

Urbane transformacije u Varaždinu

Pazman, Denis

Master's thesis / Diplomski rad

2019

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:183398>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-31**



Repository / Repozitorij:

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



Denis Pazman

Urbane transformacije u Varaždinu

Diplomski rad

**Zagreb
2019.**

Denis Pazman

Urbane transformacije u Varaždinu

Diplomski rad

predan na ocjenu Geografskom odsjeku
Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
radi stjecanja akademskog zvanja
magistra geografije

**Zagreb
2019.**

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija; smjer: Prostorno planiranje i regionalni razvoj* na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom doc. dr. sc. Vedrana Prelogovića.

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Diplomski rad

Urbane transformacije u Varaždinu

Denis Pazman

Izvadak: Dvadeseto stoljeće u Hrvatskoj burno je razdoblje političkih, društvenih i gospodarskih promjena. Njihov odraz vidljiv je i u urbanim sredinama, a u ovom radu naglasak je stavljen na grad Varaždin. Snažna industrijalizacija potaknula je brojno stanovništvo agrarne okolice na preseljenje u grad te stvaranje radničke klase. Pridošlo stanovništvo povećanjem životnog standarda zahtijeva zadovoljavanje osnovnih životnih potreba u vidu stanovanja. Radi optimalnog razvoja grada, javlja se potreba za usmjeravanjem njegovog budućeg izgleda putem prostorno-planske dokumentacije. Njihovom analizom dan je prikaz urbanih transformacija koje su bitno utjecale na današnju morfološku i fiziološku strukturu grada. Također je dan pregled suvremenih implikacija u prostornoj strukturi grada kako bi se odredio budući izgled Varaždina te usporedio intenzitet i razlike urbanih transformacija s prijašnjim razdobljima.

74 stranica, 18 grafičkih priloga, 13 tablica, 65 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: industrija, stanovanje, stanovništvo, urbane transformacije, Varaždin

Voditelj: doc. dr. sc. Vedran Prelogović

Povjerenstvo: doc. dr. sc. Vedran Prelogović
doc. dr. sc. Petra Radeljak Kaufmann
doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Tema prihvaćena: 8. 2. 2018.

Rad prihvaćen: 7. 2. 2019.

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

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Master Thesis

Urban transformations in Varaždin

Denis Pazman

Abstract: The 20th century was a turbulent period of political, social, and economic changes in Croatia. These changes were also reflected in the development of urban areas. This thesis focuses on the effect of those changes on Varaždin. Strong industrialization prompted the surrounding agriculturally-focused population to move to the city, creating a working middle class. With the rise in quality of life, the newly-arrived population required appropriate dwellings. The need to guide the future appearance of the city for optimal city development, arose through spatial planning. Urban transformations were presented by analyzing spatial planning documents. They had a major influence on the contemporary morphological and physiological structure of the city. Additionally, a review of modern implications in spatial structure of the city is given so as to determine the future of Varaždin as well as to compare the intensity and differences of urban transformations with previous periods.

74 pages, 18 figures, 13 tables, 65 references; original in Croatian

Keywords: industry, housing, demography, urban transformations, Varaždin

Supervisor: Vedran Prelogović, PhD, Assistant Professor

Reviewers: Vedran Prelogović, PhD, Assistant Professor
Petra Radeljak Kaufmann, PhD, Assistant Professor
Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Thesis title accepted: 08/02/2018

Thesis accepted: 07/02/2019

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

Sadržaj:

1. UVOD	1
1.1. Prostorni i vremenski obuhvat istraživanja	2
1.2. Zadatak i cilj istraživanja	3
1.3. Polazne hipoteze	4
2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA	5
3. PRISTUP ISTRAŽIVANJU	8
4. PROSTORNO PLANIRANJE	9
4.1. Urbano planiranje	9
4.1.1. Prostorna struktura grada	12
4.1.2. Urbane transformacije	13
5. RAZVOJ VARAŽDINA DO KRAJA DRUGOG SVJETSKOG RATA	16
5.1. Uvjeti industrijskog razvoja	16
5.1.1. Razvoj industrije do kraja Prvog svjetskog rata	18
5.1.2. Industrijska proizvodnja do kraja Drugog svjetskog rata	19
5.2. Demografska slika u prvoj polovici 20. stoljeća	23
5.3. Urbane transformacije	26
5.3.1. Urbane transformacije do međuratnog razdoblja	26
5.3.2. Urbane transformacije do kraja Drugog svjetskog rata	30
6. VARAŽDIN U DRUGOJ POLOVICI 20. STOLJEĆA	34
6.1. Industrijska proizvodnja	34
6.2. Demografska slika u drugoj polovici 20. stoljeća	40
6.3. Urbane transformacije	44
6.3.1. Urbane transformacije do polovice 20. stoljeća	44
6.3.2. Urbane transformacije do Domovinskog rata	50
7. VARAŽDIN U NOVOM STOLJEĆU	54
7.1. Industrija	54

7.2. Suvremena demografska obilježja	58
7.3. Urbane transformacije	62
8. ZAKLJUČAK	66
Literatura	69
Izvori	73
Popis tablica	IX
Popis slika	X

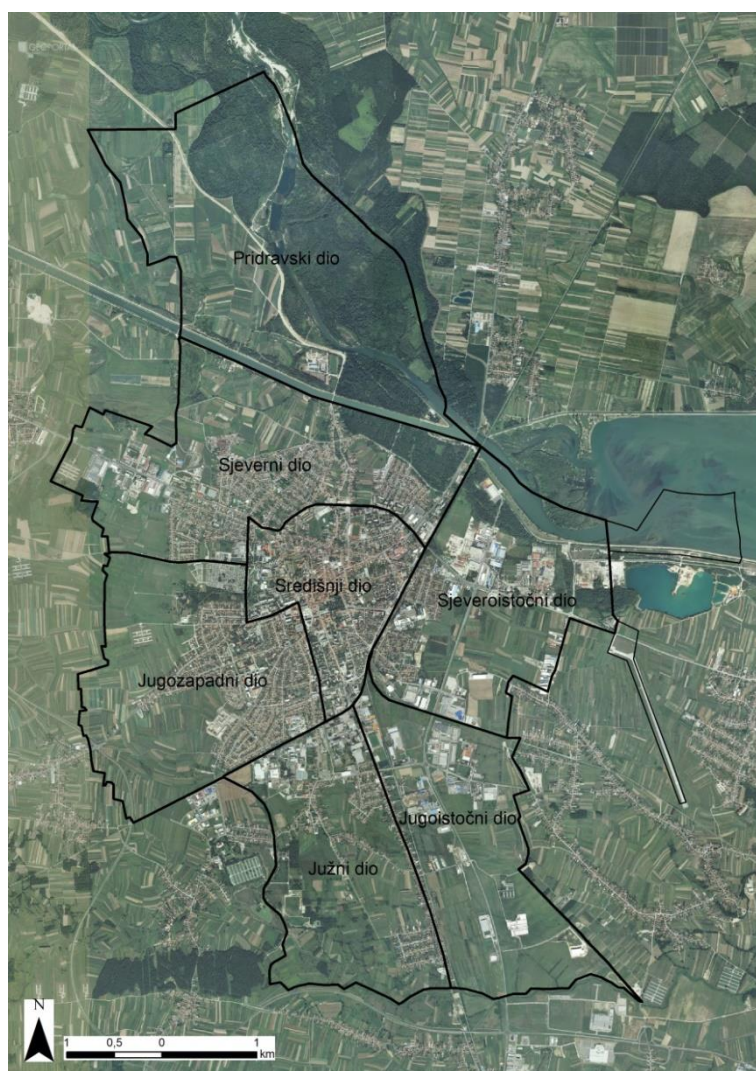
1. UVOD

Prostorno planiranje uključeno je u civilizacijski razvoj ljudskog društva od samih početaka njegovog sjedilačkog načina života i njegovom kontrolom nad prostorom. Postepeno se javila potreba za planiranjem funkcionalne sredine u vidu prvih naselja i gradova pa to možemo smatrati počecima urbanog planiranja, no ono se ne može uspoređivati s institucionaliziranim planiranjem kakvim ga danas poznajemo. Intenzivnijim društvenim, demografskim, gospodarskim i tehnološkim napretkom krajem 19. i početkom 20. stoljeća dolazi do većih promjena unutar prostorne strukture grada. Takve promjene uočljive su kroz urbane transformacije koje ponajviše ostavljaju trag na prostorni raspored i odnose među fizičkim elementima grada. U suvremeno doba uslijed jačanja globalizacijskih i neoliberalnih trendova, gradovi postaju mjesta visoke koncentracije stanovništva i novih djelatnosti što urbane transformacije čini izraženijima u svim sferama proučavanja grada.

Urbane transformacije uočljive su i u prostornoj strukturi grada Varaždina što je objekt proučavanja ovog rada. Ulaskom u novo stoljeće Varaždin je zadovoljio sve potrebne uvjete za pojavu industrijalizacije. Razvoj industrije, iako još slab na početku 20. stoljeća, obećavao je mnogo u tada još slabo razvijenom, pretežito agrarnom kraju. S pojavom prvih tvornica nakon Prvog svjetskog rata javlja se veća potražnja za radnom snagom koja pristiže iz prenapučene okolice. Demografski pritisci na grad najviše su se odrazili na njegovu prostornu strukturu nakon Drugog svjetskog rata kada industrijalizacija doseže svoj vrhunac. Njeni pozitivni učinci na grad s jedne strane, ostavili su negativne posljedice na sela s druge strane. Dok su sela varaždinske okolice prolazila kroz procese deagrarizacije i deruralizacije, u gradu je porast broja stanovnika rješavan masovnom društvenom stanogradnjom koja je utjecala na prostorno širenje. Sve do osamdesetih godina grad se prostorno širio u svim smjerovima pritom suburbanizirajući okolna naselja. Gospodarska stagnacija i Domovinski rat privremeno su zaustavili demografski, ekonomski te urbani razvoj Varaždina. Loše provedena privatizacija i zanemarivanje gospodarskog pitanja s političkog vrha, desetkovala je radno intenzivnu industriju kakvu je Varaždin poznao. Novo tisućljeće pred Varaždin donosi nove mogućnosti prestrukturiranja industrije s obzirom na jačanje informatičke tehnologije i otvaranje slobodnih poduzetničkih i gospodarskih zona. U vidu urbanih transformacija najznačajnija je nova stambena gradnja na rubnim južnim, zapadnim i sjevernim dijelovima grada za koje postoji prostorno-planska dokumentacija.

1.1. Prostorni i vremenski obuhvat istraživanja

U sustav Grada Varaždina, jedinicu lokalne samouprave, ulazi deset naselja – Črnc, Biškupečki, Donji Kućan, Gojanec, Gornji Kućan, Hrašćica, Jalkovec, Kućan Marof, Poljana Biškupečka, Varaždin i Zbelava, ukupne površine od 59,45 km² i 46946 stanovnika prema popisu stanovništva iz 2011. godine. Naselje Varaždin ima površinu od 34,22 km² te 38839 stanovnika prema posljednjem popisu (URL 1). S obzirom na temu istraživanja i promatranu prostorno-plansku dokumentaciju, prostorni obuhvat rada obuhvatit će područje unutar granica *Generalnog urbanističkog plana Varaždina*. Njegove granice definirane su *Prostornim planom uređenja grada Varaždina* te obuhvaćaju područje od 24,95 km² gradskog zemljišta i pripadajućeg naselja Jalkovec (sl. 1).



Slika 1. Unutargradska podjela naselja Varaždin

(Izvor: autor prema GUP-u, 2006)

Vremenski obuhvat istraživanja pratit će kontinuiranu urbanu izgradnju Varaždina kroz cijelo 20. stoljeće pa sve do današnjih dana. Sama analiza bit će podijeljena u nekoliko većih vremenskih razdoblja sukladno njihovim obilježjima. Kronološki gledano, prvo razdoblje obuhvatit će vremenski period od 1900. zaključno s Drugim svjetskim ratom. Zatim, nakon Drugog svjetskog rata pa sve do Domovinskog rata. Ovaj dio bit će podijeljen na dva manja vremenska perioda s obzirom na intenzitet industrijske proizvodnje i urbane izgradnje. Konačno, u trećem dijelu bit će prikazane urbane transformacije za vrijeme suvremenog razdoblja.

1.2. Zadatak i cilj istraživanja

U radu će biti analizirani urbani razvoj i transformacije u gradu Varaždinu tijekom 20. stoljeća i nakon osamostaljenja Republike Hrvatske. Naime, grad Varaždin nakon Prvog svjetskog rata doživljava pravu demografsku i ekonomsku preobrazbu pretvarajući se pritom u jedan od perspektivnijih gradova sjeverozapadne Hrvatske. Otvaranje brojnih industrijskih poduzeća pratio je demografski rast sa značajnim udjelom migranta iz ruralnih područja. Samim time javlja se potreba za planiranjem stambene funkcije, dolazi do promjena u načinu korištenja zemljišta te prostornog širenja grada u okolicu. Navedeno se odrazilo na prostornu strukturu grada. Promjene su ostale zapažene u funkcionalnoj i morfološkoj strukturi grada.

Stoga je cilj istraživanja ukazati na razvoj specijalizirane industrijske proizvodnje temeljene na dobro organiziranoj manufakturi u prijašnjem razdoblju i čimbenicima njenog daljnjeg razvoja tijekom 20. stoljeća i kasnije. Osim prometne povezanosti i prometno-geografskog položaja Varaždina ostali čimbenici razvoja proizlaze iz kvalificirane radne snage i gusto naseljene okolice grada. Povezano s tim razmotrit će se i promjena demografske strukture stanovništva u vidu socio-ekonomskih obilježja. Nadalje, ukazat će se na probleme širenja industrije unutar gradske strukture i njena kolizija sa stambenom funkcijom grada.

Ukopno gledajući, razmotrit će se uzroci i posljedice urbanog razvoja Varaždina s utvrđenim procesima koji su utjecali na širenje i razvoj grada povezano s industrijskim napretkom.

1.3. Polazne hipoteze

Sukladno zadatku i cilju istraživanja te poznavanju istraživnog područja postavljaju se sljedeće hipoteze koje će u zaključku biti potvrđene ili opovrgnute, a one su:

Hipoteza 1: Na temeljima dobro razvijene manufakture, prometne povezanosti i prometno-geografskog položaja razvila se varaždinska industrija. Osim navedenog, velik utjecaj na razvoj iste imala je brojna i kvalificirana radna snaga.

Hipoteza 2: Demografski rast uglavnom je temeljen na migracijama stanovništva.

Hipoteza 3: Proučavanjem prostorno-planske dokumentacije od urbanih transformacija najuočljivija je nova gradnja i premještanje industrije uslijed kolizije s brzorastućom stambenom funkcijom.

Hipoteza 4: U središtu grada događaju se minimalne urbane transformacije radi njene vrijedne kulturno-spomeničke baštine.

2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Prostornim i urbanim planiranjem u Hrvatskoj najviše se bave arhitekti i urbanisti, a osvrte u vidu planiranja ostavljaju na morfološkoj razini proučavanja prostora, odnosno grada temeljeno na izgradnji i upravljanju. Stoga ne čudi da su knjige o planiranju pisali upravo oni. Pri tome je važno spomenuti profesora Antu Marinovića-Uzelca i njegov sveučilišni udžbenik *Prostorno planiranje* (2001) u kojem se bavi problematikom planiranja na prostornoj razini te kroz desetak poglavlja razlaže planiranje na manje cjeline kroz promet, industriju, turizam i slično. S druge strane Srećko Pegan u knjizi *Urbanizam: uvod u detaljno urbanističko planiranje* (2007) ulazi u problematiku urbanog planiranja unutar stambenih četvrti, prometa, javnih površina te pejzažne arhitekture. Obojica pojašnjavaju načela planiranja, njihovu svrhu, potrebu i važnost. Miroslav Štimac u *Prostornom planiranju u praksi* (2010) isključivo se bavi osnovnim područjima planiranja od uloge i značenja, izrade i postupka donošenja prostornih planova do metoda rada.

Sociolozi u okviru urbane sociologije svoje područje interesa usmjeravaju na dinamičnu komponentu grada, a to je stanovništvo. U knjizi *Urbane transformacije suvremenog Zagreba – sociološka perspektiva* (2013) Jelena Zlatar iznosi osim teorijskog dijela i suvremene prostorne probleme s kojima se suočava Zagreb. S obzirom na to da urbane transformacije osim morfoloških promjena uključuju i društvene promjene, autorica se bavi procesom gentrifikacije uslijed socioekonomskih promjena te akterima unutar urbanog planiranja. Nadalje, Ognjen Čaldarović u članku *Još jednom o urbanoj obnovi - o pojmovima i procesima obnove urbanog naslijeđa* (2010) tumači njen utjecaj u suvremenom Zagrebu. Isto tako se autor u brojnim člancima i knjigama bavi problematikom javnog prostora te stanovanjem u gradovima.

Geografi svoj interes usmjeravaju na cjelokupnu sliku prostorne strukture grada i njegovog upravljanja. Tako Milan Vresk u knjizi *Regionalno i urbano planiranje* (1990) prikazuje zakonitosti, procese, pojave i uzročno-posljedične veze prilikom planiranja pritom dajući mnogobrojne primjere iz Hrvatske, Europe i svijeta.

