 % ukupnog BDP-a u Šibeniku i preko 40 % BDP-a u Zadru (Friganović, 1966; ZADRA, 2011) (Tablica 1).

Tab.1. Sektori gospodarskih djelatnosti prema udjelu u ukupnim prihodima u gospodarstvu Zadra i Šibenika 2016. godine

Djelatnosti NKD-a 2007.	Ukupni prihodi po djelatnostima			
	Zadar		Šibenik	
	Prihodi (Kn)	Prihodi (%)	Prihodi (Kn)	Prihodi (%)
A) Poljoprivreda, šumarstvo i ribarstvo	487.056.588	6,9	5.117.691	0,2
B) Rudarstvo i vađenje	13.255.138	0,2	0	0
C) Prerađivačka industrija	769.454.903	10,9	795.523.017	24,7
D) Opskrba elek. energijom, plinom, parom i klimatizacija	5.725.489	0,1	70.243.400	2,2
E) Opskrba vodom, uklanjanje otpadnih voda, gospodarenje otpadom	210.281.731	3	157.009.918	4,9
F) Građevinarstvo	628.166.965	8,9	241.810.557	7,5
G) Trgovina na veliko i malo; popravak motornih vozila i motocikala	1.949.425.326	27,6	726.622.563	22,6
H) Prijevoz i skladištenje	1.071.038.680	15,2	182.404.193	5,7
I) Djelatnosti pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane	956.252.502	13,5	540.854.457	16,8
J) Informacije i komunikacije	53.177.808	0,8	31.502.061	1
K) Financijske djelatnosti i djelatnosti osiguranja	22.433.745	0,3	174.301	0
L) Poslovanje nekretninama	156.146.587	2,2	156.805.293	4,9
M) Stručne, znanstvene i tehničke djelatnosti	337.183.243	4,8	148.727.122	4,6
N) Administrativne i pomoćne uslužne djelatnosti	286.019.119	4,1	65.173.670	2
P) Obrazovanje	36.488.675	0,5	26.284.046	0,8
Q) Djelatnosti zdravstvene zaštite i socijalne skrbi	33.836.954	0,5	11.708.224	0,4
R) Umjetnost, zabava i rekreacija	18.210.177	0,3	36.340.754	1,1
S) Ostale uslužne djelatnosti	21.766.116	0,3	18.713.797	0,6
<b>UKUPNO</b>	<b>7.058.325.391</b>	<b>100</b>	<b>3.215.015.064</b>	<b>100</b>

Izvor: HGK, 2017.

Može se, dakle, zaključiti da su, unatoč izraženijem gubitku nekadašnje industrijske snage, diverzificirana gospodarska struktura i privlačnost tržišta za nove investicije zajedno sa usmjeravanjem na gospodarske djelatnosti koje najbolje koriste njegove komparativne prednosti (poput djelatnosti primarnog sektora u kojima su Zadar i njegova regija modernizacijom i vrednovanjem svojih prirodno-geografskih datosti postali mjesto najveće koncentracije ribarske flote u Hrvatskoj predvođene Cromarisom, kao i prometnim djelatnostima, u kojima Zadar raspolaže najjačim brodarskim poduzećem u Hrvatskoj-Tankerskom plovidbom, koja danas zauzima oko 40% kapaciteta hrvatske trgovačke flote i izvoza) omogućile Zadru jači gospodarski razvoj od 90-ih godina 20. stoljeća u odnosu na Šibenik, koji uslijed velikog porasta nezaposlenosti 90-ih godina postaje „grad slučaj“ bez definiranog gospodarskog usmjerenja. Na taj nerazmjernost, osim gospodarskih prihoda, upućuju i drugi makroekonomski gospodarski pokazatelji koji, unatoč činjenici da se radi o podacima na županijskoj razini, jasno zrcale razliku u stupnju gospodarske razvijenosti Zadra i Šibenika, dvaju „motora“ gospodarstava svojih županija (ZADRA, 2011; Magaš, 2016) (Slika 2).



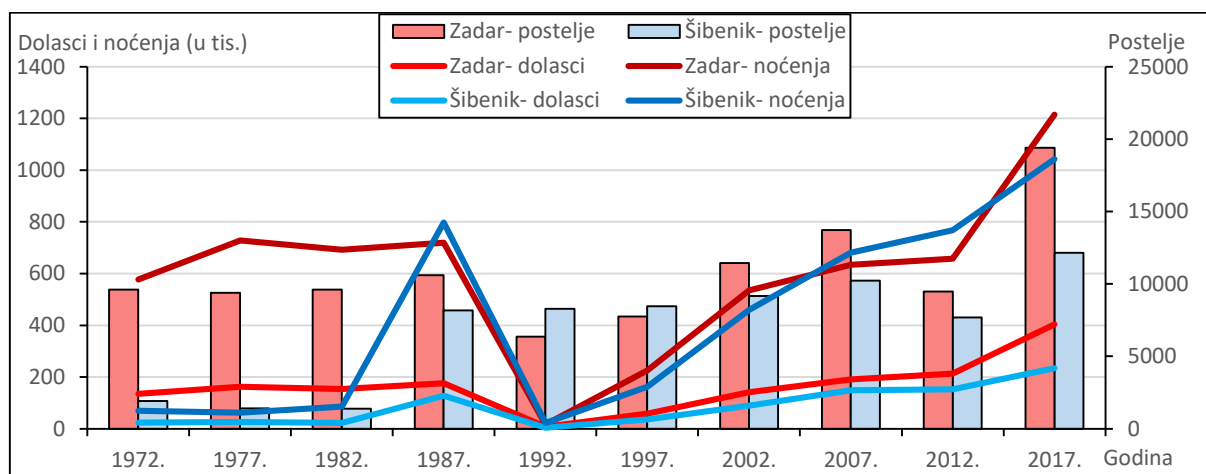
Sl. 2. Osnovni gospodarski pokazatelji Zadarske i Šibensko-kninske županije u posljednjih nekoliko godina

Izvor: HGK, 2020.

Unatoč svim navedenim razlikama, sličnost koju Zadar i Šibenik dijele u svojoj strukturi gospodarstva je preorijentacija prema uslužno- trgovačkim djelatnostima. Upravo trgovina danas predstavlja najveći (Zadar) i drugi najveći (Šibenik) gospodarski sektor koji je u posljednjih 20-ak godina prodorom stranog kapitala, stvaranjem potrošačkog društva, razvojem prometne povezanosti i porastom tržišta potražnje (kojeg sačinjavaju lokalno stanovništvo, stanovništvo šire okolice i turisti u ljetnoj sezoni) stvorio najviše radnih mjesta i ostvario najpozitivnije rezultate poslovanja u oba grada, da bi na neki način „krunu“ svega toga predstavljali i shopping centri podignuti uz glavne ulazno- izlazne prometnice na rubovima oba grada, koji uz trgovačke funkcije kombiniraju i objedinjuju i druge popratne (poslovne, ugostiteljske, zabavne,...) sadržaje i tako predstavljaju važne jezgre okupljanja stanovništva i zapošljavanja (Graovac, 2004; Jakovčić i Rendulić, 2008; ZADRA, 2011). Osim trgovačko-poslovnog sektora djelatnosti, turistička djelatnost, čiji se ekonomski učinci prelijevaju i u



druge sektore djelatnosti (u prvom redu promet i trgovinu), sve više dobiva na važnosti i oporavlja se od ratnih 90-ih, što se jasno može vidjeti iz osnovnih turističkih pokazatelja: broja turističkih dolazaka, noćenja i postelja (Slika 3).



Sl. 3. Kretanje broja turističkih dolazaka, noćenja i postelja u Zadru i Šibeniku u petogodišnjim intervalima u periodu 1972.-2017. godine

Izvor: RZS, 1973., RZS, 1978., RZS, 1983., RZS, 1988., DZS, 1993., DZS, 1998., DZS, 2003., DZS, 2008., DZS, 2013. i DZS, 2018.

### 3.1.2. STANOVANJE I STAMBENA INFRASTRUKTURA

Funkcija stanovanja, kao jedna od najvažnijih funkcija ljudskog opstojanja, do današnjih dana u oba grada je doživjela znatne promjene, kako u kvantitativnom, tako i u kvalitativnom smislu (Magaš, 2009; Poljičak, 2015). Silueta oba grada, kao i njihova stambena funkcija, počinju se mijenjati od sredine 19. stoljeća kada jači razvoj industrije, administrativno i kulturno snaženje te izgradnja novih društveno važnih sadržaja postaju motivi doseljavanja brojnog stanovništva iz okolice i drugih krajeva Hrvatske (i Italije u slučaju Zadra), čime se javlja povećana potreba za izgradnjom novog stambenog fonda. Rušenje gradskih zidina otvara prostor za stambenu izgradnju prema do tada neizgrađenoj gradskoj periferiji pri čemu se Zadar počinje širiti prema Arbanasima i Voštarnici, dok je u Šibeniku tadašnja stambena izgradnja koncentrirana van gradskih zidina u njihovoj neposrednoj blizini (u današnjim četvrtima Plišac, Škopinac i Varoš). Daljnja stambena izgradnja i jačanje funkcije stanovanja u oba grada „stopirani“ su dvama svjetskim ratovima, a posebice II. svjetskim ratom tijekom kojeg je stambeni fond u oba grada pretrpio velike štete zajedno sa demografskim gubitcima. Uslijed jačanja vojne funkcije, a pogotovo industrije u gradovima, koja je izvore zaposlenja pronašla u dovođenju radnika- seljaka, odnosno radničke klase, u gradovima jača potreba za smještanjem tog doseljenog stanovništva koje traži kroz nad glavom (stan/kuća) i niz drugih funkcija koje mu grad može pružiti, a selo ne može, što u konačnici dovodi do stvaranja novih gradskih četvrti

(Magaš, 2009; Poljičak, 2015). U takvim uvjetima, slika poslijeratnih Zadra i Šibenika ubrzano se mijenjala, prije svega, državno stimuliranom gradnjom novih zgrada kolektivnog stanovanja oko kojih su, zatim, u periodu od druge polovice 60-ih pa sve do kraja 80-ih uz glavne prometne pravce nicala nova stambena naselja kolektivnog stanovanja. Brzi rast izgradnje u javnom sektoru od 60-ih godina prati i individualna izgradnja koja prvotno zauzima obode zona kolektivnog stanovanja. Paralelno sa brzim porastom broja stanovnika, Zadar je bilježio i jedno od najbržih povećanja broja stanova u državi (tako se u periodu 1961.-1971. ukupan broj stanova povećao za 2,5 puta, odnosno sa 4.749 na 11.058) (Magaš, 1997; 2009; Poljičak, 2015). Nažalost, uslijed sve jačeg pritiska doseljeničkog stanovništva te nemogućnosti praćenja tog rasta izgradnjom dovoljnog broja stanova, pojavom stambene krize i nemogućnošću implementacije različitih prostorno- planskih mjera, spontanitet i stihijsko rješavanje parcelacije i infrastrukture za izgradnju samo su neki od problema sa kojima su se oba grada, a posebice Zadar, susrela do 90-ih godina 20. stoljeća (Magaš, 2009; Poljičak, 2015). Jedna od neželjenih pojava u uvjetima *booma* individualne izgradnje je i fenomen bespravne gradnje. Naime, uslijed nemogućnosti dobivanja stana u gradu, na rubovima gradova nastale su veće skupine kuća iz kojih su poslije proizašle cijele nelegalno izgrađene gradske četvrti, odnosno „divlja naselja“. Pojam koji možda najbolje opisuje cjelokupno stanje kojeg je model urbanizacije u bivšim socijalističkim zemljama ostavio na stambenu funkciju Zadra i Šibenika zove se podurbaniziranost. U tom odnosu, fokus državne politike je, uz daljnja ulaganja u industriju, bio na izgradnji što većeg broja stanova (kvantitetu) bez pretjeranog obraćanja pažnje na estetiku, funkcionalnost i niz drugih obilježja (kvalitetu). Uz brojne infrastrukturne probleme, poput nedostatka parkirališnih mjesta oko zgrada kolektivnog stanovanja, loša prometna rješenja i mnoštvo neasfaltiranih ulica u divljim naseljima u kojima je zabilježen i preveliki pritisak na vodoopskrbne i elektroopskrbne sustave, kao i neriješeno pitanje sustava odvodnje, neki od pokazatelja koji dodatno upućuju na ovo stanje su i neuređenost okoliša oko mnogih zgrada kolektivnog stanovanja, nedovoljan broj igrališta, zelenih površina i drugih rekreacijskih sadržaja te nedostatak drugih funkcija koje bi ta stambena naselja trebala imati, što je dovelo i do njihovog pretvaranja u takozvane „socijalističke spavaonice“ (Magaš, 2009; Poljičak, 2015). U kontekstu procesa „dovršavanja gradova“ s kojima su oba grada bila suočena nakon u posttranzicijskom razdoblju, dolazi i do određenih promjena po pitanju funkcije stanovanja i stanogradnje. Fokus u posttranzicijskom periodu više nije toliko na stambenoj izgradnji i stvaranju novih stambenih naselja, već na „reinterpretaciji“ postojećih gradskih četvrti (Poljičak, 2014). Da su turizam i drugi društveno-gospodarski trendovi od Domovinskog

rata intenzivnije, iako znatno manje nego u njihovoj okolici, utjecali na funkciju stanovanja u samim gradovima, svjedoče i podaci o broju stanova i njihovoj namjeni (Tablica 2).

Tab. 2. Ukupan broj stanova prema načinu korištenja u Zadru i Šibeniku 2011. godine

Stanovi prema načinu korištenja		Zadar		Šibenik	
		Broj	%	Broj	%
Stanovi za stalno stanovanje	Nastanjeni	25.560	71,8	12.770	72,1
	Nenastanjeni	8.088	22,7	3.387	19,1
	Napušteni	260	0,7	187	1,1
Stanovi koji se koriste povremeno	Za odmor i rekreaciju	659	1,9	1.078	6,1
	Za vrijeme sezonskih radova	3	0,0	5	0,0
Stanovi u kojima se samo obavljala djelatnost	Turizma	760	2,1	211	1,2
	Ostale djelatnosti	276	0,8	69	0,4
<b>Ukupno stanova</b>		<b>35.606</b>	<b>100,0</b>	<b>17.707</b>	<b>100,0</b>
<b>Indeks promjene ukupnog broja stanova 2011./2001.</b>		<b>131,8</b>		<b>114,1</b>	

Izvor: DZS, 2003. i DZS, 2013.

Naime, prva sličnost koja se može zamijetiti u slučaju oba grada je i dalje prisutna izrazita dominacija stambenog fonda namijenjenog isključivo stalnom stanovanju, koji u svoje tri kategorije u oba grada zauzima udjele od preko 90 %. Unatoč tom pokazatelju, upravo su kategorije privremeno nenastanjenih stanova za stalno stanovanje (dio stambenog fonda za koji vlasnici, ulaganjem u nekretnine, računaju s povećanjem vrijednosti uloženog novca) (povećanje za 104,9 % u Zadru i 51,4 % u Šibeniku), stanova koji se koriste povremeno za odmor i rekreaciju (objekata vikendaštva) (povećanje za 88,3 % u Zadru i 53,3 % u Šibeniku) i stanova u kojima se obavljaju samo turističke i ostale djelatnosti (povećanje za 270,0 % u Zadru i 152,3 % u Šibeniku) u periodu 2001.-2011. zabilježile najbrži porast broja stanova, što dodatno potkrepljuje činjenicu da izgradnja novog stambenog fonda u oba grada više nije pod nekadašnjim pritiskom demografskog rasta, već da je diktirana potražnjom na tržištu nekretnina i sveukupnom orijentacijom gradova na turizam. Ipak, gotovo dvostruko veći broj stanova i porast ukupnog broja jedinica stambenog fonda u posljednjem međupopisnom periodu zajedno sa drugim statističkim pokazateljima (više nego dvostruko veći broj stanovnika 2011. godine kao i podatak o stambenoj površini po stanovniku koja je 2001. godine u Zadru iznosila 29,61 m<sup>2</sup>/st., a u Šibeniku 27,59 m<sup>2</sup>/st.) upućuju na zaključak da se do danas funkcija stanovanja u Zadru u kvantitativnom smislu, premda ne mnogo u kvalitativnom, razvila jače nego u Šibeniku (DZS, 2003; DZS, 2013; ZADRA, 2011; Lukić, 2012).

