

Promjene u funkcionalno-prostornoj strukturi Osijeka nakon 1991. godine

Dražen Nječač, Slaven Gašparović, Zvonimir Stipešević

Raspdom Jugoslavije i prijelazom iz socijalističkoga planskog u kapitalističko tržišno gospodarstvo te zbog Domovinskog rata i provedene privatizacije, funkcionalno-prostorna struktura grada Osijeka doživjela je transformaciju. Cilj je ovog rada istražiti, analizirati i definirati promjene u funkcionalno-prostornoj strukturi Osijeka nakon 1991. godine. Najznačajnija je prenamjena industrijskih zemljišta u trgovačku, poslovnu ili stambenu namjenu.

Ključne riječi: gradske funkcije, iskorištavanje gradskog zemljišta, gospodarska tranzicija, funkcionalno-prostorna struktura grada, Osijek

The Changes in the Functional and Spatial Structure of Osijek after 1991

With the disintegration of Yugoslavia and the transition from a centrally planned to a market economy, and due to the impact of the Homeland War and implemented privatization, the functional and spatial structure of Osijek suffered significant transformation. The paper examines, analyses and defines the changes in the functional and spatial structure of Osijek after 1991. The most significant change is the transformation of the industrial areas into shopping, business or residential areas.

Keywords: urban functions, urban land use, economic transition, spatial and functional structure of the city, Osijek

UVODNE I METODOLOŠKE NAPOMENE

Prostorna struktura grada može se definirati kao prostorni raspored te sistem veza i odnosa između pojedinih fenomena u prostoru grada (Vresk, 2002) ili kao prostorni uzorci različitih funkcija unutar gradskih područja (Mills, 2000). Pacione (2005) te Anas i dr. (1998) ističu da je u većoj mjeri utjecaj na prostornu strukturu modernoga grada imao razvoj prometa. U skladu s tim Sohn (2005) definira prostornu strukturu grada kao prostorni uzorak gospodarskih aktivnosti i stanovanja duž postojeće prometne mreže.

Prostor grada ima kompleksnu prostornu strukturu koju definiraju tri sastavnice: funkcionalna, socijalna i morfološka, pri čemu je i funkcionalna struktura grada kompleksna, a odnosi se na način iskorištavanja gradskog zemljišta (*urban land use*) kojim se koriste institucionalizirane gradske djelatnosti kao zasebni prostorni sustavi unutar grada, kao

što su npr. djelatnosti vezane uz poslovanje, proizvodnju, stanovanje, rekreaciju, odmor i promet. Stoga se prostor grada može podijeliti na pojedine dijelove s obzirom na njihovu namjenu (npr. dijelovi za stanovanje, proizvodnju, rekreaciju i slično), pri čemu se način iskorištavanja utvrđuje kartiranjem (Vresk, 1990b).

Prostorna struktura grada nastaje pod utjecajem prirodnih, socijalnih, ekonomskih i ostalih faktora i zbog toga je izložena stalnim promjenama (Vresk, 1990b). U tom kontekstu značajne promjene u prostornoj strukturi gradova u svijetu dogodile su se u posljednjih tridesetak godina, a glavnim uzrocima mogu se smatrati procesi globalizacije i informatizacije te raspad socijalističkog sustava krajem 80-ih i početkom 90-ih godina 20. stoljeća. Upravo zbog toga tematika prostorne strukture grada postaje interesom mnogih znanstvenih istraživanja, kako geografskih tako i ostalih znanosti, bilo u okviru cjelokupnog istraživanja čitave prostorne strukture grada, bilo radi parcijalnog istraživanja njenih pojedinih komponenata.

U okviru prikaza funkcionalne strukture grada treba spomenuti knjigu *The Post-Socialist City* (K. Stanilova, ur., 2007) gdje niz autora iznosi pojedine značajke prostorne strukture pojedinih srednjoeuropskih i istočnoeuropskih gradova u vrijeme nakon pada komunizma s naglaskom na njihove posebnosti u pojedinim segmentima prostorne strukture gradova, pa tako i funkcionalne strukture. Timar i Varadi (2001) istražuju prostorno-funkcionalnu strukturu Budimpešte, a Rudolph i Brade (2005) Moskve ističući kako se transformacija prostorne strukture navedenih gradova tijekom devedesetih godina ponajviše očitovala u pojačanom razvoju gradske periferije zbog izgradnje velikih trgovačkih centara i razvoja rezidencijalnih četvrti, dok se u unutrašnjim dijelovima grada grade veliki trgovački centri i drugi različiti poslovni objekti na mjestima nekadašnjih starih industrijskih pogona. Funkcionalnu strukturu Praga obrađuje Sýkora (1999) naglašavajući kako njezinu promjenu karakteriziraju komercijalizacija povijesne jezgre, revitalizacija susjedstva unutar grada te rezidencijalna i komercijalna suburbanizacija vanjskih dijelova grada. Pak (2004) zaključuje kako se utjecaj raspada socijalističkog sustava i proces tercijarizacije u slovenskim gradovima, a posebice u Ljubljani, ogledaju u sve heterogenijem načinu korištenja gradskog zemljišta. Nuissl i Rink (2005) ističu četiri etape u promjenama funkcionalne strukture Leipziga, koje obuhvaćaju procese od pojačane izgradnje kupovnih centara na rubu grada, preko izraženijeg razvoja rezidencijalnih četvrti u sklopu suburbanizacije, do ponovnog povećanja atraktivnosti unutrašnjeg dijela grada i popuštanja procesa suburbanizacije te, na kraju, depopulacije predgrađa i izrazitog povećanja investiranja u područja unutrašnjih dijelova grada.

Problematika funkcionalne strukture gradova u Hrvatskoj također je zastupljena u znanstvenoj bibliografiji. Pri proučavanju prostorne strukture gradova svakako su najznačajniji radovi Vreska (1990a, 1990b, 2002), koji daje sveobuhvatni i detaljno razrađeni pregled pojma prostorne strukture grada, od definicije preko pregleda razvoja teorija i modela prostorne strukture do analize pojedinih komponenti prostorne strukture grada. Isti autor proučava funkcionalnu strukturu gradova u Hrvatskoj i na temelju analize broja zaposlenih u svim djelatnostima u gradovima provodi funkcionalnu tipologiju utvrđujući šest tipova gradova prema funkcionalnoj diverzifikaciji te osam tipova prema funkcionalnoj usmjerenosti (Vresk, 1996). Vresk (1986) se bavi i problematikom funkcionalno-prostorne

strukture Zagreba na temelju analize kretanja broja i udjela stanovništva i zaposlenih te unutargradskih migracija zaposlenih. Slukan Altić (2006) istražuje promjene u funkcionalnoj i morfološkoj strukturi Donjega grada u Zagrebu od 1862. do 1914., dok Biškup (2002) analizira funkcionalno značenje gradske jezgre Bjelovara. Slavuj i dr. (2009) istražuju problemska područja u Zagrebu nastala zbog promjena u funkcionalnoj i morfološkoj strukturi kao posljedica djelovanja socijalnih, ekonomskih i političkih faktora u postsocijalističkom razdoblju. Prostornim i funkcionalnim promjenama u urbanom razvoju Zagreba u vrijeme gospodarske tranzicije bavi se Sić (2007) ističući četiri procesa koja su dovela do navedenih promjena: stvaranje novoga središnjeg poslovnog centra, širenje trgovačkih centara i hipermarketa, stambenu gradnju u novim uvjetima i prometne probleme. Problematikom poslovnih funkcija bavi se Jakovčić (2006), koja proučava njihove promjene na primjeru ulice Ilice u Zagrebu te proces zatvaranja poslovnih objekata u njegovu središnjem dijelu. Značajan doprinos proučavanju prostorne strukture grada dao je i Prelogović (2008) u svojoj doktorskoj disertaciji gdje, uz težište na proučavanju socioprostorne polarizacije Zagreba, parcijalno zahvaća i problematiku funkcionalne strukture grada.

