

RAZVOJNE OSOVINE URBANE AGLOMERACIJE OSIJEK

STRUČNI ČLANAK

JAN SZABO

Kao prostor najveće koncentracije ljudi i ljudskih djelatnosti, grad ima ulogu pokretača razvoja šireg prostora. Utjecaj grada na okolicu najvidljiviji je na prometnim koridorima duž kojih se grad širi u svoju regiju. Ti su dijelovi okolice najdostupniji središnjem naselju pa te lokacije bivaju poželjne za novu infrastrukturu i daljnji razvoj gradske regije. Potrebno je pronaći održiv model upravljanja gradskim regijama, koji će u obzir uzeti i sve veću potrebu za očuvanjem i unaprjeđenjem prirodnih i poljoprivrednih zona. U uvodnom dijelu rada prikazana su dosadašnja istraživanja i primjeri dobre prakse vezani uz koncept razvojnih osovina (osovina razvoja) te je predstavljen koncept pametne specijalizacije. U svrhu izrade modela osovina razvoja Urbane aglomeracije Osijek, provedena je analiza prometnih i funkcionalnih obilježja gradske regije. Konačno, izrađen je model u kojem se razvojne osovine pružaju radijalno iz središta aglomeracije prema regionalnim i subregionalnim središtima osječke regije u pet smjerova – Baranjska os, Vukovarska os, Vinkovačka os, Đakovačka os i Podravski trokut, pri čemu su svakoj osi definirani razvojni prioriteti.

Ključne riječi: Razvojne osovine, osovine razvoja, Urbana aglomeracija Osijek, Osječka regija, pametna specijalizacija

Uvod

Gradovi se ističu kao prostori s najvećom koncentracijom stanovništva i izgrađenosti te su pokretači gospodarskog i društvenog razvoja svojih regija. Planiranje na razini gradskih regija relativno je mlada disciplina, a planeri se moraju prilagođavati suvremenim tehnološkim dostignućima, ali i suvremenim izazovima kao što su ubrzano i nekontrolirano širenje gradova, klimatske promjene i drugi. Mnogi su domaći i strani autori kroz različite modele, koncepte i teorije istraživali na koji način grad utječe na svoju užu i širu okolicu. Hrvatski su gradovi nakon osamostaljenja prošli kroz niz

prilagodbi novom sustavu s kojima dolazi do značajnih promjena u prostornoj strukturi gradova. Ulaskom u Europsku uniju 2013. godine u potpunosti je započelo razdoblje provođenja Kohezijske politike EU, a u razdoblju 2014. – 2021. započelo je provođenje *Integriranih teritorijalnih ulaganja* (ITU), mehanizma za razvoj gradskih regija.

Grad Osijek, četvrti po veličini grad u Republici Hrvatskoj, predstavlja industrijsko, upravno, akademsko, sudsko, kulturno i sportsko središte Osječko-baranjske županije, a njegov utjecaj širi se na prostor većeg dijela Istočne

Hrvatske. Taj utjecaj najizraženiji je na prometnim koridorima koji se pružaju iz Osijeka radijalno u šest smjerova. Uslijed izgradnje autoceste prometno-geografski položaj aglomeracije sve više dobiva na značenju, a ista je potakla izgradnju gradskih zaobilaznica na kojima niču kapitalni projekti.

Budući da oblik osječke, ali i većine drugih gradskih regija u Hrvatskoj, u velikoj mjeri ovisi o prometnom sustavu, u ovom se radu posebna pažnja posvećuje konceptu osovina razvoja. Osim prostornog aspekta osovina razvoja, u ovom radu govori se i o pametnoj specijalizaciji kao načinu sektorskog/tematskog određivanja pojedine osovine u svrhu usuglašavanja različitih razvojnih prioriteta u UA Osijek, ali i odnosa aglomeracije sa širim područjem Osječke nodalno-funkcionalne regije.

Svrha ovog rada je doprinijeti geografskom istraživanju gradskih regija, osobito u sferi prostornog i regionalnog razvoja na području Istočne Hrvatske. Nadalje, ovaj rad može doprinijeti planiranju budućeg prostornog razvoja Osijeka i Osječke regije. Glavni je cilj prostorno i tematski izdvojiti specifične elemente koji mogu biti poluga razvoju i kreirati jedan od mogućih modela daljnjeg razvoja UA Osijek.

GRAD U REGIONALNOM PLANIRANJU

Gradske regije prolaze kroz više razvojnih faza, a prve veće potrebe za kontroliranim razvojem i uređenjem gradskih regija javljaju se na prijelazu 19. u 20. stoljeće (Bočić i dr., 2018). U svrhu rješavanja razvojnih izazova i kvalitet-

Tab. 1. Pristupi i modeli decentraliziranog i policentričnog razvoja gradskih regija

MODELI ORGANIZIRANJA GRADSKE REGIJE	OPIS
Satelitizacija	Razvoj novih, satelitskih naselja na određenoj udaljenosti od grada koja će preuzeti dio stanovništva i funkcija matičnog grada i tako ga rasteretiti
Model radijalnog razvoja	Širenje grada uzduž radijalnih prometnica koje zajedno s pojedinim naseljima preuzimaju karakter osovina razvoja
Model aglomeracije u obliku prstena	Razvoj prstena novih naselja i urbanih sadržaja na određenoj udaljenosti od matičnog grada
Model koncentracije	Koncentracija naseljenosti i razvoja na određenim dijelovima ruba matičnog grada
Model raštrkanog širenja	Arealno širenje grada u svim pravcima, bez naglašenih koncentriranih jezgara razvoja

Izvor: Vresk, 1990

nog usmjeravanja budućeg razvoja gradskih regija provode se planske mjere koje mogu biti restriktivne (mjere zabrane), poticajne ili mjere decentralizacije. Postoji nekoliko pristupa i modela decentraliziranog i policentričnog razvoja gradskih regija (tab 1.). Ti su se modeli upravljanja gradskim regijama razvijali tijekom vremena, pa su se u oblikovanju jedne aglomeracije u pojedinim razdobljima primjenjivali različiti modeli (Bočić i dr., 2018).

OSOVINE RAZVOJA – DOSADAŠNJA ISTRAŽIVANJA

Osovine razvoja specifičan su oblik prostorne koncentracije naselja, stanovništva i djelatnosti čiju osnovu čine prometne linije (Vresk, 1993). U širem smislu prometnu osnovu, osim cesta, željeznica, tramvajskih i brodskih linija, čine električni vodovi, plinovodi, naftovodi, informacijsko-komunikacijska i komunalna infrastruktura (Priemus i Zonneveld, 2003). Iako pojam osovina razvoja do sada nije dovoljno teorijski niti empirijski objašnjen, u praksi je potvrđen kroz dvostruko značenje. U prvom smislu, koristi se kao deskriptivno-kvantitativni pojam te u analizi prostorne strukture postojećeg stanja razvoja. U drugom smislu govori se o normativnom pojmu, o modelu prostornog uređenja, odnosno koristi se kao instrument u regionalnom planiranju (Vresk, 1990).

Koncept osovina razvoja nastaje 60-ih godina 20. stoljeća, a naslanja se na teoriju polariziranog razvoja (Vresk, 1993). Ipak, već krajem 19. stoljeća španjolski urbanist Soria y Mata predlaže da se model širenja gradova u potpunosti prilagodi sve naprednijoj prometnoj infrastrukturi. Predlaže pojam "linearnog grada" (*Ciudad Lineal*) koji bi se kontinuirano protezao između dva grada u širini od 400 me-

tara, a njegovim bi središnjim dijelom prolazila tramvajska linija i njoj paralelne pješačke i biciklističke staze (Priemus i Zonneveld, 2003). Iako nikada nije u potpunosti proveden, model je imao utjecaj na kasnije regionalne planere koji razmatraju način linearnog usmjeravanja prostornog razvoja na osnovi prometne infrastrukture. Glavna kritika takvom modelu, pogotovo od kraja 20. stoljeća jest fragmentacija i degradacija prirodnih površina (Priemus i Zonneveld, 2003).

U drugoj polovici 20. stoljeća, prostorni i regionalni planeri, urbanisti i ostali znanstvenici aktivno istražuju razvoj gradskih regija preko koridora. Arhitekt G. R. Collins 50-ih godina prošlog stoljeća tvrdi kako je linearno širenje gradova duž prometnica proces koji se događa prirodno, a zadaća planera je razviti koncepte i metode koji bi izašli u susret tom procesu. Collins naizmjenično koristi pojam linearnog grada i koridora ističući da su svi dijelovi grada duž prometne arterije međusobno lako dostupni. Dodatno, navodi kako se koridori zbog svoje izduženosti i male širine u velikoj mjeri dodiruju s prirodnim površinama i stoga uzimaju najbolje od urbanog i ruralnog (Hervin, 2005). Prema geografu C.F. Whebellu, koridori su istovremeno rezultat i faktor ekonomskog razvoja. Njegov je najveći doprinos uvođenje vremenske dimenzije u proučavanju osovina razvoja. U tom evolucijskom modelu razvoja gradskih regija, Whebell opisuje prirodno-geografske, ekonomske, kulturne, infrastrukturne i dr. razlike između lokacija u gradskoj regiji. Te su razlike između pojedinih lokacija uzrokovale različit stupanj ekonomskog razvoja i tako čine hijerarhijski sustav koridora. Whebell također tvrdi da prostorni razvoj između naselja prati najprikladniji put (vremenska dostupnost, sigurnost itd.) i da će se znanje i inovacije širiti upravo tim rutama (Hervin, 2005). Urbanist C. Doxiadis isto tako prepoznaje vremensku kom-

ponentu, a dinamičan razvoj gradskih regija opisuje kroz tri procesa. Centripetalnim silama postojećih naselja i linearnim silama modernih prometnih sustava pridružuje "estetske sile" atraktivnih lokacija (npr. atraktivnost obalnih područja) koje se javljaju kako na područjima gradskih regija, tako i na većim prostornim razinama. Ipak, Doxiadis daje kritiku linearnom gradu ističući njegova ograničenja kroz nedostatak centralnih funkcija (Hervin, 2005).