Zahvaljujući Zavodu za znanstveni rad Varaždin popularizirala se tematika o Varaždinu. Zavod djeluje kao podružnica Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu, a u suradnji s Državnim arhivima u Varaždinu i Zagrebu izdaje nekoliko zbornika radova te časopis *Radovi* koji obuhvaćaju raznu tematiku vezanu uz grad i pripadajući mu kraj. Tematikom industrijskog razvoja bavi se Zdenka Šimončić-Bobetko u članku *Industrijski razvoj Varaždina do 1941. godine* (1983). Autorica daje kronološki pregled

otvaranja industrijskih poduzeća prema granama industrije spominjući pritom tekstilnu, drvenu, metalnu, prehrambenu te druge industrije. Franjo Ruža pisao je o začecima industrijskog razvoja početkom 20. stoljeća u više navrata, a najsvremeniji članak s istom tematikom nastao je u suradnji sa Slobodanom Kaštelom pod nazivom *Povijesni uvjeti gospodarskog razvitka Varaždina* (2009). Bernard Stulli razmatra pitanje željeznice kao uvjet industrijskog razvoja u članku *Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine* (1983), a istim pitanjem bavio se i Franjo Ruža u radu *Željeznički promet uvjet razvitka industrije Varaždina* (1996). Jako malo radova pisano je o industriji za vrijeme socijalističkog razdoblja. Mirko Andrić objavio je velik broj novinskih članaka o varaždinskim industrijskim poduzećima te o broju njihovih zaposlenika u *Varaždinskim vijestima*, *Jutarnjem listu* i ostalim novinama. Ruža Brčić i Ksenija Vuković u članku *Lokalna ekonomska struktura i razvoj industrije u Varaždinu krajem 20. i početkom 21. stoljeća* (2009) razmatraju prerađivačku industriju kao okosnicu razvoja. Većina autora bavi se pojedinim granama industrije, a najzastupljeniji su radovi vezani uz tekstilnu što ne čudi s obzirom na njenu važnost u strukturi proizvodnje Jugoslavije i smještaju upravo u Varaždinu. Tako Ivan Hip piše članak *Tekstilna industrija, okosnica gospodarskog razvoja Varaždina* (2009), a Josip Šimunović u članku u *Pregled industrijskog razvoja Varaždina s osvrtom na tekstilnu i metalnu industriju* (2009) proširuje interes i na metalnu industriju.

Važan doprinos ostavio je Rudolf Horvat u posthumno izdanom radu *Povijest grada Varaždina* (1993) u kojem piše o gospodarskoj i drugoj tematici grada sve do 1914. godine. Također, daje podatke iz prvih popisa stanovništva o natalitetu i mortalitetu, nacionalnom i vjerskom opredjeljenju te prostornom razmještanju stanovništva unutar grada. O demografskim temama u međuratnom razdoblju pisala je Mira Kolar-Dimitrijević u člancima *Socijalne karakteristike stanovništva sjeverozapadne Hrvatske uoči Drugog svjetskog rata* (1976) i *Socijalna struktura stanovništva i položaj radnih slojeva između dva rata* (1983) bavi se gospodarskim aktivnostima stanovništva prema zanimanjima. O stanovništvu Varaždina i okolice piše Milan Vresk u članku *Varaždin kao žarište urbanizacije okolice* (1983). Radovan Jandrašić u članku *Društveno-ekonomske promjene u strukturi naselja varaždinske općine kao posljedica procesa deagrarizacije* (1983) i Vjekoslav Lacković u članku *Društveno-ekonomski razvoj grada Varaždina i njegova funkcionalnog područja na temelju ostvarivanja planova u razdoblju 1947. – 1980.* (1983) razmatraju posljedice procesa deagrarizacije i urbanizacije u Varaždinu nakon Drugog svjetskog rata što se odrazilo na izgradnju novih gradskih četvrti i pripadajuću komunalnu infrastrukturu.

Krešimir Filić u knjizi *Arhitektura grada Varaždina* (1936) prvi predstavlja urbano-povijesni razvoj grada. Nadovezujući se na njega, urbanim nasljeđem i planiranjem u središtu grada bavila se Ivy Lentić-Kugli u knjigama *Varaždin - Povijesna urbana cjelina grada* (1977), *Urbani i arhitektonski razvoj Varaždina* (1981), *Stoljetna građenja Varaždina* (1981) te *Zgrade varaždinske povijesne jezgre* (2001). Mira Ilijanić u suradnji s Gradom Varaždinom i Gradskim muzejom Varaždin predstavlja zbornik radova *Urbanizam, graditeljstvo i kultura* (1999). Madeleine Kukec u članku *Urbani razvoj grada Varaždina od 1910. do 1920.* (2014) navodi promjene i intenzitet širenja grada u danom razdoblju, a Franjo Ruža piše članak *Komunalna izgradnja Varaždina* (1983) osvrćući se pritom na plinifikaciju, elektrifikaciju, stambenu izgradnju te ostalu komunalnu izgradnju tijekom socijalističkog razdoblja. Najsuvremeniju knjigu o prostornom razvoju Varaždina od najranijih dana pa sve do devedesetih godina 20. stoljeća predstavila je Mirela Slukan-Altić. U petom svesku *Povijesnog atlasa gradova – Varaždin* (2009) autorica u nekoliko poglavlja daje detaljan prikaz urbanog, povijesnog, demografskog i gospodarskog razvoja Varaždina. Miroslav Klemm u knjizi *Izgubljeni grad – fotoesej o neskladnim građevinskim intervencijama u povijesnom tkivu Varaždina* (2010) slikovnim prikazima i objašnjenjima dočarava kako je Varaždin izgledao u prošlosti. U članku *Graditeljska baština grada Varaždina* (2009) autori Rudolf Lončarić i Mirna Amadori dali su kronološki pregled izgradnje grada do današnjih dana.

3. PRISTUP ISTRAŽIVANJU

U radu će biti korištene različite znanstvene metode poput dedukcije, analize, sinteze, deskripcije i slično. Prije svega pristupit će se prikupljanju podataka iz dostupne literature s područja geografije, povijesti, sociologije, arhitekture i urbanizma odnosno relevantnih struka koje se bave prostorom, a zatim i pretraživanju baza podataka knjižnica grada Zagreba, knjižnice grada Varaždina, znanstvenih portala te znanstvenih, stručnih, publicističkih časopisa i ostalog.

U teorijskom dijelu sintezom stručnih i znanstvenih članaka te knjiga, dat će se uvid u sustav prostornog planiranja. Deduktivnim pristupom, odnosno od općeg prema pojedinačnom, objasnit će se pojam prostornog i urbanog planiranja, njihove glavne značajke, ciljevi te instrumenti planiranja, odnosno planovi. Istim će pristupom biti objašnjena prostorna struktura grada koja je neophodna prilikom ovog istraživanja.

Za analizu socijalne strukture grada koristit će se statistički podaci koji će se prikupiti s mrežnih stranica Državnog zavoda za statistiku i publikacija kao što su statistički ljetopisi i popisi stanovništva. S obzirom na to da će se u radu razmatrati duži vremenski period i bit će korišteno više popisa stanovništva prilikom analize socijalne strukture, važno je napomenuti kako se popisi međusobno razlikuju. Razlika popisa očituje se prije svega u popisnim metodama stoga oni nisu direktno usporedivi. Također, pažnja će se posvetiti i slučaju uključenja ili isključenja naselja. Radi lakše komparacije i analize popisi će biti svedeni na podjednaku razinu. Statistički podaci bit će analizirani, grafički i tablično interpretirani u Microsoft Excelu 2010 te na kraju opisani.

Kod funkcionalne analize koristit će se prostorno-planska dokumentacija prikupljena na stranicama grada Varaždina i Varaždinske županije. Funkcionalna struktura obuhvaća širok spektar funkcija koje grad ima, a najveća pažnja bit će posvećena stambenoj i radnoj funkciji, odnosno industriji. Uz to proučavat će se i promjena načina korištenja zemljišta (eng. *urban land use*). Radovi koji će se koristiti u ovom dijelu osim prostorno-planske dokumentacije su članci iz zbornika radova i relevantnih knjiga.

Vizualizacija rezultata istraživanja izvršit će se uz pomoć ArcMap 10.4.1., a slojevi koji će biti korišteni pri vizualizaciji preuzet će se s Geoportala Državne geodetske uprave i stranice Geofabrik.

4. PROSTORNO PLANIRANJE

Budući da je prostor pod neprestanim utjecajem čovjekova djelovanja, prilagođavanja i organiziranja, potrebno je kontrolirati spomenute aktivnosti kako ne bi došlo do nekontroliranog i neujednačenog razvoja. Upravo se time bavi prostorno planiranje.

U geografskoj struci prostorno planiranje je krovni pojam za sve vrste planiranja u prostoru koje Marinović-Uzelac (2001; 12) definira kao "*optimalan raspored ljudi, dobara i djelatnosti na određenom teritoriju radi njegove optimalne upotrebe*". Prostornim se planiranjem uređuje ukupni prostor, odnosno teritorij prema definiciji, koji može, a i ne mora sadržavati naselja i gradove. U slučaju da ih sadrži, što najčešće i je slučaj, ono ih promatra samo kao točke u prostoru, bez dimenzija, ne ulazeći pritom u njihovu unutrašnju strukturu jer je ono u domeni urbanog planiranja kao subordiniranog pojma prostornog planiranja. Prostorno planiranje se razvilo iz urbanizma početkom 20. stoljeća uslijed snažnog demografskog rasta gradova i njihovog nekontroliranog širenja u ruralnu okolicu. Do današnjih dana gradovi imaju ključnu ulogu u transformaciji šireg prostora što je vidljivo u urbanizaciji i širenju gradskog načina života. S gradovima ili bez njih, prostor je u potpunosti iskorišten prilikom gradnje velikih infrastrukturnih projekata, velikih industrijskih zona na rubnim dijelovima grada ili u poljoprivredi koja zauzima velike površine. Stoga je u današnjem urbaniziranom i industrijaliziranom svijetu razvijeno zakonodavstvo kojim se regulira prostorno planiranje. Prostorni plan, instrument provedbe prostornog planiranja, je dokument o dogovorenom korištenju zemljišta. Prema *Zakonu o prostornom uređenju Republike Hrvatske* (NN 153/13) razlikuju se prostorni planovi prema državnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Oni najvišeg stupnja (državni i regionalni) su strateški prostorni planovi u kojima se razrađuju smjernice i načela razvoja u prostoru. S druge strane provedbenim prostornim planovima određuju se uvjeti i način gradnje, uređenje, korištenje i zaštitu prostora, a kasnije će se u radu objasniti i njihove značajke.

4.1. Urbano planiranje

Kao što je spomenuto, prostorno planiranje ne zadire u unutrašnju strukturu naselja, već se ono bavi planiranjem cjelokupnog prostora, a naselja promatra samo kao točke u prostoru. No, ako se pristupi planiranju samih naselja, odnosno njihove unutrašnje strukture, onda govorimo o urbanom planiranju prilikom čega naselje (grad) postaje objekt istraživanja. Iz toga proizlazi i definicija da je urbano planiranje "*skup djelatnosti koje se*

zajednički bave fizičkim planiranjem naselja, u prvom redu gradova, proučavanjem njihove strukture i njihova razvitka" (Marinović-Uzelac, 1986: 60). Često se poistovjećuje s lokalnim planiranjem budući da su gradovi i naselja jedinice lokalne samouprave.

Iako se moderno urbano planiranje javlja nakon industrijske revolucije s ciljem rješavanja različitih socijalnih i ekonomskih problema u gradovima, kao što su prenaseljenost i pitanje lokacije industrije, poznato nam je kako su i daleko prije toga postojali zahtjevi za planiranjem stalnih naselja. U svakom razdoblju urbano planiranje razvijalo se u skladu s društveno-ekonomskim procesima i političkoj organizaciji društva (Vresk, 1990). Prilikom urbanog planiranja najčešće se nailazi na problem projiciranja prostora u budućnost, odnosno predviđanje promjena koje bi se potencijalno mogle dogoditi u prostoru. Promjene koje se u društvu odvijaju su kompleksne te ih nikada nije moguće predvidjeti stoga je ono često ograničeno na trenutnu situaciju (Zlatar, 2013).

Urbano planiranje razlikuje dva aspekta, a to su strukturno planiranje i arhitektonsko oblikovanje. Prvo, strukturno planiranje bavi se funkcionalnom strukturom i iskorištavanjem zemljišta. Funkcionalna struktura očitava se kroz zoniranje grada koje se podudara s osnovnim životnim funkcijama čovjeka (rad, stanovanje, opskrba, obrazovanje, rekreacija i komunikacija). Svaka funkcija podrazumijeva određeni objekt ili površinu i zato je gradskim funkcijama planiranje najpotrebnije. S druge strane, iskorištavanje zemljišta (eng. *urban land use*) određuje zemljište za potrebe pojedinih funkcija. Sljedeći aspekt planiranja je arhitektonsko oblikovanje koje prilikom uređenja grada uzima u obzir međusobni odnos fizičkih elemenata poput trga, ulice, zgrade ili nekog drugog objekta. U vidu arhitektonskog oblikovanja, osim funkcionalnog, pažnja je posvećena i estetskom oblikovanju grada (Vresk, 2002).

Planiranje je proces osmišljenog postupanja pri čemu je svaka aktivnost u prostoru i vremenu podvrgnuta racionalnoj organizaciji i uređenju prema postavljenim ciljevima razvoja te usuglašavanju interesa (Štimac, 2010). Stoga se mjere planske politike razvrstavaju u dvije skupine. Administrativne planske mjere su instrumenti kojima se provodi planiranje. Ovdje se općenito govori o planovima, mjerama, propisima i zakonima koje donose državne i stručne institucije. Provedbene mjere uključuju novu gradnju, sanaciju, regeneraciju, obnovu, rekonstrukciju i slično, o čemu će više biti riječi u poglavlju 4.1.2. *Urbane transformacije* (Vresk, 2002).

Za svrhovito planiranje na lokalnoj razini koriste se urbanistički planovi. Njima se provodi planiranje, gradnja, uređenje i zaštita naselja, gradova ili njihovih dijelova te se s obzirom na to nazivaju i provedbeni prostorni planovi. U Republici Hrvatskoj do sada su bila donesena tri zakona o prostornom planiranju i to 1994., 2007. i 2013. godine. U tablici 1 prikazani su planovi lokalne razine propisani danim zakonima. *Urbanistički projekt* nije obuhvaćen zakonskim aktima te potreba njegovog donošenja nije obavezna.

Tablica 1. Zakoni o prostornom planiranju i planovi lokalne razine, 1994. – 2013.

Zakon	Godina	Planovi lokalne razine
<i>Zakon o prostornom uređenju</i>	1994.	Prostorni plan uređenja općine i grada Generalni plan uređenja Detaljan plan uređenja
<i>Zakon o prostornom uređenju i gradnji</i>	2007.	Prostorni plan uređenja velikog grada odnosno općine Urbanistički plan uređenja Detaljan plan uređenja
<i>Zakon o prostornom uređenju</i>	2013.	Prostorni plan uređenja grada, odnosno općine Generalni urbanistički plan Urbanistički plan uređenja

Izvor: NN 30/94, NN 76/07, NN 153/13

Prostorni plan uređenja grada, odnosno općine (PPUG/PPUO) je najviši u hijerarhiji planova na lokalnoj razini i obavezno se donosi za područje grada, odnosno općine. Spada u strateške prostorne planove jer se njime razrađuju smjernice i načela razvoja u prostoru. Nadalje, određuju se građevinska i druga područja unutar naselja, namjena i korištenje prostora za gospodarske i društvene djelatnosti, zaštita okoliša i kulturne baštine te koridori infrastrukture. Njime se isto tako propisuju provedbe zahvata u prostoru planova nižih razina (NN 153/13).

Generalni urbanistički plan (GUP) dvojnog je karaktera. Osim što je provedbeni na razini urbanih pravila, on je i strateški razvojni dokument. Njime se daje budući izgled i organizacija ukupnog teritorija grada. Osim detaljnog uvida u prostor, određuju se uvjeti uređenja, gradnje i smještaja građevina u prostoru za društvene i gospodarske djelatnosti, način korištenja i namjene površina, određuje trase prometnica, komunalne djelatnosti, zaštita i slično. Granice obuhvata GUP-a propisane su planom višeg reda, a slično kao i PPUG propisuje smjernice za planove nižeg reda (Pegan, 2007; Štimac, 2010).

Urbanistički plan uređenja (UPU) izrađuje se za detaljniji prostorni razvoj naselja, odnosno dio naselja izdvojene namjene kao na primjer radničko naselje, sportsko-rekreacijska zona, gospodarska zona ili pak zaštićena područja kulturne baštine. Obavezno se donosi i za neuređene dijelove grada u kojima se planira urbana preobrazba. Kao i ostali

dokumenti propisuje uvjete korištenja, smještaj građevina, prometnu mrežu, zaštitu prostora i provedbe (Štimac, 2010). Novim *Zakonom o prostornom uređenju* NN 153/13 postaje najniži u hijerarhiji planova te time dobiva i karakteristike *Detaljnog urbanističkog plana* (DUP).

Urbanistički projekt vrsta je detaljnog urbanističkog plana, a koristi se za projektiranje većih cjelina poput novih gradskih četvrti, pojedinačnih građevina u središtu grada, rekonstrukciju starih gradskih jezgri, prenamjenu *brownfield* zemljišta i slično. Uglavnom za osjetljivo područje grada predodređeno za gradnju ili rekonstrukciju (Štimac, 2010).

4.1.1. Prostorna struktura grada

Za potrebe urbanog planiranja iznimno je važna prostorna struktura grada. Ona je složena te je pod neprestanim utjecajem različitih vanjskih faktora poput socijalnih, ekonomskih, proizvodnih i drugih. Grad se promatra kao kompaktno sagrađeno područje u kojem se isprepliću razne društvene i gospodarske aktivnosti. Svaka od aktivnosti podrazumijeva određene urbane sadržaje koji taj prostor iskorištavaju. Pri tome govorimo o prvoj od ukupne tri strukture grada, a to je *funkcionalna struktura*. Ona se očituje kroz raspored institucionaliziranih proizvodnih i uslužnih djelatnosti koje grad razvija za potrebe vlastitog stanovništva te stanovništva šire okolice. Osim njih, stanovništvo mora organizirati i funkcije nužne za život, a to su stanovanje, rad, opskrba, obrazovanje i komunikacija te se prema tim pojedinačnim djelatnostima određuje način korištenja gradskog zemljišta. Upravo ju je i prema tome najlakše odrediti te nosi općeprihvaćen naziv eng. *urban land use* (Vresk, 2002).