Sveobuhvatna istraživanja o prostornoj, a time i funkcionalnoj strukturi Osijeka nisu provedena, stoga valja spomenuti autore koji su pridonijeli raspravi o urbanom i geografskom razvoju Osijeka dotičući se i funkcionalne strukture grada. Singer i Turkalj (1998) analiziraju razvoj osječke industrije od 1850. do 1996. u tri razvojne etape, prikazujući uvjete koji su utjecali na razvoj industrije te utjecaj industrije na razvoj grada. Historijsko-geografski pregled razvoja grada daju Pepeonik (1972) te Poličić i Husanović Pejnović (1996) uspoređujući ga s drugim makroregionalnim centrima u Hrvatskoj, a također analiziraju značenje i funkcije Osijeka u odnosu na njegovo gravitacijsko područje. Gaćina i Ivanković (1996) daju pregled kartografskih prikaza Osijeka od sredine 12. stoljeća, u kojemu su obrađene povijesne karte koje grafički opisuju povijesni razvoj Osijeka. Jukić i Pegan (2005) istražuju kulturno-povijesne i umjetničko-estetske vrijednosti grada i prigradskih naselja, prikazuju povijest planiranja grada Osijeka, upozoravaju na probleme prostornog razvoja, naglašavaju odnos grada i rijeke, tj. urbanizirane desne obale i prirodne lijeve obale Drave te analiziraju urbanistički aspekt razvoja Osijeka. U zborniku radova znanstvenog skupa *Osijek kao polarizacijsko žarište* (1981) istražuje se područje osječke regije i značenje grada Osijeka kao središta. Istražuju se geografski aspekti i stanovništvo, povijesni aspekt, urbano nasljeđe, energija, promet, industrija, trgovina, bankarstvo, prosvjeta i kultura, zdrastvo, zaštita okoliša i urbane perspektive.

Cilj ovog rada jest definirati trenutno stanje funkcionalno-prostorne strukture grada Osijeka na temelju analize elemenata funkcionalne strukture prije 1991. godine i danas te procesa koji su utjecali na promjene. Pritom se kao glavni zadatak ističe proučavanje transformacije koju je grad doživio u navedenom razdoblju (uz poseban osvrt na prenamjenu industrijskog zemljišta u trgovačko). Pri izradi ovog rada upotrijebljene su metode samostalnoga terenskog istraživanja i kartiranja, analize kartografskih priloga te obrade i analize statističkih podataka. Prostorni okvir ovog rada bit će naselje Osijek u svojim granicama (poklapa se s područjem Osijeka iz *Generalnoga urbanističkog plana za Osijek* iz 2006.).

RAZVOJ FUNKCIONALNO-PROSTORNE STRUKTURE OSIJEKA

Osijek ima policentričnu urbanu strukturu, što je logičan rezultat spajanja više manjih gradskih cjelina i naselja međusobno fizički odvojenih u jedno veće gradsko naselje. Svaka od tih manjih cjelina i naselja imali su neki svoj središnji prostor oko kojeg su se okupljale poslovne djelatnosti i koji je imao funkciju središta naselja. U slučaju Tvrdje, Donjega i Gornjega grada to je bio trg, a u slučaju Retfale, Novoga grada i Industrijske četvrti križanje važnijih ulica (sl. 1).

Osijek je, kao i cijela Hrvatska, doživio promjene u društveno-ekonomskom uređenju prelaskom iz pretežito socijalističkoga planskog u kapitalističko tržišno gospodarstvo. Promjene su nastale i raspadom Jugoslavije i osamostaljenjem Hrvatske, zbog čega je Osijek promijenio položaj u odnosu na svoje gravitacijsko područje, koje je umanjeno za dijelove Srbije (Vojvodine) i Bosne i Hercegovine koji su zbog blizine prirodno gravitirali Osijeku. U Domovinskom ratu Osijek je pretrpio značajna ratna razaranja te ljudske žrtve, uz mnoštvo raseljenih. Sve do 1998. i mirne reintegracije bio je odsječen od svoje okolice i našao se „na periferiji periferije”, a granica s okupiranim područjem bila je na samom gradskom rubu te su osječka prigradska naselja bila okupirana punih sedam godina. U uvjetima rata i poraća Osijek je imao samo cestovne i željezničke veze prema zapadu, što se odrazilo na život u gradu. Rezultat toga jest da se cijelo desetljeće grad nije razvijao, nego je nazadovao. Posebno je pogođeno gospodarstvo, koje je pretrpjelo ratna razaranja s ogromnim izravnim štetama i još većim neizravnim posljedicama. U tim je okolnostima i loše izvedena privatizacija, koja je dodatno nepovratno oštetila već uništeno gospodarstvo. Uza sve to i osječka je industrija izgubila tržište bivše Jugoslavije. Svi segmenti gradskog života bili su poremećeni te se nakon prestanka direktnih ratnih aktivnosti pristupilo obnovi i normalizaciji života.

Osječko je područje u tom razdoblju izgubilo svoje prometno i tranzitno značenje jer su se formirali novi koridori koji su zaobišli ratna područja. Posljednjih godina Osijek pokušava vratiti svoje značenje u regiji, iskoristiti svoje geoprometne prednosti te se razvijati u smjeru modernoga srednjoeuropskoga grada. Otvorenje autoceste na koridoru Vc značajno će utjecati na povezanost Osijeka povezujući ga s europskim sustavom autocesta, čime Osijek dobiva izvanredne preduvjete za uspješniji gospodarski razvoj. Trenutno je Osijek autocestom povezan s posavskim koridorom, a u budućnosti će izgradnjom čitave autoceste na koridoru Vc biti povezan i s Jadranom te Budimpeštom.

Sve te promjene odrazile su se i na prostornu strukturu. Nakon desetak početnih godina obnove grada, djelomičnog oporavka od ratnih posljedica i provedene privatizacije nastupilo je razdoblje intenzivnije izgradnje stambenih i poslovnih zgrada. Tržišno gospodarstvo donijelo je nove zakonitosti u funkcioniranju gospodarstva i društva u cjelini, što se odrazilo na razvoj elemenata prostorne strukture Osijeka. U tom kontekstu funkcionalna struktura Osijeka doživjela je transformaciju i očekuje se nastavak procesa promjena.

Razmještaj poslovnih djelatnosti

Najveće područje na kojem su se do 1991. odvijale poslovne djelatnosti jest poslovni centar Gornjega grada (sl. 2), koji se sastoji od Trga Ante Starčevića i Kapucinske ulice



Sl. 1. Plan grada Osijeka
Fig. 1. Osijek city map
Izvor: Sršan (2000)

(zajedno s Krežminim prolazom i sadašnjim Trgom Slobode to je i pješačka zona), Županijske ulice, Ulice Hrvatske Republike, Radićeve ulice (koja vodi do Željezničkoga i Autobusnoga kolodvora i prolazi pored glavne gradske tržnice) te dijela Strossmayerove, do Waldingerove ulice. U manjoj su mjeri poslovne djelatnosti bile smještene i u Pejačevićevoj, Ribarskoj, Šamačkoj i Jägerovoj ulici.



Sl. 2. Gornji grad – središnja poslovna zona Osijeka
 Fig. 2. The Upper Town – central business district of Osijek

Izvor: Veliki atlas Hrvatske (2002)

Poslovni centar Osijeka morfološki gledano radialno se širi od Trga Ante Starčevića, središnjega gradskog trga, u svim smjerovima. Trg se nalazi na sredini longitudinalnog pravca istok – zapad koji je os okupljanja i koji se pruža usporedno s rijekom Dravom.

Osim u središtu grada manje poslovne zone nalazile su se i u centrima gradskih četvrti (v. sl. 1), a najčešće su se sastojale od prostora koji je služio kao manja tržnica i samoposluge koja je bila veća i opskrbljenija od klasične trgovine robom za kratkoročne potrebe te je imala veće gravitacijsko područje. Oko tržnice i samoposluge grupirali su se drugi oblici poslovnih djelatnosti poput pošte, banke, pekarnice, frizerskih salona, ugostiteljskih objekata, kioska za tisak, a u nekim poslovnim središtima gradskih četvrti postojale su i robne kuće. Najveći udio prostora namijenjenog poslovnim djelatnostima otpadao je na trgovinu na malo. Do 1991. osim poslovnih ulica s prodavaonicama s klasičnim oblikom prodaje s neposrednim kontaktom prodavača i kupca, čest oblik trgovine na malo bile su i

robne kuće. U Osijeku su 1991. postojale četiri robne kuće, dvije u Gornjem gradu (Nama na Trgu Ante Starčevića i Emona Supermarket na Trgu slobode), jedna u središtu Donjega grada na Trgu Bana Jelačića (Doma) te jedna na Sjenjaku (IPK Sjenjak).