Francuski ekonomist P. Pottier polazi od stajališta da analiza sistema centara razvoja nužno zahtjeva uključivanje medija, odnosno posrednika koji će među njima omogućiti materijalne i ekonomske veze (Vresk, 1990). Pottier naglašava da svaka osovina ima poticajnu i posredničku ulogu. Poticaj ekonomskom razvoju očituje se u razvoju postojećih te koncentraciji novih djelatnosti na osovinama. Nova se infrastruktura uglavnom locira uz prometnice, u blizini urbanih centara i postojećih sustava infrastrukture. Osim direktnog utjecaja na ekonomski razvoj, osovine su prema Pottieru vektori širenja razvoja, odnosno one određuju pravac širenja valova utjecaja iz jednog centra (Vresk, 1990).

Planiranje razvoja putem osovina razvoja na nacionalnoj razini, čini se, ima određenih ograničenja. Velika diskusija na tu temu može se pronaći u dokumentima prostornog razvoja Nizozemske (Hervin, 2005). Policentrični prostorni razvoj duž linija i čvorišta glavne infrastrukture kao način razvoja Nizozemske spominju se u dokumentu *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* (Peti nacionalni dokument o prostornom planiranju). U dokumentima koji su prethodili, koridori su prepoznati kao okvir za dekoncentrirano korištenje urbanog prostora i način hitnog rješavanja potreba za smještanjem rezidencijalnih i poslovnih zona (Hervin, 2005). Dokument je poslužio kao platforma na kojoj su surađivala i raspravljala četiri mi-

nistarstva i brojne druge organizacije koje se direktno tiču prostorno-ekonomskog razvoja Nizozemske. Usklađivanje stavova brojnih donika predstavlja velik izazov za prostorno i regionalno planiranje, pogotovo u kontekstu gusto izgrađenog prostora kao što je Nizozemska. Konsenzus je postignut tako da se trakasti razvoj (*ribbon development*) pokuša izbjeći, a glavni argument protiv urbanizacije duž prometnih koridora predstavlja želja za zaštitom ugroženih prirodnih i poljoprivrednih područja (Priemus i Zonneveld, 2003). Kao nit vodilja u daljnjem planiranju izabran je koncept urbanih mreža (*urban network*). Urbane su mreže koncept prostorno-ekonomskih zona u obliku mreže međusobno povezanih kompaktnih gradova. Definirano je da u takvoj mreži gradovi ne bi smjeli međusobno natjecati, nego radije surađivati oko toga gdje i kako smjestiti određene funkcije i sadržaj (Priemus i Zonneveld, 2003).

Jedan od primjera korištenja osovina kao mehanizma regionalnog planiranja je grad Hamburg koji je prostornim planom 1969. usmjerio razvoj na osam radijalnih osovina koje se protežu u regiju, a završavaju u manjim gradovima (Vresk, 1990). Plan je diferencirao glavne i sporedne osovine, a svaka osovina ima određene funkcije kojima je specijalizirana (npr. koncentracija poslovne funkcije ili rekreativne funkcije). Takav sustav baziran je na kvalitetnom prometnom sustavu s težištem na autocesti i podzemnoj željeznici. Planiranje novih centara i lokacija pojedinih funkcija podređeno je konceptu radijalnog širenja, odnosno osovina razvoja (Vresk, 1990).

Plan razvoja regije grada Kopenhagena, naslovljen "Plan prstiju" (*The Finger Plan*) ističe se svojim kontinuitetom u planiranju gradske regije, primjenjujući koncept osovina razvoja još od 1947. godine. U dinamičnoj okolini glavnog grada Danske, rast gradova organiziran je

Tab. 2. Glavne komponente novog "Plana prstiju" u urbanoj aglomeraciji Kopenhagena

Razvojna inicijativa	Opis
Suradnja	Osnivanje odbora stručnjaka koji će odrediti smjer razvoja glavnog grada i koordinirati obvezujuću suradnju između općina urbane aglomeracije. Odbor bi trebali izabrati građani aglomeracije i državna uprava.
Zeleni klinovi	Preobrazba industrijskih i poljoprivrednih područja u neposrednoj blizini grada u područja "nove" prirode, novih oblika uzgoja i odgovarajućih rekreativnih funkcija.
Kompaktnost i revitalizacija	Smjestiti svu novu stambenu i komercijalnu gradnju unutar područja "Plana prstiju" uzimajući u obzir kompaktnost urbanog sadržaja. Postojeću infrastrukturu koja nije u korištenju valja prenamijeniti i revitalizirati.
Atraktivna životna sredina	Pretvaranje novih ili prenamijenjenih urbanih područja oko grada u atraktivne alternative životu u gradu. To se može postići uvođenjem zelene infrastrukture, novim načinima gradnje i življenja te novim modelima financiranja.
Predanost planera	Formiranje obvezujućeg okvira koji osigurava gradnju koja doprinosi višoj kvaliteti života u urbanoj aglomeraciji

Izvor: Andersson, 2019

u prstenastim zonama oko gradske jezgre gdje je koncentrirana većina stanovništva i radnih mjesta. Izdužene urbanizirane zone povezane su prigradskom željeznicom, a na krajevima "prstiju" razvila su se nova središta koja nude radna mjesta u raznim proizvodnim i uslužnim djelatnostima. Grupirane četvrti fizički su odjeljene pojasevima kojima prolaze autoceste i velikim područjima otvorenog prostora (vikendice i rekreacija) (Andersson, 2019). Skupina arhitekata iz Kopenhagena 2019. je godine napravila prijedlog moderniziranog "Plana prstiju". Prijedlog je opisan kroz pet glavnih razvojnih inicijativa (tab. 2.). U kopenhagenskoj urbanoj aglomeraciji na taj je način istovremeno izbjegnuto nekontrolirano širenje grada (*ur-*

ban sprawl) i pretjerana gustoća naseljenosti i izgrađenosti (Sørensen i Torfing, J, 2019).

PAMETNA SPECIJALIZACIJA

Posljednjih godina sve je prisutniji koncept pametne specijalizacije koji nudi moguća rješenja na dosadašnje izazove u regionalnom planiranju. Ključna obilježja ovog koncepta su: pristup temeljen na mjestu i prostoru (*place based approach*), upravljanje na više razina (*multi-level governance*) i politike usmjerene na rezultate (*results-orientation logic of the policy*) (McCann i Ortega-Argiles, 2016). Pametna specijalizacija uključuje detaljnu analizu lokalnih i

regionalnih resursa, uključivanje brojnih, većih i manjih, dionika iz različitih sektora, postizanje konsenzusa oko liste prioriteta mjera i projekata i aktivno praćenje i evaluaciju rezultata razvojnih mjera. Koncept pametne specijalizacije pristup je osmišljavanja razvojnih mehanizama koje u obzir uzimaju lokalni kontekst, ali na način koji je relevantan i povezan s globalnim lancima vrijednosti. Identificiranje ključnih sektora, djelatnosti, tehnologija i aktivnosti koje mogu bolje iskoristiti globalne lance vrijednosti ključan u održivom razvoju regija (McCann i Ortega-Argiles, 2016). Nadalje, svaka regija ili država mora biti u stanju identificirati relevantne veze i tokove roba, usluga i znanja koji otkrivaju moguće obrasce integracije s partnerskim regijama. Prepoznavanje tih faktora posebno je važno u slučaju manje razvijenih regija ili država koje zahtijevaju transfer znanja i tehnologije (Jurlin i dr., 2018). Europska je

unija u prošlom financijskom razdoblju (2014. - 2020.) pokrenula inicijativu izrade strategija pametne specijalizacije (S3) s ciljem povećanja sinergije između sredstava EU i sredstava nacionalnih i regionalnih politika. Hrvatska je 2023. godine izradila *Strategiju pametne specijalizacije do 2029.*, a u njoj su definirana tematska prioritetna područja: personalizirana briga o zdravlju, pametna i čista energija, pametan i zeleni promet, sigurnost i dvojna namjena, održiva i kružna hrana, prilagođeni i integrirani proizvodi od drva te digitalni proizvodi i platforme (MZO, 2023).