Druga komponenta proučavanja grada je *socijalna struktura*. S obzirom na to da je stanovništvo nositelj razvoja i iskorištavanja prostora, neizostavna je komponenta u njegovom proučavanju. Stanovništvo u gradu može se proučavati s dva aspekta – demografskog i socijalnog. Iako dva različita aspekta treba ih usporedno promatrati jer često ukazuju na određene specifičnosti razmještaja ljudi u gradu. Demografska analiza uključuje osnovne pokazatelje strukture stanovništva prema dobno-spolnoj, obrazovnoj, vjerskoj ili nacionalnoj strukturi, dok ih s druge strane socijalna analiza razmatra na socijalnoj ljestvici prema obrazovanju, prihodima i slično razvrstavajući ih pritom u klase ili slojeve. Za proučavanje socijalne strukture grada, kao i planiranja općenito, nužne su procjene stanovništva (Vresk, 2002).

Zadnja komponenta u proučavanju prostorne strukture je *morfološka struktura grada*. Svaki grad ima specifičnu morfologiju s obzirom na različita razdoblja njihova nastanka, ekonomske i tehnološke mogućnosti te geografske determiniranosti. Prilikom proučavanja iste, pažnja je usmjerena na prostorni raspored i odnose između fizičkih elemenata grada koji uključuju ulice, trgove, javne površine, zgrade i ostalo. Na temelju njihovih različitih obilježja poput izgleda, načina gradnje, gustoće izgrađenosti, položaju u odnosu prema ulici i slično mogu se odrediti razvojne faze gradova u prošlosti i sadašnjosti (Vresk, 2002).

4.1.2. Urbane transformacije

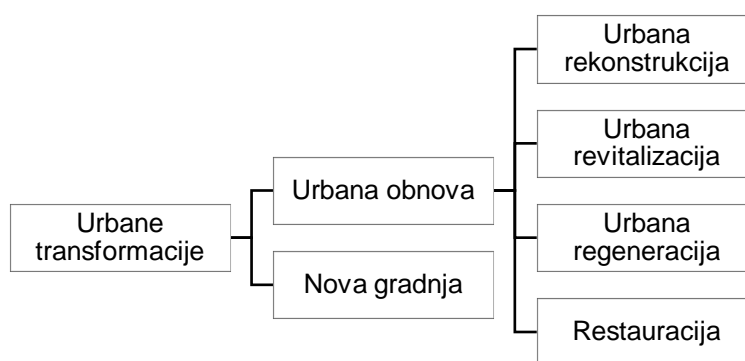
Gradovi današnjice postaju mjesta koncentracije sve većeg broja stanovnika koje svoje blagostanje traži upravo u njima. Pod utjecajem globalizacijskih procesa, razvojem informatičke tehnologije mijenja se i ekonomija gradova. Tvornice više nisu glavni urbani sadržaj, a industrijska proizvodnja se napušta ili seli u područja jeftinije radne snage ostavljajući za sobom velika zapuštena područja. Središnje poslovne zone s visokim neboderima i podzemnim garažama ili veliki trgovački centri, nova su područja koncentracije rada i potrošnje koji također zahtijevaju posebne lokacijske uvjete. Osim fizičkih transformacija grada dolazi i do promjena u socijalnoj strukturi. Spomenute promjene urbane su transformacije od kojih su najočitije one u domeni fizičke transformacija.

Urbane transformacije, odnosno preobrazbe, odraz su urbanog planiranja. Prema *Zakonu o prostornom uređenju* iz 2013. njima su obuhvaćene planske mjere i uvjeti kojima se mijenjaju obilježja izgrađenog gradskog tkiva uslijed promjena javnih površina, namjene, oblika i rasporeda građevina ili građevnih čestica. Stoga, one obuhvaćaju kompletne i najopćenitije transformacije urbanog tkiva. Čaldarović (2010) navodi kako su urbane transformacije usko povezane i s podizanjem kvalitete života u gradovima putem različitih procesa. Autor navodi procese poput proširivanja pješačkih zona, obnova i uređenja središnjeg dijela grada, obnova starih stambenih zona te izgradnje novih stambenih i poslovnih zona, uređenja i obnova zelenih površina i rekreacijskih površina te smanjenja obujma prometa u gradu unaprjeđenjem novih elemenata javnog gradskog prijevoza na različite načine. Pritom je važno napomenuti kako svaka država provodi aktivnosti na sebi svojstven način s obzirom na društveno-ekonomsku situaciju i mogućnosti (Zlatar, 2013).

Urbane transformacije širi su pojam koji u svojoj domeni obuhvaćaju procese *urbane obnove* i *nove gradnje*. *Nova gradnja* najvažnija je mjera planske politike pri čemu je riječ najčešće o gradnji stambenih jedinica na rubnim dijelovima grada ili izgradnji novih dijelova grada (Vresk, 1990). *Urbana obnova*, jedan od najznačajnijih čimbenika urbanog planiranja, javlja se neposredno nakon Drugog svjetskog rata u Europi te čini temelj urbanog razvoja. U početku je bila usmjerena na rekonstrukciju i restauraciju središnjih dijelova grada čime se nastojao vratiti povijesni ambijent. Danas, osim obnove devastiranih dijelova grada, bavi se i poboljšanjem urbanog okoliša s ciljem povećanja atraktivnosti urbanog područja praćenih planskim i sustavnim intervencijama. Osim intervencija u fizičkom smislu, prilikom obnove nužno je uzeti u obzir i socijalnu strukturu stanovništva. Važno je voditi računa o stanovnicima i omogućiti im uključivanje u svoj grad. Prvenstveno ispunjavanjem njihovih potreba te naposljetku i stvaranjem osjećaja pripadnosti i zajedničkom odlučivanju u procesu obnove. Samim time podiže se kvaliteta života i ekonomski rast. Isključivanjem socijalne strukture može doći do neželjenog procesa *gentrifikacije*, odnosno supstitucije bogatijeg stanovništva središta grada sa siromašnijim, slabije obrazovanim. Proces može biti i obrnutog smjera te se očitavati u iseljavanju siromašnijeg i doseljavanju bogatijeg stanovništva, stoga možemo reći kako je njena karakteristika supstitucija stanovništva na temelju njihovih socioekonomskih obilježja (Zlatar, 2013).

S aspekta obnove razlikuju se procesi *urbane regeneracije*, *rekonstrukcije* i *revitalizacije* kao uži i često preklapajući pojmovi. *Urbana regeneracija* podrazumijeva niz mjera u urbanom okolišu kroz tri promjene. Prvi je poboljšanje kvalitete života u gradu prema urbanom okolišu i životu u gradu. Pod drugim se podrazumijeva ulaganje u urbani okoliš, ekonomsku, socijalnu i fizičku infrastrukturu dok je treći integralni pristup upravljanja gradom. Obnova fizičke strukture grada u domeni je *urbane rekonstrukcije* koja uključuje izgradnju novih i obnavljanje postojećih elemenata s ciljem održavanja ili poboljšanja funkcionalnosti dijelova grada. Širi pojam od rekonstrukcije je *urbana revitalizacija* koja prati razloge degradacije grada ili njegovog dijela sa socijalnog i fizičkog aspekta. Cilj *revitalizacije* je ponovno uvesti život u degradirana gradska područja kroz širok spektar ekonomskih, političkih i socijalnih intervencija. Fizički aspekt obuhvaćen je kroz rekonstrukciju dok socijalni aspekt uključuje novi profil stanovništva (Zlatar, 2013; Vresk, 1990). Čaldarović (2010) kaže da je *restauracija* još jedan aspekt *urbane obnove* kao realizacija procesa *regeneracije* pri čemu se osim obnavljanja

tradicionalnog ambijenta obnavlja raster ulica, trgova, elemenata koji su nekoć postojali i slično. Odnos urbanih transformacija prikazan je na slici 2.



Slika 2. Odnos urbanih transformacija
(prema Zlatar, 2013; Čaldarović, 2010; Vresk, 1990)

5. RAZVOJ VARAŽDINA DO KRAJA DRUGOG SVJETSKOG RATA

Varaždin se od trenutka svog utemeljenja razvijao pod određenim povijesnim, društvenim i političkim okolnostima. Neposredna blizina rijeke Drave odigrala je ključnu ulogu u razvoju grada jer je ona sama po sebi važna za razvitak gradova. Uz riječne doline Drave razvijale su se prometnice koje su i danas ostale od iznimne važnosti u povezivanju istoka i zapada (Ruža i Kaštela, 2009). Sve do spajanja na željeznički sustav 1886. godine prometno-geografski položaj Varaždina bio je marginaliziran te gotovo beznačajan za razvoj industrije koja je zahtijevala nove prometne oblike i tražila nove koridore. Usprkos tome, stanovništvo grada i okolice, zahvaljujući vrijednom agrarnom zemljištu, konstantno je bilježilo porast uz lagane oscilacije tijekom svjetskih ratova. Brži gospodarski razvoj početkom 20. stoljeća te posebno za vrijeme između dva rata temeljen je na razvoju industrije i to načelno one tekstilne. Počeci industrijalizacije ostavili su trag na prostornoj strukturi grada u vidu parcelacije zemljišta te pripremu za njegovo buduće prostorno širenje. Težnja za takvim opsežnijim zahvatima u prostoru rezultirala je donošenjem prostorno-planskih dokumenata, koji su nerijetko morali biti obustavljeni radi političke situacije u Europi u koju je tadašnja država bila uključena.

5.1. Uvjeti industrijskog razvoja

Varaždin u srednjoeuropskom prostoru dobiva važnu ulogu u 17. stoljeću kada postaje središte Vojne krajine. Grad je kao vojno uporište postao logistički centar za druge gradove u Krajini. Tada dolaze brojni trgovci i obrtnici s ciljem jačanja gospodarstva grada kako bi se mogao nositi sa situacijom u Europi. Srećom, Turci ga nikada nisu napali ili osvojili što je bila još jedna olakotna situacija za razvoj gospodarstva. Dobivanjem statusa glavnog grada (1767.) odnosno preseljenjem sjedišta državne vlasti, Varaždin se profilirao kao važno upravno, gospodarsko i političko središte. U tom razdoblju grade se palače i javne zgrade koje su ostale sačuvane do danas. U gospodarskom pogledu jačaju raznovrsni obrti i trgovina. Već 1776. Vlada je preseljena u Zagreb zbog velikog požara koji je zadesio Varaždin. Izbijanjem požara grad gubi upravno-političku funkciju te dolazi do zastoja u gospodarstvu (Ruža i Kaštela, 2009).

Šimončić-Bobetko (1983) navodi kako je početkom 19. stoljeća varaždinsko gospodarstvo brojilo 414 različitih obrtničkih radnji, za razliku od Zagreba koji je brojao svega 304 obrta. Postepenom specijalizacijom i povećanjem potražnje, obrti prerastaju u

manufakture zapošljavajući pritom sve veći broj radnika. Promatrajući s gospodarsko-socijalnog aspekta velik značaj imala je tekstilna manufaktura koja kasnije prerasta u industrijska poduzeća i postaje simbolom grada. U prilog razvoju takve vrste manufakture ide i činjenica da je varaždinski kraj oduvijek bio gušće naseljeno područje. Sredinom 19. stoljeća Varaždin je prema broju stanovnika bio najveći grad središnje Hrvatske. Za tekstilnu manufakturu bila je potrebna i kvalificirana radna snaga, a kako je Varaždin oduvijek bio kulturno središte, otvaraju se brojne zanatske škole (Ruža i Kaštela, 2009).

Kao i ostali srednjoeuropski gradovi, Varaždin se razvijao prema ekonomskim zakonitostima. Na temeljima dobro razvijene manufakture razvila se industrijska proizvodnja. No u Varaždinu je industrijski razvoj krenuo nešto kasnije jer nisu bili zadovoljeni svi uvjeti za industrijalizaciju. Hrvatska nesamostalnost i podređenost Monarhiji nikako nije išla u prilog gospodarstvu, a samim time i industrijskom razvoju. Osiromašena država nije mogla vlastitim kapitalom i podrškom pomoći mladoj industriji u razvitku. Zbog manjka i ograničenog dotoka domaćeg kapitala, industrijalizacije se provodila zahvaljujući stranom kapitalu. Za potrebe razvoja i ulaganja u industrijski napredak osnivana su različita društva, udruženja i zadruge. Protokom kapitala počele su se otvarati pučke štedionice i bankarske podružnice što je dodatno potaknulo živahnost tržišta (Šimončić-Bobetko, 1983).

Sve jači razvitak industrijske proizvodnje tražio je suvremeniju prometnu infrastrukturu. Kako se vodeni promet na Dravi koristio jedino u svrhu splavarenja, a kopneni cestovni promet nije mogao podnijeti industrijski razvoj, Varaždin je ostao prometno ograničen. Glavni razlog tomu je zakašnjela izgradnja željeznice. Iako je bio okružen prugama sa svih strana, ostao je van željezničkih ruta kojima bi bio povezan s ostatkom Europe. Međutim, postojala je mogućnost za uključivanjem Varaždina u željeznički sustav na prugu Beč-Trst, čime bi se Budimpešta preko Varaždina spojila na prugu i imala bi izlaz na more. No, kako su se mađarske pretenzije vodile usporavanjem gospodarskog rasta prostora južno od Drave i odcjepljenjem prostora sjeverno od nje, odlučeno je da se pruga gradi kroz Međimurje. Nakon više od 30 godina pogodovanja Varaždina i hrvatsko-ugarske vlade, konačno je izgrađena pruga na relaciji Čakovec-Varaždin-Zagreb. Tako je od 1886. godine Varaždin spojen na željezničku mrežu (Ruža, 1996).

5.1.1. Razvoj industrije do kraja Prvog svjetskog rata

Svi uvjeti potrebni za početak industrijske proizvodnje u Varaždinu napokon su bili zadovoljeni u 20. stoljeću. Sukladno tome počela su se razvijati prva industrijska poduzeća i razne industrijske grane koje do tada nisu postojale u Varaždinu. Između ostalog, razvija se drvna industrija, metalo-prerađivačka, prehrambena dok su druge industrije, poput kožarske, obućarske ili tekstilne nastale na temeljima srodnih manufaktura i njihovoj specijalizaciji. Spomenute gospodarske djelatnosti bile su okosnica varaždinskog gospodarstva od nekada pa sve do današnjih dana (Ruža, 1996).

Zbog loših političkih odnosa i gospodarskog položaja patio je razvoj tekstilne industrije jer se još uvijek jeftinije proizvodilo u Čehoslovačkoj. Iako je tekstilna manufaktura bila vrlo dobro zastupljena u strukturi proizvodnje puno prije, prve tvornice otvaraju se tek 1902. godine (Hip, 2009). Važnost tekstilne industrije očituje se u socijalno-gospodarskim razlozima. Prije svega okuplja velik broj radnika te je inicijator rasta bruto društvenog proizvoda, bez nje bi kupovna moć stanovništva bila mala. Na inicijativu poduzetnika, iz mjesta Litije u Sloveniji, 1902. godine s radom je započela *Tekstilna tvornica pamučnih i latentnih tkanina*. Uz međusobno uvjetovanje grad je ustupio besplatno zemljište u južnom predjelu, oslobodio plaćanja poreza, osigurao građevni materijal iz obližnje ciglane u Turčinu te dao novčani iznos uz uvjet da tvornica zaposli stanovnike Varaždina i okolnih sela. U početku je tvornica zapošljavala oko 250 radnika, dok je pred kraj izgradnje bilo obećano da će zaposliti još 1000 radnika (Horvat, 1993).

Svoje začetke u razdoblju prije Prvog svjetskog rata pronalazi i današnja tvornica namještaja *Mundus*. Naime, 1900. godine *Tvornica savijenog pokućstva* iz Slanja nedaleko od Ludbrega otvara svoju podružnicu u Varaždinu s 80 kvalificiranih radnika. Nakon samo godinu dana grof Lambert, vlasnik tvornice, odlučio je cjelokupnu tvornicu preseliti u Varaždin. Razlozi selidbe koje je naveo bili su lakši pristup kvalificiranoj radnoj snazi te dobra prometna povezanost. Tvornicu je preselio iz Graberja u Dugu ulicu, danas Zagrebačka ulica, zbog blizine željezničkih tračnica kojima se mogao koristiti za izvoz i uvoz robe. Gradnja tvornice bila je potaknuta odgodom plaćanja poreza prvih 15 godina. Puštena je u rad na novoj lokaciji 1902. godine, a do kraja Drugog svjetskog rata bila u južnoj industrijskoj zoni, kada je konačno preseljena u istočnu zonu. Tvornica je nakon Prvog svjetskog rata nacionalizirana (Horvat, 1993). Pred sam početak rata, kako piše Šimončić-Bobetko (1983) u Varaždinu su bila četiri industrijska postrojenja koja su prikazana u tablici 2.

Tablica 2. Industrijska poduzeća u Varaždinu do 1914. godine

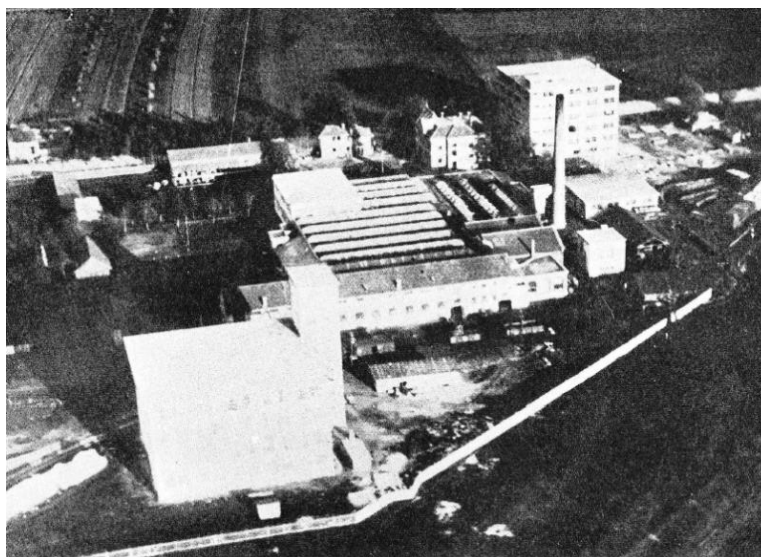
Industrijsko poduzeće	Vrsta industrije	Godina osnutka
<i>Tvornica kola J. G. Kronast</i> ¹	Drvna	1860.
<i>Tvornica stolaca</i>	Drvna	1893.
<i>Tekstilna savijenog pokućstva</i>	Drvna	1900.
<i>Tekstilna tvornica pamučnih i latentnih vlakana</i>	Tekstilna	1900.