Poslovne djelatnosti u novim su uvjetima slobodnog tržišta i privatnoga kapitala promijenile raspored u prostoru, približavajući se zakonitostima u rasporedu poslovnih djelatnosti zapadnoeuropskih gradova. U prvom redu to se odnosi na pojavu velikih trgovačkih objekata: supermarketâ, hipermarketâ i trgovačkih centara na rubu grada, a ponegdje i dublje u gradskom tkivu. Njihova je pojava negativno utjecala na poslovanje manjih trgovačkih objekata po cijelom gradu i promijenila način opskrbe stanovništva.

Središte grada, središta gradskih četvrti i gradske tržnice izgubili su na značenju te se i mnogi nekad značajni trgovački objekti poput robnih kuća bore za opstanak. Ti novi oblici trgovačkih objekata pojavili su se oko 2000. godine, otprilike kad i u ostatku Hrvatske. U Osijeku su trenutno otvorena tri trgovačka centra i oko dvadeset velikih supermarketa i hipermarketa. Usto postoje projekti za četiri nova velika trgovačka centra, koji će još više istaknuti rastuću opskrbnu i trgovačku funkciju Osijeka. Razlog tako masovnog otvaranja velikih trgovačkih objekata u Osijeku sigurno leži i u činjenici što je u Osijeku manja cijena zemljišta u odnosu na ostale hrvatske makroregionalne centre te što nema prirodnih ograničenja osim premoštene Drave, pa ima prostora za širenje. Tako je Osijek neočekivano od industrijskoga grada postao trgovačko središte u kojem se opskrbljuje stanovništvo šire regije i susjednih država.

U razdoblju rane tranzicije 90-ih godina prošlog stoljeća, tijekom razvoja privatnog poduzetništva, Osijek je preplavilo mnoštvo manjih specijaliziranih lokalnih trgovina na malo, tzv. *street corner* trgovina. Poslovne funkcije razmjestile su se na svim lokacijama koje su omogućavale smještaj poslovnog prostora, a nerijetko su to bili dijelovi stambenih objekata: podrumi, garaže, dijelovi kuća i zgrada postajali su uredi, trgovine, pekarnice, obrtničke radnje, ugostiteljski objekti i drugo.

Razvojem i stabilizacijom tržišta, akumuliranjem kapitala i stranim investicijama te prestankom ratne aktivnosti pojavljuju se srednji i veći poslovni subjekti te predstavništva inozemnih kompanija. Posebno se ističe veliki broj stranih banaka, čije su poslovnice smještene na najboljim lokacijama, na mjestima najbolje dostupnosti, u središtu grada oko Trga Ante Starčevića te ponegdje i u središtima ostalih gradskih četvrti.

Industrijske zone

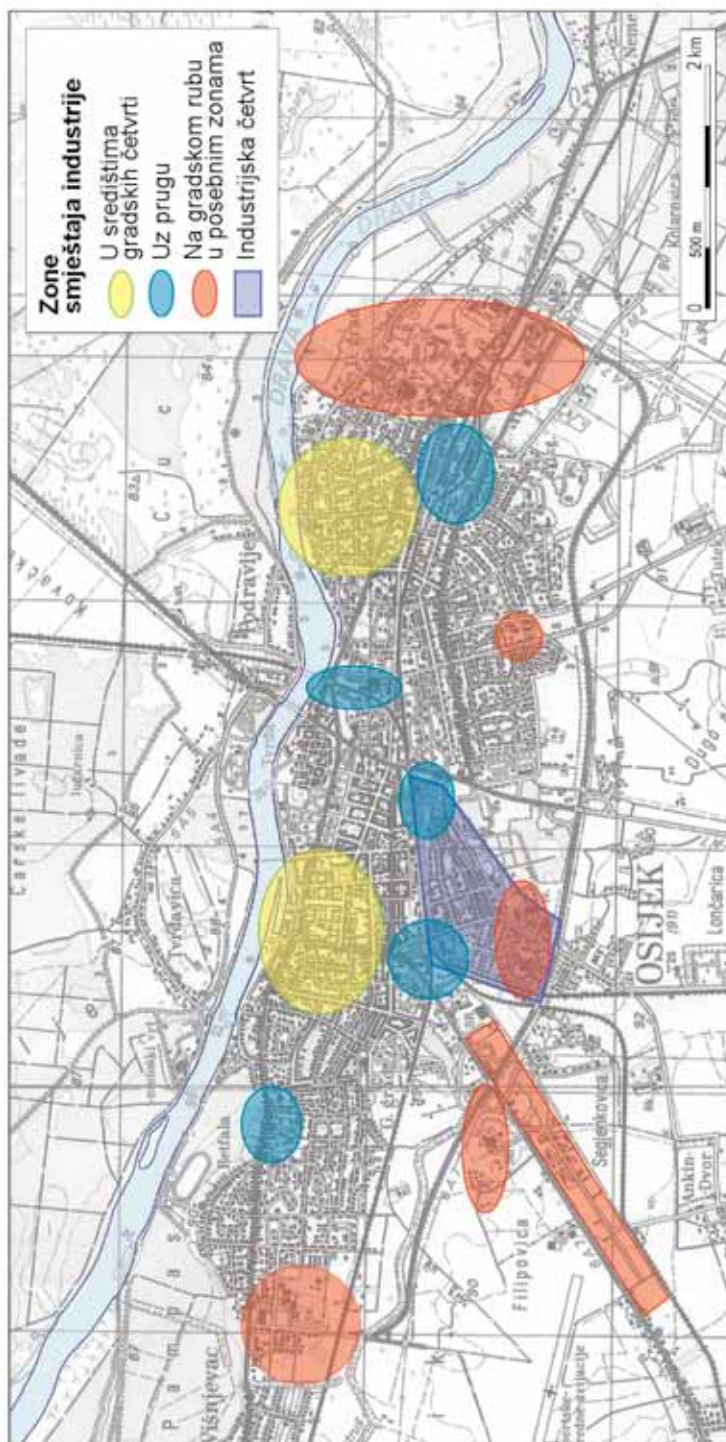
U Osijeku je, prema podacima popisa stanovništva iz 1991., od ukupno 40.682 aktivna stanovnika 13.044 ili 32,1% bilo zaposlenih u industriji i rudarstvu (*Dokumentacija 885, Popis stanovništva 1991.*). Značenje industrije vidljivo je i iz podatka da je u stvaranju bruto društvenog proizvoda industrija 1970. godine sudjelovala sa 49,5%, a 1988. sa 44,6% (*Generalni urbanistički plan grada Osijeka, 2006*). Osijek se kao industrijsko središte razvijao još od druge polovine 19. stoljeća, točnije nakon 1840., kada je svima bilo dopušteno osnivanje tvornice (Singer, Turkalj, 1998). Prve tvornice otvarane su stranim kapitalom uglavnom austrijskih, njemačkih, čeških i mađarskih industrijalaca, pa je do II. svjetskog rata Osijek imao status gospodarskoga polarizacijskog žarišta ovog dijela

srednje Europe. Budući da su posrijedi bile uglavnom radno intenzivne industrije, poput tekstilne, metaloprerađivačke ili prehrambene, koje su kao i druge industrije više ili manje uspješno djelovale i u kasnijim uvjetima planske privrede, razumljiv je veliki, gotovo trećinski udio zaposlenih u proizvodnim djelatnostima. Te su industrije već osamdesetih godina 20. stoljeća doživljavale krizu i bile neisplative, te su trebale biti restrukturirane. U tranzicijskom razdoblju devedesetih odvijala se i privatizacija nekad državnih industrijskih poduzeća, prilikom čega su mnogi gospodarski subjekti u Osijeku propali, ili su još prisutni, ali u značajno manjem obujmu.