Još jedan oblik planiranja putem pametne specijalizacije definiran *Nacionalnom razvojnom strategijom Republike Hrvatske do 2030.* i *Teritorijalnom agendom EU do 2030* je politika *Industrijske tranzicije Panonske, Sjeverne i Jadranske Hrvatske* (MRRFEU, 2023e). Na temelju utvrđenih globalnih trendova, razvojnih izazo-

Tab. 3. Regionalni lanci vrijednosti (RLV) za Panonsku Hrvatsku

RLV Hrana i poljoprivreda	RLV Pametne i kreativne industrije	RLV Zeleni rast	RLV Kontinentalni turizam
Pametna poljoprivreda	IT rješenja i proizvodne tehnologije za industriju 4.0.	Čiste i zelene tehnologije i eko-proizvodi	Kulturni turizam
Zdrava i funkcionalna hrana	Proizvodi dvojne namjene, AutoCOM i pametna mobilnost	Zelena gradnja	Zdravstveni turizam
De luxe prehrambeni brendovi	Proizvodi s integriranim uslugama (servitizacija) i Gaming	Drveni interijeri, proizvodnja namještaja po mjeri i ostali proizvodi od drva	Aktivni turizam
Svježa hrana u segmentu "prikladno za uporabu ili brzu pripremu"		Rješenja IKT i metaloprerađivačkog sektora za šumarstvo	Zeleni/eko/ruralni turizam

Izvor: MRRFEU, 2023e

va i potencijala gospodarstva, u svakoj su regiji odabrane prioritetne niše za koje je procijenjeno da mogu ostvariti najveću dodanu vrijednost, te samim time u najvećoj mjeri pridonijeti povećanju regionalne konkurentnosti. Prioritetne niše grupirane su u regionalne lance vrijednosti (RLV) koji će biti glavni instrument za daljnje upravljanje procesom industrijske tranzicije, a za Panonsku Hrvatsku to su: RLV Hrana i poljoprivreda, RLV Pametne i kreativne industrije, RLV Zeleni rast i RLV Kontinentalni turizam (tab. 3.) (MRRFEU, 2023e).

OSOVINE RAZVOJA URBANE AGLOMERACIJE OSIJEK

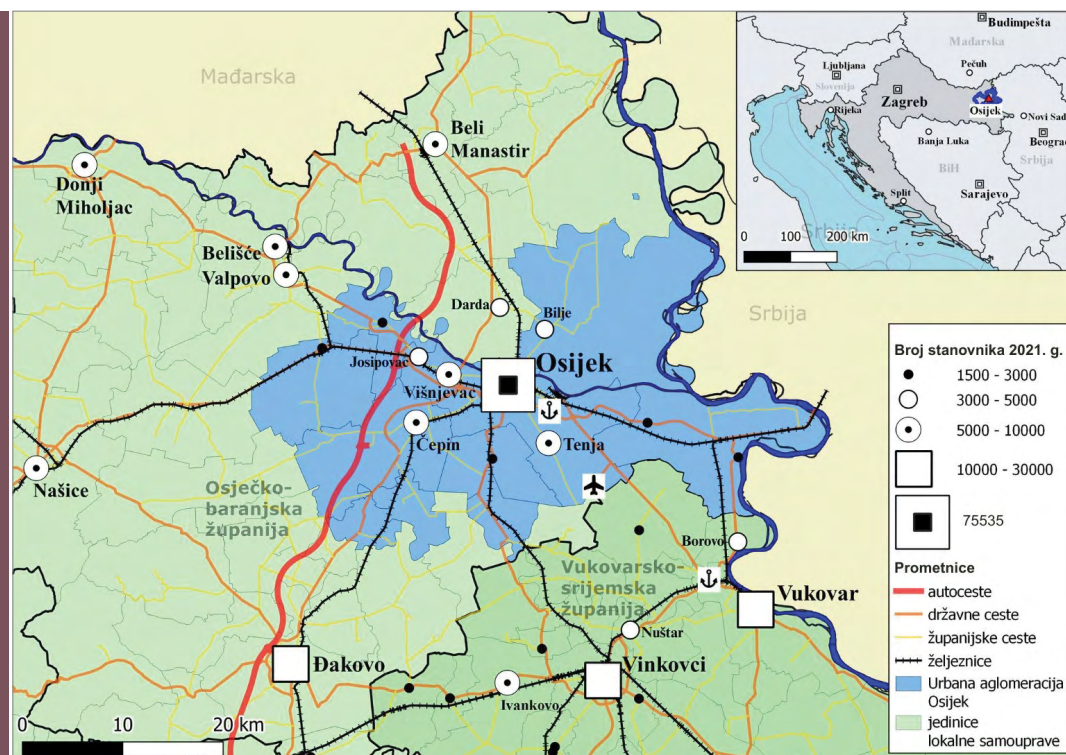
Područje Urbane aglomeracije Osijek (sl. 1.) obuhvaća Grad Osijek i devet općina: Antunovac, Bilje, Bizovac, Čepin, Erdut, Ernestinovo, Petrijevci, Vladislavci i Vuka. Takav prostorni obuhvat određen je politikom integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU) za UA Osijek, u okviru izrade Strategije razvoja UA Osijek do 2027. godine. U definiranju prostornog obuhvata ključnu ulogu ima grad Osijek kao središte urbane aglomeracije, prema kojemu gravitira stanovništvo iz okolice. Glavni je faktor odabira općina koje ulaze u prostorni obuhvat udio zaposlenih dnevnih migranata koji svakodnevno putuje u grad Osijek. U trenutnom programskom razdoblju (2021. – 2027.), određeno je da u obuhvat ulaze sve općine čijih barem 30 % stanovnika svakodnevno putuje u grad Osijek (Grad Osijek, 2022).

Valja napomenuti kako su u prošlom razdoblju (2014. – 2020.) u obuhvat UA Osijek ulazile sve općine čijih 15 % stanovnika svakodnevno putuje u Osijek. Osim sadašnjih jedinica lokalne samouprave, u prošlom su se obuhvatu nalazili: gradovi Beliše i Valpovo, općine Če-

minac, Darda, Kneževi Vinogradi, Koška, Punivci, Šodolovci, i općina Tordinci s područja Vukovarsko-srijemske županije) (Grad Osijek, 2017). S obzirom na to da je Osijek makroregionalni centar, područje njegovog utjecaja seže van aglomeracije. Zbog toga su dijelovi šire okolice (prostor Istočnohrvatske ravnice) također uključeni u rad, ponajprije u posljednjem poglavlju.

Što se tiče budućeg razvoja osječke aglomeracije, s obzirom na navedene programe i inicijative moguće je odrediti ključne razvojne niše i prioritete. Sektor poljoprivrede i hrane, informacijsko-komunikacijska tehnologija, razvoj multimodalnog prometnog čvorišta i Sveučilište J.J. Strossmayera ističu se kao najvažniji sektori koje bi UA Osijek trebala razvijati, a pri tom se svaka od njih međusobno nadopunjuje. Urbana aglomeracija Osijek kao druga najveća gradska regija Kontinentalne Hrvatske ima potencijal aktivirati nabrojene lance vrijednosti i podići razvoj svoje, ali i razvoj cijele regije Istočne Hrvatske. Zato treba razviti specijalizirane i pametne proizvodne i logističke sustave koji će poslužiti kao osnova za poljoprivredno-prehrambeni i prometni sektor. Velik dio te proizvodnje mogao bi se iskoristiti i u turističkom sektoru, i to u mnogo većem obimu nego što je sada slučaj (Lončar i Marinković, 2015).

Od projekta planiranih na području grada Osijeka u sklopu Strategije razvoja UA Osijek do 2027., ističu se: rekonstrukcija glavne tržnice i tržnice u Retfali, prenamjena dijela brownfield kompleksa OLT, daljnje uređenje prostora Osječke tvrđe kroz više zasebnih projekata, izgradnja nove Gradske knjižnice Osijek, rekonstrukcija kompleksa Gradski vrt, gradnja Centra za urbane sportove i kulturu, revitalizacija parka Zrinjevac i zgrade sportske dvorane, gradnja sportsko-rekreacijskog centra na Pampasu, uređenje ŠRC Copacabana, uređenje



Sl. 1. Geografski položaj Urbane aglomeracije Osijek
Izvor: DGU, 2023, Open street map, 2023

jezera Bajer Jug IV., uvođenje električnog vodenog tramvaja te izgradnja niza biciklističkih staza (Huttlerova, Tenja, Vukovarska) (Grad Osijek, 2022).

Ipak, kao što sugerira literatura i mediji, postoji niz izazova koje Osijek tek treba riješiti. Ističe se potreba za kvalitetnijom prometnom povezanošću i uređenjem grada. Njegač i dr. (2012) pri istraživanju promjena i prenamjene korištenja zemljišta Osijeka, između ostalog, navode problematiku gradnje višekatnih stambenih zgrada na mjestima površina niskih stambenih jedinica. Regulacijom gradnje, kvalitetnijim povezivanjem, daljnjim ulaganjem u otvaranje kvalitetnih radnih mjesta u Osijeku i kreiranjem društveno-kulturnih

sadržaja mogla bi se podići kvaliteta života čime bi Osijek postao značajniji centar i potencijalno odredište brojnih mladih obitelji iz Hrvatske, a i šire.