Izvor: Šimončić-Bobetko, 1983; Lacković, 1983

5.1.2. Industrijska proizvodnja do kraja Drugog svjetskog rata

Raspadom Austro-Ugarske Monarhije, Hrvatska se riješila njenog pritiska. Tako je od najslabije razvijene države u Monarhiji, postala najjače razvijena u novoj državi. Država je uvela visoke carine kako bi potaknula na stvaranje nove industrije. Poslijeratne godine utjecale su na priljev stranog kapitala u nove investicije. Pretežito se investiralo u industriju koja je zahtijevala manje početnog kapitala i brzi profit, a to su omogućavale investicije u tekstilnu industriju (Šimunić, 2009). Nakon rata *Tvornica pamučnih i latentnih vlakana* prestaje raditi, a na njenom mjestu 1922. s radom je počela *Tekstilna industrija d.d. Varaždin*, skraćeno *TIVAR* (sl. 3). Tvornica je stalno nadograđivana i proširivana, a u vrijeme socijalističkog razdoblja imala je 10000 radnika iz Varaždina i okolice. U njoj su uglavnom radile žene iz agrarno prenapučene okolice. U tvornici je 1929. radilo 550 radnika, a prema navodima Šimončić-Bobetko (1983) uslijed povećanog obujma posla te iste godine zaposlila je još 400 radnika, a već iduće godine bilo ih je zaposleno oko 1500. *Mariborska tekstilna tvornica d.z.o.z.* otvorila je svoje pogone 1924. Bila je to tkaonica umjetne svile koja je na vrhuncu poslovanja zapošljavala oko 400 radnika. Tvornica je radila tijekom Drugog svjetskog rata da bi po završetku istog bila zatvorena, a strojevi preseljeni u Maribor.

¹ Tvornica je s radom počela 1860. godine kao obiteljska manufaktura. U tvornicu prerasta 1891. godine kada vlasnik Kronast nabavlja moderne strojeve za proširenje proizvodnje (URL 2)



Slika 3. Tvornica TIVAR 1928. godine (Kurtalj, 1961)

Osim tekstilne, intenzivan rast vidljiv je i u industriji građevnog materijala, metalnoj i drvnoj industriji. U industriji građevnog materijala prednjačile su *Zagorska industrija glinenih proizvoda d.d.* smještena u Gajevoj ulici 1, zapošljavajući šezdesetak radnika te isto toliko i *Dom – građevna industrija d.d.* osnovana 1920. Tvornice su proizvodile građevni materijal uglavnom za lokalno tržište. Dobro su poslovale o čemu govori i podatak da je u razdoblju do 1937. izgrađeno preko 500 novih objekata u gradu. Drvnom industrijom, izuzev *Mundusa*, bavila su se i manja postrojenja koja su svoj posao nastavila obavljati nakon rata. *Tvornica kola J. G. Kronasta d.d.* zapošljavala je preko 25 radnika do dvadesetih godina prošlog stoljeća. Na temelju duge tradicije pletenja košara u ovom kraju razvila se *Košaračka industrija d.d.*, osnovana 1922. godine te je zapošljavala oko četrdesetak radnika. Smještena je bila u Međimurskoj cesti. Zastupljena je bila i metalna industrija s dva veća i tri manja poduzeća, od čega je jedno veće tvorničko postrojenje *Tvornica željezne robe d.d.* prestajalo postojati nakon ekonomske krize. Tvornice kože također su nastale na temeljima dobro razvijene manufakture. Dva manja poduzeća otvorena su 1920-ih godina, ukupno zapošljavajući oko četrdesetak radnika. Disperznost je bila glavna karakteristika prehrambene industrije Varaždina u poslijeratnom vremenu. Industrijska proizvodnja uglavnom je bila usmjerena na proizvodnju alkoholnih i bezalkoholnih pića, ulja, octa i mesa u manjim poduzećima, a do osnutka *Vindije* i *Koke* nije postojala niti jedna veća tvornica (Šimončić-Bobetko, 1983).

Takva struktura industrijske proizvodnje podrazumijeva određenu lokaciju. Uspostava željezničke veze najviše je utjecala na lokaciju industrije. Tako se planski prvi puta javljaju industrijske zone južno i istočno od željezničke pruge. Prema lokaciji samo su se veliki industrijski pogoni locirali na periferiji grada, dok su manji pogoni bili uključeni u stambeno-poslovnoj jezgri. Izgradnjom još tri željeznička kraka južno od kolodvora ostaje dio površine koji će kasnije utjecati na fizičko spajanje istočne i južne industrijske zone. Naime, prostor je pogodan samo za izgradnju industrije što će omogućiti kontinuiranu industrijsku zonu duž željeznice (Sulkan-Altić, 2009).

Iz svega navedenog možemo zaključiti kako se varaždinska industrija nakon ratnih godina vrlo brzo obnovila zahvaljujući dobrim uvjetima koje je imala pri industrijalizaciji, a to su radna snaga, energija i prometna povezanost. U gradu je sredinom dvadesetih godina prošlog stoljeća djelovalo 27 industrijskih postrojenja od kojih je najviše zastupljena drvena industrija s ukupno 8 poduzeća, proizvodnja alkoholnih pića i proizvodnja građevnog materijala i keramike od čega svaka broji 5 poduzeća. U narednim razdobljima njihov odnos će se promijeniti u korist tekstilne industrije. U tablici 3 možemo vidjeti udjele ostalih poduzeća dvadesetih i tridesetih godina (Šimončić-Bobetko, 1983).

Tablica 3. Struktura industrije u Varaždinu 1926. i 1931. godine

Vrsta industrije	1926.	1931.
<i>Prehrambena</i>	2	2
<i>Drvena</i>	8	4
<i>Rudarska</i>	1	1
<i>Alkoholnih pića</i>	5	3
<i>Građevnog materijala i keramike</i>	5	4
<i>Tekstilna (i kožna)</i>	3	7
<i>Ostalo</i>	3	4
Ukupno	27	25

Izvor: Šimončić-Bobetko, 1983.

Varaždinska industrija nakon 1923. proživljava usporen razvoj radi kredita, carinske politike i strane konkurencije na domaćem tržištu. U uvjetima nestašice novca nije bilo prilike za nove investicije u koje se prije pretjerano ulagalo domaćim kapitalom. Strani kapital je lako prodirao na domaće tržište uslijed slabe carinske zaštite. Novom carinskom politikom pokušao se smanjiti uvoz gotovih proizvoda i povećati uvoz sirovina. Pojavio se pad kupovne moći stanovništva, pogotovo kod seljaka koji su morali platiti dugove. U

prilog tomu nije išla ni agrarna kriza i dvije sušne godine za redom. Stvaraju se viškovi radne snage na poljoprivrednim prostorima u okolici Varaždina, a priliku u zaposlenju pronalaze u tvornicama, pogotovo u tekstilnim. Uslijed velike ponude radne snage otvaraju se nove tekstilne tvornice. S radom je započela i tvornica svile 1929. punog naziva *Varaždinska industrija svile d.d.*, skraćeno *VIS* (sl. 4). Otvorena uz pomoć austrijskog i švicarskog kapitala. Počela je raditi s oko stotinjak radnika, a do početka rata zapošljavala je oko 400 radnika. Za vrijeme socijalizma broj zaposlenih bio je preko 2800 radnika te je uz *TIVAR* predstavljala gospodarsku os Varaždina. *Vunatekstil d.d.* svoje pogone iz Slavenskog Broda seli u Varaždin 1932. zapošljavajući pritom oko 120 radnika (Šimončić-Bobetko, 1983).



Slika 4. Avionski snimak *Varaždinske industrije svile* pedesetih godina (URL 3)

Ekonomska kriza koja je zahvatila Europu i Hrvatsku prouzročila je pad proizvodnje najviše u industriji građevnog materijala i tekstilnoj industriji. Od 25 inicijalnih industrijskih poduzeća 1931. godine koje razmatra Šimončić-Bobetko (1983), do 1937. ostalo ih je svega 19 (Slukan-Altić, 2009). Proizvodnja umjetne svile jedina je grana tekstilne industrije koje nije doživjela značajan pad proizvodnje jer je lakše dolazila do sirovina. U *TIVAR*-u je proizvodnja bila smanjena, radilo se nekoliko dana u tjednu u jednoj smjeni. Na daljnji pravac i obujam industrijske proizvodnje uvelike i utjecao Drugi svjetski rat koji se nadovezao na krizu. Kao i za vrijeme Prvog svjetskog rata neke tvornice

djelovale su sa smanjenim kapacitetom i prilagođeno vojnim potrebama dok su neke od njih trajno obustavile proizvodnju. Najviše je stradala *Varaždinska industrija svile* koja se nalazi u blizini željezničkog kolodvora pa je često bila izložena zračnim napadima (Šimunić, 2009).

5.2. Demografska slika u prvoj polovici 20. stoljeća

Popis stanovništva proveden 1900. godine na teritoriju Austro-Ugarske Monarhije pa tako i na teritoriju Hrvatske pokazao je kako je Varaždin početkom stoljeća brojao 12130 osoba građanskog i vojničkog staleža (Korenčić, 1979). Horvat (1993) dalje navodi kako su bili raspoređeni u 2905 obitelji. Prostorni razmještaj stanovnika Varaždina na početku stoljeća uglavnom je pratio ulazno-izlazne pravce koji su bili gušće naseljeni kao i središte grada. Tako je nekadašnja Dravska ulica (Kukuljevićeva i Međimurska ulica) okupljala 923 stanovnika, Duga ulica (Zagrebačka ulica) oko 633, a Optujska ulica je imala 632 stanovnika. Biškupečka i Milićka ulica (Ulica braće Radić) imale su svaka po 520 stanovnika, Madžarska ulica (Ulica baruna Trenka) je imala 427, dok je u Livadskoj (Ulica Vjekoslava Špinčića) bilo 387 stanovnika. Na području grada Varaždina tada se nalazio 1221 stambeni objekt u kojima je bilo 305 praznih stanova od ukupno njih 2738. Deset godina kasnije, novim popisom iz 1910. godine utvrđen je porast broja stanovnika u Varaždinu za njih 1714, odnosno broj žitelja grada Varaždina porastao je na 13844 osobe (Korenčić, 1979). Broj domaćinstava tijekom drugog popisa bio je manji, iznosio je 2886. Možemo pretpostaviti da je taj broj bio veći s obzirom na sam porast stanovništva te uzeti u obzir to što Horvat (1993) stanovništvo dijeli na građansko i vojničko koje vrlo vjerojatno nije uključeno. Nadalje, u gradu su bila 1402 stambena objekata od čega je 58 bilo građeno od drva ili drugog materijala, a ostatak od kamena ili cigle (URL 4). Usporedimo li to s prijašnjim popisom, u gradu je tada bilo 77 drvenih i 21 stambeni objekt izgrađen od drugog materijala, dok je ostatak bio zidan. Možemo zaključiti kako uslijed jačanja građevinskog sektora u prvoj polovici 20. stoljeća dolazi do supstitucije tradicijske gradnje novom i modernijom. Također, tome je doprinijelo i otvaranje nekoliko ciglana u bližoj okolini Varaždina. Vezano uz to, u gradu se početkom 20. stoljeća osjeća kriza stambenog prostora uslijed demografskog rasta koji nije praćen jednakim intenzitetom prostornog širenja grada. Problem nedostatka stambenog prostora rješavao se pregradnjom postojećih objekata, a samo mali broj stanovnika mogao je ostvariti gradnju novog objekta (Slukan-Altić, 2009).

Međuratno razdoblje u Varaždinu nosi gospodarske te društveno-političke promjene. Prije svega, dolazi do promjena u strukturi i funkcijama grada Varaždina. Ukinućem Varaždinske županije gubi se administrativni centralitet grada, no s druge strane dolazi do jačanja privrede. Iako je mlada industrija zahtijevala brojniju radnu snagu, novodoseljeno stanovništvo uglavnom je zbog svoje nekvalificiranosti ostajalo nezaposleno. Time industrijska proizvodnja nije imala dovoljnu razvojnu snagu poput Zagreba ili Maribora. Obrtna proizvodnja gubi na značaju jer nije mogla pratiti trendove linijske proizvodnje (Feletar, 1989).

Novi društveni i proizvodni odnosi ostavili su negativne posljedice i na sam grad što se u konačnici odrazilo na demografsku sliku te socijalnu strukturu radnika u tom razdoblju. Popisom stanovništva 1921. godine bilo je 13647 stanovnika, odnosno 14123 stanovnika ako uključimo obližnje naselje Biškupec koje se danas nalazi u sastavu grada Varaždina. Broj domaćinstava porastao je u odnosu na prethodno razdoblje te je sada iznosio 2983 u naselju Varaždin, dok je broj stambenih objekata ostao relativno nepromijenjen, svega 1406. Drugim popisom koji je proveden u međuratnom razdoblju 1931. godine Varaždin je s Biškomcem broja 13467 stanovnika u 3237 domaćinstava. Tada je po prvi puta u gradu došlo do pada broja stanovnika otkako se provode popisi stanovništva (Korenčić, 1979).

Prilikom daljnje analize važno je napomenuti kako su u popisu iz 1931. godine u sastav grada Varaždina bila uključena sela Varaždinbreg, Novo Selo i Šandorovec s ukupnim brojem od 14612 stanovnika te će se na temelju toga i prikazati obilježja radno aktivnog i neaktivnog stanovništva po djelatnostima. Radno aktivnog stanovništva najviše je zastupljeno u djelatnostima industrije i obrta s obzirom na sve jaču tekstilnu industriju. Te godine u sekundarnom sektoru bilo je zaposleno 2396 radnika od čega ih je najviše bilo u tvornicama *Tivara*, *VIS-a*, *Mariborske tkaonice* i *Vunatekstila*. U poljoprivrednom sektoru bilo je zaposleno 1459 osoba, dok je još nedovoljno razvijen tercijarni sektor imao svega 923 zaposlena. Van privrede, odnosno stanovništvo koje je bilo zaposleno ili po prvi puta traži zaposlenje, bilo je 3265 osoba. Stoga, u zadnjem predratnom popisu grad Varaždin ima oko 8000 ukupno aktivnog stanovništva. S druge strane, neaktivnog stanovništva je bilo oko 6500 osoba, od čega ih je najviše bilo u sekundarnom sektoru. Zatim je slijedio primarni sektor s 1426 osobe i tercijarni sektor s velikim odstupanjem od 1263 osobe za razliku od aktivnog stanovništva tercijarnog sektora. Ukupno gledajući vršio se veliki ekonomski pritisak na grad sa 6569 neaktivnog stanovništva te aktivnog stanovništva izvan privrede, njih 3265 (tab. 4).

Tablica 4: Aktivno i neaktivno stanovništvo Varaždina prema djelatnostima 1931. godine

Socijalne grupe	Aktivno stanovništvo					Neaktivno stanovništvo					Ukupno
	Poljoprivreda	Industrija i obrt	Trgovina, novčarstvo, promet	Izvan privrede	Ukupno aktivno	Poljoprivreda	Industrija i obrt	Trgovina, novčarstvo, promet	Izvan privrede	Ukupno neaktivno	
<i>Radnici</i>	318	1697	666	1891	4572	397	816	838	1164	3215	7787
<i>Seljaci</i>	1141	0	0	0	1141	1029	0	0	0	1023	2164
<i>Ostalo</i>	0	699	257	1374	2330	0	1232	425	668	2325	4655
Ukupno	1459	2396	923	3265	8043	1426	2048	1263	1832	6569	14612

Izvor: *Definitivni rezultati popisa stanovništva Jugoslavije 31.3.1931. godine*

Na grad su se vršili veliki socijalni pritisci zbog poljoprivrednog stanovništva koje sve više dolazi u grad kako bi nadopunilo svoja primanja. Sušne godine te male površine obradivog zemljišta dodatni su poticaj za migracije seoskog stanovništva u urbane sredine. Nažalost, to je stanovništvo uglavnom bilo nekvalificirano pa je stoga ostajalo van tržišta rada. Samim time nezaposlenost postaje glavni i sve prisutniji problem u gradu dok se sela suočavaju s procesima deagrarizacije i deruralizacije. Velikih problema imalo je i radništvo. Sve veća inflacija i gospodarska kriza natjerala je tvornice na spuštanje plaća, ugrožavajući time život mnogobrojnih tekstilnih radnika. Dodatnu prijetnju gradskom stanovništvu činilo je seosko stanovništvo koje je po nižim plaćama, na mjestima gdje je to bilo moguće, zamjenjivalo radništvo. Time se Varaždinom proširilo nezadovoljstvo zapošljavanjem radnika iz okolice. Varaždinska industrija bila je vođena stranim kapitalom što dovodi do pretjerane eksploatacije radnika te pogoršanja njihovog položaja. Zbog navedenog, te zbog nepostojanja zaposleničke politike u gradu, pred kraj svake godine dolazi do masovnih otpuštanja radnika (Kolar-Dimitrijević, 1983).