### 3.1.3. PROMETNI SUSTAV

Kao komunikacijski element koji određuje intenzitet i kvalitetu prostorne pokretljivosti ljudi, dobara i drugih čimbenika razvoja, promet je jedan od najvažnijih elemenata

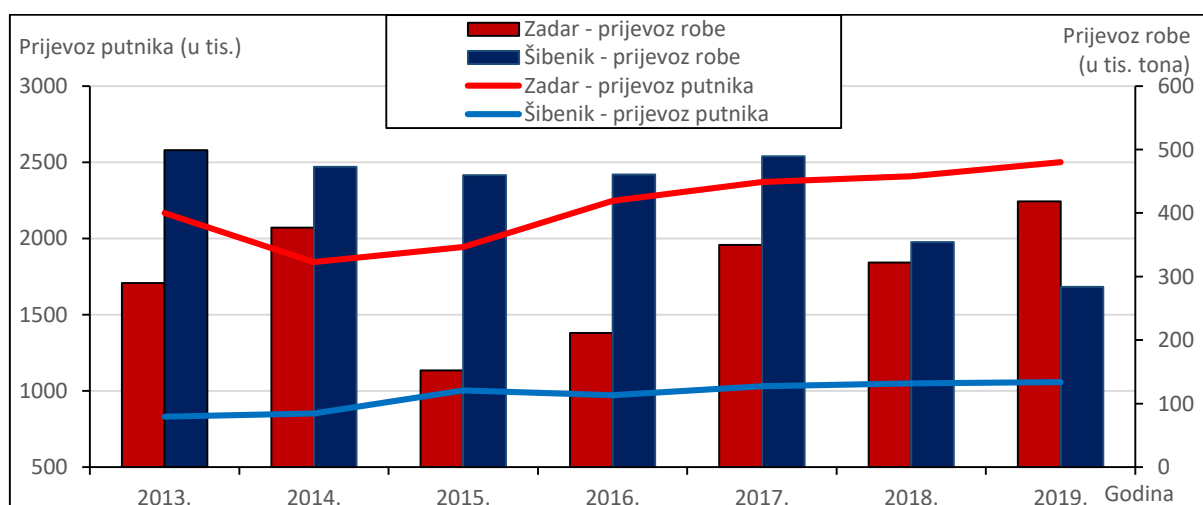
funkcionalno- prostorne strukture svakog grada (Vresk, 2002). U korelaciji sa urbanom izgradnjom, rasporedom gradskih djelatnosti, gospodarskim kretanjima i drugim procesima urbane preobrazbe, svi vidovi prometa i cjelokupni prometni sustav Zadra i Šibenika su od druge polovice 19. stoljeća, a posebno nakon II. svjetskog rata doživjeli značajnu preobrazbu.

Značajniji razvitak unutargradskog prometa, koji je do tada ponajviše zastupljen pješačkim i kolskim prometom u uskim uličnim koridorima zidinama ograđenih gradskih jezgri, kao i "barkajolima" u lučkom akvatoriju u Zadru, u oba grada počinje se odvijati na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće, kada formiranjem novih gradskih četvrti raste potreba za njihovim adekvatnim prometnim povezivanjem bilo izgradnjom novih ili rekonstrukcijom postojećih prometnica. Povezano sa daljnjim jačanjem funkcije rada i izdvajanjem zona rada u funkcionalno-prostornoj strukturi gradova, brzom izgradnjom i brzim porastom stanovništva poslije II. svjetskog rata, kao i pojavom sve većeg broja automobila na gradskim prometnicama nužnom se nametnula modernizacija i prilagodba unutargradskog prometnog sustava sve većim potrebama prostorne mobilnosti, na što su oba grada uspješno odgovorila u određenoj mjeri povećavši broj, duljinu i površinu ulica, organiziravši sustav javnog gradskog prijevoza i povećavši broj parkirališnih mjesta pritom pozitivno utjecavši na kvalitetu i kvantitetu prometa u gradu (Magaš, 2009). Unatoč tim poboljšanjima, druga polovica 20. stoljeća je u mnogo većoj mjeri prožeta problemima u vezi unutargradskog prometa. U gotovo čitavoj drugoj polovici 20. stoljeća sustav skromno dimenzioniranog javnog gradskog prijevoza u oba grada obilježen je postojanjem razmjerno malog broja gradskih autobusnih linija, suboptimalno prostorno koncipiranih, slabo frekventnih i s počesto dotrajalim voznim parkom, što je uvjetovalo da su mnogi dijelovi oba grada bili zapravo prometno izolirani (Magaš, 2009; Poljičak, 2015). Također, izrazita koncentracija javnog gradskog prometa prema kolodvorima i nemogućnost njihovog rasterećenja često je izazivala velike gužve posebice u ljetnim mjesecima (MICRO Projekt, 2011). Svi ovi istaknuti problemi javnog gradskog prometa na neki način su „tjerali“ brzorastuće stanovništvo oba grada na korištenje osobnog prijevoza, čije potrebe prometnice skromne propusnosti, kao i mali broj parkirališnih mjesta u središnjim dijelovima gradova, nisu mogli pratiti. Ovakav model razvoja prometnog sustava uzrokovao je velika povremena zagušenja (pogotovo u doba sezone i „rush houra“) i bio značajan problem prostornog razvoja Zadra i posebice Šibenika, gdje je Ulica kralja Zvonimira u produžetku sa Ulicom Stjepana Radića bila praktički jedina poveznica središta i ostalih dijelova grada i koji je izgradnjom Šibenskog mosta i prolaskom Jadranske magistrale 1966. godine dobio svojevrsnu gradsku obilaznicu (Magaš, 2009; Poljičak, 2015). Razvoj unutargradskog prometa u razdoblju od Domovinskog rata do danas obilježen je prije svega proširivanjem i modernizacijom novih

suvremenih dijelova prometnica (poput modernizacije i proširivanja dionice Jadranske magistrale unutar Zadra) i izgradnjom potpuno novih prometnih pravaca (može se istaknuti izgradnja „tehnološke ceste“ u Šibeniku), kao i ulaganjem većih napora i sredstava u poboljšanja cjelokupne kvalitete cesta, nogostupa, parkirališnih kapaciteta i protočnosti prometa na gradskim prometnicama sa posebnim naglaskom na nekadašnja „divlja naselja“ (ZADRA, 2011; MICRO Projekt, 2011; Poljičak, 2014). Uz te mjere, u svrhu što većeg rasterećenja prometnica u središnjim dijelovima gradova, koje su intenzifikacijom turističkih kretanja još više saturirane nego nekoć, aktivnije se pristupilo i što kvalitetnijoj organizaciji sustava javnog gradskog prometa kroz mjere kao što su pomlađivanje voznog parka, uvođenje novih linija, povećanje frekvencija vožnji i smanjenje intervala između vožnji.

Osim značajne preobrazbe unutargradskog prometa i svih njegovih infrastrukturnih i organizacijskih elemenata, važnu ulogu u urbanoj preobrazbi gradova imala je i njihova šira regionalna i tranzitna prometna funkcija. Iako su oba grada tijekom svoje duge povijesti funkcionirala kao trgovačko-tranzitne spona između svojeg užeg i šireg zaleđa i drugih jadranskih gradova, nepostojanje modernih željezničkih prometnih veza prema ostatku Hrvatske i tadašnje Austro-Ugarske bilo je glavna kočnica jačem gospodarskom razvoju i industrijalizaciji i, samim time, urbanom razvoju Zadra i Šibenika. Uz uvođenje dužobalnih parobrodarskih linija, uređenje lučkih kapaciteta i operativne obale, kao i izgradnja željezničkog spoja prema Perkoviću 1877. godine izdvojili su Šibenik kao glavnu dalmatinsku izvoznu luku preko koje su se plasirali proizvodi poput ulja, vina, ugljena iz siveričkog bazena, drva iz Bosne... Pozicija Šibenika kao važnog prometnog središta dodatno je učvršćena između dva svjetska rata izgradnjom Ličke pruge 1925. godine (Blažević, 2008). Istovremeno, zaobilaskom svih spomenutih prometnih pravaca i kasnije međuratnom okruženošću talijanskom granicom Zadar je, zajedno sa svojom okolicom, veliki dio prve polovice 20. stoljeća bio prometno izoliran pri čemu je jaču prometnu povezanost ostvarivao tek sa lukama u Italiji (Trst, Ancona i Venecija) te hrvatskim lukama (Pula i Rijeka) pod talijanskom upravom (Magaš, 2016). Obnovom ratom porušenih lučkih instalacija, kao i dovršetkom nove Unske pruge 1949. godine, pokazatelji robnog i putničkog prometa u Šibeniku nastavljaju bilježiti pozitivne trendove, dok Zadar i njegova okolica istovremeno i dalje ostaju prometno izolirani. Okolnosti prometne povezanosti za oba grada, a posebno za Zadar znatno se mijenjaju 60- ih godina 20. stoljeća kada uslijed dobivanja priključka na Jadransku turističku cestu (JTC) 1961. godine u oba grada nastaju i razvijaju se jaka autoprijevozna poduzeća (Autotransport Zadar i Autotransport Šibenik). Uz JTC jak impuls godinama prometno izoliranom Zadru definitivno je donio i stoljeće priželjkivan direktan željeznički priključak prema Kninu 1967. godine, koji

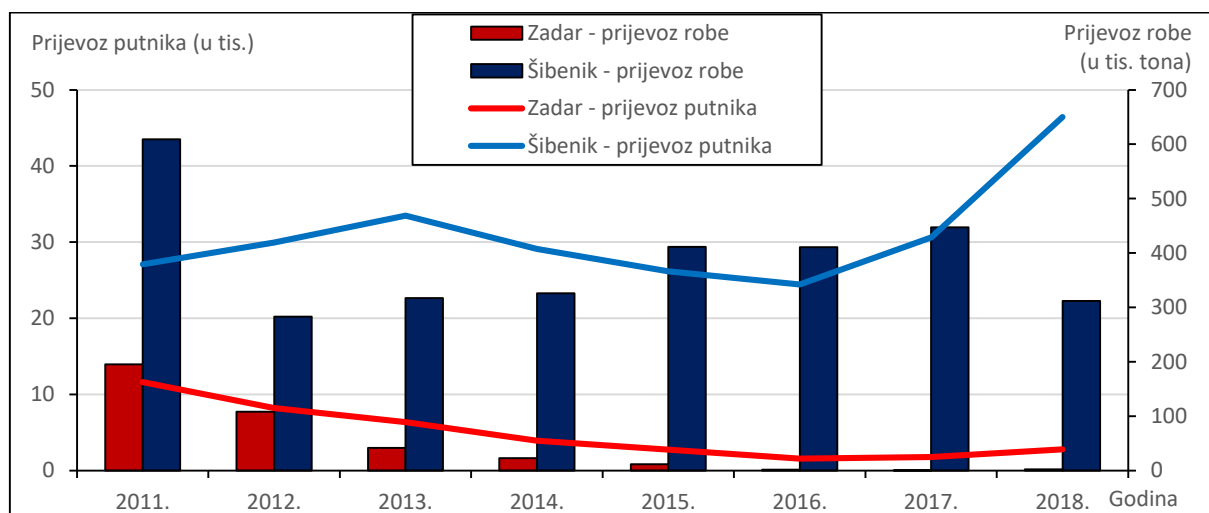
je zbog svoje ekonomske isplativosti u odnosu na željezničku prugu od Knina prema Šibeniku postao višestruko korišten za robni i putnički prijevoz. Daljnji impulsi jačanju prometnog i gravitacijskog značaja Zadra došli su u vidu izgradnje putničke zračne luke u Zemunik 1969. godine u neposrednoj blizini grada (Magaš, 2009; 2016). Što se tiče pomorskog prometa, uslijed sve bržeg rasta količina prevezene robe, sve veće frekvencije pristajanja trajekata i sve manje dostatnih kapaciteta koji bi pratili te trendove, morske luke oba grada nerijetko su bili prostori saturirani ljudima, vozilima, trajektima, teretnim brodovima i ostalim sadržajima. U slučaju Šibenika taj problem se nije mogao riješiti na adekvatan način zbog nemogućnosti daljnjeg proširenja lučkih kapaciteta, a u Zadru se pristupa dugo proklamiranoj izgradnji luke u Gaženicama koja je s vremenom opremljena svom potrebnom infrastrukturom i prometnula se u jednu od glavnih hrvatskih luka (Magaš, 2009; Šprljan, 2013). Već nekoliko puta spomenuta prometna izolacija tijekom Domovinskog rata negativno se odrazila na prometnu povezanost i sve vidove robnog i putničkog prometa (Magaš, 1997; Lukić, 2012). Okosnica suvremenih prometnih poveznica sjevernodalmatinskog i ličkog prostora, pa tako i Zadra i Šibenika, ubrzo je postala autocesta A1. Aktivacija autoceste u 21. stoljeću, zajedno sa stalnim poboljšavanjima kapaciteta zračne luke Zemunik i daljnjim unaprjeđenjima i uspostavljanjem *charter* linija, kao i znatnim ulaganjima u teretnu, ribarsku i pogotovo putničku luku u Gaženicama (1. ribarska, 4. teretna luka i 2. putnička luka u Hrvatskoj koja je 2019. ujedno proglašena najboljom lukom za kružna putovanja na svijetu) izdvojila je Zadar kao jedno od glavnih prometnih središta Republike Hrvatske pri čemu ga Šibenik, unatoč znatnim ulaganjima u poboljšanja prometne infrastrukture i dobre rezultate putničkog i posebice robnog prometa, nije jednakim tempom mogao pratiti (Magaš, 2016; Poslovni dnevnik, 2019) (Slika 4).



Sl. 4. Pomorski putnički i robni promet u Zadru i Šibeniku u periodu između 2013. i 2019. godine

Izvor: DZS, 2020.

Iako su gotovo svi segmenti prometnog sustava oba grada pokazali napredak u odnosu na predratno razdoblje, kako po pitanju broja putnika i robe tako i po pitanju kvalitete prometne infrastrukture, željeznički robni i putnički promet u oba grada sve više stagnira i nazaduje što se, osim jačem razvoju drugih vrsta prometa, pripisuje i oštećenjima željeznica za vrijeme Domovinskog rata, neodržavanosti te neulaganjima u njihovu modernizaciju (ZADRA, 2011; Magaš, 2016). Pritom valja naglasiti kako su prilike željezničkog prometa neusporedivo bolje u Šibeniku u odnosu na Zadar, što, osim manjoj oštećenosti za vrijeme Domovinskog rata, može zahvaliti i prijevozu i prekrcaju sirovina i gotovih proizvoda preko luke za potrebe Petrokemije d.d. iz Kutine (Slika 5). Uz razmjerno mala ulaganja te u sprezi sa oživljavanjem lučko-industrijskih aktivnosti željeznički promet u oba grada mogao bi ponovno jače zaživjeti, ali kvalitetniji razvitak teško se može očekivati sve do aktivacije željezničke komponente Jadransko-jonskog koridora s brzom željeznicom (Magaš, 2016).



Sl. 5. Željezničkog putnički i robni promet u Zadru i Šibeniku u periodu između 2011. i 2018. godine

Izvor: DZS, 2020.

### 3.1.4. REGIONALNA FUNKCIJA I CENTRALITET

Gravitacijski odnosi i regionalna funkcija Zadra i Šibenika, koja proizlazi iz njihove opremljenosti i snage centralnih funkcija i upravno-političkog, odnosno administrativnog značaja, uvelike su preobraženi od druge polovice 19. stoljeća. Kroz veliki dio svoje povijesti oba grada su u gotovo svim domenama ljudskog rada i djelovanja afirmirala i obavljala svoju funkciju regionalnog centra. Takvi odnosi nastavljeni su i u razdoblju od druge polovice 19. stoljeća do I. svjetskog rata, koje je u oba grada popraćeno zamjetnim poboljšanjima društvene nadgradnje i povećanjem broja centralnih funkcija (poput povećanja broja kreditno-bankarskih ustanova, trgovina, škola, izgradnje bolnice, kazališta i osnivanja gospodarske komore).