Osovine prometnog razvoja Urbane aglomeracije Osijek

U Urbanoj aglomeraciji Osijek, uski urbanizirani koridori protežu se duž glavnih prometnica, a takav je oblik karakterističan za ranije razvojne faze gradske regije (Bočić i dr., 2018). Današnji prometno-geografski i geostrateški položaj UA Osijek određuju ponajprije Podravski i Podunavski prometni koridori koji prolaze njezinim područjem, a veliku važnost ima i

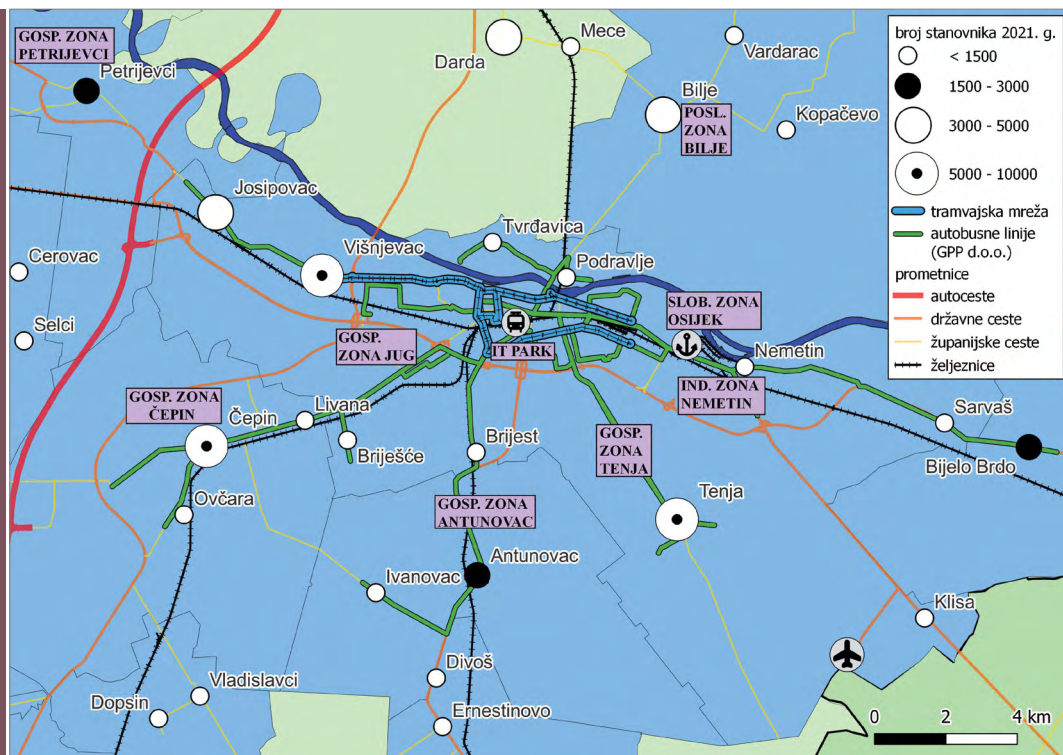
obližnji Posavski koridor. Podunavski, odnosno prometni koridor Rajna-Dunav dio je Transeuropske mreže prometnica (TEN-T) (MMPI, n.d.). Time je porast važnosti u nacionalnim i europskim okvirima, osim zagrebačkog prometnog čvorišta, dobilo osječko prometno čvorište (Sić, 2012). Uz porast međunarodnog značenja koridora Vc i rijeke Dunav, novim prometnim odnosima nastalim izgradnjom autoceste do Osijeka došle su do izražaja tendencije jačanja osovina razvoja kao važnih činilaca organizacije prostora u Osječkoj regiji (Sić, 2014).

Podravski prometni koridor odnosi se ponajprije na državnu cestu D2 (Varaždin - Ilok), ali i državnu cestu D34 (Slatina – Donji Miholjac – Osijek) i podravsku željeznicu. Najprometniji i najznačajniji dio ovog koridora je južna osječka obilaznica. Ona ima ulogu preusmjeravanja prometa izvan grada, povezivanja paneuropskih prometnih koridora Vc (Budimpešta-Ploče) i VII (ogranak dunavskog koridora VII) te spajanje glavnih cestovnih pravaca (prema Našicama i Valpovu za Zapadu, Đakovu i Vinkovcima na jugu, Vukovaru i Erdutu na istoku te Belom Manastiru na sjeveru) (Dimter, 2014). Južna obilaznica s planiranim poprečnim pravcima trebala bi utjecati na vrednovanje novih lokacija u pravcu juga i time doprinijeti ravnomjernijem prostornom razvoju osječke urbane aglomeracije koja je do sada bila izrazito usmjerena prema zapadu i jugozapadu. (Sić, 2012).

Valorizacija prometnog koridora Vc započije 2007. godine gradnjom prve dionice autoceste A5 (*Slavonika*), od čvora Sredanci (kojim je povezana autocestom A3) do Đakova (HAC, 2022). Dvije godine kasnije otvorena je dionica do Osijeka, a 2022. godine do Belog Manastira, s planom izgradnje preostalih 5 km do mađarske granice tijekom 2024. godine (Vlada RH, 2022). Važan položaj na koridoru Vc povezuje šire europsko zaleđe i jadransku luku Ploče kao

i važna turistička odredišta na Jadranu. Iako podaci prikupljeni brojenjem prometa na autocesti A5 ukazuju na relativno slabo prometovanje, spajanjem s mađarskom autocestom M6 i planiranom bosansko-hercegovačkom autocestom A1 ostvarilo bi pun potencijal ovog prometnog pravca (Sić, 2014). Valja napomenuti kako, barem za sada, autocesta privlači promet međunarodnog značaja, dok se lokalni i regionalni promet odvija na državnoj cesti D7 koja povezuje bosansko-hercegovačku i mađarsku granicu paralelno s autocestom (Sić, 2014). Autoceste utječu na organizaciju prostora preko svojih čvorova djelujući istovremeno koncentracijski i disperzijski. U urbanoj i gospodarskoj strukturi, autocesta je preko čvorova Čepin i Osijek-Josipovac pozitivno utjecala na razvoj južne gradske obilaznice, uz koju se u posljednje vrijeme osnivaju važne gospodarske zone i veliki trgovački centri regionalnog značaja (Portanova i Avenue Mall u blizini Gospodarske zone Jug) (sl. 2.). U bližjoj budućnosti razvoja UA Osijek može se očekivati da će autocestovni čvorovi Osijek-Josipovac, Čepin i Čeminac privući nove poslovne aktivnosti, a u širem smislu usmjeriti i daljnji proces prigradske urbanizacije. (Sić, 2014).

Što se tiče javnog prijevoza, na području grada Osijeka javni prijevoz putnika obavlja poduzeće Gradski prijevoz putnika Osijek d.o.o. (GPP) koji je operater tramvajskog i autobusnog prometa u Osijeku (sl. 2.). Na području Osječko-baranjske županije uslugu prijevoza putnika obavljaju poduzeća Panturist d.d. Osijek, Arriva, APP d.d. Požega te Čazmatrans Nova d.o.o. (RRASB, 2016). Što se tiče infrastrukture autobusnih stajališta na području Osječko-baranjske županije, samo 22 % stajališta je u dobrom stanju i opremljeno adekvatnom opremom, dok je 34 % stajališta procijenjeno kao srednje dobro stanje. Najveći postotak stajališta (44 %) smatra se da je u lošem stanju te



Sl. 2. Mreža javnog gradskog prijevoza (GPP) i prostorni raspored gospodarskih i drugih zonalizacija. Izvor: Grad Osijek, 2023; Državna geodetska uprava, 2023

da nema adekvatnu opremu koja bi putnicima omogućila zadovoljavajuću uslugu na lokacijama stajališta (RRASB, 2016). Tramvajski promet u Osijeku sastoji se od dvije linije (sl. 2.) (29 km pruga i 81 stajalište), a okretišta su: Zeleno polje na istoku, Višnjevac na zapadu, Bosutsko naselje (Mačkamama) na jugu te na istoku Jug II (Bikara). Postojeću uslugu tramvajskog prijevoza na području Grada Osijeka provodi Gradski prijevoz putnika d.o.o. (GPP) Osijek. U 2014. godini prevezeno je oko 10,9 milijuna putnika, a u strukturi prevezenih putnika dominiraju umirovljenici (34 %), učenici (20 %) i radnici (15 %). Od ukupnog broja putnika GPP-a oko 60 % se vozi tramvajima a ostatak autobusima (RRASB, 2016).