U takvim uvjetima osjetila se kriza i po stambenom pitanju. U gradskom uredu bilo je oko 150-ak molbi za stanove. Grad je odredio zemljište za izgradnju stambenih objekata no nikada se tome nije pristupilo. Iako je u međuratnom razdoblju gradski budžet učtverostručen, gradnja radničkih stanova je stagnirala jer se strani kapital odmah izvlačio iz proračuna. Radničke stanove gradile su tvornice, a prve takve podigla je tvornica *Mundus* u Zagrebačkoj ulici, nakon čega je gradnji pristupio i *TIVAR*. Stanovništvo je uglavnom živjelo po iznajmljenim stanovima na tavanima i u podrumima. Osim toga, komunalna izgradnja Varaždina bila je također u katastrofalnom uvjetima. Ulice su bile loše održavane, bez vodovoda i kanalizacije, a grad nije imao razvojni plan. Nasipi na Dravi bili su preslabi te je svake godine gradu prijetila poplava. Netom prije navedeni

socio-ekonomski problemi i stambeno pitanje negativno su se odrazili na broj stanovnika u međupopisnom razdoblju zbog čega je stanovništvo bilo prisiljeno na odlazak iz Varaždina na sezonske poslove u Vojvodinu ili na rad u tadašnji Treći Reich (Kolar-Dimitrijević, 1983).

5.3. Urbane transformacije

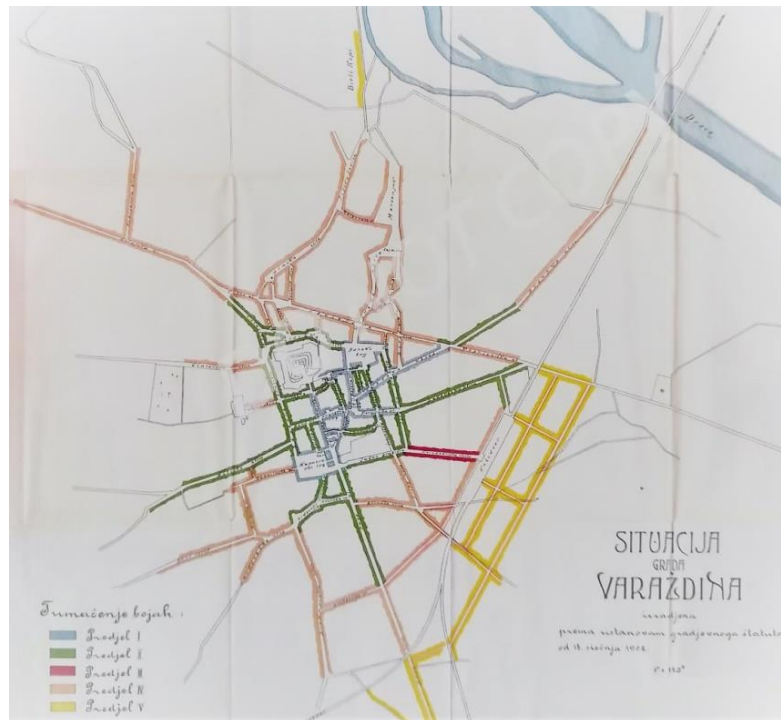
Već spomenuto, počeci industrijalizacije u gradu osim što su potaknuli brži demografski rast grada, odrazili su se i na njegovo prostorno širenje. U novim uvjetima razvoja grada sukladno potrebama industrijalizacije, pred grad stavljaju nove prostorne probleme. Prije svega važno je spomenuti prolazak željeznice kroz Varaždin koja će uvjetovati današnju morfološku i funkcionalnu sliku grada. Njenim prolaskom javlja se potreba za adekvatnim reguliranjem budućeg prostornog razvoja Varaždina, a prva takva suvremena regulacija donesena je 1900. godine pod nazivom *Građevni red za grad Varaždin*. Osim njega, u razdoblju do početka Drugog svjetskog rata donesena su još dva važna dokumenta. Prvi, *Gradjevni statut*, donesen je s ciljem fizionomskog i funkcionalnog zoniranja, dok je drugim dokumentom, *Regulatornom osnovom*, planirana cjelokupna rekonstrukcija gradskog središta. Važnost ovih dokumenata na početku stoljeća proizlazi iz njihovih karakteristika izgradnje grada i održavanja njegove urbane vizure kroz ortogonalni raster ulica i odnose među fizičkim elementima. Nakon rata fokus prostorno-planske dokumentacije stavljen je na rješavanje nedostatka stambenog prostora u vidu planiranja radničkih naselja (Slukan-Altić, 2009).

5.3.1. Urbane transformacije do međuratnog razdoblja

Građevni red, osim za Varaždin, donesen je i za Zagreb, Osijek te Zemun, s obzirom na to da su ti gradovi imali više od 10000 stanovnika te su bili pod neposrednom upravom Zemaljske vlade u Zagrebu. Njime su propisane građevinske te urbanističke smjernice koje su se odnosile na grad u cjelini. Prije svega važno je primijetiti kako je ovom regulacijom po prvi puta određen funkcionalni zoning grada. Prema donesenoj odredbi stočna sajmišta morala su biti izmještena van grada, a isto se odnosilo i na tvornice, klaonice, ciglane te obrtničke radionice. Slično se odnosilo i na groblja. Zbog očuvanja kvalitete zraka za spomenute građevine određena su područja posebno namijenjena za tu svrhu van gradskog tkiva. Time možemo uočiti odvajanje proizvodne funkcije od stambene funkcije koja je

dominirala u središtu grada. U središtu su i dalje ostale uključene obrtničko-manufakturne radionice koje su bile nužne za život Varaždinaca. Građevnim redom propisani su i parametri za gradnju novih ulica od 12 do 15 metara širine ovisno o njihovoj prometnoj važnosti, a one najprometnije između 20 do 24 metra, te uz svaku, bez obzira na njihovo prometno značenje mora biti pločnik s obje strane do 3 metra širine. Također, građevni pravac ulice mora biti ustanovljen sa što pravocrtnim smjerom i pripadajućim odvodnim kanalom. Kako je Varaždin u to vrijeme još uvijek imao problema s poplavama rijeke Drave tako je ovim redom bilo zabranjeno graditi neposrednu uz rijeku. *Redom* su propisane i visine zgrada te je u Varaždinu tada bilo zabranjeno graditi više od 15 metara, a svaka građevina svojim pročeljem morala je gledati na ulicu (Građevni red, 1900).

Drugi važan dokument početkom 20. stoljeća, koji je odredio današnji izgled Varaždina, je *Gradjevni statut*, donesen prema obaveznim naputcima u prethodno spomenutom *Građevnom redu*. Slukan-Altić (2009) navodi kako je on jedan od temelja urbanog prostornog planiranja zbog fizionomskog i funkcionalnog zoniranja grada. Prema njemu, grad je podijeljen u pet predjela (sl. 5) u kojima su se, što strože, a što blaže, morale provoditi smjernice propisane *Građevnim redom*. Prvi predio činile su ulice i trgovi samog centra grada, tako zvanog baroknog središta. On je uključivao šest trgova te osam ulica u kojima je bilo strogo zabranjeno graditi obrtne radionice koje bi narušavale mir i uznemiravale susjedstvo, a dozvoljeno je bilo graditi samo jednokatnice i dvokatnice. Osamnaest ulica, tri grabišta i jedan trg činilo je drugi predio u kojem su se također morale pridržavati odredbe propisane odredbom višeg reda. No razlika od prvog predjela je bila ta što su se u ovom predjelu iznimno mogle graditi manje tvornice i obrtničke radnje na posebno označenim ulicama tog predjela te zgrade većih dimenzija. Kolodvorska ulica bila je jedina koja je činila treći predio te se u njoj provodila isključivo stambena gradnja odnosno urbane vile. Kao i u prvom predjelu, bila je zabranjena gradnja ikakvih industrijskih te obrtnih radnji. Četvrti predio uključivao je ostale ulice, uglavnom ulazno-izlazne pravce koji su povezivali središnji dio s predgrađima. Oko željezničkog kolodvora i uz željezničku prugu određen je bio peti predio rezerviran za industriju (*Gradjevni statut*, 1902).



Slika 5. Funkcionalno zoniranje Varaždina
prema *Gradjevnom štatutu* (Slukan-Altić, 2009)

Treći dokument važan za prostorni razvoj grada Varaždina početkom 20. stoljeća bila je *Regulatorna osnova*, prva takvog karaktera donesena 1904. i njena dopuna iz 1909. kojom se detaljnije planirao razvoj grada. Već prije najavljena u *Gradjevnom redu* i *Štatutu* oslanjala se na njihove propise te sukladno tome pristupalo se ortogonalnom uličnom rasteru i definiranju funkcionalnih zona grada. S obzirom na to da se u prijašnjim propisima određuje jasan položaj kuća u odnosu na ulicu, veličina i smjer ulice te usklađenost uličnih pročelja, možemo reći kako bi u današnje vrijeme ona bila drastičnog karaktera radi planiranih preoblikovanja uglavnom središta grada. Prema propisima o širini ulica, brojne ulice nisu zadovoljavale propisane širine, stoga se u proširenju istih planiralo rušenje brojnih arhitektonsko vrijednih građevina. Primjerice, planirano je bilo rušenje Gradske vijećnice na glavnom gradskom trgu (Trg kralja Tomislava) kako bi se proširile okolne ulice i trg. U planu je bila i rekonstrukcija Starog grada, odnosno rušenje okolnih bedema i zatrpavanje jaraka u svrhu izgradnje šetališta i parka. Također, proširenjem i ispravljanjem Padovčevog trga (Trg Miljenka Stančića) i pripadajuće mu Padovčeve ulice stvorila bi se neprekinuta cjelina trga i budućeg šetališta oko Starog grada. Zbog nedostataka financijskih sredstava odustalo se od tako opsežne obnove rekonstrukcije središta. No ono čemu se pristupilo na zahtjev Društva za poljepšanje grada je bilo

uređenje zelenih površina oko brojnih varaždinskih crkava, zatrpavanje kanala u gradskom šetalištu, uređenju gradskog groblja te obnovi fasada varaždinskih palača (Slukan-Altić, 2009).

Novi društveni stalež koji se javlja početkom 20. stoljeća je radništvo. Ono je uglavnom došlo iz ruralnih krajeva varaždinske okolice radi zapošljavanja u industriji. Osiromašeno još pri svom dolasku, ni zapošljavanje u industriji nije im omogućilo velike financijske mogućnosti za izgradnju vlastitog doma. Tako osiromašeni, živjeli su u iznajmljenim stambenim objektima, većinom derutnim potkrovljima ili podrumima. S druge strane, osim njih u grad doseljava imućnije stanovništvo čija je kvaliteta života bila na daleko višem stupnju zbog zapošljavanja na vodećim pozicijama u novo otvorenim tvornicama. Svojom kapitalnom moći omogućili su promjene u društvu od ulaganja u industriju i grad. Samim time možemo ih smatrati nosiocima urbanog razvoja s obzirom na to da su posjedovali zemljišta na kojima su gradili reprezentativna zdanja stambene arhitekture (Dobrovšak, 2017). U periodu prije Prvog svjetskog rata stambena izgradnja locirala se najviše na potezu od centra grada prema željezničkom kolodvoru. Kolodvorska ulica upravo je zbog povezivanja dva markantna središta postala najatraktivnija lokacija za imućnije stanovništvo. Na tom su potezu poznati varaždinski arhitekti Valent Morandini, Josip Ribić i Josip Rauš ostavili reprezentativna zdanja secesijske arhitekture (sl. 6).



Slika 6. Kolodvorska cesta 1916. godine (URL 5)

O proljepšanju grada piše i Horvat (1993) navodeći kako je gradsko zastupstvo Josipu Ribiću dozvolilo parcelaciju njegova zemljišta u blizini kolodvora na kojem će on izgraditi pet vila, a nakon otvaranja dodatnih dviju ulica, oko Kolodvorske, izgraditi njih još 14.

Danas se ta ulica smatra jednom od ljepših ulica u gradu Varaždinu. Od ostalih građevinskih radova najistaknutije su adaptacije u vidu dogradnje gospodarskih zgrada ili podizanje kuća mješovite namjene u kojima se u prizemlju nalazio obrt, a na katu stambeni prostor (Kukec, 2014). Od zgrada mješovite namjene važno je spomenuti početak gradnje pošte i Austro-ugarske banke nasuprot kazališta na križanju Južnog grabišta (Ulica Augusta Cesarca) i Dugačke ulice (Zagrebačka ulica). Na kraju Optujske ulice, na sjeverozapadnom izlazu iz grada, počelo je planiranje gradnje nove vojarne s tri zgrade na zemljištu koje je darovala općina. Također, vrše se sanacije tornjeva pavlinske i uršulinske crkve, kao i popravci samih crkava te uršulinski samostan, piše Horvat (1993).

Kako se Hrvatska u ovom razdoblju još uvijek nalazila pod krunom Austro-Ugarske Monarhije i neizmjernim pritiskom mađarizacije, na sjednici gradskog zastupstva 1910. odlučeno je kako će se stari nazivi većine ulica i trgova iz 18. i 19. stoljeća preimenovati sukladno političko-povijesnim uvjetima u kojima se našla Hrvatska, a tako i Varaždin. Novo nazivlje uključivalo je brojna imena hrvatskih povijesnih ličnosti čime se pokušao očvrnuti hrvatski identitet i jasno pokazati nezadovoljstvo politikom koju su provodili Beč i Budimpešta (Slukan-Altić, 2009).

5.3.2. Urbane transformacije do kraja Drugog svjetskog rata

Sve jačom industrijalizacijom i uključivanjem Varaždina na magistralnu prugu s Koprivnicom neosporno je utjecalo na njegovo daljnje prostorno širenje nakon rata. Gradnja pruge utjecala je na fizičko razdvajanje grada s obzirom i na tri kraka južno od kolodvora u čijem je međuprostoru ostalo zemljište koje će biti pogodno za izgradnju industrijskih pogona te njihovim budućim spajanjem u kontinuiranu industrijsku zonu. Stambena izgradnja više nije bila usko povezana s ulazno-izlaznim pravcima u grad već su se počela parcelizirati polja i pretvarati u građevna zemljišta. Grad se postepeno počeo širiti prema sjeveru, a dodatni poticaj za urbanizaciju tog dijela činilo je premješteno sajmište te uređenje nasipa rijeke Drave. Ovaj dio grada postalo je prvo gradilište u okvirima Bosanske ulice na sjeveru, Ulice Eugena Kumičića na zapadu, Optujske ulice na jugu i Ulice Ante Starčevića na istoku. Prostor je bio rezerviran za izgradnju prizemnica manjih obrtnika, trgovaca te varaždinskih industrijalaca koje je potpomognuo *TIVAR*. Budući da je pravac novih ulica ortogonalnog karaktera, jasno je kako je taj prostor temeljen na planskoj izgradnji kojoj je prethodilo donošenje detaljnog regulatornog urbanističkog dokumenta. Sljedeća zona intenzivnije gradnje i dalje je ostala Kolodvorska

ulica s istim karakteristikama reprezentativne gradnje vila, no sad se otvaraju nove ulice oko nje, Ulica kralja Petra Krešimira, današnja Slavenske i Masarykova na sjeveru te Ulica Mirka Bogovića, Ivana Milčetića i Otokara Keršovanija na jugu. Počinje se s izgradnjom stambenih prostora iza željezničke pruge oko već prije formiranih Ulica Matice Hrvatske i Istarske ulice (sl. 7). U ovom dijelu otvara se *Varaždinska industrija svile* oko koje će kasnije niknuti radničko stambeno naselje. Duž Zagrebačku cestu, na jugu grada također su počela nicati stambena naselja radnika okolnih industrija. Varaždinska industrijska poduzeća počela su graditi stanove između Ulice Tina Ujevića i *TIVAR*-a, a prve takve na ovom području počeo je graditi *Mundus*. Iako se Varaždin u ovom periodu dosta prostorno proširio radi stambenih površina, u gradu je i dalje vladala nestašica stanova uzrokovana stalnim porastom stanovništva (Slukan-Altić, 2009).

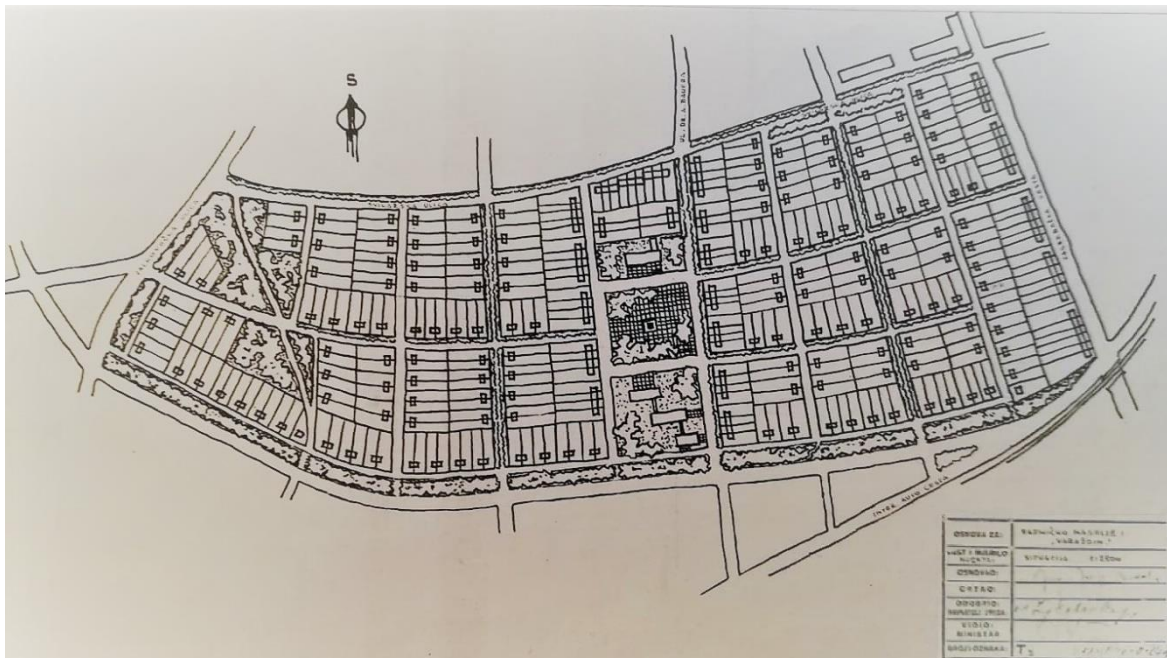


Slika 7. Stambeno širenje grada u međuratnom razdoblju
(Izvor: autor prema Slukan-Altić, 2009)

Zahvaljujući gospodarskoj strukturi grada koju su u međuratnom razdoblju činile 444 trgovačke radnje, 19 industrijskih poduzeća, 232 obrtnika te 6 novčarskih institucija bila su moguća opsežnija ulaganja u uređenje i razvoj grada. Tako se pristupa uređenju Staroga grada oko kojeg su uslijedili opsežni radovi. Obnovljena je sama utvrda i pripadajuće kule, uređena je bila stara žitnica u neposrednoj blizini te srušeno istočno krilo utvrde. Nakon uređenja vodenih opkopa i jaraka intenzivno se radilo na hortikulturnom uređenju Starogradske okolice. Osim uređenih šetnica i postavljenih klupica uređeni su bili i gradski bedemi (Dobrovšak, 2017; Slukan-Altić, 2009).