Talijanska okupacija, a zatim dodjeljivanje Zadra Kraljevini Italiji Rapalskim ugovorom, otrgnuli su Zadar, dotadašnju dalmatinsku metropolu, od njegovog prirodnog miljea te doveli do njegove periferizacije. Istovremeno, podjelom Kraljevine SHS na okruge (kasnije na banovine u sklopu Kraljevine Jugoslavije) i u skladu s novostvorenim hijerarhijskim odnosima koje su podržavale tadašnje vlasti, Split se, kao sjedište Primorske Banovine, ubrzano razvio i izdvojio u odnosu na ostale dalmatinske gradove svojom veličinom, funkcijama i gravitacijskim značajem. Osim Splita, i Šibenik je, iako u znatno manjoj mjeri, proširio svoj gravitacijski utjecaj na znatne dijelove Ravnih kotara, Bukovice i otoka u kojima, zbog slabije funkcionalne opremljenosti, ipak nije mogao u potpunosti nadomjestiti regionalnu funkciju Zadra (Magaš, 1986; 2009; 2016). Slijed događaja iza II. svjetskog rata i prekrajanja granica poslijeratnih kotara doveli su do afirmacije Zadra i Šibenika kao dvaju kotarskih središta podjednake veličine i značaja 50-ih godina 20. stoljeća. Uslijed ukidanja kotarskih uprava u Zadru i Šibeniku te njihovog pripajanja u veliki kotar „dalmatinski kotar“ Split, još je više pojačana koncentracija funkcija i političke moći u Split. Premda je *de iure* izgubio nekadašnju upravnu i političku moć, Zadar se, u uvjetima općeg poleta i prosperiteta, već do 1971. *de facto* uvrstio među najjača regionalna središta u Hrvatskoj i u mnogim domenama aktivirao funkciju izrazitog središta za znatan dio Hrvatskog primorja i zaobalja. Po pitanju funkcionalne opremljenosti Zadar se već tada istaknuo brojnim institucijama sa uvjetno rečeno supraregionalnim gravitacijskim dometom (primjerice Filozofskim fakultetom, zrakoplovnom visokom akademijom, državnim arhivom, Zavodom HAZU-a, regionalnim bolničkim kompleksom...) (Magaš, 1986; 2009). Slično kao i Zadar, Šibenik se također opremao nizom centralnih funkcija, ali je uslijed svoje pretjerane specijaliziranosti na metalurški kompleks i zaostajanja za regionalnim tokovima i potrebama već 1980-ih kao regionalno središte počeo gubiti na značaju, čime su se dijelovi njegove regije (kninska i drniška subregija) sve više počeli usmjeravati prema sjevernijim (Zadar) i južnijim (Split) središtima Dalmacije (Radeljak- Kaufmann, 2012). Ubrzo nakon Domovinskog rata, novim upravno- teritorijalnim ustrojem i podjelom na županije, ponovno je formalizirano tisućljetno značenje Zadra kao istaknutog središta sjevernodalmatinskog i ličkog prostora, a na sličan način je vrednovano i značenje Šibenika kao značajne litoralne jezgre sa važnim centralnomjesnim funkcijama, na što najbolje ukazuje i njihova razina opremljenosti centralnim funkcijama iz 6 osnovnih skupina: uprava, obrazovanje, zdravstvo, opskrba, financijsko poslovanje te pošta i telekomunikacije (Lukić, 2012). Primjenom metoda kvalitativne (stupnjevanje centralnih funkcija) i kvantitativne (broj centralnih funkcija u odnosu na čitav sustav) analize centraliteta, jasno je vidljivo kako je Zadar u gotovo svakom pogledu ispred Šibenika. Po pitanju funkcija upravnih, javnih i društvenih djelatnosti, sukladno



zakonskoj osnovi suvremenog upravno- teritorijalnog ustroja, oba grada su, kao županijska i općinska središta sa najvećom gustoćom i obujmom upravnih i javnih poslova, skoro pa izjednačena. U domeni sudstva, u oba grada djeluju općinski i županijski sudovi, dok je trgovački sud u Zadru nadležan za područja Zadarske i Šibensko- kninske županije. U oba grada su također locirana i sjedišta vlastitih jedinica lokalne samouprave i županija, kao i ured državne uprave, porezni i carinski ured, županijske policijske uprave... (MICRO Projekt, 2011; ZADRA, 2011; Magaš, 2016). Funkcija odgoja, obrazovanja i znanosti, koja počiva na dugoj tradiciji i usustavljenoj mreži obrazovnih ustanova, pri čemu u oba grada ima znatan broj korisnika i važan je faktor poticanja dnevnih migracija, snažnije se razvija u novije vrijeme i nadomješta nedostatke nastale zbog sporog prilagođavanja sve većim obrazovnim potrebama gradova i njihovih regija tijekom druge polovice 20. stoljeća. Dok je broj svih ustanova, programima obuhvaćene djece i djelatnika (odgojitelja i učitelja) predškolskog, osnovnoškolskog i srednjoškolskog obrazovanja, logički neusporedivo veći u Zadru nego u Šibeniku, ono što Zadar izdvaja u odnosu na druga regionalna središta po pitanju odgojne, obrazovne i znanstvene funkcije je postojanje Sveučilišta u Zadru, najstarije obrazovne institucije u Hrvatskoj osnovane 1396. godine koja ima nadregionalno značenje i predstavlja snažnu jezgru zapošljavanja u znanstveno- istraživačkoj i nastavnoj djelatnosti, dok je visokoškolska i znanstveno- istraživačka funkcija u Šibeniku istovremeno zastupljena postojanjem Veleučilišta u Šibeniku sa tri odjela i dislociranim „Studijem energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora“ Sveučilišta u Zagrebu (Magaš, 2009; MICRO Projekt, 2011; ZADRA, 2011; Magaš, 2016). Funkcija zdravstva, slično kao i obrazovna funkcija, u oba grada počiva na dugoj tradiciji na temelju koje su još krajem 19., izgradnjom općih bolnica započeli organizirati korpus zdravstvenih ustanova kojeg danas sačinjavaju županijski zavodi za javno zdravstvo, ambulante, domovi zdravlja, opće bolnice, specijalističke ordinacije, privatne poliklinike, ljekarne i druge zdravstvene ustanove. Pritom prvo valja istaknuti da je njihova koncentracija jasno veća u Zadru nego u Šibeniku, a zatim valja nadodati i da u Zadru djeluje bolnički sustav sa 21 odjelom, dok u Šibeniku danas djeluje opća, tj. županijska bolnica sa 12 odjela. Što se tiče opskrbne funkcije, uz veliki broj manjih trgovina, supermarketa i hipermarketa, trgovačkih centara, kao i specijaliziranih prodavaonica sa bitno širim gravitacijskim područjem, sukladno važnosti trgovačkog sektora djelatnosti u gospodarskoj strukturi i većem tržištu, neusporedivo je više u Zadru (valja istaknuti trgovačke centre „Supernova“ i „City Galleria“) nego u Šibeniku (najznačajniji trgovački centar „Dalmare“). U smislu financijskog poslovanja, oba grada čine nukleuse usustavljene mreže usluga. Uz poslovnice FINE u oba grada, OTP banka (jedna od najjačih banaka u Hrvatskoj) ima svoje

središte uprave u Zadru, zajedno sa poslovnica 19 drugih banaka i više od 30 bankovnih filijala i ispostava, uz 18 osiguravajućih kuća sa 25 poslovnica, dok je u Šibeniku istovremeno sjedište Jadranske banke uz 11 banaka sa 15 ispostava i 16 osiguravajućih kuća (Magaš, 2009; MICRO Projekt, 2011; ZADRA, 2011; Magaš, 2016). Ukoliko se u izračunavanje gravitacijske snage gradova uvrste i neke druge varijable koje najbolje zrcale njihov demografski značaj, snagu funkcije rada i snagu dnevnih cirkulacija, za svaki od regionalnih centara Hrvatske može se dobiti vrijednost ukupnog gravitacijskog potencijala po kojem se Zadar izdvaja kao najjači regionalni centar u Hrvatskoj, dok Šibenik (kao predvodnik skupine slabijih regionalnih centara) u gotovo svim segmentima zaostaje za Zadrom i drugim jačim regionalnim centrima Hrvatske (Lukić, 2012) (Tablica 3).

Tab. 3. Ukupni gravitacijski potencijal regionalnih središta Hrvatske

Naselje	Broj stanovnika 2001. godine	Ukupni gravitacijski potencijal (bodovi)	Centralne funkcije (bodovi)	Odnos broja stanovnika, zaposlenih, cirkulanata i dnevnih migranata (SR/bodovi)	Udio radnih mjesta u naselju (od ukupno u Hrvatskoj) (r)	Udio zaposlenih cirkulanata koji dolaze u naselje (od ukupno u Hrvatskoj) (cd)	Udio broja stanovnika (od ukupno u Hrvatskoj) (s)	Udio zaposlenih cirkulanata koji odlaze na rad u drugo naselje (od ukupno u Hrvatskoj) (co)	Stupanj centraliteta regionalnog centra
Zadar	69.556	24,53	14,98	9,54	1,83	1,24	1,57	0,31	Jači
Varaždin	41.434	24,14	10,47	13,67	2,09	3,48	0,93	0,3	Jači
Pula	58.594	22,66	12,63	10,03	1,93	1,49	1,32	0,19	Jači
Dubrovnik	30.436	18,5	12,08	6,42	1,08	1,23	0,69	0,08	Jači
Slavonski Brod	58.642	18,46	9,85	8,61	1,4	1,38	1,32	0,19	Jači
Karlovac	49.082	16,35	8,97	7,37	1,44	1,25	1,11	0,45	Jači
Čakovec	15.790	15,92	7,11	8,82	1,24	2,6	0,36	0,2	Jači
Šibenik	37.060	15,19	9,26	5,93	1,07	0,92	0,84	0,14	Slabiji
Sisak	36.785	15,18	8,41	6,77	1,22	1,37	0,83	0,35	Slabiji
Bjelovar	27.783	13,22	7,72	5,5	0,94	1,06	0,63	0,13	Slabiji
Koprivnica	24.809	13,21	6,41	6,8	1,12	1,56	0,56	0,15	Slabiji
Vinkovci	33.239	12,2	5,18	7,02	1,15	1,5	0,75	0,22	Slabiji
Požega	20.943	11,43	6,58	4,85	0,77	1,04	0,47	0,08	Slabiji
Virovitica	15.589	9,76	5,95	3,81	0,63	0,82	0,35	0,07	Slabiji
Vukovar	30.126	9,51	5,86	3,65	0,55	0,57	0,68	0,15	Slabiji
Velika Gorica	33.339	7,9	4,66	3,24	0,81	1,33	0,75	1,42	Slabiji

Izvor: Lukić, 2012.

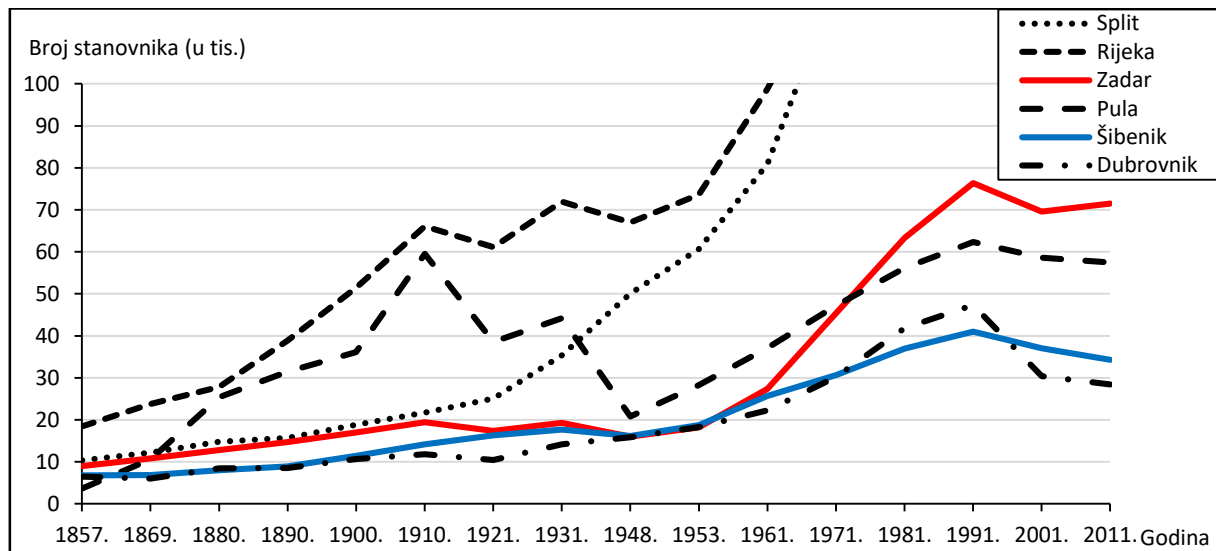
Uzevši u obzir sve ove pokazatelje, može se zaključiti kako je Zadar još za vrijeme SFRJ, a posebno nakon Domovinskog rata, često iskakao iz očekivanih i nametnutih „normi ponašanja“, pa se može govoriti i o njegovoj prijelaznoj funkciji između regionalnog centra, s jedne strane, i makroregionalnog centra, s druge strane (Magaš, 1986; 2016). Istovremeno, hijerarhijski znatno slabijim i malobrojnijim centralnim funkcijama, kao i postupnim slabljenjem funkcije rada (koja je u prošlosti donekle nadomještala slabiju opremljenost centralnim funkcijama) i, povezano s time, smanjenjem broja dnevnih cirkulanata, Šibenik je izgubio korak sa Zadrom, ali i drugim regionalnim centrima Hrvatske unatoč činjenici da je od nekih od njih (Dubrovnika i pogotovo Čakovca) demografski jači, što iznova ukazuje na krizu njegova cjelokupnog razvojnog usmjerenja koju počinje proživljavati 80-ih godina i koju, u uvjetima suvremenih socioekonomskih prilika i regionalnih tokova, u određenoj mjeri proživljava i danas.

### 3.2. SOCIOEKONOMSKA PREOBRAZBA

Stanovništvo nekog grada nositelj je njegova razvoja i promjena u njegovoj prostornoj strukturi te se može promatrati u svoja dva aspekta, demografskom (kretanje i strukture stanovništva) te socijalnom (položaj stanovništva na socijalnoj ljestvici). U oba aspekta stanovništvo je podložno stalnim promjenama koje su rezultat ekonomskih, političkih, populacijskih i ostalih čimbenika u samome gradu, ali i izvan njega (Vresk, 2002). Upravo su ti čimbenici bili glavni poticaj brze i značajne socioekonomske preobrazbe Zadra i Šibenika.

#### 3.2.1. KRETANJE BROJA STANOVNIKA

S obzirom na činjenicu da je upravo stanovništvo jedan od glavnih nositelja razvoja svakog grada, burne i brze promjene njegove brojnosti i tendencija njegova kretanja najbolji su pokazatelj nejednakog razvoja Zadra i Šibenika (Slika 6).



Sl. 6. Kretanje broja stanovnika Zadra, Šibenika i drugih većih gradova hrvatskog priobalja prema popisima 1857.-2011. godine

Izvor: DZS, 2005. i DZS, 2013.