U prometnoj strategiji EU sve više se potiče korištenje željeznice budući da je ona prostorno, ekološki i ekonomski održivija od cestovnog prometa. Prednosti željezničkog prometa su između ostalog brzina, sigurnost, velik kapacitet i neovisnost o vremenskim uvjetima (Jurković i dr., 2021). Željeznički promet na području UA Osijek je u stagnaciji i nazadovanju s obzirom na uništavanje dijela infrastrukture i duže razdoblje u kojem se nije ulagalo u željezničku infrastrukturu. Dijelovi infrastrukture propadaju i daju sve manje mogućnosti prometovanja i povezivanja naselja ovim oblikom prometa (RRASB, 2016). Područjem UA Osijek prolaze pruge međunarodnog značaja M301 (Državna granica – Beli Manastir - Osijek) i

M302 (Osijek – Strizivojna - Vrpolje). Pruge od regionalnog značaja su R104 (dionica Novi Dalj - Erdut), R202 (dionica (Našice) Cret Bizovački - Dalj), a pruge od lokalnog značaja su L207 (Bizovac - Belišće) i L208 (dionica (Vinkovci) Laslovo - Osijek) (RRASB, 2016). Grad Osijek sjecište je dakle međunarodnih, regionalnih i lokalnih željezničkih pruga, a osim dva kolodvora u Osijeku (Glavni i Donji Grad), kolodvore na području UA Osijek imaju i Nemetin, Sarvaš, Dalj, Erdut, Vladislavci, Josipovac i Bizovac. Kolodvor Osijek jedini ima direktan pristup tramvajskom prijevozu kao i autobusnom prigradskom, međugradskom i međužupanijskom prijevozu putnika na udaljenosti od otprilike 200 m, što je prihvatljivo za integraciju. Ostali željeznički kolodvori dislocirani su od centra grada a time i od drugih načina prijevoza (najmanje 1 km) (RRASB, 2016). S obzirom na to da je Osijek određeno brojnih dnevnih migranata postoji velika potreba za stvaranjem kvalitetnog gradsko-prigradskog i integriranog prometnog sustava što danas nažalost nije slučaj zbog višegodišnje zanemarivanja i neulaganja u željezničku infrastrukturu (RRASB, 2016).

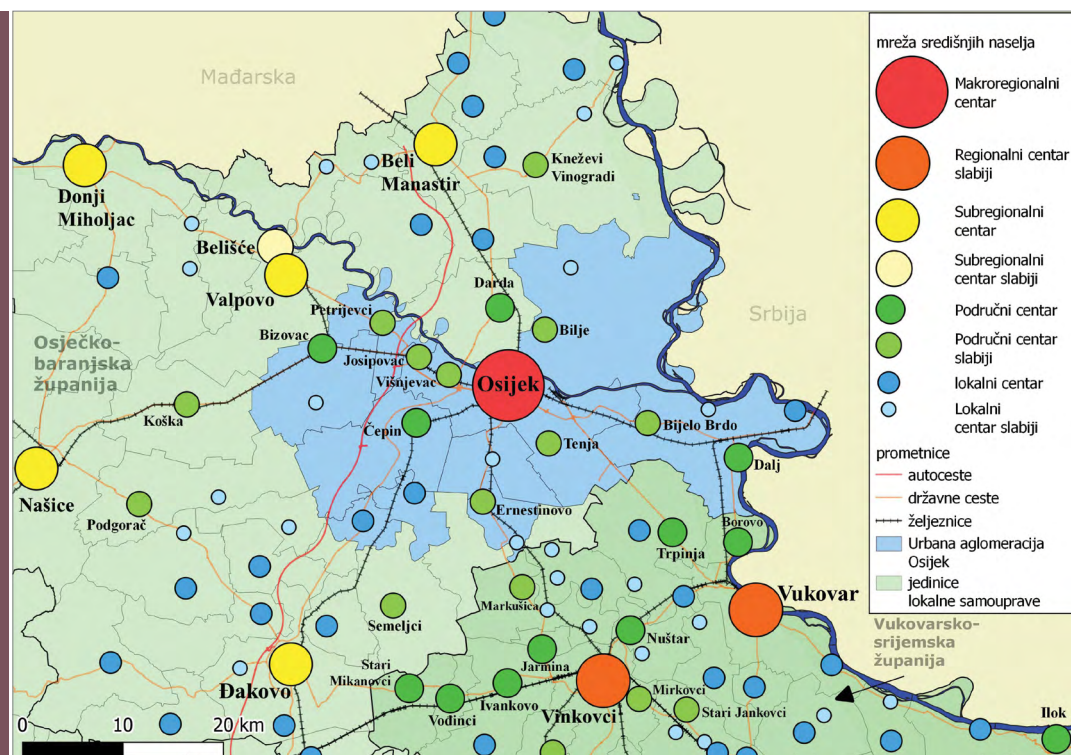
Što se tiče utjecaja željezničke mreže na prostornu strukturu Grada Osijeka, ona ima većinom negativan utjecaj. Trasa regionalne željezničke pruge R202 usporedna je s rijekom Dravom i ide kroz gradsko područje, a međunarodne pruge M301 i M302 prolaze kroz uži centar grada u smjeru sjever-jug. Nedovoljan je broj deniveliranih križanja i zato su prisutne značajne poteškoće i česti zastoji, te je ograničena povezanost s vanjskom cestovnom mrežom. (RRASB, 2016). Tu je i problem prolaska robnog prometa kroz grad, koji bi se mogao riješiti izmještanjem na željezničku obilaznicu mogućom trasom Čepin-Antunovac-Nemetin (Sić, 2012.). Prema Jurković i dr. (2021) Generalnim urbanističkim planom (GUP) iz 2019. godine, željeznički koridori (koji uključuju željeznič-

ku prugu i prostor koji je pod direktnim utjecajem željezničkog prometa) zauzimali su 14,93 % područja obuhvaćenog GUP-om. Obilježja željezničkih koridora na području Osijeka su radijalno širenje u pet smjerova, prolazak koridora kroz centar grada i u velikoj mjeri neuređenost područja uz prugu (Jurković i dr., 2021).

Mreža središnjih naselja Urbane aglomeracije Osijek

U regionalnom kompleksu kojeg čine veća i manja urbana i ruralna naselja, stupanj razvijenosti i dostupnosti centralnim funkcijama (u užem smislu tercijarnog i kvartarnog sektora) ima važnu ulogu u kvaliteti života i razvijenosti nekog područja (Lukić, 2012). Usprkos kritikama, teorija centralnih naselja jedna je od najpoticajnijih geografskih promišljanja prostora, a poslužila je kao temelj metodološkim pristupima kojima se i danas planira mreža naselja u prostorno-planskim dokumentima (Lukić, 2012). Centralna naselja se, prema Lukiću (2012) dijele na: lokalne, područne subregionalne, regionalne i makroregionalne centre. Već površnim pogledom na nacionalnu mrežu središnjih naselja vidljivo je kako je ona najrjeđa u Gorskoj i južnom dijelu Središnje Hrvatske, a najgušća u sjevernom i sjeverozapadnom dijelu Središnje te krajnjem istočnom dijelu Istočne Hrvatske (Lukić, 2012).

Od 49 naselja Urbane aglomeracije Osijek, prema Lukićevoj mreži središnjih naselja iz 2012. godine, 19 je centralnih naselja (sl. 3.). Od toga je jedan makroregionalni centar (Osijek), 10 područnih centara (Bizovac, Petrijevci, Josipovac, Višnjevac, Čepin, Ernestinovo, Tenja, Dalj, Bijelo Brdo i Bilje) i 7 lokalnih centara (Brođanci, Vuka, Vladislavci, Antunovac, Laslovo, Kneževi Vinogradi, Sarvaš i Erdut). Broj područnih centara odgovara situaciji u cijeloj Istočnoj



Sl. 3. Mreža centralnih naselja Osječke regije prema Lukiću

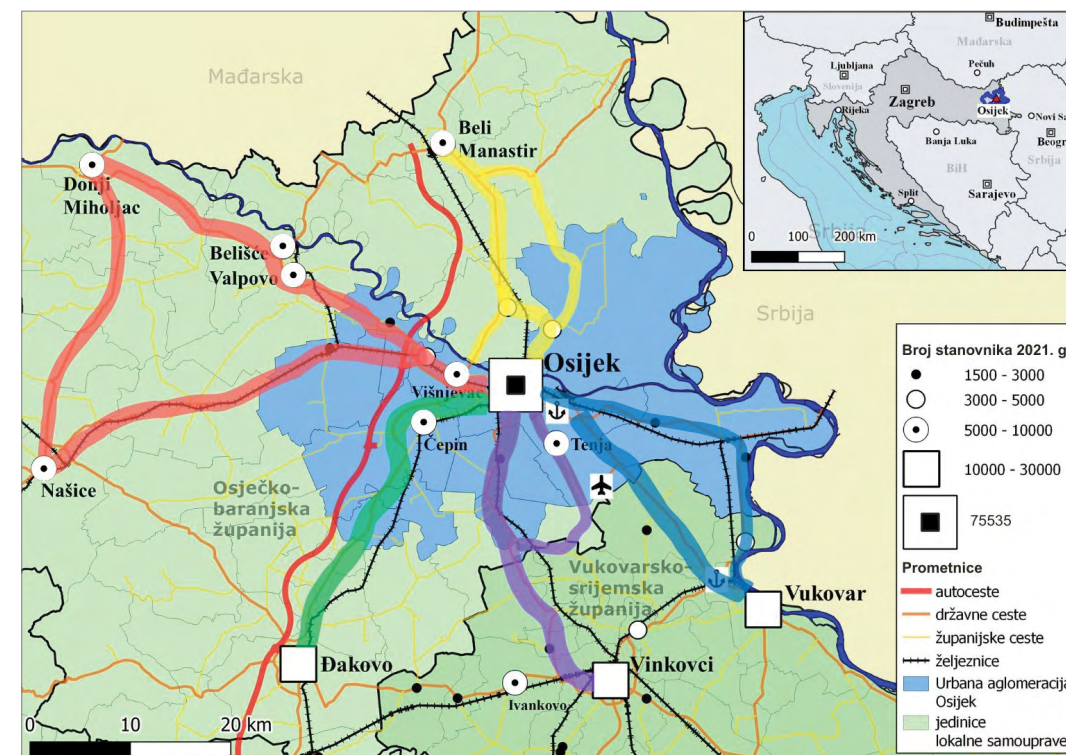
Izvor: Lukić, 2012; Državna geodetska uprava, 2023; Open street map, 2023