Stalno povećanje broja stanovnika i nedostatak stambenog prostora kontinuirano je bio jedan od veći problema grada tijekom prošlih desetljeća. Paralelno s tim donosile su se regulacije kojima se rješavalo stambeno pitanje, no one su se uglavnom odnosile na radnička naselja u sjeverozapadnom i istočnom dijelu, a pitanje cjelokupne razvojne regulacije grada do 1940. bilo je zanemareno. Buduća *Regulatorna osnova* grada nije donesena zbog nadolazećeg rata, no planirani zahvati u prostoru ostali su zabilježeni u elaboratu *Podaci i smjernice za izradu Generalne osnove za izgradnju, proširenje i regulaciju grada Varaždina*. Program elaborata sadržavao je slične zahvate u prostoru kao i dokumenti s početka 20. stoljeća temeljeći budući razvoj grada na ortogonalnom rasteru ulica. Izgradnja u povijesnoj jezgri dozvoljena je u okvirima najviše dvokatnih zgrada u neprekinutom nizu u čijim prizemnim prostorima mogu biti obrti i trgovine. S obzirom na fizionomsku i funkcionalnu podjelu grada, propisano je rasterećenje varaždinskih trgova od sajмова te njihovo objedinjenje na Murvenjaku to jest prostor gdje se već nalazi stočni sajam. Povuklo se pitanje izgradnje i uređenja komunalne infrastrukture, tranzitnog prometa, dogradnje željezničkog kolodvora te je određena lokacija industrije istočno od željezničke pruge. Budući da je rat zaustavio takva zahtjevnija ulaganja u grad, a stanovništvo je moralo pronaći adekvatan smještaj, donesena je regulacija o izgradnji radničkog naselja u blizini industrijskih pogona. Regulacija je uključivala područje između Jalkovečke ulice na istoku, Zagrebačke na zapadu, Ujevićeve na sjeveru te Ulice S. Vukovića i Dragutina Rakovca na jugu. Unutar planiranog područja već su se nazirali začeci nekih uličnih trasa koje su s obzirom na planski karakter gradnje lako inkorporirane u naselje. Područje je planirano u ortogonalnom rasteru s osam okomitih i jednom paralelnom ulicom što bi cjelokupni prostor podijelilo na 22 pravilna bloka (sl. 8). Središnjim dijelom dominirale bi zelene površine s pripadajućim javnim objektima. Prilikom izgradnje naselja dolazilo je do odstupanja pogotovo u području zapadno od Ulice

Krešimira Filića. Prema planu osnovane su samo Držićeva, Demetrova i dio Vidrićeve ulice kao planirane okomice te uzdužna Ulica Miroslava Krleža (Slukan-Altić, 2009).



Slika 8. Plan radničkog naselja iz 1941. godine (Slukan-Altić, 2009)

6. VARAŽDIN U DRUGOJ POLOVICI 20. STOLJEĆA

Druga polovica 20. stoljeća u Varaždinu razdoblje je izrazite ekspanzije u proučavanju svih domena strukture grada. Industrijska proizvodnja uzela je maha te se otvaraju brojna poduzeća zapošljavajući pritom veliki broj radnika. Okosnicu varaždinske industrijske proizvodnje čine tekstilna poduzeća koja na vrhuncu svog djelovanja zapošljavaju preko 18000 radnika bez učešća ostalih grana industrije koje su također dobro razvijene. U prilog tomu idu i društveni planovi kojima se potiče diversifikacija i stvaranje pomoćnih grana unutar industrija. Industrijalizacija kao takva, potaknula je brojne društveno-ekonomske promjene u samom gradu i njegovoj široj okolini. Migracije stanovnika ruralne okolice i dnevne migracije stanovnika postale su dominantno obilježje demografske slike Varaždinstine. Demografski pritisci na grad tijekom druge polovice 20. stoljeća rješavaju se masovnom socijalističkom gradnjom radničkih naselja na rubnim dijelovima grada pritom mijenjajući vrijedan agrarni krajolik u zone urbanog stanovanja.

6.1. Industrijska proizvodnja

Prvih desetak godina nakon rata razvoj industrijske proizvodnje sporo se odvija i to iz dva razloga. Industrijska struktura koja prevladava u Varaždinu temelji se na tradicionalno prerađivačkoj industriji koja je po svojim karakteristikama radno intenzivna te istodobno i nisko profitabilna. Svakom daljnjom modernizacijom djelatnosti takve industrije povećavaju se potrebe za sve većom radnom snagom koja u uvjetima novih modernih tehnoloških napredaka djeluje ograničavajuće na njene mogućnosti promjene. Stoga se nakon rata industrijska proizvodnja Varaždina i dalje temeljila na otvaranju novih radno intenzivnih industrija usprkos nastojanjima da se u Varaždin uvede progresivna, kapitalno intenzivna i visoko dohodovna industrija, navodi Lacković (1983).

U razdoblju nakon rata formirana je nova državna vlast koja pod svoju kontrolu stavlja cijeli društveni aparat kroz planove razvitka. Njima se tijekom godina putem programskih osnova i s obzirom na potrebe i mogućnosti usmjeravao društveno-ekonomski razvoj. Temelj svakog plana bili su planovi poduzeća unutar okvira i zadaća postavljenih u planovima višeg reda te sukladno republičkom planu. Prvim *Petogodišnjim planom za razvitak grada Varaždina* (1947. – 1951.) prvenstveno se pristupa modernizaciji i rekonstrukciji industrijskih pogona zbog zastarjelih strojeva. Nadalje, težište je stavljeno na organizaciju, jačanje lokalne proizvodnje i maksimalno iskorištavanje kapaciteta.

Provodi se sređivanje industrijske proizvodnje što podrazumijeva spajanje zaostalih obrtničkih radnji i prerastanje u industrijska poduzeća što je slučaj s metaloprerađivačkom i kožarskom industrijom. U organizacijskom pogledu ukinuto je razvrstavanje poduzeća po značenju čime je omogućeno postavljanje nove razvojne politike. Ukida se administrativno upravljanje industrijom, a novo upravljanje stavljeno je na radne kolektive. Oni sami odlučuju o asortimanu proizvoda te samostalno nastupaju na tržištu. Od 1954. sva veća industrija stavljena je pod nadzor gradova i općina. Diversifikacija industrijske proizvodnje postignuta je u granama tekstilne, metaloprerađivačke i drvne industrije. Cilj je bio razviti samostalnu industrijsku proizvodnju pomoćnih djelatnosti unutar spomenutih industrija (Lacković, 1983).

Prema strukturi industrijske proizvodnje i dalje dominira tekstilna industrija cijelim razdobljem sve do devedesetih godina. *Tekstilna industrija Varaždin* 1948. mijenja naziv u *Varaždinski tekstilni kombinat*, odnosno *Varteks* te postaje najveće tekstilno poduzeće u Jugoslaviji. Već spomenuto, na temelju pomoćnih djelatnosti nastaju nova industrijska postrojenja poput *Tvornice tekstilnih utenzalija Varaždin* koja postoji od 1935., ali nakon rata sukladno porastu tekstilne proizvodnje i onda doživljava proširenje i rast te mijenja ime u *Drvoza* i seli na pogodniju lokaciju. Tvornica je tijekom šezdesetih godina ponovo promijenila ime u *Strojoteks*, a u tom razdoblju imala je oko 240 zaposlenih, od 1980-ih broj zaposlenih popeo se na 350, a s radom je prestala 1991. (Hip, 2009). Osim nje, na temelju ugovora s *Varteksom* 1978. započinje s radom i *Tvornica disk kočnica* koja je zapošljavala ukupno tirstotinjak radnika do 1991. kada je zatvorena. Važna programska mjera bila je i decentralizacija industrije što je rezultiralo otvaranjem novih pogona u varaždinskoj općini, prvenstveno tekstilne industrije. Tvornica *Varteks* imala je četiri nova dislocirana pogona, a *VIS* pet. Time je postignut ravnomjeren društveno-gospodarski razvoj i prostorni raspored proizvodnje, uz neposredno rasterećenje Varaždina u stambenoj, komunalnoj, urbanoj i transportnoj domeni (Šimunić, 2009).

Svojevrsnu ekspanziju nakon rata doživljava i kožarsko-obučarska industrija. Iako su one stoljetna gospodarska tradicija Varaždina, veća industrijska poduzeća nisu se razvila sve do 1945.. *Varaždinska industrija obuće (VIO)* osnovana je na temeljima manufakturne *Radionice braće Glavač*, ali na novoj lokaciji u Međimurskoj ulici. Na toj je lokaciji, do preseljenja nove tvornice, djelovao *Vunatekstil* koji nakon rata obustavlja proizvodnju. U prvim godinama poslovanja zapošljavao je oko stotinjak radnika. Po tradicijskoj proizvodnji kože svakako je važno spomenuti *Tvornicu za preradu kože Vjekoslava Halužana* čiji začetci sežu i prije Prvog svjetskog rata. Industrijska proizvodnja krenula je

u međuratnom razdoblju, a nakon Drugog svjetskog rata tvornica je podržavljena te mijenja naziv u *Panonija*. Zahvaljujući dugoj tradiciji obućarstva i kožarstva te jeftinoj radnoj snazi omogućeno je spajanje dviju velikih tvornica u jednu jedinstvenu pod imenom *Varaždinska industrija kože i obuće* (VIKO) početkom sedamdesetih. Tvornica svoj radni maksimum doseže osamdesetih godina kada je u njoj radilo oko 6000 ljudi (Akalović, 2009; Feletar, 1989).

Građevna industrija također je dobro poslovala s obzirom na to da se predviđala pozamašna gradnja društvenih stanova. U *Društvenom planu razvoja* (1961. – 1965.) i za nju je predviđena modernizacija putem usvajanja novih metoda i materijala radi jeftinije i brže gradnje. Druga po redu prema opsegu predviđenih zahvata bila je drvna industrija u kojoj se osim modernizacije i proširivanja ponude simultano uvode i novi oblici proizvodnje. Počeo se proizvoditi metalni namještaj čime se ova vrste industrijske grane povezala s metaloprerađivačkom industrijom, također dobro razvijenom u ovom kraju. Sljedećim *Društvenim planom razvoja* od 1966. do 1970. predviđena je modernizacija i rekonstrukcija u metaloprerađivačkoj industriji te povezivanje sa srodnim poduzećima kako bi se zajedničkim snagama proširio asortiman na proizvodnju strojeva. Time su stvoreni temelji za otvaranje spomenutih tvornica u suradnji s *Varteksom* (Lacković, 1983).

Industrija je i šezdesetih godina ostala najснаžnija gospodarska grana Varaždina, no došlo je do promjene u samoj strukturi proizvodnje. Uz tekstilnu i drvenu industriju koje su već duže vrijeme okosnica industrijskog napretka i razvoja grada, pojavljuje se i prehrambena industrija. Osim tvornice za preradu povrća *Kalnik*, u južnoj industrijskoj zoni, smjestio se i *Peradarsko prehrambeni kombinat Koka*. Svoje pogone u Međimurskoj ulici, 1959. otvara *Vindija*. U svojim počecima, mala gradska mljekara zapošljavala je dvadesetak radnika, ali brzo prerasta u vodeću prehrambenu industriju u državi i šire (Slukan-Altić, 2009). U prehrambenoj industriji dolazi do povećanja proizvodnje uslijed kooperacije *Kalnika* i koprivničke *Podravke*. Odlučeno je kako će zajedničkim snagama smanjiti proizvodnju voćnih preradevina te povećati proizvodnju konzerviranog povrća. Jedna od postavljenih zadaća bila je i stručno obrazovanje radnika prema predviđenim potrebama gospodarskog razvitka. Također se potiče proširivanje inozemnog tržišta povećanjem izvoza te uspostavljanje drugih oblika suradnje s inozemstvom (Lacković, 1983).

Posljednji veći industrijski pogon otvoren u Varaždinu osamdesetih godina bio je *Vartilen*. Kemijska tvornica za proizvodnju poliesterskih vlakana otvorena je 1981. godine, a zapošljavala je 380 radnika. S obzirom na samu pozadinu industrijske strukture u Varaždinu nije čudno što je ova tvornica otvorena upravo ovdje. Tvornica je imala švicarsku licencu te je od samih početaka ostvarivala izuzetno dobre poslovne rezultate proizvodeći godišnje oko 14000 tona vlakana. Usprkos velikoj potražnji, tvornica se nakon raspada bivše države nije mogla izvući iz poslovnih problema te je 1996. otišla u stečaj, a kasnije je i prodana (Hip, 2009).

Radi širenja industrijskih kapaciteta tijekom pedesetih godina u morfologiji grada opaža se grupiranje proizvodnje u dvije zone – južnu i istočnu. U južnoj zoni i dalje dominira *Varteks* šireći svoje pogone. Pored nje se 1950. grade pogoni za preradu voća tvornice *Kalnik*. Južna industrijska zona se polako počela spajati sa stambenim površinama na južnoj strani iz smjera Biškupca te sa sjeverne strane duž Zagrebačke ulice iz centra grada. Okosnicu istočne industrijske zone čini Miškinina ulica u koju se preselila *Tvornica stolaca i namještaja Florijan Bobić (Mundus)*. Ovdje se nalazi i *Tvornica kože Đuro Martinušić* koja nakon nacionalizacije mijenja naziv u *Varaždinska industrija kože*. Pogoni *VIS*-a ostali su jedini pogoni u istočnom dijelu grada koji se nisu nalazili u industrijskoj zoni Miškinine ulice. I u ovom dijelu grada zbog brze stambene izgradnje dolazi do njene kolizije s industrijom. Problem stvara i disperzno raširena industrija van industrijskih zona, a uglavnom je riječ o prehrambenoj industriji, pogotovo tvornica *Vindija* koja je smještena u Međimurskoj ulici. Zbog izgradnje stambenih četvrti također dolazi do kolizije tih dviju funkcionalnih struktura. Daljnjim širenjem industrijske proizvodnje javlja se potreba za novom lokacijom. Osim istočne i južne zone, otvara se nova, jugoistočna industrijska zona duž željezničke pruge za Koprivnicu i prilazne trase autoputa za Zagreb. Njenim otvaranjem fizički su spojne istočna i južna zona. U njoj je planirana lokacija takozvane nečiste industrije. Na zapadnom dijelu grada na izlazu duž Optujske ulice, planirana je nova industrijska zona (Slukan-Altić, 2009).

Što se tiče udjela djelatnosti varaždinske općine u razdoblju od 1947. do 1979. godine (tab. 5) možemo uočiti kako je tijekom cijelog tridesetogodišnjeg razdoblja prednjačila industrijska proizvodnja, odnosno sekundarni sektor. U prilog tomu idu planovi društvenog razvoja koji u svom većem dijelu obuhvaćaju istu. Cilj svakog plana bila je kontinuirana modernizacija i ulaganje u radno intenzivnu industriju što se i odrazilo na društveni dohodak. Svakim daljnjim planom određivalo se proširenje postojećih industrijskih poduzeća kako bi se proširio asortiman. Proširenja su obuhvaćala tkaonice, predionice ili

konfekciju u tekstilnoj industriji, postrojenje za proizvodnju sireva u *Vindiji* i slično. Težilo se i zajedničkim kooperacijama poduzeća te međusobnim pomaganjem i usklađivanjem proizvodnje primjerice kod drvne i metaloprerađivačke industrije. Nadalje, svakim novim petogodišnjim planom pokušao se premašiti ostvareni dobitak prethodnog razdoblja uz što veći izvoz na međunarodno tržište i smanjenjem uvoza što je također pozitivno stimuliralo tako visok udio industrijske djelatnosti (Lacković, 1983).

Tablica 5: Udio djelatnosti varaždinske općine, 1947. – 1979.

	1947.	1950.	1952.	1960.	1970.	1979.
<i>Primarni sektor</i>	31,4	29,0	26,7	23,5	16,2	12,5
<i>Sekundarni sektor</i>	52,1	55,2	56,4	55,1	56,1	53,1
<i>Tercijarni sektor</i>	16,6	15,0	16,9	21,4	27,7	34,3

Izvor: Lacković, 1983

Još jedan pokazatelj iznimne razvijenosti varaždinske industrije je stupanj specijalizacije za 1979. godinu. Na republičkoj razini industrijska proizvodnja varaždinske općine je na visokom stupnju specijalizacije. Otprilike 75,32% bruto domaćeg proizvoda (BDP) industrijske proizvodnje varaždinske općine otpada na industriju s koeficijentom većim od 1,5. Najveći koeficijent zauzima tekstilna industrija s koeficijentom preko 5,09, slijedi ju proizvodnja kožne odjeće s koeficijentom 3,09 te na obje otpada 33,61% od ukupnog BDP-a. Proizvodnja gotove kože i gotovih tekstilnih proizvoda imala je 15,09%, a proizvodnja drvenih proizvoda, prehrambena industrija učešće od 26,62% od ukupnog bruto domaćeg proizvoda (Lacković, 1983).