U odnosu na najveće gradove Sjevernog hrvatskog primorja (Pulu i Rijeku), koji su od prvog službenog popisa 1857. godine do 1910. neusporedivo brže rasli, na jugu, sve do pripojenja Zadra Kraljevini Italiji 1920. godine i kriznih godina talijanske uprave, nije bilo znatnijih razlika u kretanju stanovništva triju regionalnih središta (Zadra, Šibenika i Dubrovnika), pa čak ni Splita, iako se već tada mogla nazrijeti afirmacija Zadra kao, nakon Splita, drugog najmnogoljudnijeg dalmatinskog grada u odnosu na Šibenik i Dubrovnik (Friganović, 1992; Graovac, 2004). Izdvajanje Splita kao banovinskog i oblasnog središta nakon 1921. godine, kao i dugogodišnja izolacija, izdvojenost, valovi iseljavanja i strahovita razaranja u II. svjetskom ratu uvjetovala su istaknuto zaostajanje Zadra po pitanju broja stanovnika za Splitom, pa je tako 1945. Zadar imao 6.000 stanovnika, a taj se broj relativno sporo povećavao (1948. 13.954

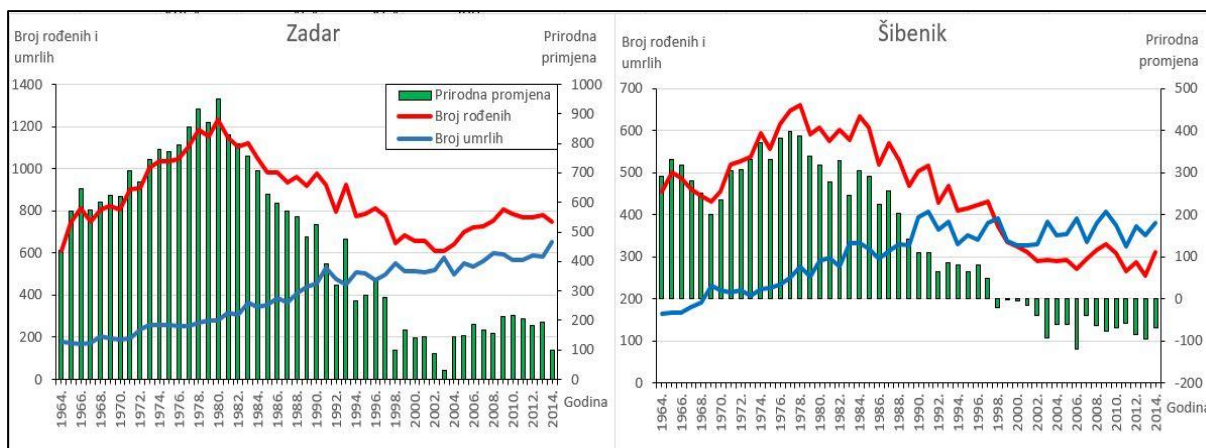
stanovnika) sve do 1953. godine (16.146 stanovnika) (Graovac, 2004; Magaš, 2009). U isto vrijeme, demografsko pulsiranje Dubrovnika i Šibenika gotovo se preklapa pri čemu Šibenik prestiže Zadar po broju stanovnika (15.353 stanovnika 1948. i 17.933 stanovnika 1953. godine). Sredinom 20. stoljeća prostor Dalmacije zahvaćaju procesi litoralizacije, odnosno urbano bazirane industrijalizacije i turističkog razvoja uz koncentraciju stanovništva i ekonomske aktivnosti u obalnim središtima, a depopulaciju i društveno- gospodarsko zaostajanje većeg dijela zaobalnih i otočnih naselja (Friganović, 1992; Radeljak- Kaufmann, 2015). U uvjetima takvih, novonastalih prostornih odnosa, Zadar i Šibenik do 70-ih godina doživljavaju brzi rast broja stanovnika pri čemu je važno napomenuti kako je Zadar u cijelome periodu od 1953. do 1991. godine, bilježio brži rast od drugih priobalnih središta, a ujedno i jedan od najbržih porasta u cijeloj državi (Tablica 4).

Tab. 4. Lančani indeks i prosječna godišnja stopa međupopisne promjene Zadra, Šibenika i drugih većih gradova hrvatskog priobalja prema popisima od 1948. do 2011. godine

Grad	Lančani indeks međupopisne promjene						
	1953./1948.	1961./1953.	1971./1961.	1981./1971.	1991./1981.	2001./1991.	2011./2001.
Split	121,2	133,3	153,0	136,8	111,9	92,5	95,4
Rijeka	109,9	134,2	130,8	122,3	104,8	86,8	89,3
Zadar	113,9	149,8	165,9	139,8	120,5	91,1	102,8
Pula	135,8	131,3	127,1	119,1	111,1	93,9	98,1
Šibenik	116,1	137,0	119,5	120,6	111,0	90,4	92,6
Dubrovnik	115,2	121,5	135,8	138,8	113,1	64,3	93,4
Grad	Prosječna godišnja stopa međupopisne promjene (%)						
	1953./1948.	1961./1953.	1971./1961.	1981./1971.	1991./1981.	2001./1991.	2011./2001.
Split	3,6	3,4	4,1	3,1	1,3	-0,6	-1,2
Rijeka	1,9	3,6	2,7	2,0	0,5	-1,4	-1,1
Zadar	2,6	5,0	5,0	3,3	1,9	-0,9	0,3
Pula	6,1	3,4	2,4	1,7	1,1	-0,6	-0,2
Šibenik	3,0	3,9	1,8	1,9	1,0	-1,0	-0,8
Dubrovnik	2,8	2,4	3,0	3,2	1,2	-4,3	-0,7

Izvor: DZS, 2005. i DZS, 2013.

Od 1981. godine promjene koje su se osjetile u dinamici i karakteru urbanizacije u cijeloj Hrvatskoj, osjetile su se i u Zadru i Šibeniku. Od tada, za razliku od prijašnjih godina kada je glavni izvor rasta gradskog stanovništva bio doseljavanje seoskog stanovništva u uvjetima ruralnog egzodusa, glavna komponenta njegova rasta postaje prirodni prirast koji je već tada dosegao alarmantno niske razine, što se ni tada, a ni dan danas, nije osjetilo u tolikoj mjeri u Zadru, kojem prirodni prirast i dalje predstavlja komponentu rasta broja stanovnika, koliko u Šibeniku, koji od kraja 90-ih godina konstantno bilježi prirodni pad (Slika 7).



Sl. 7. Prirodno kretanje stanovništva Zadra i Šibenika u periodu između 1964. i 2014. godine

Izvor: Tablogrami DZS, 1964. – 2014.

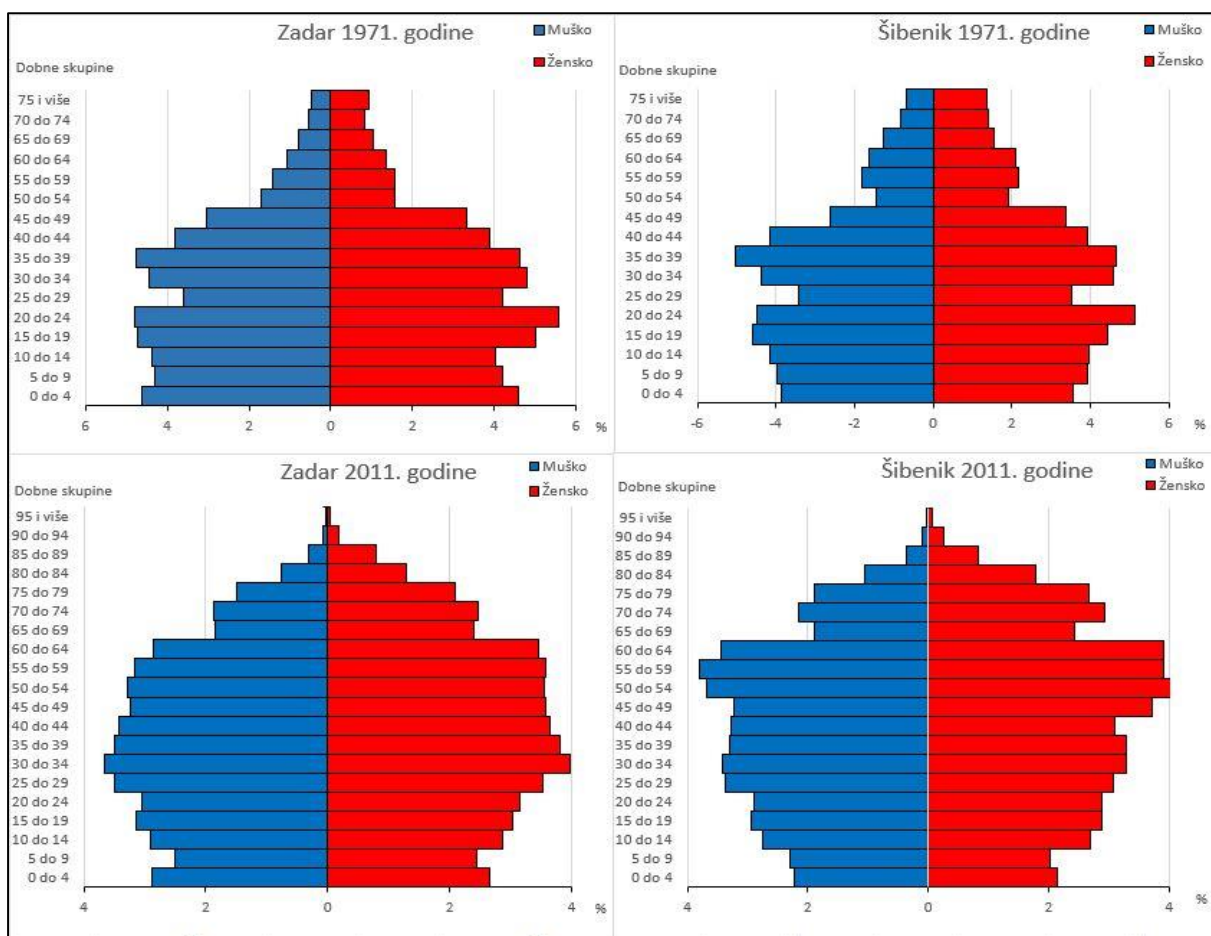
Glavne razloge za takve promjene valja tražiti u depopuliranim i opustošenim ruralnim krajevima, kao i jačanju dnevnih migracija zaposlenih (Vresk, 2002). Također, još koliko-toliko brzi porast stanovništva Zadra u razdoblju 1981.-1991. bio je djelomice uvjetovan i urbanom preobrazbom prigradskih naselja Dikla, Dračevca Zadarskog, Ploča i Bokanjca i njihovom prostornom, i u konačnici, statističkom pripajanju Zadru (Graovac, 2004; Magaš, 1997). U istom periodu kada se Zadar po broju stanovnika probio sa 14. na 5. mjesto u Hrvatskoj (1981. godine pretekao Pulu), Šibenik za njim počinje značajno demografski zaostajati (Friganović, 1992; Magaš, 1997). Unatoč već tada vidljivom usporavanju demografskog rasta, 1991. oba grada doživljavaju demografski vrhunac (prema popisu 1991. Zadar ima 76.343, a Šibenik 41.012 stanovnika) (Graovac, 2004; Poljičak, 2015). Iako Domovinski rat nije rezultirao ogromnim demografskim gubitcima kao u nekim drugim krajevima Hrvatske, u periodu 1991.-2001. oba grada bilježe pad broja stanovnika po prvi put nakon II. svjetskog rata. Razloga za taj pad je nekoliko: prije svega, promjena metodologije popisa 2001. godine, a zatim i iseljavanje velikog broja vojnih djelatnika i osoba srpske nacionalnosti (Graovac, 2004). No, kretanje broja stanovnika u međupopisnom razdoblju 2001.-2011. godine pokazalo je kako je Zadar stvorio privlačnu osnovu za doseljavanje stanovništva i demografsku revitalizaciju, dok je Šibenik, kao i drugi promatrani gradovi, u istom razdoblju zabilježio pad broja stanovnika. Razlika u demografskoj snazi Zadra i Šibenika više je nego ikad izražena 2011. godine kada je Zadar imao 2,08 puta više stanovnika od Šibenika (71.041 naprema 34.302) (DZS, 2013).

### 3.2.2. SASTAV I STRUKTURA STANOVNIŠTVA

Osim brzog porasta stanovništva koji je bio u skladu sa nizom drugih procesa koji su potaknuli jači urbani razvoj i preobrazbu Zadra i Šibenika, gotovo sve demografske strukture

stanovništva u oba grada su također zabilježile snažne i brze promjene. Tu se prvenstveno misli na biološki (dobno- spolni) i ekonomski sastav stanovništva.

Dobni sastav stanovništva u oba grada je, u skladu sa prelokacijom stanovništva iz sela u grad u uvjetima ruralnog egzodusa, pokazivao velike promjene. S obzirom na izrazito selektivan karakter tih migracija, latentni višak mlađe radne snage sa sela se preseljavao u gradove, što je u početku dovelo do pomlađivanja gradskog stanovništva uz istovremeno starenje seoskog stanovništva i kućanstava (Friganović, 1966; 1992; Vresk, 2002). Uz promjene u dobnom sastavu gradskog stanovništva, sastav prema spolu, kojim su dugo vremena „brazdale“ posljedice dvaju svjetskih ratova i diferencijalne emigracije, je u uvjetima mirnodoposkog razdoblja i razvijanja kompleksne gospodarske strukture u oba grada nakon II. svjetskog rata uravnotežen. Navedena demogeografska kretanja svoj su vrhunac, moglo bi se reći, doživjela u razdoblju 1961.-1971., kada su oba grada, a posebice Zadar, pokazivala značajke iznimno mladih gradova sa iznadprosječnim udjelom skupine 0-19 godina i uravnoteženom spolnom strukturom, što najzornije prikazuje dobno - spolna piramida, koja već tada ukazuje na pravilniji piramidalni oblik sa širom bazom u Zadru nego u Šibeniku (Slika 8).



Sl. 8. Dobno- spolna piramida Zadra i Šibenika 1971. godine (gore) i 2011. godine (dolje)

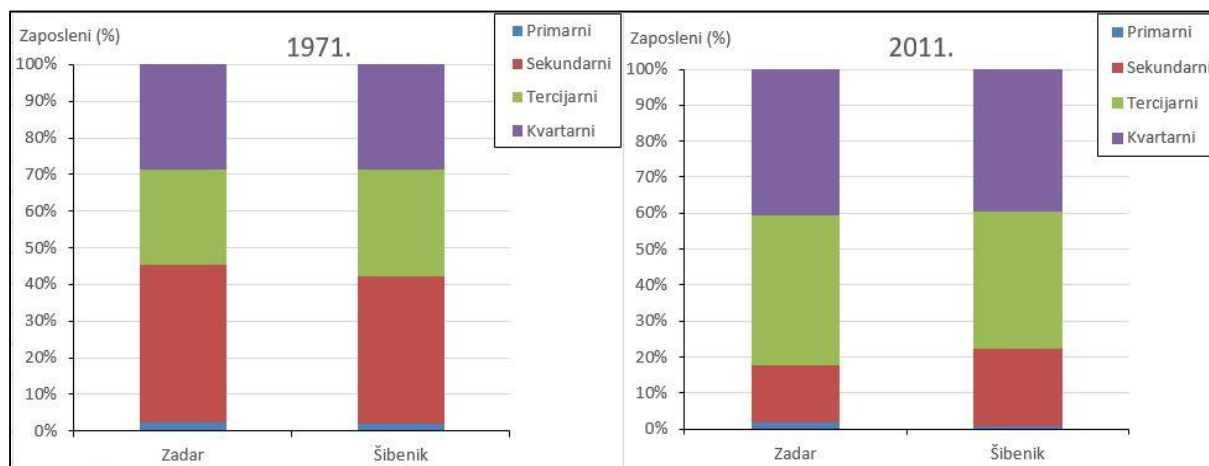
Izvor: SZS, 1973. i DZS, 2013.

U periodu nakon 1971. u uvjetima već tada prisutnoga procesa starenja stanovništva, Zadar se i dalje izdvajao kao jedan od „najmlađih“ gradova u Hrvatskoj, dok su istovremeno Šibenik i njegova regija „stješnjeni“ između dviju demografski propulzivnijih regija (zadarske i splitske) bili obilježeni daljnjim starenjem stanovništva sa oslabljenim temeljima za demografsku revitalizaciju u budućnosti. Obrasci starenja ustaljeni prije Domovinskog rata, koji ponovno produbljuje spolni debalans u gradovima (1971. u Zadru je na 100 muškaraca dolazilo 107 žena, 1991. odnos je bio 100:105, a 2011. 100:111), u oba grada su, nažalost, kao i u cijeloj državi, nastavljeni, pri čemu je bitno naglasiti da se Zadar po pitanju dobrog sastava utješno može pohvaliti i dalje širokom bazom i donekle pravilnim oblikom dobno- spolne piramide u odnosu na Šibenik, čijem se problemu starenja stanovništva, kao i u ostatku Hrvatske, ne nazire kraj (Friganović, 1992; Magaš, 1997; 2009).

Ekonomske strukture stanovništva u proteklih stotinjak godina također su proživjele izrazite promjene. Prema zaposlenosti u glavnim sektorima djelatnosti, do druge polovice 20. stoljeća u djelatnostima sekundarnog i tercijarnog sektora oba grada bio je aktivan vrlo mali udio stanovništva zbog čega je, unatoč jačoj orijentaciji prema industrijskim granama, Šibenik i dalje ostao pretežito težački grad, dok je Zadar, zbog dominacije kvartarnog sektora djelatnosti i stacioniranja velikog broja vojnika, istovremeno nosio status činovničkog i vojničkog grada (Magaš, 1997; Graovac, 2004; Šprljan, 2013). Nakon II. svjetskog rata, uslijed snažnog povećanja udjela zaposlenih u industriji, građevinarstvu, trgovini, ugostiteljstvu i prometu, dolazi do ujednačavanja odnosa između glavnih sektora djelatnosti i gotovo preklapajućih udjela u Zadru i Šibeniku 1971. godine. Tadašnja gospodarska snaga Zadra i Šibenika ležala je, dakle, u djelatnostima sekundarnog sektora (industriji, građevinarstvu i proizvodnim obrtima) koje su, u sprezi sa prometnim, odnosno lučko - pomorskim aktivnostima, uz već spomenute visoke udjele u ukupnom BDP-u gradova, zapošljavale veliki broj gospodarski aktivnih građana (Friganović, 1966; Magaš, 2009). Uz ratna zbivanja između 1991. i 1995., koja su rezultirala prekidom rada pojedinih pogona, vojačenjem radne snage i neposrednim ratnim razaranjima, prelazak na tržišne uvjete rada i promjene općih razvojnih aspiracija doveli su do stečaja velikog broja tvrtki i njihovog gašenja, pri čemu je visoki rast stope nezaposlenosti postao jedna od najvećih glavobolja obaju gradova, a pogotovo Šibeniku, kojemu je tadašnja političko-gospodarska situacija neposredno i posredno odnijela između 16 i 20 tisuća radnih mjesta (Magaš, 1997; Poljičak, 2014; Blažević, 2015). Sve to dovelo je i do velikih promjena po pitanju zaposlenosti prema glavnim sektorima djelatnosti, pa su tako u oba grada u odnosu na stanje 1971. uslijed preorijentacije na djelatnosti tercijarnog i kvartarnog sektora udjel



djelatnosti sekundarnog sektora u ukupnom broju zaposlenih prepolovljen u Šibeniku (sa 40 % na 22 %) i gotovo trostruko smanjen u Zadru (sa 43 % na 16 %) (Slika 9).