Hrvatskoj, a to je da u područnim centrima živi najveći broj stanovnika (Lukić, 2012). Promatrajući Osječku regiju, centralna naselja višeg stupnja koncentrirana oko većih gradova i duž glavnih longitudinalnih i transverzalnih prometnih pravaca. Posebno se ističu sjeverozapadni pravac prema dvojnog gradu Valpovo-Belišće, gdje se u nizu nalaze 3 veća područna centra (Višnjevac, Josipovac i Petrijevci), ali i područje oko grada Vinkovaca. Ipak, valja napomenuti kako je od izrade ove mreže središnjih naselja prošlo 13 godina, a s obzirom na posljedice negativnih demografskih procesa za očekivati je kako je položaj nekih od naselja u hijerarhiji niži, a da su neka naselja izgubila centralitet.

MODEL OSOVINA RAZVOJA UA OSIJEK

Osim strateški prepoznatih sektora i politika, na području UA Osijek moguće je odrediti ključne prostorne pravce i koridore koji bi mogli maksimizirati efekte razvojnih politika, po uzoru na primjere dobre prakse (Plan prstiju u Kopenhagenu). Stoga je u ovom poglavlju predstavljen plan osovina razvoja UA Osijek, ali i šire osječke regije. Razvojne osovine Osijeka (ROSOS) radijalno su posloženi koridori temeljeni na prometnim osovinama i osovinama urbanizacije:

1. Baranjska os,
2. Vukovarska os,



Sl. 4. Razvojne osovine UA Osijek

Izvor: Državna geodetska uprava, 2023; Open street map, 2023

3. Vinkovačka os,
4. Đakovačka os i
5. Podravski trokut.

Sve osovine počinju u Osijeku, a završavaju u regionalnim i subregionalnim središtima osječke regije. I Friganović (1970) opisuje gravitacijsku zonu osječke regije kao prostor policentričnog penduliranja sličan nepravilnom šesterokutu. On je definiran prometnim pravcima prema Belom Manastiru, Donjem Miholjcu, Našicama, Đakovu, Vinkovcima i Vukovaru/Erdu. Ono što je zajedničko svim osovinama potreba je za daljnjim razvojem prometne infrastrukture, prije svega željeznice i biciklističke, ali i za širenjem mreže javnog gradskog autobusnog prijevoza te unapređe-

njem usluge (GPP). Osim toga, valjalo bi poraditi na međusobnom povezivanju razvojnih osovina čime bi se olakšalo kretanje ljudi i robe na području aglomeracije. Po uzoru na slične i uspješne planove, valjalo bi regulirati i donekle ograničiti gradnju na područja oko definiranih prometnica (primjerice *buffer* zonom od 500 m). Potrebno je i kvalitetno upravljati ruralnim prostorom, povezati lokalne proizvođače s gradskim stanovništvom i stvoriti kvalitetne zelene površine u urbaniziranim zonama (zele ni klinovi). Pozitivni učinci razvoja, uz uspješnu regionalnu politiku, mogli bi se prelići na prostor UA Osijek ali i širi prostor Istočne Hrvatske. Ovaj plan prostornog usmjeravanja kroz osovine razvoja mogao bi poslužiti i gradovima koji

su uključeni u plan te bi se tako moglo izbjeći dupliranje projekata i razvojnih mjera. Potencijal predstavlja i moguća suradnja sa susjednim centrima drugih država: Budimpešta, Beograd, Sarajevo, Novi Sad, Temišvar i Pečuh.

U nastavku je prikazano (sl. 4.) pružanje navedenih razvojnih osovina, a tekstualno su detaljno objašnjena obilježja svake osovine. Nakon kratkog opisa, definirane su prometne i osovine urbanizacije kao temelj razvojnim osovinama. Konačno, prezentirani su ključni razvojni sektori i projekti.

Baranjska osovina

Jezgra Baranjske osovine razvoja pruža se od Osijeka županijskom cestom prema Bilju i Dardi, odakle se nastavlja preko Čeminca do Belog Manastira. Od prigradskih naselja Podravlje i Tvrđavica na lijevoj obali Drave pruža se gotovo kontinuirano područje izgrađenosti Bilje – Mece – Darda – Švajcarnica – Uglješ – Novi Čeminac – Čeminac. Koridor prolazi poljoprivrednim krajobrazom Baranje, a u njegovom okruženju nalaze se vrijedna prirodna i rekreativna područja – PP Kopački rit i Bansko brdo. Lokacijske prednosti novog obližnjeg autocestovnog čvora Čeminac mogu privući nove poslovne aktivnosti, a u širem povećati prometnu dostupnost Baranji (Sić, 2014). Sekundarnu važnost ima pravac iz Bilja (državna cesta D212) koji povezuje Osijek s ruralnim dijelom Baranje i Kopačkim ritom kao važnim turističko-rekreacijskim područjima. Državna cesta D212 dalje vodi do Batine na Dunavu i državne granice, čime je osovina povezana sa Somborom i Suboticom u Vojvodini.

Na području ove osovine smještena je uprava Belja d.o.o., jedne od najznačajnijih subjekata u poljoprivrednoj proizvodnji i prehrambenoj industriji u regiji. Duž osovine nalazi se

glavnina proizvodnje Belje: tvornica mliječnih proizvoda, tvornica opreme strojeva i sjemenarstvo u Belom Manastiru, poljoprivredni kompleks Mitrovac, koji objedinjuje farmu mliječnih krava, bioplinску elektranu i staklenik za proizvodnju rajčica, tvornica stočne hrane Darda, vinarija i vinski podrum u Kneževim Vinogradima te nekoliko farmi i prodavaonica prehrambenih proizvoda. Osim poljoprivrede, sve više pažnje posvećuje se rekreaciji, biciklizmu, turizmu i ugostiteljstvu. Potvrđuje to projekt širenja infrastrukture Parka prirode Kopački rit i gradnje prezentacijsko-edukacijskog centra u Tikvešu. Paralelno uz koridor prolazi i paneuropska biciklistička magistrala EuroVelo 6 koja povezuje Atlantik i Crno more prolazeći uz velike rijeke. Područje uz Dravu i Dunav dijelovi su Regionalnog parka Mura-Drava, a park se proteže na području pet država i pet hrvatskih županija. Nadalje, postoji potencijal za revitalizaciju kulturne baštine (Katakombe u Osijeku, dvorac Eugena Savojskog u Bilju i dvorac Esterhazy u Dardi). Od hitnijih mjera razvoja ističe se potreba za proširenjem javnog gradskog prijevoza (mreže GPP-a) do Bilja i ostalih naselja u općini, obnova željezničke pruge Osijek – Beli Manastir i izgradnja biciklističkih i pješačkih staza kako bi se povećala dostupnost Osijeku. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se izgradnja i opremanje Poduzetničkog inkubatora i rekonstrukcija trga bana J. Jelačića u Bilju (Grad Osijek, 2022).

Podravski trokut

Podravska osovina razvoja pruža se od Strossmayerove ulice u Osijeku, ide preko Višnjeca, Josipovca i Petrijevac i nastavlja državnom cestom D34 do područja dvojnog grada Valpovo-Belišće i završava u Donjem Miholjcu. Paralelno uz ovaj koridor teče rijeka Drava, koja od

Petrijevaca uzvodno izrazito meandrira. Drugi krak podravske osi počinje na osječkoj južnoj zaobilaznici i nastavlja se državnom cestom D2 preko Bizovca do Našica. Ovaj koridor bi se stoga mogao promatrati i kao trokut (u turističkoj zajednici Grada Osijeka zbog vrijedne kulturno-povijesne baštine ovo područje poznato je kao *dvorski trokut*) kojeg zatvaraju Gradovi Osijek, Donji Miholjac i Našice. Na ovom pravcu nalaze se neka od najvažnijih prometnih čvorišta Istočne Hrvatske. Prvo je križanje državnih cesta D2 i D7, na koje se naslanja gospodarska zona Jug i najveći shopping centri u Istočnoj Hrvatskoj. Drugo čvorište odnosi se na čvor Osijek-Josipovac, koji spaja državnu cestu D2 i autocestu A5. Paralelno uz D2 se pruža željeznička pruga, a u Bizovcu se nalazi odvojak za Valpovo i Belišće.