Prve se tvornice podižu u drugoj polovini 19. stoljeća: Tvornica šibica 1856. u Gornjem gradu uz prugu, potom Pivovara također 1856. u središtu Gornjega grada, Tvornica kože 1873. u središtu Donjega grada, a zatim i tekstilna, prehrambena, drvena, svilarska industrija, kemijska tvornica Saponia i druge industrije. Krajem 19. stoljeća Osijek se uključuje u željezničku mrežu Austro-Ugarske Monarhije, pa se novonastala industrija grupira uz prugu i taj je lokacijski faktor važan sve do nakon II. svjetskog rata, kada se formiraju poslovno-proizvodne zone na zapadnome, južnom i istočnom rubu grada. Između svjetskih ratova (1922.) izrađena je regulatorna osnova Industrijske četvrti, koja je trebala nastati južno od pruge, ali je industrija zaživjela u manjoj mjeri samo neposredno uz prugu, pa se regulatornom osnovom iz 1934. definitivno odustalo od industrijske namjene u neposrednoj blizini gradskog središta. Umjesto industrijske četvrti nastala je rezidencijalna četvrt pravilne mreže prostora kojoj je ostao naziv prema prvobitno zamišljenoj namjeni prostora – Industrijska četvrt (sl. 3).

Nakon II. svjetskog rata razvoj industrije dobiva novi zamah. Industrijska zona razvila se na istočnom izlazu iz grada preseljenjem nekih industrija iz gradskog središta (pivovara, opeka), izgradnjom novih proizvodnih pogona te preseljenjem riječne tranzitne luke. Istočni gradski rub vrlo je povoljna lokacija za industrijsku zonu s obzirom na slobodni prostor i prometnu povezanost. Na sjevernoj je strani prirodna prepreka rijeka Drava, na južnoj je obilaznica, a prema zapadu prostor neprekinute izgrađenosti i naseljenosti. Istočna industrijska zona nastala je uz važno prometno čvorište, s obzirom na to da se u blizini nalazi preseljena riječna luka, povezana s osječkom obilaznicom i podravskom magistralom, a izgrađen je i ranžirni kolodvor u Nemetinu, dok je u Klisi izgrađena i 1980. puštena u promet zračna luka. S druge strane, na jugozapadnom izlazu iz grada, uz cestu prema Čepinu, nastala je zona lake industrije i servisa koja se u manjem obujmu počela koristiti prije 1991., a poslije doživljava ekspanziju djelomično i zahvaljujući činjenici da su sjeverni, istočni i južni rubovi grada bili na granici ratne zone.

S vremenom dakle dolazi do premještanja industrije na nove lokacije. Industrija se zbog svojih obilježja (onečišćuje prostor, pa nije kompatibilna sa stambenom funkcijom, traži dobru prometnu dostupnost itd.) seli na rubove grada, podalje od stambenih zona. Na slici 3 prikazane su zone razmještanja industrije u Osijeku. Najstarije su zone u središnjim dijelovima grada, zatim uz glavne prometnice unutar grada, a najnovije su na rubovima grada, uz važna prometna čvorišta. Dakle industrija je iz središta preseljavana na rubove i u jezgre grada, uz prometnice, a najnovijim širenjem locirana na rubove grada te u posebne industrijske zone. Takav trend promjene lokacije, karakterističan za industrije u mezotehničkoj i neotehničkoj fazi razvoja, kasni za gradovima razvijenih zemalja gotovo pola stoljeća (Stewig, 1983).



Sl. 3. Zone razmjesta industrije u Osijeku
Fig. 3. Location of industry in Osijek

Nakon osamostaljenja Republike Hrvatske, uvođenjem tržišnoga gospodarstva privatiziraju se nekad državna industrijska poduzeća, pri čemu su mnogi gospodarski subjekti u Osijeku propali ili su još prisutni, ali u značajno manjem obujmu. Propast i prestrukturiranje industrije u Osijeku imaju za posljedicu promjene u načinu korištenja zemljišta nekadašnjih tvornica.

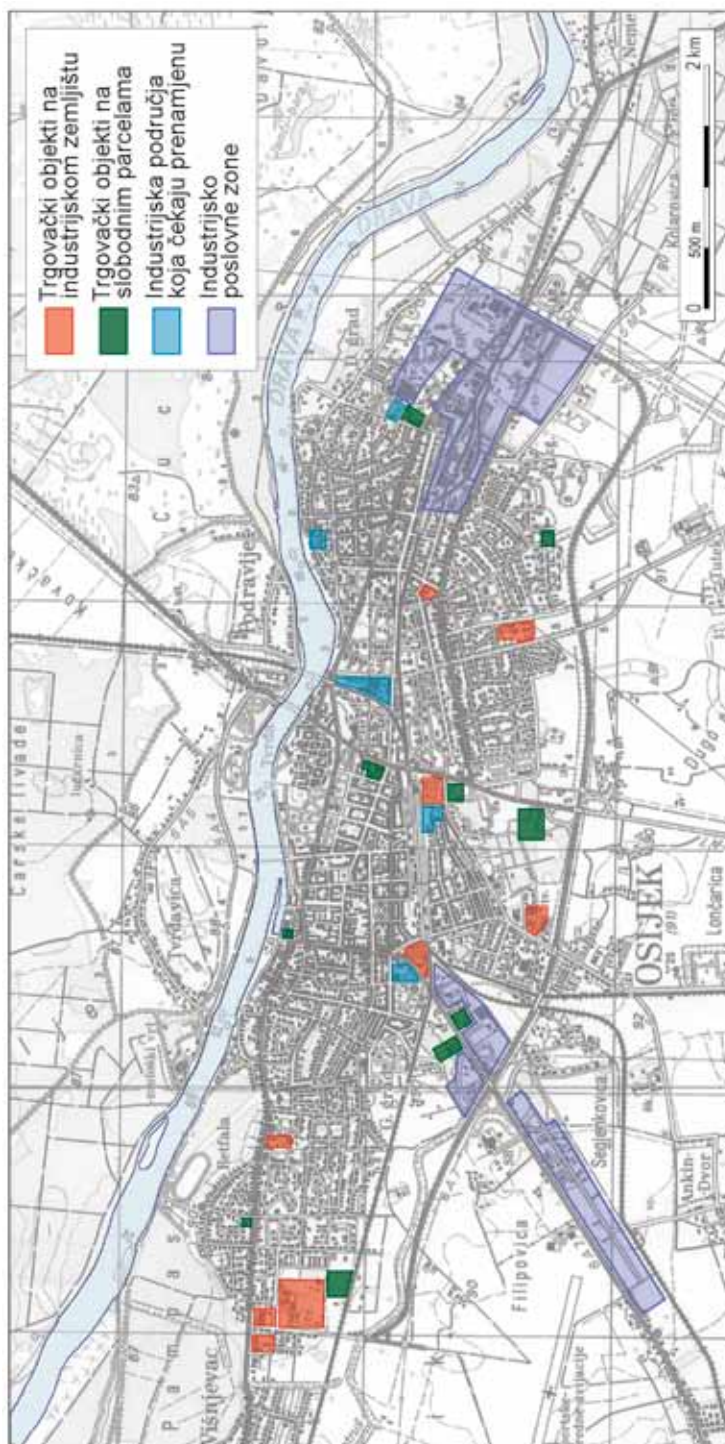
Pojavom velikih trgovačkih lanaca na hrvatskom tržištu pojavila se i potreba njihova što pogodnijeg smještaja. Budući da je proizvodnja u nekim tvornicama prestala ili prese-
ljena, a riječ je o velikim parcelama na povoljnim lokacijama i s uređenom infrastrukturom, trgovački su lanci to prepoznali kao priliku za smještaj velikih trgovačkih objekata. Početak trenda prenamjene tvornica u trgovačke centre jest uporaba proizvodne hale osječke Svilane na križanju Kleinove i Drinske ulice kao prodajnog prostora tvrtke Pevec. Taj i primjer prenamjene tekstilne tvornice Mara u Retfali u trgovačke objekte Uradi sam i Renault Lozić jedini su primjeri u kojima se nije rušila zgrada nekadašnje tvornice, nego se samo promijenila namjena, uz manje prilagodbe. Ostali su primjeri prenamjene industrijskih prostora u trgovačke objekte LIO u Kaufland i Pet centar, Mobilia u Interspar i Bijelić Co, Teina u Emezettu, Tekos u Mercator, Voće u Plodine, silos Tvornice šećera u Plodine te Kovinar u Billu. U slučaju Lanene industrije Osijek (LIO) na oko petine kompleksa nastavljena je proizvodnja do danas, ali u značajno manjem obujmu (sl. 4).