Sl. 9. Zaposleno stanovništvo Zadra i Šibenika prema sektorima djelatnosti 1971. i 2011. godine

Izvor: SZS, 1974. i DZS, 2013.

### 3.2.3. SOCIOEKONOMSKI POKAZATELJI OPĆE RAZVIJENOSTI

Ukoliko se u izračun stupnja socioekonomske preobrazbe i razvijenosti uvrste i neke druge varijable poput prosječnog dohotka i izvornog prihoda po stanovniku, prosječne stope nezaposlenosti, općeg kretanja stanovništva, stupnja obrazovanosti stanovništva (tercijarno obrazovanje) i indeksa starenja može se doći do „indeksa razvijenosti“ (Tablica 5).

Tab. 5. Standardizirani pokazatelji indeksa razvijenosti Zadra, Šibenika i drugih većih gradova hrvatskog priobalja u razdoblju 2014.-2016. godine

Pozicija JLS u RH	Jedinica lokalne samouprave (JLS)	Indeks razvijenosti JLS	Vrijednosti standardiziranih pokazatelja za JLS					
			Prosječni dohodak po stanovniku	Prosječni izvorni prihodi po stanovniku	Prosječna stopa nezaposlenosti	Opće kretanje stanovništva (2016./2006.)	Indeks starenja (2011.)	Stupanj obrazovanja (VSS, 20-65) (2011.)
4	Dubrovnik	115,637	121,49	125,52	109,62	108,76	101,32	133,35
39	Pula - Pola	109,804	119,50	108,31	109,68	103,51	98,62	123,16
42	Zadar	109,370	109,24	105,38	107,01	107,29	103,98	126,46
57	Rijeka	108,308	121,58	109,78	105,09	97,02	95,42	129,24
61	Split	107,784	113,96	105,21	98,32	100,98	102,85	133,02
88	Šibenik	106,194	112,42	102,05	105,15	102,09	99,90	117,89

Izvor: MRRFEU, 2018.

Iako ovaj pokazatelj ima nekih svojih ograničenja zbog kojih baš i nije reprezentativan (nije na razini naselja i samim time, uz naselja Zadar i Šibenik, obuhvaća i druga, objektivno slabije razvijena naselja u sklopu jedinica lokalne samouprave, u slučaju Zadra 14 drugih naselja, a u slučaju Šibenika čak 31 naselje), on svejedno može poslužiti kao dobar indikator nižeg stupnja socioekonomskog razvoja i zaostajanja Šibenika za Zadrom i drugim većim priobalnim gradovima. Prosječni dohodak po stanovniku, dobar pokazatelj kupovne moći, blagostanja stanovništva i troškova života u određenom gradu te relativno kvalitetna zamjena za pokazatelj



BDP-a po stanovniku, jedina je od navedenih kategorija u kojoj se Šibenik (sa prihodom od 32.319,69 kn po stanovniku, odnosno standardiziranim pokazateljem od 112,42 u odnosu na državni prosjek), još u drugoj polovici 20. stoljeća, a i danas, izdvojio iznad Zadra (30.281,84 kn/st., odnosno 109,24). Prosječni izvorni prihod po stanovniku, pokazatelj koji najbolje aproksimira realnu snagu gospodarstva pojedinog grada i posredno utječe na životni standard stanovništva omogućujući zadovoljavanje javnih i društvenih potreba koje se iz njega financiraju, u Šibeniku (2.782,69 kn/st., odnosno 102,05) je niži u odnosu na sve druge gradove, pa tako i Zadar (3.437,09 kn/st., odnosno 105,38). Pokazatelji stope nezaposlenosti, dobrog odraza propulzivnosti i rasta gospodarstva određenog grada, ponovno su, iako u manjoj mjeri, pozitivniji u Zadru (0,1097 odnosno 107,01) i ostalim gradovima nego u Šibeniku (0,1279 odnosno 105,15), što ukazuje na činjenicu da se situacija na šibenskom tržištu rada ipak nešto popravila u odnosu na krizne 90-e poslijeratne godine. Kretanje stanovništva, demografska komponenta indeksa razvijenosti koja se u najvećem broju slučajeva može tumačiti kao reakcija na gospodarska kretanja, pokazuje lošiju dinamiku sa negativnim predznakom u Šibeniku (95,59) u odnosu na Zadar (101,93). Indeks starenja, kao pokazatelj biodinamičke i potencijalne vitalnosti određenog grada, u Zadru (104,8 odnosno 103,98) ukazuje na bolje demografske performanse u odnosu na Šibenik (135,8 odnosno 99,90). Posljednji pokazatelj, stupanj tercijarnog (visokoškolskog) obrazovanja koji ukazuje na raspoloživost ljudskog kapitala kojeg teoretičari smatraju sve značajnijim čimbenikom cjelokupnog razvoja određenog područja (u ovom slučaju grada), ponovno pokazuje bolje rezultate u Zadru (0,3085 odnosno 126,46) i ostalim gradovima nego u Šibeniku (0,2491 odnosno 117,89) (CLER, 2017). Lošija obrazovna struktura Šibenika, kao faktor zaostajanja za ostalim dvama regionalnim središtima u Dalmaciji (Zadrom i Dubrovnikom), bila je očita još u drugoj polovici 20. stoljeća, a jedan od faktora koji je možda, iako ne sasvim sigurno, utjecao na današnje zaostajanje po pitanju tercijarnog obrazovanja, predstavlja i kasnije „startanje“ organizacije visokoškolskog obrazovanja u Šibeniku (od svih većih priobalnih gradova jedino Šibenik nema svoje sveučilište) (Friganović, 1992).

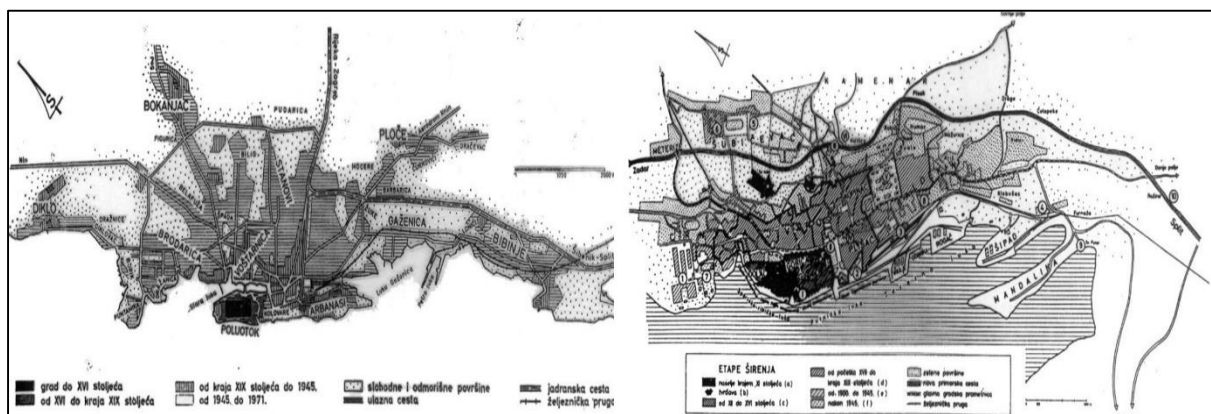
### **3.3. FIZIONOMSKA PREOBRAZBA**

Uz funkcionalnu i socioekonomsku strukturu, svaki grad posjeduje i svoju morfološku strukturu koja je u uskoj uzročno-posljedičnoj vezi sa dvjema gore navedenim komponentama prostorne strukture grada. Pod tim pojmom podrazumijeva se prostorni raspored i međusobni odnos trodimenzionalnih fizičkih elemenata u gradskom prostoru (zgrade i drugi objekti, ulice, trgovi, parcele, javne površine, blokovi zgrada...) (Vresk, 2002). Prošavši kroz mnoge faze bržeg ili sporijeg rasta u različitim društveno-gospodarskim, tehnološkim, kulturnim i drugim

uvjetima, Zadar i Šibenik su u posljednjih stotinjak godina, a posebice nakon II. svjetskog rata proživjeli u mnogo pogleda slične, ali i dosta različite obrasce fizionomske preobrazbe vidljive prvenstveno kroz prostorno širenje i ekspanziju urbanih sadržaja u dotad neizgrađeni prostor te promjenu cjelokupnog plana grada i gradske vizure.

### 3.3.1. PROSTORNO ŠIRENJE

Širenje urbanog tkiva se kao dugotrajan proces u slučaju Zadra i Šibenika do 70-ih godina 20. stoljeća može podijeliti u nekoliko etapa: razdoblje od nastanka povijesnih jezgri gradova (9. stoljeće prije Krista i razdoblje rimske uprave za Zadar i 11. stoljeće za Šibenik) do 16. stoljeća, od 16. do kraja 19. stoljeća (odnosno do stabilizacije i prosperiteta u sklopu Habsburške Monarhije), od kraja 19. stoljeća do 1945. godine (odnosno do kraja II. svjetskog rata) te od 1945. do 1970-ih (donekle kontrolirana faza poslijeratnog razvoja u uvjetima socijalizma) (Slika 10).

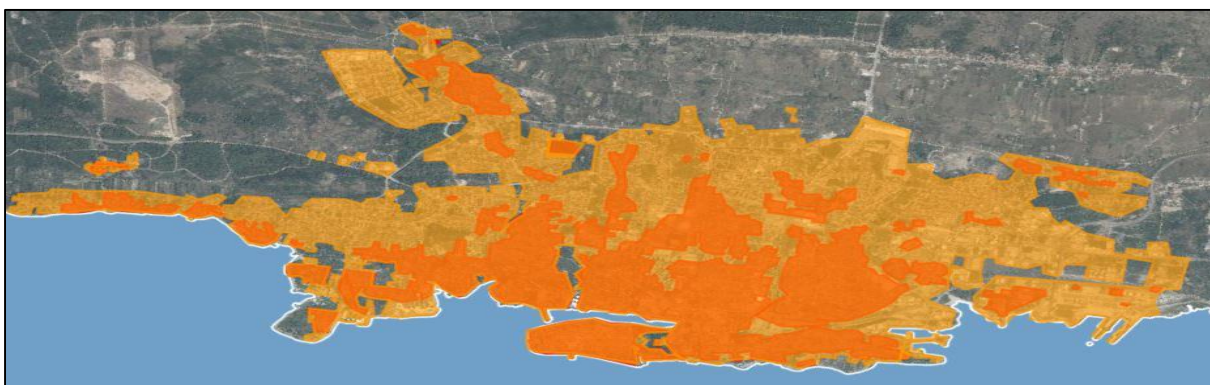


Sl. 10. Etape prostornog širenja Zadra (lijevo) i Šibenika (desno) do 70-ih godina 20. stoljeća

Izvor: Friganović, 1976. i Magaš, 1997.

Upravo u drugoj polovici 19. stoljeća, u uvjetima nestale vojno-političke prijetnje i brzog društveno-gospodarskog i demografskog rasta, rušenjem zidina 60-ih i 70-ih godina oba grada dobivaju pristup prema dotad uglavnom neizgrađenoj gradskoj periferiji. Tada započeti obrasci preobrazbe i prostornog širenja urbanog tkiva još su više intenzivirani u prvih 20-ak godina 20. stoljeća (do I. svjetskog rata i raspada Austro-Ugarske), kada intenzivnija izgradnja stambenih i gospodarskih objekata zahvaća velike komplekse dotad neizgrađenog zemljišta u drugim četvrtima (Friganović, 1976; Magaš, 1997). Prostorno širenje u međuratnom periodu bitno je usporeno i svedeno uglavnom na popunjavanje „džepova“ praznog prostora uz skromnu stambenu izgradnju koja je bila u funkciji znatno slabijeg demografskog rasta i cjelokupne razvojne stagnacije. Sve intenzivnija penetracija kompleksa izgrađenog gradskog zemljišta u dotad neizgrađenu gradsku periferiju u uvjetima litoralizacije, dovodi do isprva donekle kontroliranog i planski usmjeravanog (do 70-ih godina), a kasnije sve više nekontroliranog,

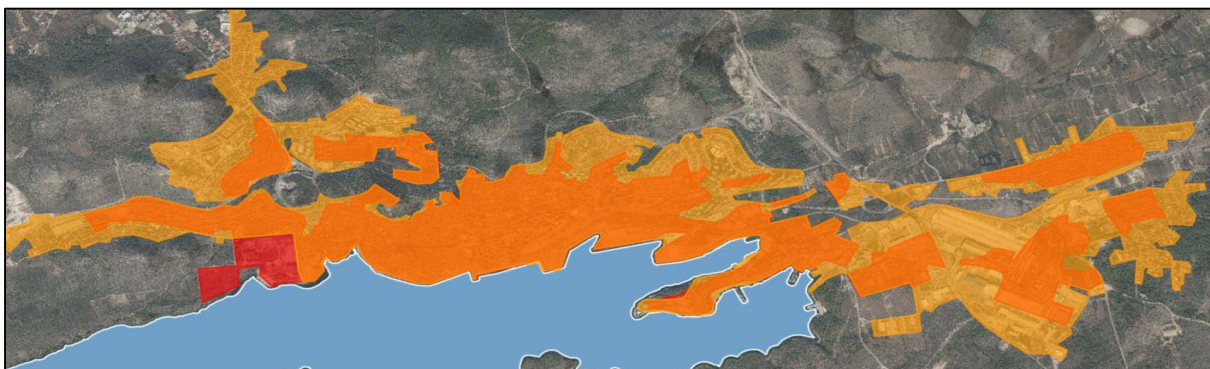
gotovo stihijskog prostornog širenja Zadra i Šibenika. Prva od dvije navedene etape prostornog širenja obilježena je, prije svega, ispunjavanjem prostornih praznina nastalih rušenjem i sanacijom ratom razrušenih dijelova u užim središtima gradova, dok se, istovremeno, trasiranjem i izgradnjom vitalnih prometnica prema gradskim obodima, naziru obrisi novih funkcionalnih gradskih zona i zacrtavaju smjerovi prostornog širenja gradova. Zadar se tako, sukladno disperznoj gradnji duž cijele obalne crte od Kožina do Bibinja, ali i duž radijalnih prometnih pravaca, uz pokoju polukružnu zaobilaznicu (poput one preko Bilog Briga), kompleksima izgrađenih površina počinje širiti od poluotočnog dijela i užeg gradskog središta u svim smjerovima i poprimati radijalno - polukružni oblik (Magaš, 2009) (Slika 11).



Sl. 11. Širenje izgrađenog dijela Zadra u periodu između 1968. (tamno narančasta) i 2018. godine (svjetlo narančasta)

Izvor: izradio autor prema Geoportal DGU, 2020.

Na sličan način, i Šibenik se, paralelno sa trasama glavnih gradskih komunikacija, počinje prostorno širiti u smjeru sjeverozapad - jugoistok, poprimajući izdužen i dosta nepravilan oblik sastavljen od kompaktno izgrađenog urbanog tkiva, manjih i većih disperziranih izgrađenih površina u smjeru sjevera i istoka i prstena vojno- industrijskih sadržaja koji su polako, ali sigurno počeli „gušiti“ njegovo prostorno širenje (Friganović, 1978) (Slika 12).



Sl. 12. Širenje izgrađenog dijela Šibenika u periodu između 1968. (tamno narančasta) i 2018. godine (svjetlo narančasta)

Izvor: izradio autor prema Geoportal DGU, 2020.