Dosadašnji (gospodarski) razvoj najvidljiviji je u području gospodarske zone Jug. Nove poslovne aktivnosti, i u širem smislu usmjeravanje daljnjeg procesa suburbanizacije zapadnog dijela osječke aglomeracije očekuju se na području autocestovnog čvora Osijek – Josipovac. Izgradnjom prometnog koridora Budimpešta-Ploče, ovaj će čvor podići značenje osječkog prometnog čvorišta i ojačati ovaj koridor. Gradovi Valpovo i Belišće od Osijeka su udaljeni 30-ak kilometara, a sa svojih 20-ak tisuća stanovnika i bogatom poljoprivredno-industrijskom tradicijom predstavljaju važan dio šire osječke aglomeracije. U prošlom financijskom razdoblju (2014. – 2020.) Valpovština je bila dio aglomeracije, a u budućnosti bi valjalo razmotriti na koji način ukomponirati ovaj dvojni grad u planiranje osječke gradske regije. Modernizacija prometne infrastrukture, a pogotovo željezničke i biciklističke nužna je kako bi se ojačala komunikacija između Osijeka i urbanih područja Valpova i Belišća, ali i Donjeg Miholjca i Našica (udaljenih 50-ak km od Osijeka). Kvalitetnijim povezivanjem Osijeka i Našica, omogućilo bi veću posjećenost

turističko-rekreativnih odredišta kao što su PP Papuk, Orahovica, Kutjevo, Požega itd. Jedan od mogućih prometnih projekata svakako je i produženje tramvajske linije do Josipovca. Potencijal predstavlja moguća revitalizacija vrijedne kulturna baština *dvorskog trokuta* (dvorci grofova Pejačević u Osijeku i Našicama, dvorac obitelji Prandau-Normann u Valpovu, dvorac obitelji Mailath u Donjem Miholjcu). Izgradnjom poduzetničkih inkubatora u Donjem Miholjcu i Valpovu i njihovim povezivanjem projektom BIT NET očekuje se veća unutarregionalna sinergija lokalnih poduzetnika. Na ovom području nalaze Bizovačke toplice, suvremeni zdravstveni i kupališni kompleks koji u posljednjem desetljeću bilježi kontinuirani rast broja posjetitelja. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se izgradnja "Doma kulture" i izgradnja višenamjenske sportske infrastrukture u Petrijevima, gradnja edukativnog centra za djecu i mladež u Samatovcima (Bizovac), revitalizacija izletišta Bizovački bajer i izgradnja pješačko-biciklističke staze u Valpovačkoj ulici u Bizovcu (Grad Osijek, 2022).

Đakovačka

Zone suburbanizacije i zone gravitacijskog utjecaja osječke aglomeracije najviše su izražene upravo u smjeru jugozapada (Osijek – Livena – Brijuni – Čepin). Rezultat je to valorizacije prometno-geografskog položaja, odnosno izgradnja južne i zapadne obilaznice i izgradnja autoceste. U Čepinu se osovina dalje nastavlja državnom cestom D7 gdje prolazi Općinom Vuka (s odvojkom za općinu Vladislavci), i autocestom A5 do Đakova. I na ovom koridoru lokacijske pogodnosti imaju autocestovni čvorovi Osijek/Čepin i Đakovo. Ovim je koridorom Urbana aglomeracija Osijek povezana cestom

i željeznicom s prometnim koridorom X. Važnost ovog koridora očituje se i povezivanjem sa Slavonskim Brodom, drugog po redu centra Istočne Hrvatske te povezivanje s Bosanskom Posavinom.

Na kontaktu Podravske i Đakovačke osovine razvoja i na sjecištu važnih prometnih pravaca u blizini Osijeka, smještena je Gospodarska zona Jug. U ovoj aktivnoj zoni smješteni su najveći regionalni shopping centri - Porta nova i Avenue Mall, kao i mnogi drugi veliki poslovni subjekti. Godine 2023. dovršena je gradnja Gospodarskog centra Osijek, koji za cilj ima osigurati novu poslovnu infrastrukturu, podići gospodarsku vidljivost regije i unaprijediti poduzetničku klimu. Duž koridora nalaze se vrijedne poljoprivredne površine i neke od najvažnijih lokacija kompanije Žito d.o.o., vodeće prehrambene grupacije u Slavoniji (tvornica ulja i mesna industrija u Čepinu, farma koka nesilica i pakirni centar za jaja u Vuki, brojne farme i dr.). Postoji potreba za kvalitetnijim povezivanjem Čepina kao drugog najvećeg naselja u aglomeraciji sa središtem. Izostanak tramvajske mreže mogao bi se nadomjestiti modernizacijom željeznice koja bi mogla imati ulogu prigradske željeznice. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se rekonstrukcija utvrde Korođ i gradnja edukacijsko-prezentacijskog centra za posjetitelje, rekonstrukcija dvorca Adamović i opremanje dvorca multimedijskom i izgradnja sportsko-rekreativnog centra u Čepinu, građenje građevine turističke i športsko rekreacijske namjene u Vladislavicima, izgradnja sportsko-rekreativne zone u Vuki, uređenje središta naselja Vuka i Dopsin, izgradnja pješačko-biciklističkih staza u Čepinu, Vladislavicima, Dopsinu, Hrastinu i Vuki (Grad Osijek, 2022).

Vinkovačka

Vinkovačka osovina razvoja pruža se od Osijeka južno duž državne ceste D518, kroz prigradsko naselje Brijest, a zatim kroz Antunovac (s odvojkom za Ivanovac), Divoš, Ernestinovo i Laslovo. Koridorom prolazi željeznica L208 koja spaja Osijek s Vinkovcima, najvećim željezničkim čvorištem u regiji, koji leži na paneuropskom koridoru X. Sekundarni pravac ove osovine pruža se od južne osječke zaobilaznice do prigradskog naselja Tenja te se kasnije spaja na D518 prema Vinkovcima.

Veliku važnost na ovoj razvojnoj osovini imaju satelitska naselja Tenja i Antunovac sa svojim gospodarskim zonama. Tenja je nakon Čepina najveće satelitsko naselje u UA Osijek, a iako je položena izvan glavnih cestovnih prometnih pravaca, nalazi se između Osijeka i zračne luke Osijek. Općine Antunovac i Ernestinovo imaju relativno bolje demografske i razvojne pokazatelje u odnosu na druge općine u regiji, između ostaloga i zbog blizine središnjem čvorištu na južnoj osječkoj zaobilaznici. Važnu ulogu ima i relativno kvalitetnija željeznička povezanost Osijeka i Vinkovaca (45 minuta) čime stanovnici ta dva grada mogu uspješno razmjenjivati radnu snagu. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se revitalizacija i obnova kulturnog dobra - Galerije Petar Smajić u Ernestinovu, izgradnja sportsko-rekreativnog sadržaja uz park jezero Antunovac, proširenje gospodarske zone i uređenje središta Antunovca, izgradnja pješačko-biciklističke staze u Laslovu (Grad Osijek, 2022).

Vukovarska

Vukovarska osovina razvoja pruža se od Osijeka istočno, počevši u naselju Nemetin u blizini kojeg se nalazi riječna luka Osijek, Slo-

bodna zona Osijek i Industrijska zona Nemetin. Nastavlja se naseljima Sarvaš i Bijelo Brdo, a u naselju Dalj se račva: istočno prema državnoj granici u Erdutu, južno državnom cestom D519 prema Vukovaru i Iloku i sjeverno u Aljmaš, popularno izletišta. Preko Erduta i Iloka regije je povezana s centrima u Srbiji (Novi Sad, Sombor i Subotica). Paralelno s ovim pravcem prolazi željeznička pruga koja povezuje Osijek i Vukovar, dvije najveće riječne luke u Hrvatskoj. Usporedno s ovim koridorom prolazi državna cesta D2 koja predstavlja bržu cestovnu poveznicu između Osijeka i Vukovara. Na ovoj prometnici nalazi se i Zračna luka Osijek.

S obzirom na to da se u okolici prigradskog naselja Nemetin nalaze neke od najvažnijih regionalnih gospodarskih zona te riječna i zračna luka Osijek, ovaj je dio aglomeracije od izuzetne je gospodarske važnosti. Potencijal ove lokacije nedavno je prepoznala kompanija Jabil, koja gradi veliko postrojenje u zoni Nemetin. S obzirom na to da ova osovina završava u Vukovaru, gdje se nalazi najveća riječna luka u Hrvatskoj, postoji potreba za usklađivanjem

razvoja dvaju luka, na način da se one razvijaju komplementarno a ne kao konkurencija. Na širem području osovine nalazi se nekoliko graničnih prijelaza za Republiku Srbiju, a potencijal u suradnji nalazi se u sličnim razvojnim izazovima i mogućnostima koje dijele Osijek i Novi Sad (Institut za tehnologiju u poljoprivredi Novi Sad, tretiranje komaraca, upravljanje aglomeracijom u nizinskom krajoliku i sl.). Kolika, veliku važnost u pogledu *vikendaštva* imaju naselja Aljmaš i Erdut. Između ta dva naselja, u neposrednoj blizini Dunava i Drave, na obroncima erdutske lesne zaravni, razvilo se vikendaško naselje. Erdut je tradicionalno vinsko središte, a u naselju se nalazi nekoliko lokaliteta bogate kulturno-povijesne baštine. U Dalju se nalazi Kulturno-znanstveni centar Milutin Milanković. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se rekonstrukcija stambene zgrade i gradnja Društvenog centra za potrebe udruga općine Erdut u Dalju, rekonstrukcija i obnova Erdutske kule, Izgradnja teniskih terena na području općine Erdut (Grad Osijek, 2022).