Svi navedeni primjeri prenamjene rasprostiru se na otprilike 22 ha gradskog zemljišta kojem je do 1991. namjena bila proizvodna, a danas je trgovačka.

Trgovački centri, hipermarketi i supermarketi još se smještaju na slobodnim parcelama na gradskom rubu, dok se unutar grada posljednjih godina pojavljuju poslovne zgrade s prodajnim, ugostiteljskim i uredskim poslovima gdje su na nižim katovima ugostiteljsko-trgovački sadržaji, a na višima uredske i stambene površine. Najznačajniji su primjeri poslovnih zgrada Esseker Centar 1 u strogom centru grada, između Trga Ante Starčevića i Promenade, te toranj Eurodom na križanju Vukovarske i Kleinove. Poslovne zgrade manjak prostora u gradu nadomještaju gradnjom u visinu.

Osim navedenih tvornica još su neke izvan funkcije, poput Obnove, Kožare i Šibicare, ali su ih status zaštićene spomeničke baštine industrijske arhitekture ili neriješeni imovinsko-pravni odnosi spasili od rušenja te čekaju svoju novu namjenu. Osječka ljevaonica i talionica (OLT), koja se nalazi na iznimno atraktivnoj parceli između Gornjega i Donjega grada, posluje u manjem obujmu te će se proizvodnja preseliti izvan grada, a na njezinu se mjestu planira izgradnja novoga stambenog naselja. Posljedica svih tih promjena jest činjenica da je gotovo sva industrija raspoređena na rubovima grada ili izvan grada u četiri poslovno-radne zone. Važećim *Generalnim urbanističkim planom grada Osijeka* određeno je da se gospodarske djelatnosti mogu locirati na tri načina:

- u velikim radnim zonama isključive namjene
- u manjim zonama isključive namjene u urbanom tkivu; u urbanom tkivu grada GUP-om grada Osijeka utvrđeno je nekoliko manjih radnih zona ukupne površine 52,76 ha; riječ je o lokacijama na kojima su postojali gospodarski kapaciteti (tradicionalna osječka industrija) i druge djelatnosti
- u područjima mješovite namjene; gospodarske djelatnosti u velikoj su mjeri locirane u sklopu stanovanja; posebno se izdvajaju kontinuirani potezi tzv. „poslovnih prostora u prizemljima” u Gornjem i Donjem gradu s pretežito trgovačkim i uslužnim djelatnostima.



Sl. 4. Razmještaj trgovačkih objekata i nove industrijsko-poslovne zone Osijeka
Fig. 4. Location of shopping centers and new industrial-business zones in Osijek

GUP-om su određene četiri velike radne zone locirane u rubnim područjima grada.

- Radna zona „Istok”

U granici obuhvata te zone nalazi se krajnji istočni dio grada Osijeka i zapadni dio naselja Nemetin. Površina zone iznosi 504,96 ha. Od ukupnog prostora zone namjeni je privedeno oko 199 ha (39%). Ostala površina od oko 306 ha djelomice je izgrađena stanovima (dio Nemetina), pa može predstavljati problem u privedenju planiranoj namjeni.

- Radna zona „Zapad”

Zona ukupne površine 50,67 ha obuhvaća zapadni dio gradskoga kotara Retfala. Privedeno je namjeni 23,31 ha (46%). Izgrađeno područje nalazi se sjeverno od koridora željezničke pruge Varaždin – Koprivnica – Osijek – Dalj, dok je južni dio zone u potpunosti neizgrađen.

- Radna zona „Čepinska cesta”

Površina zone iznosi 242,82 ha, od čega je privedeno namjeni, odnosno izgrađeno 78,42 ha ili 32,29%. Preostali je prostor slobodan.

- Radna zona „Vinkovačka cesta”

Površina zone iznosi 102,67 ha, a namjeni je privedeno, odnosno izgrađeno 61,81 ha, što predstavlja 60,2%. Njen obuhvat djelomično zadire i u postojeće stambene zone.

GUP-om Osijeka utvrđene četiri radne zone imaju ukupnu površinu 901,15 ha, što iznosi 23,7% ukupne površine obuhvata GUP-a (*Generalni urbanistički plan grada Osijeka*, 2006).

Stambena funkcija

Stambena politika odvijala se do kraja 19. stoljeća, kao i u ostalim gradovima Hrvatske, spontano, a u Osijeku se djelomično provodi planirano od 1912., kada je izrađena *Regulatorna osnova grada Osijeka*, prvi službeni dokument koji je označio početak sagledavanja i planiranja gradskog područja i planirane stanogradnje. Za grad Osijek do 1991. je godine izrađeno šest regulacijskih planova i GUP-ova, a uz *Regulatornu osnovu grada Osijeka* iz 1912. još su izrađeni i *Generalni katastarski plan Općine grada Osijeka* (1934. – 1936.), *Direktivna regulatorna osnova* (1947. – 1948.), *Urbanistički plan Osijeka* (1960.), *Generalni urbanistički plan Osijek 2000.* iz 1975. i posljednji predratni *Generalni urbanistički plan grada Osijeka* iz 1988. (Jukić, Pegan, 2005).

Nositelji stambene gradnje u Osijeku bili su građani s privatnom inicijativom, stambene zadruge i druga udruženja, gradska uprava te središnja državna vlast. Građani s privatnom inicijativom nositelji su izgradnje obiteljskih kuća u svim dijelovima grada Osijeka, a državne vlasti bile su nositelji gradnje planskih stambenih naselja s višekatnim stambenim zgradama građenih nakon Drugoga svjetskog rata, potaknutih industrijalizacijom i povećanjem broja stanovnika. Primjeri planske stambene gradnje u Osijeku vidljivi su u svim dijelovima grada. Stambena naselja raznih su veličina, od velikih naselja Vijenca Ivana Meštrovića i Sjenjaka do malih unutarblokovskih ulica obiteljske gradnje. Planska stambena gradnja izvedena je tako da su zadovoljene infrastrukturne i prostorne potrebe

u skladu s javnom i društvenom gradnjom. Podaci pokazuju da je 1991. u Osijeku 47,8% stanova bilo u potpunosti infrastrukturno opremljeno, dok je bez ikakve infrastrukture bilo manje od 1% stanova. Glavnina stanova izgrađena je od tvrdih materijala. Iz toga se može zaključiti da je stambeni standard s aspekta infrastrukturne opremljenosti zadovoljavajući (*Studija demografskog razvitka i stanovanja Grada Osijeka*, 2001).

Godine 2001. na području gradskog naselja Osijek u 38.037 stanova ukupne površine 2.177.122 m² stanovalo je 90.411 stanovnika. Prosječna veličina stana bila je 57,2 m², s prosječno 24,1 m² po stanovniku (*Studija demografskog razvitka i stanovanja Grada Osijeka*, 2001). U odnosu na popis iz 1991. Osijek bilježi neznatan pad broja stanova od svega 26 stambenih jedinica, ali i smanjenje ukupne kvadrature stambenog fonda sa 2.418.752 m² na 2.177.122 m². Evidentirano smanjenje broja stanova posljedica je slabije izgradnje, ratom uništenog i neobnovljenog stambenog fonda te prenamijene stambenog fonda u središtu grada u poslovne prostore. Povećanje prosjeka četvornih metara stambenog fonda po stanovniku sa 18,7 m² u 1981. godini na 24,1 m² u 2001. predstavlja premašivanje (tada važećim GUP-om) planiranog porasta prosječne stambene kvadrature po stanovniku, dok prosječna veličina stana od 57,2 m² ostaje ispod planiranih 64 m² po stanu. Dosegnuta razina stambenog standarda, izraženog u m²/st., načelno se može smatrati zadovoljavajućom, ali tu ocjenu umanjuje podatak o ispodprosječnoj površini stana po stanovniku u višestambenim zgradama s obzirom na natpolovični (51%) udio tih stanova u ukupnome stambenom fondu Osijeka. Također je nezadovoljavajuća i struktura stambenog fonda prema zastupljenosti jednosobnih i višesobnih stanova zbog velike zastupljenosti malih stanova (*Studija demografskog razvitka i stanovanja Grada Osijeka*, 2001).