Manifestacija neusporedivo bržeg demografskog rasta, mikrogeografski povoljnijih uvjeta za daljnje širenje i izgradnju i niza drugih urbano-geografskih procesa i prostorno-planskih mjera u Zadru od 70-ih godina 20. stoljeća do danas bilo je eksplozivno i gotovo nezaustavljivo prostorno širenje izgrađenih gradskih površina i sadržaja prema periferiji i prigradskim naseljima, čime se, srastanjem sa ravnokotarskom priobalnom okolicom od Vira do Pakoštana, oblikovala površinom i brojem stanovnika druga najveća urbana regija u Dalmaciji (Magaš, 1997; 2009). Potpunu oprečnost takvoj brznoj prostornoj ekspanziji zadarske aglomeracije predstavlja kriza prostornog širenja koju Šibenik počinje proživljavati 70-ih i 80-ih godina 20. stoljeća (Friganović, 1978). Ona je u poslijeratnom periodu djelomice otklonjena prestankom rada i rušenjem velikog dijela vojnih i industrijskih sadržaja koji i dalje čekaju na nove funkcije i više nisu prepreka prostornom širenju grada. Unatoč svemu tome, Šibenik se u odnosu na prostorni obuhvat izgrađenih površina 60-ih godina (odnosno referentne godine 1968.) do današnjih dana (odnosno referentne godine 2018.) vrlo malo proširio (uglavnom „reinterpretacijom“ i daljnjim izrastanjem postojećih gradskih četvrti), što je u skladu sa cjelokupnim razvojnim ozračjem u kojem se taj grad danas nalazi (Poljičak, 2014; 2015).

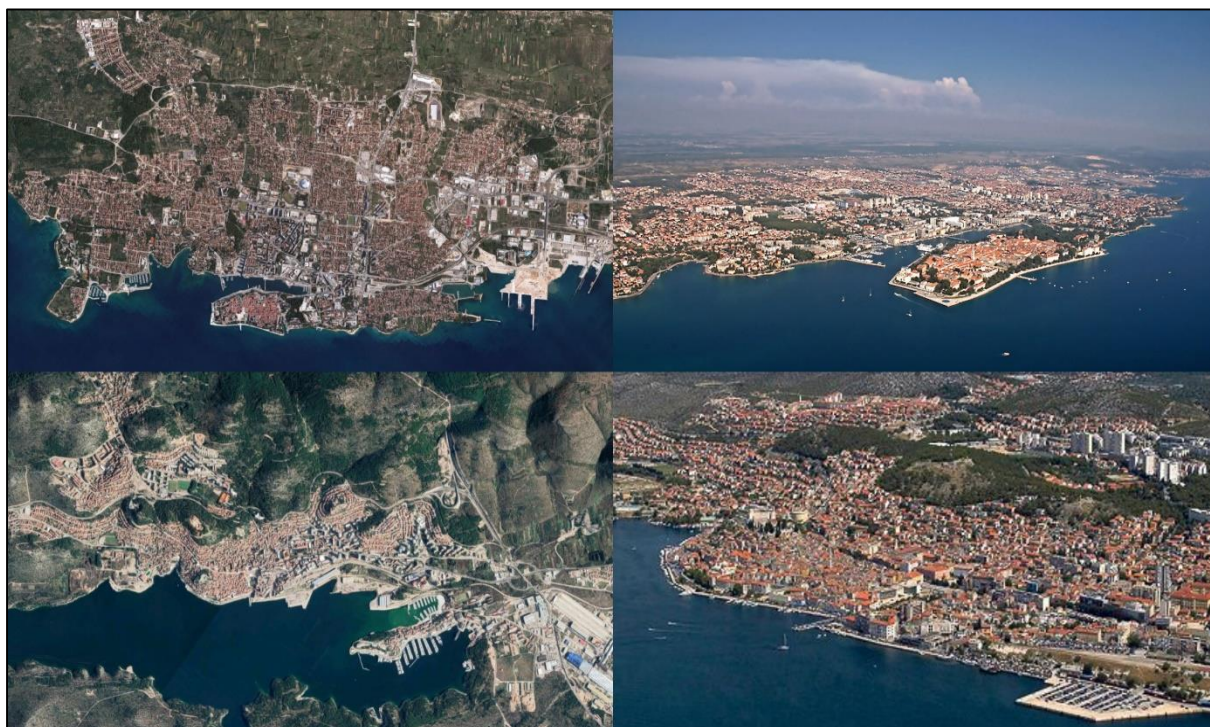
### **3.3.2. PROMJENE U FIZIONOMIJI URBANIH KRAJOLIKA**

Promatrajući Zadar i Šibenik kao urbane krajolike, u kojima se kroz vrijeme izmjenjuju elementi njihove morfološke strukture (ulice, zgrade, trgovi, slobodne površine...), moguće je pratiti promjene u njihovoj prostornoj organizaciji, diferenciranom razvoju pojedinih morfološki homogenih cjelina (gradskih četvrti) i, u konačnici, promjene u njihovoj cjelokupnoj silueti (Vresk, 2002). Preobrazba urbane fizionomije može se promatrati u narušavanju tradicionalnog mediteranskog graditeljskog naslijeđa spontanom te ambijentalno, funkcionalno i estetski neprihvatljivom gradnjom i kontrastu u fizionomiji starijih i novijih dijelova gradova (Magaš, 2007). Naime, prostori povijesnih gradskih jezgri Zadra i Šibenika po svojim kulturno-genetskim i fizionomskim obilježjima pripadaju mediteranskom, odnosno južnoeuropskom ambijentu i stilu gradnje kojeg u najširem smislu sačinjavaju nepravilna mreža uskih kamenitih ulica (Šibenik), odnosno djelomice izmijenjen i sužen antički raster ulica (Zadar), gusto izgrađeni blokovi kamenih kuća na malim građevnim česticama, istaknuti gradski trgovi i koncentracija velikog broja javnih, reprezentativnih i sakralnih objekata te općeniti dojam da su zbog gustoće izgrađenosti svi elementi jezgre u međusobno ovisnom odnosu (Vresk, 2002; URBANEX i Projektni biro Split, 2014). Potpunu oprečnost stilu i fizionomiji prostora gradskih jezgri, sukladno velikom zamahu u industriji, turizmu i izgradnji stambenih objekata u jeku sve jačeg demografskog pritiska, predstavljaju novonastale morfološki homogene gradske četvrti. One se, u skladu sa svojim fizionomskim i funkcionalnim obilježjima, daljnjom raščlambom



najlakše mogu diferencirati na zone industrijske (sa tvorničkim dimnjacima, skladištima, proizvodnim pogonima), turističke (sa hotelima, uređenim šetnicama, marinama, zelenim površinama i sportsko - rekreacijskim sadržajima) i vojne namjene, a zatim i četvrti u kojima dominiraju više zgrade sa stambenim i poslovnim sadržajima te, u konačnici, četvrti pretežito individualne izgradnje sa amorfnim blokovima nižih obiteljskih kuća i općenito rjeđim i nepravilnijim rasporedom ulica, parcela i objekata (Slika 13).

Sl. 13. Aerofoto i panoramski prikaz Zadra (gore) i Šibenika (dolje)



Izvor: Google Maps, 2020., URL 1 i URL 2.

Sve ove morfološki homogene cjeline, a posebice potonja, osim što su isprva kontrolirano, a zatim sve više stihijski rasle i „konzumirale“ gradska zemljišta, utjecale su i na promjene silueta Zadra i Šibenika koji se, zbog nepostojanja dugoročnije vizije i projekcije prostornog razvoja, ishitrenog zoniranja i lociranja pojedinih funkcija i uzmicanja pred agresivnom individualnom izgradnjom, do 90-ih godina nisu uspjeli profilirati u identitetski prepoznatljiva gradska središta sa spregom prirodnih ljepota i sredozemnog graditeljstva. Sve ovo će, osim poskupljenja i otežavanja daljnjeg razvoja, ostaviti i dugo vremena neizbrisive tragove u urbanoj fizionomiji i vizuri Zadra i Šibenika u budućnosti (Magaš, 2009; ZADRA, 2011; Poljićak, 2014).

#### 4. SLIČNOSTI, RAZLIKE I FAKTORI NEJEDNAKOG URBANOG RAZVOJA

Uzevši u obzir sve dosad navedene faktore i međuovisnosti geografskog smještaja i položaja, historijsko-geografskog razvoja i urbane preobrazbe Zadra i Šibenika, potrebno je, prije svega, zamijetiti i izdvojiti glavne sličnosti koje su dijelili međusobno, ali i sa drugim srednje velikim hrvatskim gradovima. To bi, u najkraćim crtama, bili već spomenuti pojam

„podurbaniziranosti“ (nerazmjer između stupnja urbanizacije i industrijalizacije, odnosno znatno brži razvoj industrije nego bi to urbana infrastruktura mogla pratiti), isprva snažni migracijski pritisak sa sela u grad (ruralni egzodus), a potom stvaranje specifičnog socijalnog sloja „radnika-seljaka“, propadanje kulturno- povijesnog naslijeđa (urbane baštine) koje gradovi, zbog selektivnog ulaganja u najnužniju izgradnju i opremanje urbanih funkcija i sadržaja, nisu mogli zaustaviti, infrastrukturna deficijentnost, svođenje urbanizacije na samo na rast i širenje gradova, a ne na preraspodjelu funkcija i pokušaj ostvarivanja harmoničnog prostornog razvoja i, u konačnici, neosjetljivost urbanizacije na ekološke i ambijentalne dimenzije prostora i kvalitetu života u gradovima (Čaldarović, 1999; Poljičak, 2015). Paralele u promjenama razvojnih paradigmi mogu se podvući i u periodu od kraja 20. stoljeća do danas, koji je u svim gradovima, pa tako i u Zadru i Šibeniku, u najkraćim crtama obilježen krahom „socijalističkog projekta“ i prelaskom na tržišno gospodarstvo u kojemu pojačani utjecaj imaju tercijarne djelatnosti (posebice trgovina i turizam), dalekosežnim promjenama ekoloških, urbanih i uopće civilizacijskih razvojnih aspiracija stanovništva, gradskih vlasti i planerskih aktera, unaprjeđenjima urbane infrastrukture, funkcija i servisa, a sve to u kontekstu „dovršavanja“ gradova (Poljičak, 2014). Ipak, koliko god sličnosti Zadar i Šibenik međusobno i sa drugim gradovima dijelili u svim svojim razvojnim fazama, osvrnuvši se na sve iznesene pokazatelje koji dobro zrcale današnji stupanj dosegnutog urbanog razvoja, jasno se može zaključiti kako je Zadar, unatoč svojim boljkama i poteškoćama u razvoju, u gotovo svakoj dimenziji nadišao Šibenik. Na neke od najvažnijih faktora koji su doveli do takvog dispariteta u razvijenosti rad dosad upućuje samo djelomično i fragmentarno zbog čega se nameće potreba za sintezom i sistematizacijom svega dosad rečenog u razvojne faktore fizičko-geografske i društveno-geografske naravi.

Faktori urbanog razvoja fizičko-geografske naravi vezani su, u prvom redu, za fizičku komponentu prostora (definiranu geografskim smještajem) u kojoj se grad nalazi i za prostorne resurse kojima određeni grad na tom prostoru raspolaže zbog čega su, kao takvi, nedjeljivi od prirodne sredine i u velikoj mjeri nepromjenjivi. U tom kontekstu, valjalo bi prije svega detaljnije prokomentirati lokalnu topografiju i konfiguraciju terena na kojem su gradovi smješteni. Već spomenuti topografski smještaj na niskom priobalnom rubu Ravnih kotara sa niskim nagibima padina omogućuje Zadru lakšu izgradnju i nesmetano širenje urbanog tkiva u svim smjerovima, a zatim i niz drugih pogodnosti (poput osiguravanja pravilnog „krvožilnog“ rastera prometnica i drugih infrastrukturnih sustava, lakše i pravilnije parcelacije zemljišta), što Zadru u teoriji osigurava relativno jednostavno širenje urbanih sadržaja i funkcija, kao i općenito bolju i kvalitetniju prostornu pokretljivost glavnih čimbenika urbanog razvoja.

Također, maritimna eksponiranost i duboko morsko pročelje Zadru osiguravaju nesmetan pristup s mora brodovima svih veličina, što mu je zasigurno pomoglo da se afirmira u jedno od glavnih čvorišta putničkog i robnog pomorskog prometa u Hrvatskoj (Magaš, 1997; 2009). Isto se ne može reći i za Šibenik, koji, stisnut strmim vapnenačkim brdima Kamenara i njegovim podgorskim humovima sa sjeverne strane i morskim pročeljem sa južne strane, nema mogućnost prostorno se širiti nigdje nego prateći glavne crte reljefa poglavito u smjeru sjeverozapad- jugoistok, što, samo po sebi, predstavlja probleme prometnoj povezanosti (problem „uskog grla“ prometa, slično kao i u slučaju grada Rijeke) i konkurentnosti pristupa gradu i luci s morske i kopnene strane, problematici prostornog širenja urbanih sadržaja na izrazito strmim padinama i plodnim zaravnjenim prostorima komplementarnih djelatnosti i rekreacije (Donjem polju) i općenito delikatnim zadacima lociranja i zoniranja pojedinih gradskih funkcija i infrastrukturnih sustava u prostoru izrazito ranjivom na ekološko zagađenje (Friganović, 1978; MICRO Projekt, 2011). Osim topografskog smještaja, u velikoj mjeri nepromjenjivi faktor koji je doveo do jačeg urbanog razvoja Zadra je i njegova prirodna osnova te prometno-geografski položaj. Naime, upravo širim zadarskim područjem prolaze najlogičnije i najbrže poveznice velikog dijela kontinentalne Hrvatske i Dalmacije (kninsko - butišnički koridor i prijevoji preko Velebita), što je, uz pogodnu udaljenost prema Apeninskom poluotoku (Ancona) i drugim gradskim središtima Hrvatske, omogućilo Zadru da se izdvoji kao jedno od njenih glavnih prometnih središta sa svim modernim vrstama prometnog povezivanja te da, kao dio prometnog pravca Baltik – Panonski bazen – Zadar – Ancona – Srednja i Južna Italija, osigura najkraću i najjeftiniju vezu značajnog dijela Podunavlja te srednje i istočne Europe prema srednjoj i južnoj Italiji, kao i najbrži plasman ribe (iz najjačeg ribolovnog područja Hrvatske) i drugih poljoprivrednih proizvoda iz svoje plodne okolice Ravnih kotara prema Italiji, ostvarivši, tako, značajnu funkciju prometnog čvorišta i razvojnog žarišta u okvirima svoje uže regije i Hrvatske (Magaš, 1997; 2009; 2016). S druge strane, smještaj u gospodarskim resursima siromašnom kraju sa primarno malim gospodarskim mogućnostima (koje je proširio tek kroz 19. stoljeće boljim povezivanjem sa drniškim rudnim bazenom i iskorištavanjem potencijala alogene Krke), kao i u, prometno-geografski gledano, manje važnom prostoru, uvjetovali su i veće siromaštvo šibenskog područja (pa tako i samog Šibenika kao njegova glavnog urbanog središta) geografskim sadržajima i razvojnim resursima (Friganović, 1966; 1978).