ZAKLJUČAK

Budući da su grad i okolica funkcionalno povezani, javlja se potreba za planiranjem na razini gradskih regija. Mehanizam Integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU) primjer je politike regionalnog razvoja gradova koja se odvija na razini gradskih regija. Cilj politike je stvaranje funkcionalnih gradskih regija temeljenih na suradnji i sufinanciranju iz više izvora. To se odnosi i na Osijek, četvrti najveći grad u Hrvatskoj. Iako se osječka aglomeracija posljednjih desetljeća susreće s depopulacijom i nižim prihodima u odnosu na druge makroregionalne centre, postoji niz komparativnih prednosti koje su u ovom radu istaknute. Strukturnim ulaganjem u razvoj multimodalnog prometno-logističkog čvorišta, daljnjim ulaganjem u poljoprivredno-prehrambeni i IT sektor te dodatnim razvojem Sveučilišta i turizma Osijek može postati primjer uspješnog grada.

Da bi grad maksimizirao utjecaj na svoju užu i širu okolicu, potrebno je provesti kvalitetne programe i politike regionalnog razvoja gradskih regija. Osovine razvoja mogle bi poslužiti kao jedan od instrumenata u planiranu daljnjeg razvoja aglomeracije. Iz Osijeka se radijalno u 6 smjerova pružaju prometni i urbani koridori između kojih se nalaze velika ravničarska poljoprivredna područja. Fokusanjem razvoja na osovinama razvoja i njihovim proizvedima te specijalizacijom pojedine osovine, doprinijelo bi se policentričnom i uravnoteženom razvoju Osječke regije.

Kako bi obavili te funkcije i zadovoljili osnovne potrebe, stanovnici uže i šire okolice putuju u središte gradske regije. Kvaliteta tog cirkuliranja ovisi ponajviše o kvaliteti prometnog sustava. Ulaganjem u prometnice i javni prijevoz grad postaje dostupniji svojoj okolini i širi svoj utjecaj na veće područje. Osim prometa, važnu ulogu u razvoju gradskih regija ima kvaliteta i kvantiteta određenih funkcija. Veći izbor kvalitetnih radnih mjesta, trgovina, škola, bolnica i sl. cilj je koji svaki grad nastoji dostići.

Budući da cijela regija Istočne Hrvatske bilježi slične razvojne izazove, važnost razvoja Osijeka kao najvećeg grada nikada nije bila veća. Stvaranje novih radnih mjesta, jačanje djelatnosti koje istovremeno služe stanovnicima grada i okolice te kvalitetno prometno povezivanje načini su kako podići stupanj razvoja Osijeka i regije.

Napomena: Članak je proizašao iz diplomskog rada pod nazivom:

Jan Szabo (2023): *Uloga gradova u politici regionalnog razvoja - studija slučaja urbane aglomeracije Osijek*, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, 2023. (Mentor Jelena Lončar)

LITERATURA

Bočić, N., Buzjak, N., Čanjevac, I., Lukić, A., Opačić, V. T., Prelogović, V., Šulc, I., Zupanc, I., Jašinski, D., 2018: Analiza i vrednovanje razvojnih potencijala i ograničenja područja urbane aglomeracije Zagreb, Grad Zagreb, Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada

Dimter, S., 2014: Dogradnja južnog kolnika Južne obilaznice grada Osijeka - stručno predavanje, <http://www.gfos.unios.hr/homepage/dogradnja-juznog-kolnika-juzne-obilaznice-grada-osijeka-strucno-predavanje> (17.06.2023.)

Friganović, M., 1970: Gravitacijske zone dnevne migracije u radne centre Hrvatske, *Hrvatski geografski glasnik* 32 (1), 89-98.

Hervin S., 2005: Corridors and/or linear cities; a historic contribution to the contemporary discussion on corridor development,

https://www.academia.edu/24219000/Corridors_and_or_linear_cities_a_historic_contribution_to_the_contemporary_discussion_on_corridor_development (01.06.2023.)

Jurković, Ž.; Hadzima-Nyarko, M.; Lovoković, D., 2021: Railway Corridors in Croatian Cities as Factors of Sustainable Spatial and Cultural Development, *Sustainability* 13, 1-14.

Jurlin, K., Samardžija, V., Basarac Sertić, M., 2018: Konkurentnost, pametna specijalizacija i investicije u novim državama članicama EU-a i Hrvatskoj, Institut za razvoj i međunarodne odnose (IRMO), Zagreb.

Lončar, J., Marinković, V., 2015: Analysis of socio-economic indicators in the context of the regional development of Eastern Croatia, *Hungarian geographical bulletin*, 64, 325 – 342.

Lukić, A., 2012: *Mozaik izvan grada – tipologija ruralnih i urbaniziranih naselja Hrvatske*, Meridijani, Samobor

McCann, P., Ortega-Argiles R., 2016: Smart Specialisation: Insights from the EU Experience and Implications for Other Economies, *Journal of Regional Research* 36, 279-293.

Njegač, D., Gašparović, S., Stipešević, Z., 2012: Promjene u morfološkoj strukturi Osijeka nakon 1991. godine, *Acta Geographica Croatica*, 38, 59-74.

Priemus, H., Zonneveld, W., 2003: What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors, *Journal of Transport Geography*, 11 (3), 167-177.

Sić, M., 2012: Značenje autoceste Sredanci – Osijek – Beli Manastir za razvoj Osijeka i osječke regije, *Acta Geographica Croatica*, 39 (1), 1-14.

Sić, M., 2014: Paneuropski prometni koridori i razvoj Osječke regije, *Hrvatski geografski glasnik*, 74 (2), 53-67.

Sørensen, E., Torfing, J., 2019: The Copenhagen Metropolitan 'Finger Plan': A Robust Urban Planning Success Based on Collaborative Governance, *Great Policy Successes*, 218-243.

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

Vresk, M., 1993: Prometne osovine i osovine urbanizacije Središnje Hrvatske, *Hrvatski geografski glasnik*, 55, 57-88.

IZVORI

Grad Osijek, 2017: Strategija razvoja Urbane aglomeracije (SRUA) Osijek do 2020. godine, <https://www.osijek.hr/eu-programi-i-projekti/itu-mehanizam/dokumenti-i-linkovi/> (14.4.2023.)

Grad Osijek, 2022: Strategija razvoja Urbane aglomeracije (SRUA) Osijek do 2027. godine, radna verzija (neobjavljeno)

Grad Osijek, 2023: poduzetničke zone grada Osijeka, <https://www.osinvest.hr/hr/> (25.6.2023.)

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI), n.d.: EU prometni koridori i TEN-T <https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/> (23.6.2023.)

Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU), 2023e: Industrijska tranzicija Panonske, Sjeverne i Jadranske Hrvatske, <https://razvoj.gov.hr/istaknute-teme/industrijska-tranzicija-panonske-sjeverne-i-jadranske-hrvatske/4830> (28.6.2023.)

Ministarstvo znanosti i obrazovanja (MZO), 2023: Savjetovanje o Prijedlogu nacrtu Strategije pametne specijalizacije do 2029. (S3), <https://mzo.gov.hr/vijesti/savjetovanje-o-prijedlogu-nacrta-strategije-pametne-specijalizacije-do-2029-s3/5203> (17.6.2023.)

Open Street Map (OSM), Geofabrik, 2023, <https://download.geofabrik.de/> (15.2.2023.)

Regionalna razvojna agencija Slavonije i Baranje (RRASB), 2016: Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije (15.3.2023.)

Registar prostornih jedinica Državne geodetske uprave, Državna geodetska uprava (DGU), 2023., <https://dgu.gov.hr/> (15.2.2023.)

Andersson, S., 2019: Proposal for a modernized Finger Plan https://issuu.com/sla_architects/docs/sla_finger_plan_proposal_english (15.6.2023.)

Vlada RH, 2022: Otvaranje dionice autoceste A5 od Osijeka do Belog Manastira značajno za Slavoniju, ali i cijelu Hrvatsku <https://vlada.gov.hr/vijesti/otvaranje-dionice-autoceste-a5-od-osijeka-do-belog-manastira-znacajno-za-slavoniju-ali-i-cijelu-hrvatsku/37446> (15.5.2023.)

PRIMLJENO: 3. 3. 2025.

PRIHVAĆENO: 27. 3. 2025.



JAN SZABO, MAG. GEOGR.
Mineri d.o.o., Murvica zapad 3, 23000 Murvica, e-mail: jan.szabo@mineri.hr