U Osijeku su stambene zone najčešće pomiješane sa zonama drugačijeg načina korištenja pa se može reći da je prostor grada Osijeka s obzirom na namjenu uglavnom mješovitih funkcija. Osim u dva velika područja industrijsko-poslovne namjene na istočnom i južnom rubu grada (v. sl. 4), mjesta rada integrirana su u stambena područja i obrnuto. Rezultat su toga stambeno-radne zone s miješanim stambenim, radnim i drugim gradskim funkcijama.

Zone za rekreaciju i odmor

Na prostoru Osijeka do 1991. nastali su brojni i raznovrsni rekreativni i sportski prostori. Najznačajniji su parkovi i igrališta u središtu grada i rekreacijska područja uz obalu rijeke Drave (v. sl. 1). Na obali Drave uređena je i asfaltirana obala sa širokom šetnicom, „Promenadom”, u duljini od oko 3,5 kilometara s obje strane, na zapadu od Zoološkog vrta na lijevoj obali i Moto-nautičkog kluba Neptun na desnoj do željezničkog mosta na istoku. Između lijeve obale Drave i nasipa prema Tvrdavici nalazi se pojas različitih tipova prostora namijenjenih korištenju u slobodno vrijeme. Na zapadnom rubu pojasa nalazi se Zoološki vrt veličine jedanaest hektara. Od Zoološkog vrta prema istoku do pješačkog mosta neuređena se šuma izmjenjuje s manjim poljoprivrednim površinama veličine petnaest hektara između obale Drave i nasipa prema Tvrdavici, a od mosta prema rekreacijskom centru Copacabani neuređena šuma površine osam hektara. Copacabana, koja se nalazi na lijevoj obali Drave nasuprot Tvrdi, prostire se na oko trinaest hektara površine s uređenom plažom na Dravi, četiri otvorena bazena, dječjim igralištem, sportskim terenima, ugostiteljskim objektima i izgrađenom infrastrukturom (parkiralište, tuševi, sanitarni čvor).

Pored Copacabane prema istoku nalazi se izletišta s dijelom srednjovjekovne krunske utvrde „Katakombe” uz koji je gradski autokamp otvorenog tipa bez infrastrukture te manji amfiteatar. Površina je izletišta oko osam hektara. Udaljenost Copacabane i Katakombi od središnjega gradskog trga iznosi od 1,5 do 2,5 kilometra.

U zapadnom Osijeku između Retfale i rijeke Drave nalazi se rekreacijsko područje Pampas koje se sastoji od streljane izgrađene 1985. za potrebe Europskog prvenstva i okolnog područja ukupne površine oko 25 hektara te hipodroma s neuređenom šumom ukupne površine oko 30 hektara, što čini oko 60 hektara slobodnih površina za rekreaciju.

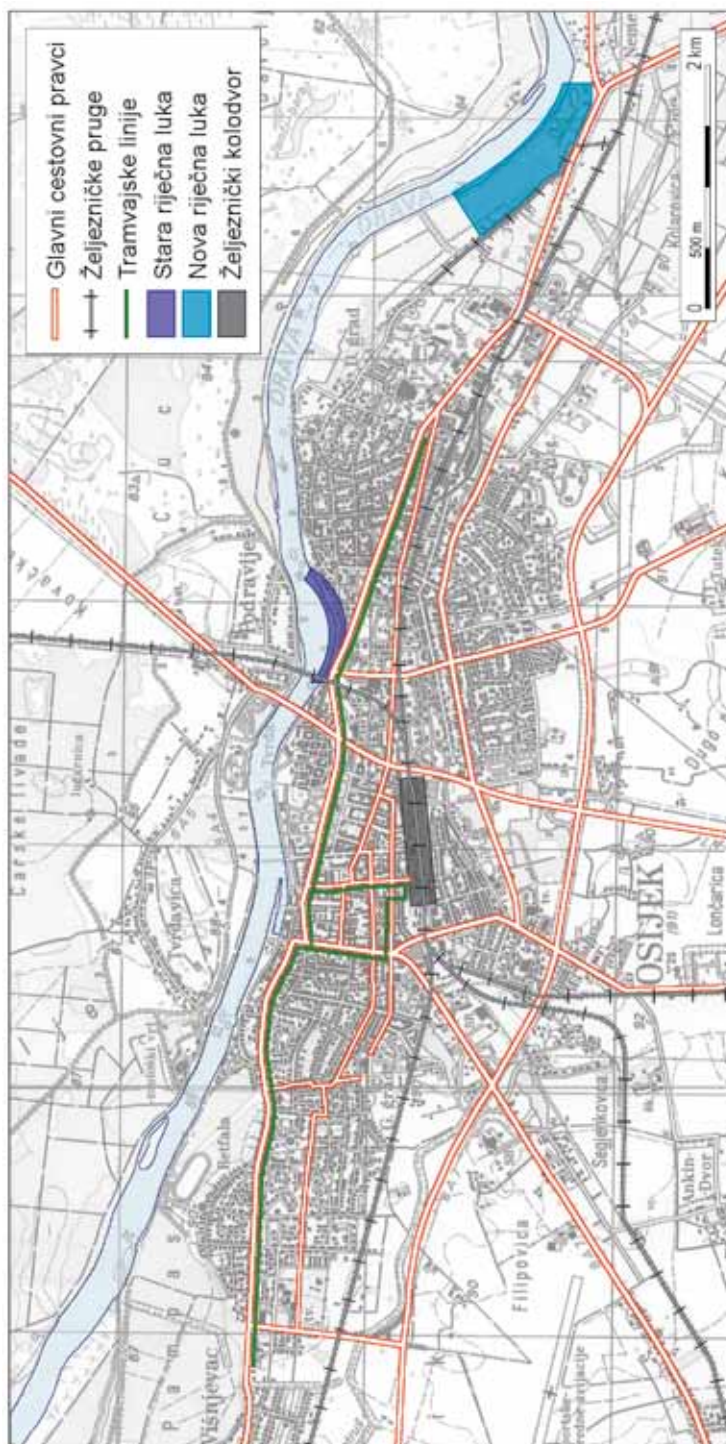
U gradu je i sedamnaest parkova u ukupnoj površini od 39 hektara, a najznačajniji su perivoji u središtu grada koji okružuju Tvrđu. To su Perivoj Kralja Tomislava s teniskim centrom, veslačkim klubom i sportskim terenima te Park Kralja Petra Krešimira IV., koji su zaštićeni hortikulturni spomenici. Još su značajni stadion Gradski vrt, park Zrinjevac sa sportskom dvoranom, Srednjoškolsko igralište, Sokolski dom, Zimska luka te mnogobrojni sportski tereni, najčešće u sklopu školskih igrališta i planski izgrađenih stambenih naselja. Osijek okružuju velike poljoprivredne i šumske površine kojima se stanovnici grada također koriste za odmor i rekreaciju.

Nakon 1991. najznačajnije su promjene izgradnja novih sportskih dvorana Jug 2 i Gradski vrt, uređivanje bajera na Jugu 2 i u Kupskoj ulici, preuređenje srednjoškolskog igrališta sa *skate parkom* i izgradnja zatvorenih gradskih bazena. S tim novim objektima bitno je popravljeno stanje rekreacijsko-sportskih potreba građana Osijeka. Posebice su značajni i očekivani zatvoreni bazeni i velika multifunkcionalna dvorana Gradski vrt. Problem je nedostatak novih parkovnih površina u gradskom tkivu, posebice u zapadnom dijelu grada. Potreba postoji i za sportsko-rekreativnom lukom na Dravi jer postojeća ne zadovoljava potrebe građana.

Prometna funkcija

Osijek participira u svim oblicima prometa. Osim što mu ponovo raste značenje cestovnog i željezničkog čvorišta, Osijek je i riječno pristanište te međunarodna zračna luka. Također ima organiziran javni gradski i prigradski promet. Nakon ratnih razaranja prvotno su obnovljene prometnice i čvorišta za normalan tok prometa, a tek poslije krenule su nove značajne intervencije u prometni sustav grada.