S obzirom na spomenutu vrstu industrijske specijalizacije varaždinske općine te njenog radno intenzivnog karaktera važno je prikazati i kretanje broja radnika spomenutih poduzeća. Sredinom pedesetih godina prošlog stoljeća industrijska poduzeća u Varaždinu okupljala su preko 6000 radnika od čega je najveći udio pripao tvornicama *Varteks* te *Florijan Bobić* (tab. 6). Svakim daljnjim otvaranjem novih poduzeća povećavao se broj radnika kao i broj radno aktivnog stanovništva Varaždina (Slukan-Altić, 2009).

Tablica 6: Broj radnika u industrijskim poduzećima 1955. godine u Varaždinu

Industrija	Broj radnika
<i>Tekstilna industrija Varaždin</i>	4081
<i>Tvornica Florijan Bobić</i>	1152
<i>Prehrambena industrija Kalnik</i>	409
<i>Varaždinska industrija svile</i>	406
<i>Varaždinska industrija obuće</i>	187
<i>Tvornica Drvoza</i>	193
<i>Ljevaonica željeza</i>	174
<i>Gradska elektrana</i>	107
<i>Tvornica kože</i>	76
Ukupno	6785

Izvor: Slukan-Altić, 2009.

Do kraja osamdesetih godina udio zaposlenih u samo tri dominantne tvornice porastao je za više od 100% i to na oko 18000 zaposlenih. Primjerice tekstilna tvornica *Varteks* imala je preko 9000 radnika, u nekim navodima i preko 10000, tvornica *VIS* oko 2600, a *Varaždinska industrija kože i obuće* oko 6000 radnika. Takav značajan porast broja zaposlenih u industrijskim poduzećima zahtijevao je i određenu specijalizaciju kadrova sukladno s razvojem tekstilne i kožarsko-obučarske industrije. Prvi stručnjaci dolazili su iz inozemstva no kako njihov broj nije mogao zadovoljiti kapacitete brzorastuće privrede, uskoro se otvaraju srednje tekstilne škole. Neposredno nakon rata otvorena je *Srednja tekstilna škola*, a kasnije i *Industrijska tekstilna škola*. S obzirom na to da su iz škole proizlazili stručni kadrovi tehničko-tehnoloških usmjerenja kao nosiocima proizvodnje, pojavila se potreba za njihovom daljnjom specijalizacijom. Tako je početkom šezdesetih godina otvorena i *Viša tekstilno tehnološka škola* u kojoj je do osamdesetih diplomiralo preko 1200 studenata. Danas ona djeluje kao odsjek *Tekstilno-tehnološkog fakulteta* u Zagrebu (Hip, 2009). Već prije spomenuta duga tradicija kožarskih obrta i manufaktura na kojoj su nastali temelji takve industrije također je tražila stručni kadar. Početkom 20. stoljeća krenula je izobrazba kožara, obučara i čizmara. No, svakako obrazovanje istih doživljava vrhunac tijekom snažne industrijalizacije i otvaranja industrije te im je u suradnji s njom omogućeno obrazovanje. O važnosti tog zanimanja u Varaždinu govori podatak da je sredinom osamdesetih upisano oko 1700 učenika od čega ih je 800 polazilo redovnu nastavu, a ostali su stjecali znanje uz rad (Akalović, 2009).

6.2. Demografska slika u drugoj polovici 20. stoljeća

Intenzivan razvoj prometa i industrije nakon Drugog svjetskog rata utjecao je na brz i dinamičan razvoj Varaždina te promijene u njegovoj ruralnoj okolini. Spomenuta deagrarizacija ruralne okolice potaknuta je procesima industrijalizacije i urbanizacije koji su se odvijali u gradu te drugim društveno-ekonomskim promjenama. Mnogobrojni faktori poput nižeg dohotka, teških uvjeta rada, sitnih posjeda, nestabilne poljoprivredne proizvodnje i slično, doveli su do migracija ruralnog stanovništva. Upravo u tom razdoblju dinamične gospodarske promjene ostavile su trag i na demografskoj strukturi. Uz migracije te prirodni prirast stanovništva dolazi do povećanja broj stanovnika u gradu, a samim time i širenjem gradskog načina života u ruralnu okolicu (Jandrašić, 1983). Posljedica spomenutih procesa najočitija je u ukupnom kretanju broj stanovnika (tab. 7).

Tablica 7. Ukupno kretanje broja stanovnika naselja i Grada Varaždina, 1900. – 1981.

	1900.	1910.	1921.	1931.	1948.	1953.	1961.	1971.	1981.
<i>Naselje Varaždin</i>	12130	13844	14123	13467	17314	19341	26460	34312	39545
<i>Grad Varaždin</i>	14931	16925	17441	17112	21602	23743	31243	39383	45844

Izvor: URL 6

Ako pratimo dinamiku rasta naselja u popisnim razdobljima, možemo zaključiti kako ima određene oscilacije. Najznačajnija dinamika u samom naselju uočljiva je neposredno nakon Drugog svjetskog rata u popisu stanovništva iz 1948. te u šezdesetim i sedamdesetim godinama. Tako u prvom periodu naglijeg rasta razloge treba tražiti u konačnoj stabilizaciji europske i jugoslavenske ekonomije, nakon dugogodišnjeg rata te predratne krize koje su ostavile brojne negativne posljedice. Dolazi do stabilizacije društva te je i industrijska proizvodnja mogla nastaviti s tempom rasta kakav je imala ranije što se neposredno odražava i na demografsku sliku. U drugom slučaju, prema popisu iz 1961. također se može vidjeti nagliji porast stanovništva kada se i Varaždin već profilirao kao jako industrijsko središte sjeverozapadne Hrvatske i Jugoslavije općenito. Ovome su pridonijeli i društveni planovi razvitka kojima se poticala društvena stanogradnja. Važno je napomenuti kako u istim razdobljima i u okolnim naseljima u sastavu grada Varaždina dolazi do naglog povećanja ukupnog broja stanovnika. Uglavnom je tome razlog jeftinije građevinsko zemljište u neposrednoj okolini. Tome pridonosi i želja doseljenog stanovništva da živi u kućanstvu s okućnicom i bavi se poljoprivredom za vlastite potrebe.

Nadalje, da je Varaždin bio jako imigracijsko središte ne samo za stanovništvo iste općine, već i za stanovništvo ostalih općina ili republika, pokazuju podaci *Popisa stanovništva 1971.* u kojem je do iste godine bilo ukupno 20208 doseljenih. Iz iste općine doselilo ih je preko 4600 s postotnim udjelom od 22,9, iz drugih općina SR Hrvatske 13429, odnosno 66,5% te iz drugih socijalističkih republika 10,6%, to jest 2148 doseljenih osoba (Jandrašić, 1983).

Takvim snažnim priljevom stanovništva raslo je i zaposleno stanovništvo tijekom sedamdesetih. Prema godišnjim statističkim podacima koje nam iznosi Vresk (1983), Varaždin je kotirao visoko na ljestvici gradova sa najviše zaposlenih (tab. 8) u SR Hrvatskoj. Tako je 1961. bio sedmi na ljestvici prema broju zaposlenih dok je deset godina kasnije završio na šestom mjestu iza Zagreba, Splita, Rijeke, Osijeka i Pule.

Tablica 8. Zaposleno stanovništvo u društvenom sektoru Varaždina, 1970. – 1980.

Godina	Broj zaposlenih
1970.	23335
1971.	22864
1972.	23930
1973.	24724
1974.	25005
1975.	25801
1976.	27006
1977.	27877
1978.	29567
1979.	30776
1980.	32995

Izvor: Vresk, 1983.

Zahvaljujući svojoj funkciji rada Varaždin postaje mjesto društveno-ekonomske preobrazbe okolnih naselja. Ne samo da je postao mjesto rada i stanovanja svojih stanovnika, nego je postao i mjesto rada brojnih ljudi iz okolice. Varaždin se ističe i kao mjesto s visokim udjelom dnevnih migranata te širokom gravitacijskom zonom zahvaljujući blizini i prometnoj dostupnosti. Gravitacijsko područje možemo podijeliti u dvije zone, užu i širu. U užu zonu spadaju naselja u općini Varaždin koja se nalaze u njegovoj neposrednoj blizini te naselja iz jugozapadnog dijela općine Čakovec poput Kuršanca, Nedelišća i Puščina. Šira zona uključuje naselja na krajevima županije koja

uglavnom gravitiraju nekim drugim većim središtima poput Ivanca, Ludbrega, Novog Marofa, Čakovca ili čak prema SR Sloveniji (Vresk, 1983). U tablici 9 možemo vidjeti udio dnevnih migranata u Varaždinu u doba najveće industrijalizacije. Broj zaposlenih 1961. godine bio je 18481 stanovnik od čega je visokih 42,4% činilo stanovništvo dnevnih migracija ili 7828 stanovnika. Idućim popisom u gradu su bile 21632 zaposlene osobe te podjednak udio od 42% dnevnih migranata, to jest 9093 osobe. Nadalje, njihov broj je u ovom međupopisnom razdoblju porastao za 16%.

Tablica 9. Broj i udio dnevnih migranata u Varaždinu 1961. i 1971., po općinama

Općina	1961.		1971.	
	Broj	%	Broj	%
<i>Varaždin</i>	5674	72,5	6587	72,4
<i>Čakovec</i>	944	12,1	921	10,1
<i>Ivanec</i>	456	5,8	922	10,2
<i>Novi Marof</i>	466	6,0	371	4,1
<i>Ludbreg</i>	127	1,6	158	1,7
<i>Ostale općine</i>	161	2,0	134	1,5
Ukupno	7828	100	9093	100

Izvor: Vresk, 1983.

Kada govorimo o još nekim pokazateljima koji su se tijekom godina promijenili u demografskoj slici općine Varaždin, bitno je spomenuti aktivnost stanovništva prema djelatnostima, odnosno sektorima djelatnosti. Sukladno razvoju industrije i smanjenju poljoprivredne proizvodnje u ruralnoj okolini, migracijama stanovništva, logičan je slijed promjene udjela u sektorima djelatnosti.

Tablica 10. Broj zaposlenih i postotni udio zaposlenih prema sektoru djelatnosti u varaždinskoj općini, 1947. – 1980.

	1947.	1950.	1952.	1955.	1960.	1970.	1980.
<i>Broj zaposlenih</i>	9319	9923	9887	13108	18827	23335	32995
<i>Primarni sektor</i>	5,6	5,6	6,0	5,9	6,7	5,6	3,2
<i>Sekundarni sektor</i>	56,4	56,7	53,6	61,8	64,7	61,5	57,8
<i>Tercijarni sektor</i>	38,0	37,7	40,4	32,3	28,6	32,9	39,0

Izvor: Lacković, 1983.

Analizirajući tablicu 10. uočavamo kako se poljoprivredna proizvodnja zadržala s niskim udjelima s tendencijom pada kroz osamdesete, a razlog tome je racionalizacija društvene poljoprivrede. Dolazi do povećanja udjela zaposlenih u sekundarnom sektoru tijekom dvadesetogodišnjeg razdoblja od 50-ih do 70-ih godina, a uzrok povećanog zapošljavanja u građevinskom sektoru leži u natprosječnoj dinamici gradnje. U tom razdoblju prednjači društvena te komunalna izgradnja grada. Uz građevinarstvo, visoke udjele ima i već dobro razvijena industrija. U terciarnom sektoru vidljive su oscilacije radi reorganizacije te racionalizacije željezničkog sustava, ali visoke udjele ovog sektora održava i trgovina radi općeg porasta kupovne moći građana te proširenje trgovačkih mreža (Lacković, 1983).

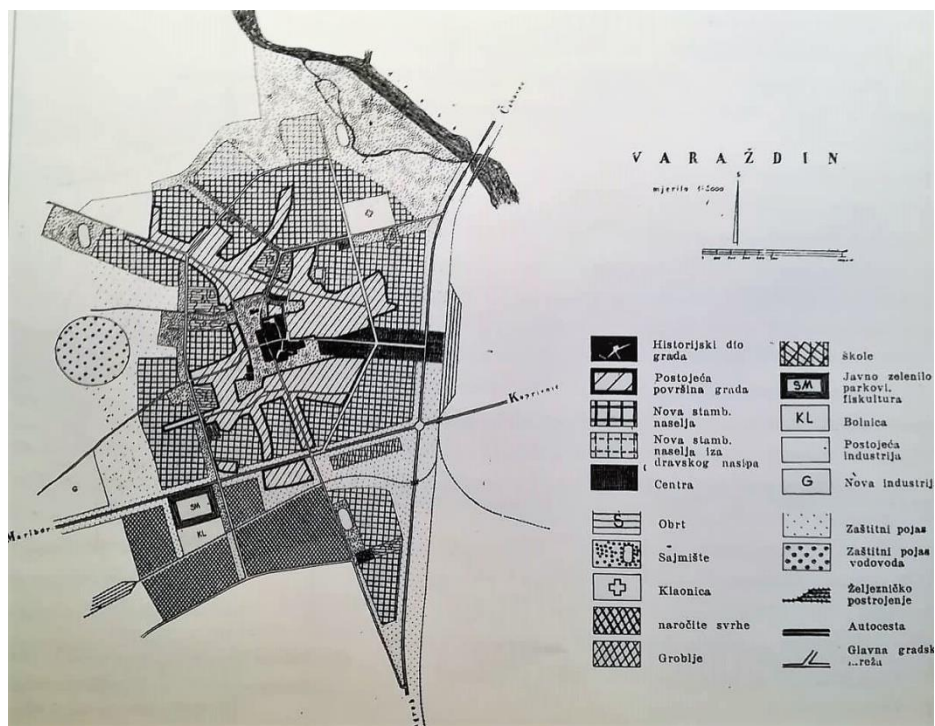
Za razliku od prethodnih razdoblja u osamdesetima gospodarski i demografski rast počeo je s lagano stagnirati. Varaždin je prema *Popisu stanovništva iz 1991.* godine brojao 41846 stanovnika. Uzmemo li u obzir prijašnja razdoblja tada je godišnji porast broja stanovnika bio oko 800 novih stanovnika u godinu dana u šezdesetima, oko 500 novih u sedamdesetima, a tijekom osamdesetih godina taj broj pao na svega 250 novih u samo godinu dana. Pad broja novog stanovništva odraz je gospodarske stagnacije u razvoju grada koja se posebno odrazila na industriju. Stagnacija je bila samo najava buduće krize, a njena kulminacija bit će tijekom devedesetih. Ograničeno snabdijevanje sirovinama te restriktivne mjere u korištenju energenata, izravno je ostavilo utjecaja na poslovanje varaždinske industrije. Samim time je i društvena stanogradnja stagnirala zbog lošijeg poslovanja varaždinske industrije jer je upravo ona bila najveći investitor u istu. Osjetio se pad standarda, a to je rezultiralo slabijim intenzitetom pojedinačne stanogradnje. Sveopća stagnacija grada u pogledu njegova gospodarskog, urbanog te demografskog rasta s jedne strane, potaknula je procese suburbanizacije varaždinske okolice s druge strane. Prvenstveno je to vidljivo u obližnjim naseljima Kućan Marof, Biškupec, Jalkovec i Sračinec koji ne samo da se administrativno spajaju s gradom Varaždinom, već i funkcionalno i fizički, uvjetovano demografskim i prostornim rastom (Slukan-Altić, 2009).

6.3. Urbane transformacije

U narednom periodu već se snažnije osjećaju demografski pritisci na grad kroz prizmu stambenog pitanja. Iako je netom poslije rata stanogradnja jednim dijelom stagnirala, ona je i dalje u ukupnom udjelu nove gradnje prednjačila. Kroz sam intenzitet nove stambene izgradnje jasno se uočavaju dva razdoblja. Karakteristika prvog razdoblja još uvijek je individualna gradnja obiteljskih kuća, dok su šezdesete i sedamdesete godine značajne po izgradnji gradskih četvrti višekatnih stambenih objekata. Osim toga, u gradu se planiraju radikalniji arhitektonski i urbanistički zahvati predviđeni novim regulacijskim osnovama koji su ostvareni radi lišenja konzervatorske zaštite užeg centra grada. Iako su neki vrijedni dijelovi Varaždina izgubljeni u nepovrat, tijekom godina prepoznata je iznimna ambijentalna vrijednost karakteristične varaždinske urbane vizure niske gradnje.

6.3.1. Urbane transformacije do polovice 20. stoljeća

Stabilizacijom političkih i društvenih odnosa u Europi i tadašnjoj Jugoslaviji omogućeno je ponovno normalno funkcioniranje grada kakvo je bilo u predratnom razdoblju. Kao i nakon Prvog svjetskog rata u gradu se u poslijeratnim godinama prije svega krenulo u obnovu razrušenih stambenih naselja, sanaciju komunalne infrastrukture te ponovno pokretanje industrijskih postrojenja koja su nakon rata podržavljena. Velik priljev stanovništva i administrativno spajanje Varaždina i Biškupca stavlja pred grad iste razvojne probleme kao i prethodnih godina. Izrazit problem nedostatka stambenog prostora pokušao se riješiti novim urbanističkim planom, *Direktnom regulacionom osnovom grada* (1948.), prihvaćenom godinu dana kasnije. *Osnovom* je istočni dio grada bio ocijenjen kao najpogodniji prostor za širenje stambenih površina s obzirom na konfiguraciju terena i vodoopskrbu. Sada u uvjetima snažne industrijalizacije, željeznica je na tom prostoru činila nepremostivu prepreku za stambeno širenje što je podrazumijevalo opsežnije zahvate u prostoru poput relokacije iste pola kilometara istočnije. Njenim premještanjem i izgradnjom odvojka Zagrebačke ceste, koja bi pratila trasu željeznice, otvorila bi se brojna pogodna područja za buduću izgradnju pogotovo na južnom dijelu. Između tadašnjeg i budućeg smještaj željeznice smjestio bi se zaštitni zeleni pojas između željeznice i postojeće stambene zone (sl. 9).