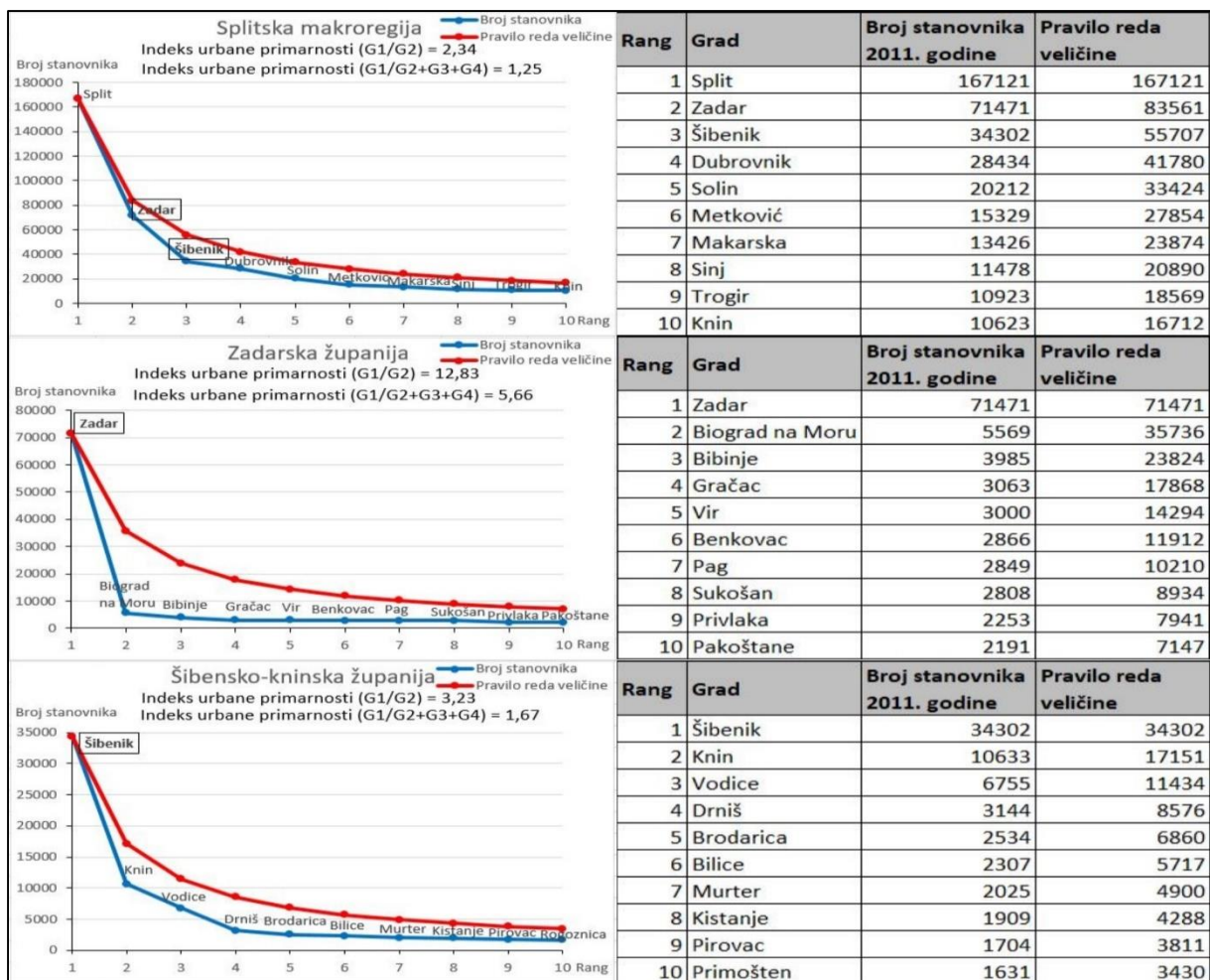
Skupina društveno-geografskih faktora urbanog razvoja u velikoj se mjeri nadovezuje na fizičko-geografsku komponentu prostora koju ljudska aktivnost prilagođuje svojim razvojnim potrebama, odnosno sama joj se podređuje, zbog čega je, kao takva, u velikom dijelu

promjenjiva u vremenu i prostoru. U kontekstu nejednakog urbanog razvoja Zadra i Šibenika najvažnije je, pritom, istaknuti drugačije strategije i vizije razvoja tijekom druge polovice 20. stoljeća uvjetovane sudjelovanjem različitih razvojnih i planerskih aktera. Naime, gospodarsko i političko zapostavljanje i periferizacija Zadra koje je, dijelom kao posljedica neostvarenog koncepta autonomne Dalmacije u kojoj je Zadar predviđen kao drugorazredno središte bez brojnih vitalnih funkcija, inspirirano i podržavano iz pojedinih središta moći i odlučivanja, znatno je utjecalo i na činjenicu da je urbani razvoj Zadra u drugoj polovici 20. stoljeća razmjerno brzo ostvarivan ponajviše vlastitim (lokalnim) snagama, u određenu ruku i „u inat“ političkim interesima iz tih centara moći i odlučivanja. Premda je takav model razvoja, kao što je već rečeno, u velikoj mjeri bio spontan i stihijski, čime je prožet brojnim problemima koje je grad naslijedio za budućnost, Zadar u navedenom razdoblju doživljava brzi porast stanovništva, kvalitetan i komplementaran razvoj široke gospodarske baze, društvene nadgradnje i centralnih funkcija, koncentracijom urbanih sadržaja održava svoju gradsku jezgru živom i aktivnom te pomiruje razvojne potrebe svake od navedenih dimenzija urbanog razvoja (primjerice izmiče lučke i industrijske sadržaje iz centra grada i neposredne blizine turističkih sadržaja na gradsku periferiju, u zonu Gaženica). Svi ovi pothvati Zadru su uvelike su olakšali suočavanje sa izazovima posttranzicijskog razdoblja, tijekom kojeg grad brzim prestrukturiranjem svojeg gospodarstva bilježi pozitivne trendove, živi svoj život u centru na razini višoj od većine drugih jadranskih gradova i nastavlja sa pozitivnim praksama oživljavanja Poluotoka, nastavlja demografski rasti i afirmirati se kao jedno od najvažnijih prometnih čvorišta Hrvatske i u gotovo svakom pogledu kao regionalno (supraregionalno) središte nastavlja rasti (Magaš, 2009; ZADRA, 2011). S druge strane, Šibenik je, sukladno svojim već spomenutim posebnostima i ograničenjima geografskog smještaja i položaja, zahtijevao razvojni model temeljen na multidisciplinarnosti, očuvanju ekološke ravnoteže i stabilnosti te pomirbi i udovoljavanju proturječnih prohtjeva kad je riječ o prostornom širenju grada i njegovim funkcijama u sprezi s okolicom. Nažalost, takav model razvoja nije ni približno ostvaren, već je, nastojeći udovoljiti investitorima i državnim vlastima (koje su, nakon II. svjetskog rata, odredile Šibenik kao centar razvoja hrvatske aluminijske industrije i izrazito vojno središte na geostrateški važnom položaju) u uvjetima socijalizma, grad kroz drugu polovicu 20. stoljeća doživljavao postupnu degradaciju ekoloških, civilizacijskih, kulturnih, demografskih i socioekonomskih prilika (Friganović, 1978; Poljičak, 2015). Iako je znatnim ulaganjima u industriju uistinu uspješna preobrazba grada iz težačkog u moderno gradsko središte, njezino lociranje na sjeverozapadni (TEF) i jugoistočni (TLM) obod grada, zajedno sa prstenom vojarni i vojnih sadržaja, kao i „povlaštenu“ status u odnosu na druge urbane sadržaje, dovelo je do krize prostornog širenja



grada, ekološkog zagađenja, cjelokupnog odumiranja gradske jezgre, stvaranja monostrukturnog gospodarstva temeljenog na metaloprerađivačkoj industriji uz atrofiranje drugih gospodarskih sektora (posebice turizma koji, industrijskim zagađenjem i padom ambijentalne vrijednosti, „istjeran“ iz zone šibenskog zaljeva, gubi prostornu i organsku sponu sa gradskim sadržajima i atrakcijama), kašnjenja za regionalnim potrebama razvoja centralnih funkcija, pada kvalitete života i socioekonomskih prilika, da bi sve to, u konačnici, dovelo do narušavanja atrakcijske osnove privlačnih (*pull*) faktora doseljavanja stanovništva i daljnjeg demografskog rasta i revitalizacije (Friganović, 1978; Poljičak, 2014; 2015). Akumuliranjem svih ovih godinama zapostavljenih problema, nastupanjem ratnih 90-ih i urušavanjem društveno - gospodarskog sklopa na kojemu počiva cjelokupni razvoj, Šibenik je doživio potpuni gospodarski slom, izgubio svoje razvojno usmjerenje te u smislu regionalnih potreba i tokova znatno zaostao za Zadrom, Splitom i drugim dalmatinskim gradovima (Poljičak, 2014).

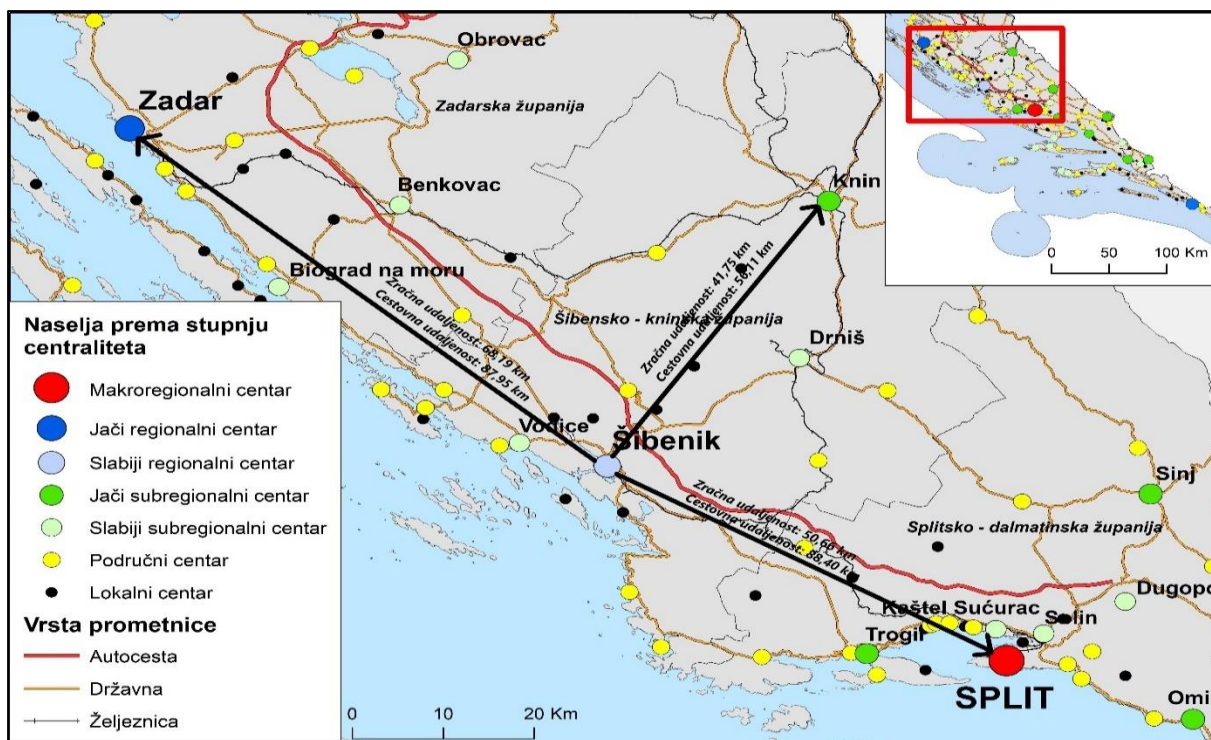
Treća i možda najvažnija skupina faktora jačeg urbanog razvoja Zadra u odnosu na Šibenik, na koju su dijelom utjecale i nepromjenjive i promjenjive varijable urbanog razvoja, bila bi položaj u regionalnom i nacionalnom urbanom sistemu. Naime, Zadar i Šibenik, osim što funkcioniraju kao neovisni entiteti (gradovi) sa vlastitim sustavima, djeluju i kao polovi razvoja vlastitih regija i podsystemi regionalnog, makroregionalnog i nacionalnog urbanog sistema (Vresk, 2002). Njihov hijerarhijski položaj u urbanim sistemima može se, prije svega, promatrati kroz pravilo reda veličine gradova i indeks urbane primarnost, dva pokazatelja u kojima je težište analize na veličini centara, uz pretpostavku da je veličina odraz funkcija centara u urbanom sistemu na regionalnoj (Zadarska i Šibensko- kninska županija) i makroregionalnoj razini (splitska urbana makroregija) (Vresk, 2002) (Slika 14). Prije svega, usporedivši njihov položaj na hijerarhijskoj ljestvici urbanog sistema splitske makroregije, vidljivo je kako Zadar puno manje odstupa od pravilom reda veličine (pokazatelju prema kojem se može očekivati da će jedan grad u nizu gradova poredanih po veličini imati broj stanovnika koji je jednak broju stanovnika najvećeg grada podijeljenom sa rednim brojem toga grada u nizu gradova) „očekivane“ vrijednosti (odstupanje od 1,17) od Šibenika (1,62). Dok u urbanom sistemu Zadarske županije svaki grad ima između 3 (Pakoštane) do 7 puta (Biograd na Moru) manji broj stanovnika nego bi ga, sukladno pravilu reda veličine u odnosu na Zadar, trebao imati, sekundarni urbani centri Šibensko-kninske županije pokazuju puno manji nerazmjer svoje veličine u odnosu na „očekivanu“ veličinu, što je također vidljivo i iz indeksa urbane primarnosti koji je u Zadarskoj županiji 2011. godine iznosio 12,83 (1991. 14,36), odnosno 3,23 (1991. 3,33) u Šibensko-kninskoj županiji.



Sl. 14. Pravilo reda veličine i indeks urbane primarnosti splitske makroregije (gore), Zadarske (u sredini) i Šibensko-kninske županije (dolje) 2011. godine

Izvor: DZS, 2013.

Na navedeni nerazmjer su, osim različitog stupnja socioekonomskog i demografskog razvoja u međuovisnosti sa prirodno- geografskom osnovom, utjecali i već utvrđeni stupanj centraliteta i gravitacijskog potencijala te, u konačnici, sama udaljenost i prometna povezanost u odnosu na druge gradove (Slika 15). Uzevši u obzir kompleksnost svih gravitacijskih odnosa i procesa u sjevernoj i srednjoj Dalmaciji, uvjetno se može govoriti o Zadru i zadarskoj regiji kao o prostoru prožimanja makroregionalnih utjecaja Zagreba, Rijeke i Splita zbog znatne udaljenosti od kojih je, zajedno sa znatno slabijim gravitacijskim silnicama regionalnih (Šibenik) i subregionalnih (Knin i Gospić) centara u blizini, Zadar jače od ijednog drugog hrvatskog grada slične veličine i značenja razvio regionalnu (supreregionalnu) funkciju mobiliziravši znatne prostorne resurse sjeverne Dalmacije te dijela Like i Krbave u vlastiti urbani razvoj, ali istovremeno slabeći subregionalne centre i središta Bukovice, Ravnih kotara, otoka i južne Like (Biograd na Moru, Benkovac, Obrovac i Gračac) i tako znatno usporavajući cjeloviti i kvalitetniji regionalni razvoj (Magaš, 1986; 1997; 2009; 2016).



Sl. 15. Mreža središnjih naselja i prometnica sjeverne Dalmacije te udaljenost Šibenika od drugih najvažnijih središta sjeverne i srednje Dalmacije (Splita, Zadra i Knina)

Izvor: izradio autor prema Lukić, 2012., Radeljak- Kaufmann, 2015. i DGU, 2020. i Google Maps, 2020.

Istovremeno, stiješnjenost između Knina (jačeg subregionalnog središta u unutrašnjosti Šibensko-kninske županije kojemu su ta područja prirodno-geografski, a zatim jačanjem prometnih veza i funkcije rada, i funkcionalno usmjerena), funkcionalno i demografski propulzivnijeg Zadra (jačeg regionalnog središta) na sjeveru i Splita (makroregionalnog središta) na jugu i ograničenost već spomenutim fizičko-geografskim i društveno-geografskim barijerama glavni su razlozi zbog kojih Šibenik nije mogao, ne može i u budućnosti će teško postati urbana jezgra okupljanja prostornih resursa užeg i šireg prostora sjeverne i srednje Dalmacije na način na koji je to ostvario Zadar (Friganović, 1992; Radeljak- Kaufmann, 2012).