Glavni cestovni longitudinalni pravac koji prati tok Drave od zapada prema istoku jest Strossmayerova – Trg Ante Starčevića – Kapucinska – Europska avenija – Cara Hadrijana – Matije Gupca duljine osam kilometara, koji se nastavlja prema Višnjevcu na zapad i Nemetinu na istok. Cestovni promet prekinut je pješačkom zonom u središtu grada te zahtijeva obilazak, ali glavna tramvajska linija prolazi kontinuirano cijelim pravcem (sl. 5). Drugi najvažniji longitudinalni cestovni pravac jest južna obilaznica ukupne duljine 22 kilometra sa sedam izlaza koja obilazno povezuje Josipovac i Sarvaš. Izgradnja južne obilaznice u velikoj je mjeri rasteretila unutargradski promet te je nastala umjetna granica koja dijeli građevinska područja postojećega grada i poljoprivredne površine južno od grada. Značenje ima i Ulica kneza Trpimira, koja jedina omogućuje prijelaz cestovnog prometa preko dravskog mosta koji povezuje Baranju i Osijek.



Sl. 5. Mreža glavnih prometnica u Osijeku
Fig. 5. Main transport network in Osijek

U gradskome cestovnom prometnom sustavu nakon 1991. najznačajnije promjene nastale su izgradnjom zapadne i čepinske obilaznice koja je preusmjerila promet koji je išao preko biljskog mosta i u velikoj mjeri rasteretila tranzitni promet kroz grad i Čepinsku cestu.

Ukupna cestovna mreža na teritoriju GUP-a Osijek 2001. godine, računajući razvrstane i nerazvrstane ceste, dugačka je 249,10 km, a od toga je sa suvremenim kolnikom 224,89 km (90,3%), s tucaničkim kolnikom 10,48 km (2,9%), a sa zemljanim, odnosno bez kolnika 17,10 km (6,8%). S kasnije izgrađenim dijelom zapadne obilaznice u duljini od cca pet kilometara to je povećanje od petnaest kilometara cesta u odnosu na 1991. godinu (*Generalni urbanistički plan grada Osijeka*, 2006).

Javni gradski promet sastoji se od tri tramvajske linije (1991. bile su dvije), a osim tramvajškoga organiziran je i gradski i prigradski autobusni promet. Istočni terminal tramvajskog prometa nalazi se uz industrijsko-poslovnu zonu, dok je zapadni lociran izvan samoga Osijeka, u Višnjevcu, koji je na taj način integriran u gradsko tkivo Osijeka.

Biciklističkom se prometu do 1991. nije pridavala veća pozornost, pa su za tu svrhu bile predviđene ceste i nogostupi u gradu, ali je do danas u Osijeku sagrađena vrlo dobra mreža biciklističkih staza.

Ocjena stanja prometa u mirovanju općenito je loša, a posebno u središtu grada. Osijeku nedostaje oko 1500 parkirnih mjesta pri vršnom opterećenju. Pod pretpostavkom da će Osijek demografski stagnirati očekuje se porast zahtjeva za parkiranjem zbog porasta stupnja motorizacije, koji je u 1998. godini bio 206 osobnih vozila na tisuću stanovnika. Pretpostavlja se da će zahtjevi za parkiranjem u centralnoj gradskoj zoni s vremenom narasti na ukupno 6000 – 6500 mjesta, što znači da će u središnjem dijelu grada biti potrebno osigurati prostor za 2500 – 3000 parkirnih mjesta (*Generalni urbanistički plan grada Osijeka*, 2006). Takvim bi se intervencijama u prostor u znatnoj mjeri promijenila funkcionalno-prostorna struktura grada.

Ostali prometni sustavi (željeznički, riječni i zračni) nisu doživjeli značajnije promjene u odnosu na 1991. godinu. Glavni željeznički kolodvor nalazi se na južnom kraju Radićeve ulice, oko kilometar udaljen od Trga Ante Starčevića (v. sl. 1). U željeznički čvor Osijek ulaze pruge iz pet pravaca (našički, đakovački, vinkovački, belomanastirski i daljski) s vrlo intenzivnim prometom putnika i robe. Godine 1985./1986. realizirana je i teretno-industrijska stanica Nemetin. Lučko pristanište nalazi se od 1978. kod Nemetina, a zračna luka Osijek-Klisa puštena je u promet 1980. U razdoblju okupacije gradske okolice od 1991. do 1998. zračna luka, riječna luka i srušeni cestovni most prema Baranji nisu bili u funkciji, kao ni mnoge prometnice.

ZAKLJUČAK

Promjene u prostornoj strukturi Osijeka posljedica su političkih, gospodarskih i društvenih promjena kroz koje je prošla Hrvatska nakon osamostaljenja. U razdoblju nestabilnosti, od početka rata 1991. do mirne reintegracije 1998., nije bilo velikih građevinskih intervencija u Osijeku, tako da su sve značajnije promjene u prostoru nastale u posljednjih desetak godina. To je desetogodišnje razdoblje intenzivne gradnje u velikoj mjeri promijenilo funkcionalnu strukturu Osijeka.

U funkcionalnoj strukturi grada najznačajnija je prenamjena industrijskih zemljišta u trgovačku, poslovnu ili stambenu namjenu. Time se i Osijek, koji se do 1991. razvijao kao industrijski grad, do danas transformirao u funkcionalno diverzificiraniji grad, s prevladavajućom trgovačkom funkcijom. Trgovački centri zauzeli su i slobodne prostore u gradskoj okolini, a najavljena je izgradnja šest novih trgovačkih centara velike površine. Posljedica spomenutih procesa u prostoru jest da uskoro u gradskom tkivu gotovo i neće ostati industrije (izuzev Saponije, Šećerane i MK Slavonije), nego će sva industrija biti grupirana u posebne radne zone na gradskim rubovima.

Proces transformacije funkcionalno-prostorne strukture grada Osijeka u doba gospodarske tranzicije u skladu je s promjenama funkcionalno-prostorne strukture, kako pojedinih gradova u Hrvatskoj tako i određenih europskih gradova, posebice postsocijalističkih, i to ponajprije u kontekstu pojave i širenja trgovačkih centara i hipermarketa (posebice na prostore nekadašnjih industrijskih pogona), stambene gradnje u novim uvjetima i prometnih problema.

LITERATURA

- Anas, A., Arnott, R., Small, K. A., 1998: Urban spatial structure, *Journal of Economic Literature* 36 (3), 1426-1464.
- Biškup, Z., 2002: Transformacija gradske jezgre Bjelovara od njegova utemeljenja do danas, *Hrvatski geografski glasnik* 64 (1), 55-70.
- Gaćina, S., Ivanković, G. M., 1996: *Planovi i vedute Osijeka*, Muzej Slavonije, Osijek.
- Jakovčić, M., 2006: Poslovne funkcije i problem zatvaranja poslovnih objekata na primjeru ulice Ilice u Zagrebu, *Hrvatski geografski glasnik* 68 (1), 27-50.
- Jukić, T., Pegan, S., 2005: *Prostorni i urbanistički razvoj Osijeka – kritike i prijedlozi*, Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet, Zagreb.
- Mills, E. S., 2000: A thematic history of urban economic analysis, u: *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs* (ur. Burtless G., Rothenberg Pack J.), Brookings Institution Press, Washington D.C., 1-38.
- Nuissl, H., Rink, D., 2005: The "production" of the urban sprawl in eastern Germany as a phenomenon of post-socialist transformation, *Cities* 22 (2), 123-134.
- Pacione, M., 2009: *Urban geography: A Global Perspective*, Third edition, Routledge, London.
- Pak, M., (2004): Problematic of the functional structure of Slovene cities, *Dela* 21, 131-137.
- Pepeonik, Z., 1972: Osijek, *Geografski horizont* 18 (1-2), 1-16.
- Poličić, A., Husanović Pejnović, D., 1996: Osijek – geografske osnove razvoja grada, *Geografski horizont* 42 (2), 33-47.
- Prelogović, V., 2008: Socio-prostorna polarizacija u Zagrebu, neobjavljena doktorska disertacija, Geografski odsjek PMF-a, Zagreb.
- Roglić, J. (ur.), 1981: *Osijek kao polarizacijsko žarište*, zbornik radova, JAZU, Centar za znanstveni rad u Osijeku, Osijek.
- Rudolph, R., Brade, I., 2005: Moscow: processes of restructuring in the post-soviet metropolitan periphery, *Cities* 22 (2), 135-150.
- Sić, M., 2007: Spatial and functional changes in recent urban development of Zagreb, *Dela* 27, 5-15.

- Singer, S., Turkalj, Ž., 1998: Industrija grada Osijeka od 1850. do 1996. godine, u: *Gospodarstvo Osijeka 1196. – 1996.*, Poglavarstvo grada Osijeka, Osijek, 131-185.
- Slavuj, L., Cvitanović, M., Prelogović, V., 2009: Emergence of problem areas in the urban structure of post-socialist Zagreb, *Spatium International Review* 21, 76-83.
- Slukan-Altić, M., 2006: Morphological and functional change in Zagreb Lower Town (Donji grad) 1862-1914 based on cadastral sources, *Prostor – znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam* 14 (1), 2-19.
- Sohn, J., 2005: Are commuting patterns a good indicator of urban spatial structure?, *Journal of Transport Geography* 13 (4), 306-317.
- Stanilov, K. (ur.), 2007: *The Post-Socialist City*, Springer, Dordrecht.
- Stewig, R., 1983: *Die Stadt in Industrie- und Entwicklungsländern*, Paderborn.
- Sýkora, L., 1999: Change in the internal spatial structure of postcommunist Prague, *GeoJournal* 49 (1), 79-89.
- Timar, J., Varadi, M. M., 2001: The uneven development of suburbanization during transition in Hungary, *European Urban and Regional Studies* 8 (4), 349-360.
- Vresk, M., 1986: Neki pokazatelji funkcionalno-prostorne strukture Zagreba, *Radovi* 21, 45-53.
- Vresk, M., 1990a: *Grad u regionalnom i urbanom planiranju*, Školska knjiga, Zagreb.
- Vresk, M., 1990b: *Osnove urbane geografije*, Školska knjiga, Zagreb.
- Vresk, M., 1996: Funkcionalna struktura i funkcionalna klasifikacija gradova Hrvatske, *Geografski glasnik* 58 (1), 51-67.
- Vresk, M., 2002: *Grad i urbanizacija*, Školska knjiga, Zagreb.

IZVORI

- Generalni urbanistički plan grada Osijeka*, 2006., Zavod za urbanizam i izgradnju, Osijek.
- Popis stanovništva, domaćinstava, stanova i poljoprivrednih gospodarstava 1991, Aktivno stanovništvo u zemlji koje obavlja zanimanje, prema području djelatnosti, po naseljima, Dokumentacija 885*, Državni zavod za statistiku, Zagreb.
- Sršan, S., 2000: *Osijek – kulturno-povijesni vodič*, Državni arhiv u Osijeku, Osijek.
- Studija demografskog razvitka i stanovanja Grada Osijeka*, 2001., Zavod za prostorno planiranje d.d., Osijek.
- Veliki atlas Hrvatske*, 2002., Mozaik knjiga, Zagreb.

SUMMARY

The Changes in the Functional and Spatial Structure of Osijek after 1991

Dražen Njegač, Slaven Gašparović, Zvonimir Stipešević

Osijek, as well as Croatia as a whole, has experienced changes in the socio-economic system following the process of transition from a centrally planned to a market economy. Market capitalism has brought new patterns in the functioning of the economy and society as a whole and that has reflected on the changes in the functional structure of Osijek.

Changes in the functional structure were also determined by the disintegration of Yugoslavia as well as by Croatian independence, which is why Osijek changed its position in relation to its gravitation area, which has been reduced by parts of Serbia (Vojvodina) and Bosnia-Herzegovina which, because of its proximity, gravitated to Osijek.

The Homeland War, in which Osijek suffered significant war damage and casualties, with many displaced persons, also had a significant impact. The economy, which suffered war damage with huge direct losses and even larger indirect effects, was particularly affected. In these circumstances, poorly conducted privatization has irreversibly further damaged the already shattered economy. In addition to all that, Osijek's industry has lost the market of former Yugoslavia.

After partial recovery from the consequences of war and the privatization conducted, Osijek witnessed changes in the type of construction and distribution of certain functional areas. Market capitalism brought new patterns in the functioning of the economy and society as a whole and that was reflected in the development of elements of the spatial structure of Osijek.

In the context of the foregoing, the functional structure of Osijek has undergone transformation and is expected to continue the process of change. Although mostly construction took place during the first ten years, that was followed by the growth in real estate values, which resulted in massive construction of residential and commercial buildings.

Given the functional structure, the area of the city of Osijek is characterized by a variety of functions, which has resulted in development of several zones with mixed housing, employment and other urban amenities. Except in two large areas of commercial and production uses on the eastern and southern outskirts of the city, places of work are integrated into residential areas and vice versa.

The business area in the city centre was where business activities mainly took place until 1991. Small business areas were also located in the centre of the city districts, and they mainly consisted of small markets and supermarkets, which were bigger and better supplied than classical retail trade shops for short-term needs and had a larger gravitation area.

Until 1991, the common form of retail was a department store; so there were four department stores in Osijek. Under the new conditions of free markets and private

businesses, business activities have changed in schedule and patterns. This primarily refers to the emergence of large commercial buildings: supermarkets, hypermarkets and shopping centres on the outskirts, and in the central part of the city in some cases. Such shopping facilities adversely affected the business of small shops in the city and changed the supply habits of the population. The city centre, the centre of the city's neighbourhoods, as well as city markets have lost their importance and many formerly important commercial buildings, such as department stores, have to struggle to survive today. There are three shopping malls currently open in Osijek and approximately twenty large supermarkets and hypermarkets, and their number is still growing.

According to the 1991 census, Osijek was an industrial centre, with 13,044 employees in industry and mining among the 40,682 active residents. The reasons for such a large number of employees in industry were the tradition of Osijek as an industrial centre since the second half of the 19th century, and a large share of employees in labour-intensive industries like textiles, metal processing and food processing. The industrial zone lies at the eastern exit of the town and it developed after relocation of some industries from the city centre (brewery, brick production), construction of new plants and the relocation of the inland transit port. After Croatian independence, the privatization of former state-owned industrial enterprises occurred, with many businesses in Osijek failing during that process, while others are still present, but in a significantly smaller volume. These developments resulted in the land use change of former factories; a new way to use old factories is often conversion into a shopping mall.

Compared to the 1991 census, the current state of the housing stock recorded a slight decrease in the number of dwellings, as well as reduction of the total floor area. Stagnation in the number of dwellings is the result of fewer construction projects, housing destroyed by war and subsequently left unrenewed, and conversion of housing in the city centre to business premises. In the area of Osijek urban settlement, there are 90,411 residents living in 38,037 apartments with a total area of 2,177,122 m². The average dwelling size is 57.2 m², with an average of 24.1 m² per capita. According to the 2001 analysis of housing stock, conducted for the first time after World War II, Osijek witnessed a surplus of dwellings in relation to the number of households. In terms of infrastructure equipment, housing in Osijek can be evaluated as being of high quality.

Many recreational and sports facilities in Osijek were developed in recent years, and the most important ones are parks and playgrounds in the city centre and recreational areas along the Drava River. The Homeland War led to the loss of Osijek's traffic and transit importance, because new corridors that bypassed the area of war were formed. Osijek is trying to restore its importance in the region and take advantage of its geographic position and traffic location, particularly with the opening of the motorway section on the Vc corridor, which connects it with the Posavina corridor, and thus with the European highway system, giving Osijek excellent pre-conditions for successful economic development.

Primljeno (Received): 13 - 07 - 2010

Prihvaćeno (Accepted): 13 - 12 - 2010

Dr. sc. **Dražen Njegač**, izv. prof.
Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek
Marulićev trg 19/II, Zagreb
e-mail: dnjegac@geog.pmf.hr

Slaven Gašparović, prof.,
znanstveni novak – asistent
Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek
Marulićev trg 19/II, Zagreb
e-mail: slaveng@geog.pmf.hr

Zvonimir Stipešević, prof.
Svete Ane 42
31000 Osijek
e-mail: zvosti@gmail.com