## 5. ZAKLJUČAK

U ovisnosti sa posebnostima svojeg geografskog položaja i ukupnim razvojnim prilikama, Zadar i Šibenik su se kroz povijest afirmirali kao glavne urbane jezgre uže okolice i šireg regionalnog kompleksa otočja, priobalja i zaleđa. Koćeni spletom ograničavajućih razvojnih faktora, do čije stabilizacije dolazi u drugoj polovici 19. stoljeća, tek pod okriljem Habsburške Monarhije Zadar i Šibenik počinju doživljavati urbanu preobrazbu iz zapuštenih manufakturnih srednjovjekovnih središta u moderna industrijska središta. Prilike dotada u mnogo pogleda sličnih obrazaca urbanog razvoja i preobrazbe naglo se mijenjaju nastupanjem dvaju svjetskih ratova tijekom kojih Zadar doživljava prometnu izolaciju, gospodarsku stagnaciju i

demografsko nazadovanje posebice ojačane bombardiranjima i ratnim razaranjima II. svjetskog rata, dok istovremenim zaobilaskom svih navedenih problema Šibenik bez većih razvojnih diskordancija i u relativno boljoj poziciji ulazi u drugu polovicu 20. stoljeća. Intenziviranje procesa urbano bazirane industrijalizacije, velikog demografskog rasta u uvjetima ruralnog egzodusa te isprva kontroliranog i kasnije sve više stihijskog prostornog širenja glavne su odrednice urbanog razvoja i preobrazbe Zadra i Šibenika u uvjetima socijalizma do 90-ih godina 20. stoljeća kada ih, nastupanjem političko-gospodarske krize posebno ojačane ratnim zbivanjima i promjenom općih razvojnih aspiracija, u daljnjim desetljećima zamjenjuju gospodarska preorijentacija na djelatnosti tercijarnog sektora, „dovršavanje“ infrastrukturnih sustava u uvjetima nestalog pritiska doseljeničkog stanovništva, kao i veća implementacija načela održivog razvoja u daljnji urbani razvoj. Ipak, koliko god sličnosti u razvoju međusobno i sa drugim gradovima dijelili u posljednjih 70-ak godina, Zadar je, unatoč svim teškoćama nekontroliranog prostornog razvoja, na temelju posebnosti svojeg prometno-geografskog položaja, prirodne osnove i znatne udaljenosti od makroregionalnih silnica Zagreba, Rijeke i Splita, jače od ijednog hrvatskog grada razvio regionalnu (supraregionalnu) funkciju središta, prometno se u 5. najmnogoljudniji grad Hrvatske sa pozitivnom demografskom i socioekonomskom dinamikom razvoja i afirmirao u jedno od glavnih prometnih čvorišta Hrvatske. Istovremeno, ne uvažavajući ograničenja svoje prirodne osnove, razvijajući monostrukturno gospodarstvo temeljeno na industriji i vojnim funkcijama i tako sve više degradirajući standarde gradskog života zaostajući, pritom, za regionalnim tokovima preraspodjele funkcija u neposrednoj blizini Zadra, Splita i Knina, Šibenik je u odnosu na Zadar znatno zaostao u gotovo svakom pogledu. Prema svemu dosad iznesenom, može se pretpostaviti da će i u budućnosti urbani razvoj obaju gradova ovisiti o nizu promjenjivih i nepromjenjivih varijabli na različitim prostornim razinama pri čemu će, silama inercije u uvjetima globalizacije, Zadar i dalje nadilaziti Šibenik u gotovo svakom pogledu. S druge strane, umjesto razvojnog usmjerenja u ono što Zadar i Split jesu, a sam nije, usmjeravanje urbanog razvoja prema valoriziranju resursa kojima Šibenik raspolaže, a Zadar i Split ne (hidroenergetski i vjetroenergetski potencijali, neposredna blizina autoceste A1 pokraj koje je podignuta gospodarska zona Podi, najbolja poduzetnička zona u Hrvatskoj, revitalizacija TLM-a i pristup sofisticiranim tržištima automobilske i avioindustrije, 2 nacionalna parka u blizini i 2 UNESCO-va spomenika u samome gradu, kao i blizina razvedenog primoštensko-rogozničkog dijela obalne crte) otvaraju Šibeniku široke mogućnosti gospodarske i demografske revitalizacije i priliku da u određenim domenama postane referentno urbano središte za veliki dio Dalmacije i Republike Hrvatske (Lukić, 2012; Šarić, 2019; Varošaneć, 2020).

## POPIS LITERATURE

1. Blažević, M., 2008: Šibensko gospodarstvo od sredine 19. stoljeća do 1921. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* 51, 203-218.
2. Čaldarović, O., 1999: Razvojni ciljevi i naslijeđena razvojna ograničenja hrvatskih srednjih gradova, *Društvena istraživanja : časopis za opća društvena pitanja* 8 (1), 71-86.
3. Friganović, M., 1966: Geografski aspekt gospodarskog preobražaja šibenskog primorja, *Hrvatski geografski glasnik* 28 (1), 73-91.
4. Friganović, M., 1976: Geografske osnove položaja i razvoja Šibenika, u: Grubišić, S. (ur.): *Šibenik : spomen zbornik o 900. obljetnici*, Muzej grada Šibenika, Šibenik, 13-25.
5. Friganović, M., 1978: Šibenik – problem širenja grada i lokacije nove industrijske zone, *Hrvatski geografski glasnik* 40 (1), 133-136.
6. Friganović, M., 1992: Demografska osnova i razvoj Šibenske regije, *Acta Geographica Croatica* 27 (1), 1-13.
7. Graovac, V., 2004: Populacijski razvoj Zadra, *Geoadria* 9 (1), 51-72, DOI: <https://doi.org/10.15291/geoadria.129>
8. Jakovčić, M., Rendulić, I., 2008: Razvoj i funkcije kupovnih centara u Zadru/Development and functions of retail centres in Zadar, *Geoadria* 13 (1), 97-117, DOI: <https://doi.org/10.15291/geoadria.569>.
9. Lukić, A., 2012: *Mozaik izvan grada: tipologija ruralnih i urbaniziranih naselja Hrvatske*, Meridijani, Samobor.
10. Magaš, D., 1986: Regionalna funkcija Zadra u prostoru, u: Vukas, B. (ur.): *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 25-36.
11. Magaš, D., 1997: Zadar- geografska obilježja, *Geografski horizont* 2, 47-61.
12. Magaš, D., 2009: Prostorni razvoj Zadra 1945.-1991., u: Begonja, Z., Bralić, A., Diklić, M., Faričić, J., Obad, S., Oršolić, T. (ur.): *Zadar i okolica od Drugoga svjetskog rata do Domovinskog rata*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za povijesne znanosti u Zadru, Sveučilište u Zadru, Zagreb – Zadar, 274-347.
13. Magaš, D., 2016: Lički i sjevernodalmatinski prostor u kontekstu suvremene regionalizacije Hrvatske, *Geoadria* 21 (1), 59-112, DOI: <https://doi.org/10.15291/geoadria.25>.
14. Matešić, M., Ursić, M., 2016: Urbano naslijeđe grada Zadra kroz stoljeća, *Essehist : časopis studenata povijesti i drugih društveno-humanističkih znanosti* 6 (6), 30-36.



15. Poljičak, I., 2014: Urbana obnova područja bivše Tvornice elektroda i ferolegura (TEF) u Šibeniku, *Godišnjak Titius : godišnjak za interdisciplinarna istraživanja porječja Krke* 6-7 (6-7), 437-450.
16. Poljičak, I., 2015: Glavna obilježja urbane preobrazbe Šibenika u razdoblju 1945.-1990., *Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku* 1-2, 69-83.
17. Radeljak- Kaufmann, P., 2012: Prostorno planiranje na području Šibensko-kninske županije od druge polovice 20. stoljeća, *Sociologija i prostor : časopis za istraživanje prostornoga i sociokulturnog razvoja* 50 (3), 345-377, DOI: <https://doi.org/10.5673/sip.50.3.4>.
18. Radeljak- Kaufmann, P., 2015: Opremljenost centralnim funkcijama naselja Dalmacije, *Godišnjak Titius : godišnjak za interdisciplinarna istraživanja porječja Krke* 8 (8), 83-101.
19. Šprljan, I., 2013: Industrijski objekti u Šibeniku, *Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske* 37-38, 101-118.
20. Vresk, M., 2002: *Grad i urbanizacija: osnove urbane geografije*, Školska knjiga, Zagreb.

## POPIS IZVORA

1. Blažević, D., 2015: Šibenik: Od industrijskog grada do mjesta bez tvorničkih zgrada, *TRIS Portal*, 30.12.2015., <http://tris.com.hr/2015/12/sibenik-od-industrijskog-grada-do-mjesta-bez-tvornickih-zgrada-forum-tm/> (03.09.2020.).
2. Centar za lokalni ekonomski razvoj (CLER), 2017: Evaluacija postojećeg i prijedlog novog modela za izračun indeksa te izračun novog indeksa razvijenosti jedinica lokalne i područne samouprave u Republici Hrvatskoj, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Rijeci, Rijeka-Zagreb [https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/indeks%20Orazvijenosti/Studija\\_novi%20model%20indeksa%20Orazvijenosti\\_CLER.pdf](https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/indeks%20Orazvijenosti/Studija_novi%20model%20indeksa%20Orazvijenosti_CLER.pdf) (03.09.2020.).
3. Državna geodetska uprava (DGU), 2020: Digitalni model reljefa, <https://dgu.gov.hr/proizvodi-i-usluge/podaci-topografske-izmjere/digitalni-model-reljefa/180> (03.09.2020.).
4. Državna geodetska uprava (DGU), 2020: Registar prostornih jedinica RH (GIS shapefileovi), <https://dgu.gov.hr/registar-prostornih-jedinica-172/172> (03.09.2020.).
5. Državni zavod za statistiku (DZS), 1993: Promet turista u primorskim gradovima i općinama 1992., Dokumentacija 902, Zagreb.
6. Državni zavod za statistiku (DZS), 1998: Promet turista u primorskim gradovima i općinama 1997., Statistička izvješća 1056, Zagreb.

7. Državni zavod za statistiku (DZS), 2003: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2001. godine, Stanovništvo prema spolu i starosti, po naseljima, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
8. Državni zavod za statistiku (DZS), 2003: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2001. godine, Stanovi prema načinu korištenja, po naseljima, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
9. Državni zavod za statistiku (DZS), 2003: Promet turista u naseljima primorskih gradova i općina u 2002., Statistička izvješća 1196, Zagreb.
10. Državni zavod za statistiku (DZS), 2005: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001., <https://www.dzs.hr/Hrv/DBHomepages/Naselja%20i%20stanovnistvo%20Republike%20Hrvatske/Naselja%20i%20stanovnistvo%20Republike%20Hrvatske.htm> (03.09.2020.).
11. Državni zavod za statistiku (DZS), 2008: Promet turista u naseljima primorskih gradova i općina u 2007., Statistička izvješća 1354, Zagreb.
12. Državni zavod za statistiku (DZS), 2013: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Stanovi prema načinu korištenja, po naseljima, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
13. Državni zavod za statistiku (DZS), 2013: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Stanovništvo prema starosti i spolu, po naseljima, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
14. Državni zavod za statistiku (DZS), 2013: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Zaposleni prema djelatnosti, po naseljima, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
15. Državni zavod za statistiku (DZS), 2013: Turizam u primorskim gradovima i općinama u 2012., Statistička izvješća 1492, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
16. Državni zavod za statistiku (DZS), 2018: Turizam u primorskim gradovima i općinama u 2017., Statistička izvješća 1617, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
17. Državni zavod za statistiku (DZS), 2020: Gradovi u statistici, <https://www.dzs.hr/Hrv/publication/StatisticsInLine.htm> (03.09.2020.).
18. Državni zavod za statistiku (DZS), 2020: Transport i komunikacije, <https://www.dzs.hr/> (03.09.2020.).
19. Državni zavod za statistiku (DZS): Tablogrami rođenih i umrlih po naseljima Republike Hrvatske 1964.-2014., Zagreb.
20. Hrvatska gospodarska komora (HGK), 2017: Gospodarska kretanja Grada Zadra u 2016. godini, Županijska komora Zadar, Zadar, <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-zadar> (03.09.2020.).

21. Hrvatska gospodarska komora (HGK), 2017: Osnovne značajke gospodarskih kretanja Grada Šibenika u 2016. godini, Županijska komora Šibenik, Šibenik, <https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-sibenik> (03.09.2020.).
22. Hrvatska gospodarska komora (HGK), 2020: Poslovne informacije, Digitalna komora, <https://digitalnakomora.hr/e-gospodarske-informacije/poslovne-informacije/vodici> (03.09.2020.).
23. Geoportal Državne geodetske uprave (Geoportal DGU), 2020, <https://geoportal.dgu.hr/> (03.09.2020.).
24. Google Maps, 2020, <https://www.google.com/maps> (03.09.2020.).
25. MICROProjekt, 2011: Strategija razvoja Grada Šibenika - Analiza stanja, Split, <http://www.rra-sibenik.hr/upload/stranice/2015/12/2015-12-21/50/strategijarazvojjagradshibenikanalizastanja.pdf> (03.09.2020.).
26. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske Unije (MRRFEU), 2018: Vrijednosti indeksa razvijenosti i pokazatelja za izračun indeksa razvijenosti prema novom modelu izračuna na lokalnoj razini (razdoblje 2014.-2016.), [https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages//O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/indeks%20razvijenosti//Vrijednosti%20indeksa%20razvijenosti%20i%20pokazatelja%20za%20izra%C4%8Dun%20indeksa%20razvijenosti\\_jedinice%20lokalne%20samouprave.pdf](https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages//O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/indeks%20razvijenosti//Vrijednosti%20indeksa%20razvijenosti%20i%20pokazatelja%20za%20izra%C4%8Dun%20indeksa%20razvijenosti_jedinice%20lokalne%20samouprave.pdf) (03.09.2020.).
27. Perić, I., 2015: Pokojnici i pokajnici zadarske industrije, Libela, 15.01.2015., <https://www.libela.org/sa-stavom/5822-pokojnici-i-pokajnici-zadarske-industrije/> (03.09.2020.).
28. Poslovni dnevnik, 2019: Gaženica je najbolja kruzerska luka na svijetu, *Poslovni dnevnik*, 12.09.2019., <https://www.poslovni.hr/hrvatska/gazenica-je-najbolja-kruzerska-luka-na-svijetu-357338> (03.09.2020.).
29. Razvojna agencija Zadarske županija (ZADRA), 2011: Strategija razvoja Grada Zadra 2013.-2020., Zadar, <https://www.grad-zadar.hr/repos/doc/Strategija%20razvoja%20grada%20Zadra.pdf> (03.09.2020.).
30. Republički zavod za statistiku (RZS), 1973: Promet turista u primorskim mjestima 1972., Dokumentacija 149, Zagreb.
31. Republički zavod za statistiku (RZS), 1978: Promet turista u primorskim općinama 1977., Dokumentacija 328, Zagreb.
32. Republički zavod za statistiku (RZS), 1983: Promet turista u primorskim općinama 1982., Dokumentacija 514, Zagreb.



33. Republički zavod za statistiku (RZS), 1987: Promet turista u primorskim općinama 1987., Dokumentacija 695, Zagreb.
34. Savezni zavod za statistiku (SZS), 1974: Popis stanovništva i stanova 1971., Stanovništvo delatnost, Rezultati po naseljima i opštinama, Knjiga X, Beograd.
35. Savezni zavod za statistiku (SZS), 1973: Popis stanovništva i stanova 1971., Stanovništvo pol i starost – I. deo, Rezultati po naseljima i opštinama, Knjiga VIII, Beograd.
36. Šarić, F., 2019: Poduzetnička zona Podi proglašena je najboljom u Hrvatskoj, *Lokalni.hr*, 17.04.2019., <https://lokalni.vecernji.hr/zupanije/poduzetnicka-zona-podi-proglasena-je-najboljom-u-hrvatskoj-14401> (03.09.2020.).
37. ŠibenikIN, 2018: Šibenik je pokosila kuga prije točno 369 godina: Tragedija je dotukla tada najveći hrvatski grad, *ŠibenikIN*, 08.06.2018., <https://www.sibenik.in/sibenik/sibenik-je-pokosila-kuga-prije-tocno-369-godina-tragedija-je-pokosila-tada-najveci-hrvatski-grad/93231.html#> (03.09.2020).
38. URBANEX i Projektni biro Split, 2014: Urbani razvojni plan, Šibenik, <http://www.edic-sibenik.eu/upload/stranice/2015/04/2015-04-01/41/udp10102014pdf.pdf> (03.09.2020.).
39. URL 1: [https://rtl-static.cdn.sysbee.net/image/zadar-panorama-iz-zraka-foto-marin-gospic-faa76c9b2891373a73e791543e16b279\\_gallery\\_single\\_view.jpg?v=20](https://rtl-static.cdn.sysbee.net/image/zadar-panorama-iz-zraka-foto-marin-gospic-faa76c9b2891373a73e791543e16b279_gallery_single_view.jpg?v=20) (03.09.2020).
40. URL 2: <https://www.dinaridetrails.org/wp-content/uploads/2014/10/SibenikPanorama.jpg> (03.09.2020).
41. Varošaneć, S., 2020: Šibenčani počinju raditi aluminijske komponente za BMW, investicija od 600 milijuna kuna otvara nova radna mjesta, *Poslovni dnevnik*, 31.08.2020., <https://www.poslovni.hr/hrvatska/sibencani-pocinju-raditi-aluminijske-komponente-za-bmw-4248581> (03.09.2020.).