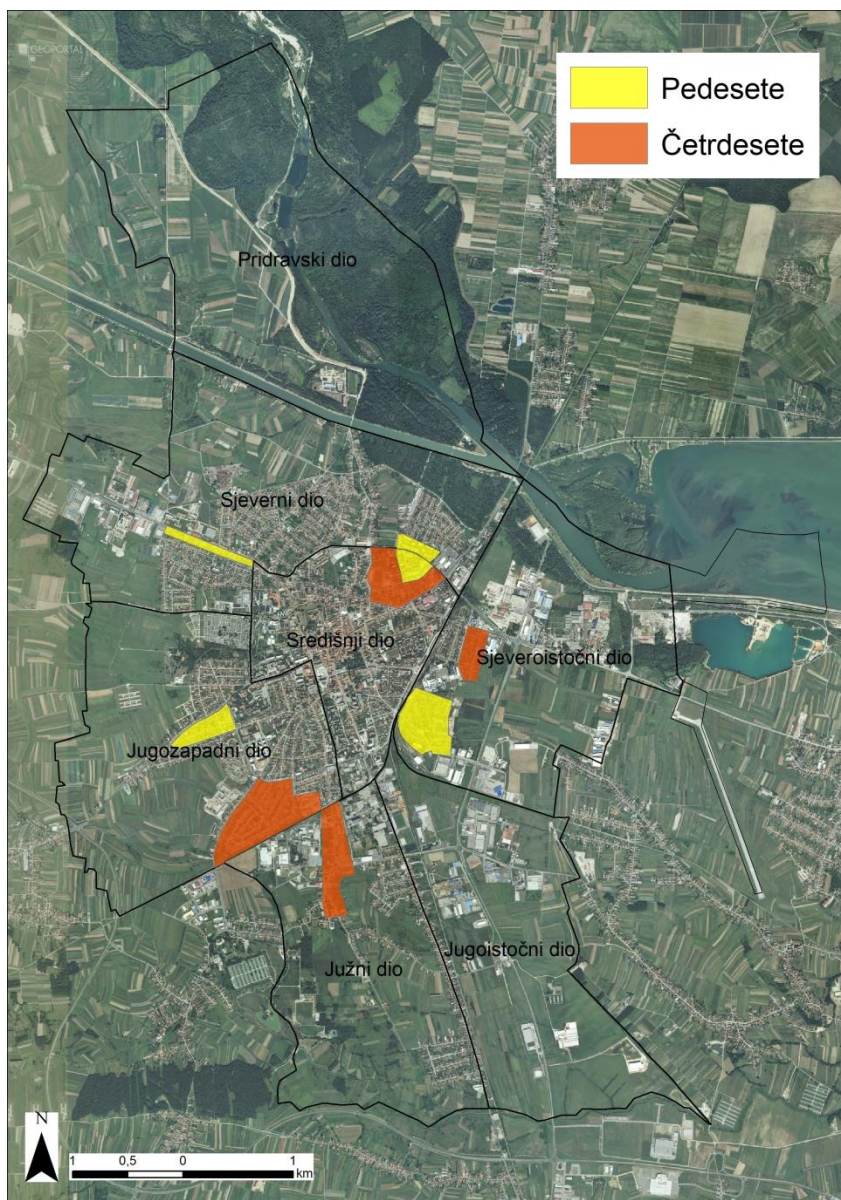


Slika 9. Plan namjene površine prema
Direktnoj regulatornoj osnovi (Slukan-Altić, 2009)

Osim željeznice, drugi problem, koji je *Osnova* isticala, bila je kolizija tranzitnog i gradskog prometa u središtu grada. Kako bi se riješio taj problem, predlagala se gradnja odvojka Zagrebačke ceste prije ulaska u grad, paralelno sa željeznicom čime bi se rasteretio gradski promet u smjeru sjever – jug. Rasterćenje prometa u smjeru istok – zapad riješio bi se gradnjom zapadne zaobilaznice i njenom trasom južno od grada te bi se na istoku spojila s Ulicom Pavleka Miškine. U vidu funkcionalnog zoniranja grada na već izgrađeni prostor nadovezale bi se nove stambene četvrti u smjeru sjevera prema izgrađenoj Bombellesovoj pruzi i nasipu, dok je prema rijeci Dravi planirano uređenje rekreacijske zone. Na zapadu zbog planiranog vodocrpilišta nema značajnije izgradnje osim oko gradskog groblja i duž Optujske i Ulice braće Radić. Prema jugu grad je planiran do rubova južne zaobilaznice, a na istok sve do potencijalnog proširenja na prostore koji bi se dobili premještanjem željeznice. U ovom dijelu nastavila bi se gradnja reprezentativnih vila sa zelenilom. Za potrebe industrije predviđena je nova lokacija na zapadu grada, na izlazu Optujske ulice, a ostali industrijski pogodni smještali bi se prema dosadašnjoj lokaciji. No, kao i u prijašnjim poratnim godinama za ostvarivanje tako velikih planova poput premještanja željeznice potrebna su bila financijska sredstva koja Varaždin u to doba nije imao. Stoga planovi izgradnje cestovnih i željezničkih odvojka nisu ostvareni, a

stambena gradnja se nastavila nadovezivati na već izgrađene stambene zone u južnom predjelu (Slukan-Altić, 2009).

Stambene površine počele su tijekom četrdesetih i pedesetih godina zauzimati sve veće površine u skladu sa znatnijim demografskim rastom zabilježenim neposredno nakon rata. Administrativnim spajanjem Varaždina i Biškupca 1950. godine stvorena je neprekinuta stambena zona u južnom predjelu. Tamo je konačno formirana stambena zona oko Varteksovog i novog Gradskog naselja koje je bilo zacrtano još u predratnom razdoblju između Jalkovečke, Zagrebačke i Filićeve ulice. Gradsko naselje bilo je zapadni dio projekta stambene izgradnje iz 1941. godine. Novi stil u urbanizmu i arhitekturi koji se pojavio u poslijeratnim godinama bio je modernizam, a s obzirom na još neuređenu komunalnu infrastrukturu u gradu, ovaj stil teži brizi za čovjekovu dobrobit. Njime se željela izgraditi zdravija i kvalitetnija okolina što bi omogućilo i veći životni standard. U inicijalnom planu središnji dio ovog naselja bio je zamišljen kao zelena površina s pripadajućim javnim objektima, no zbog racionalizacije prostora odustalo se od nje. Koncept ove stambene zone na kraju je formiran kao niz samostojećih kuća s dovoljno slobodnog prostora rezerviranog za zelenilo i rekreaciju (URL 7). Obiteljske kuće nicalle su duž Biškupečke ceste čime su *Varteksovi* pogoni sada sa svih strana ostali omeđeni obiteljskim kućama što stvara dodatne probleme za buduće širenje industrije te kolizije stambene i proizvodne funkcije grada. Na sličan problem nailazimo i u istočnom predjelu gdje oko industrijskih pogona *Tvornice Drvo* i *VIS*, nastaje potpuno novo naselje obiteljskih kuća u Ulici Vilka Novaka sukladno detaljnom urbanističkom planu. U sjeverozapadnom predjelu oko Varaždinskog groblja, omeđeno Optujskom ulicom na sjeveru te Hallerovom alejom na jugu, pedesetih se počinju također graditi obiteljske kuće, a ovaj predio pravu urbanu strukturu dobit će tek u narednom razdoblju. Nova stambena četvrt višekatnica nastaje u sjevernom dijelu u okvirima Ulice Ognjena Price na zapadu, Međimurske ceste na istoku, Koprivničke ceste na sjeveru te Ulice Pavleka Miškine na jugu. U ovom predjelu već je izgrađen stadion Sloboda te premješteno sajmište što će u narednim razdobljima postati područje intenzivnije gradnje. Također, ovdje oko već izgrađenog radničkog naselja počinju nicali nove obiteljske kuće šireći se pritom prema Bombellesovoj pruzi. Na jugozapadnom dijelu grada u zaleđu bolnice i vojarne uočavaju se obrisi novih trasa ulica pogotovo oko Križanićeve ulice nastale sukladno idejnom urbanističkom rješenju 1956. godine. I ostali dijelovi grada, prije formirani, počinju se popunjavati novim kućama i ulicama (sl. 10) (Slukan-Altić, 2009).



Slika 10. Širenje stambenih površina četrdesetih i pedesetih godina
(Izvor: autor prema Slukan-Altić, 2009)

Sve intenzivnijim širenjem gradskog tkiva na nove površine počeli su se javljati i sustavni problemi pa se krajem pedesetih godina ponovno pojavila potreba za izradom urbanističkog plana. Temelj budućeg *Generalnog urbanističkog plana*, usvojenog 1960., činila je decentralizacija središnjih gradskih funkcija koje se nalaze u povijesnoj jezgri. Takva funkcionalna struktura, u doba intenzivne urbanizacije, za sobom povlači pitanje prometnog rasterećenja središta grada s jedne strane te povezivanje vanjskog stambenog prstena s pripadajućim funkcijama s druge strane. Kako bi se riješio promet u samom središtu grada, a tranzitni promet iz njega izostavio, prema usvojenom urbanističkom planu

planiran je prometni prsten oko Varaždina duž nekoliko budućih zaobilaznica. Sjevernim dijelom grada planirana je zaobilaznica u smjeru istok – zapad koja bi se na istoku nadovezala na autocestu iz smjera Zagreba. Autocesta bi južnim dijelom skretala na istok gdje bi se povezala sa sjevernom zaobilaznom cestom te dalje preko Drave do Budimpešte. Sjevernu zaobilaznicu s autocestom na jugu povezivala bi zapadna zaobilaznica. Ni ovog puta do realizacije prometnog rasterećenja nije došlo uslijed preusmjeravanja financijskih sredstava na regulaciju toka rijeke Drave. No, ono od čega se nije odustalo je novi funkcionalni zoning grada. Prema njemu, plan budućeg poslovnog središta treba biti na Kapucinskom trgu koji bi bio protuteža Trgu bana Josipa Jelačića na kojem se nalazi tržnica te ostale trgovačke funkcije u okolnim ulicama. Rekreativna zona planirana je na sjeveru prema rijeci Dravi, a manji sportski objekti bili bi inkorporirani u stambene zone. Proširenje stambenih zona planirano je prema sjevernom i zapadnom dijelu te prema jugu do industrijskih zona. Razlika ovog prostorno-planskog dokumenta u smislu stambene izgradnje je pristup u fizionomskim obilježjima istih. Naime, radi veće potražnje stanova te boljoj gospodarskoj situaciji počinje se planirati gradnja stambenih višekatnica. Zbog njihove veće potražnje, odustalo se od zelenih površina u zonama namijenjenim za stanovanje te se veća pozornost posvećuje njihovoj gušćoj izgrađenosti (Slukan-Altić, 2009).

Nekoć Zapadno grabište, danas Ulica Stanka Vraza i nadovezana Ulica Zrinskih i Frankopana postala su nova središnja os kojom se trebao rasteretiti promet Zagrebačke ceste. Uz Zapadno grabište nalazi se nadovezujući Kapucinski trg koji je uslijed smanjenog opsega konzervatorske zaštite povijesne jezgre doživio radikalnije promijene (sl. 11). Slično se dogodilo i sa Vidovskim trgom koji je radi trasiranja Ulice Zrinskih i Frankopana zauvijek izgubio svoju istočnu stranu. U taj dio povijesne urbane cjeline uvode se nove modernističke građevine koje odudaraju od nekoć pitoreskne vizure. Na sjevernoj strani Kapucinskog trga gradi se masivna robna kuća VAMA i neboder Vodotornja (sl. 12) koji se smješta na križanju dviju pristupnih cesta u grad čime ove dvije građevine postaju simbolom gospodarskog i društvenog rasta Varaždina (URL 8).



Slika 11. Kapucinski trg 1897. godine (Klemm, 2010)



Slika 12. Kapucinski trg sa zgradom Vodotornja u zaleđu robne kuće VAMA (URL 9)

6.3.2. Urbane transformacije do Domovinskog rata

Svoj vrhunac u prostornom širenju Varaždin doživljava tijekom šezdesetih i sedamdesetih uslijed snažnog gospodarskog rasta te rješavanja komunalnih i prometnih problema koji su se protezali stoljećima te kočili uvijete razvoja. Katastrofalne poplave koje su zadesile Varaždin 1965. i 1966. godine opet su potaknule pitanje o regulaciji rijeke Drave. Već narednih godina pristupilo se gradnji sustava obrambenih nasipa i kolektora čime bi se spriječila daljnja plavljenja te omogućio normalan razvoj grada u uvjetima gospodarskog uzleta. Nakon izgradnje nasipa u svojoj ukupnoj dužini od 12 kilometara i izgradnjom dviju hidroelektrane dodatno je povećana zaštita obrane od poplava, Varaždin kao i šire područje, konačno su bili zaštićeni od poplava. Osim toga u sjevernom dijelu grada omogućena je uspostava šire sportsko rekreacijske zone i uređenje javnog kupališta. Navedeno je potaknulo uređenje vodovodne mreže i elektrifikaciju grada te pogotovo šireg gradskog i županijskog područja, a potrošnja električne energije udvostručena je u narednih pet godina (Ruža, 1983).

Dinamični trendovi gospodarskog i demografskog rasta utjecali su na dinamične trendove urbanog rasta u drugoj polovici 20. stoljeća. Uređenjem korita rijeke Drave i komunalne infrastrukture omogućena je daljnja prostorna ekspanzija u vidu stambene izgradnje. Sada, za razliku od prijašnjih godina, izraženija je društvena izgradnja stanova. Probijanje Ulice Zrinskih i Frankopana i paralelne ulice, današnje Aleje kralja Zvonimira otvoreno je novo pogodno gradilište za društvenu stanogradnju. Radi svoje iznimne lokacije koja povezuje južnu industrijsku zonu sa središtem grada, iskorišteno je za masovnu izgradnju radničkih stanova. U ovom predjelu nastaje novo Salajevo radničko naselje (tada Ulica Đure Salaja) s nizom višekatnica. Probijanje ove ulice odrazilo se i na prometnu pristupnost i rasterećenje prometa prema središtu grada jer je ista bila pandan Zagrebačkoj cesti. Na prostoru istočno od Jalkovečke, zapadno od Frankopanske te sjeverno od *TIVAR*-ovog radničkog naselja iz četrdesetih godina također planski niče cijeli niz obiteljskih kuća u novo trasiranim ulicama braće Slukan, Katarine Patačić, Marina Držića i ostalih. Sjeverno od toga te u zaleđu autobusnog kolodvora na temelju odluke o *DUP-u* za Ulicu Borisa Kidriča (Ulica Ive Režaka) nastaje nova četvrt stambenih višekatnica. Nove ulice i zone stambene izgradnje dalje se šire prema gradskom groblju, sjeverno od njega prema Hallerovoj aleji i Optujskoj gdje nastaje niz novih ulica te južno od groblja prema Ulici braće Radić. U jugozapadnom dijelu grada, u zoni oko Križanićeve ulice popunjavaju se prostori niskom stambenom izgradnjom te novim spletom ulica iza

vojarne. S urbanizacijom se nastavilo i u sjevernom dijelu grada gdje više nije bilo nikakvih prepreka za ostvarivanje novog naselja nazvanog Banfica. Sjeverno od Koprivničke ulice formirano je u ortogonalnom rasteru više od 250 parcela namijenjeno za individualnu obiteljsku stanogradnju. Južni predio naselja Banfice oko sportsko-rekreacijskog centra Sloboda i sajmišta karakterizira mješovita izgradnja stambenih višekatnica i individualnih obiteljskih kuća u nizu. Nastavno na radničko naselje iz međuratnog razdoblja u sjevernom dijelu grada oko Dravske poljane i Livadskog naselja, počelo se planski formirati nove ulice pravilnog rastera namijenjeno obiteljskim kućama (sl. 13) (Slukan-Altić, 2009).



Slika 13. Širenje stambenih površina u drugoj polovici 20. stoljeća
(Izvor: autor prema Slukan-Altić, 2009)

Već spomenuto, isključivanjem većeg dijela gradske povijesne jezgre pod konzervatorskom zaštitom dolazi do radikalnijih promjena na njenim obodima. Lentić-Kugli (1977) navodi kako je modernizacija pod svaku cijenu vidljiva u rušenju vrijednih ambijentalnih građevina na potezu Vrazove ulice u kojoj je srušena vrijedna uglovnica iz 18. stoljeća za potrebe gradnje Suda. Takva devalorizacija graditeljske i kulturno-povijesne baštine nastavlja se i na području autobusnog kolodvora koji je izgrađen na nekadašnjem franjevačkom groblju uz istoimeni samostanski kompleks. Tijekom šezdesetih pošteđeno nije bilo ni Istočno grabište. Na njenom križanju s Kolodvorskom ulicom niče prvi varaždinski stambeni neboder narušavajući time stoljetni sklad secesijske arhitekture ove kontaktne zone sa središtem grada. Nepotrebne adaptacije zahvatile su i središnji gradski trg u vidu osuvremenjivanja lokala baroknih i klasicističkih palača. No svakako najapsurdnija intervencija dogodila se oko originalne rodne kuće Ivana Padovca koja je 1963. srušena te na istom mjestu podignuta identična replika (Lentić-Kugli, 1977).

Do novog *Generalnog urbanističkog plana* iz 1979., usvojenog 1982., dolazi zbog budućeg pitanja oko prostornog razvoja i širenja grada u uvjetima gospodarskog i demografskog rasta temeljeno na iskustvu šezdesetih godina. I sedamdesete godine karakterizira kontinuirani demografski rast, no nešto sporiji nego li proteklih desetljeća. Novim prostorno-planskim dokumentom obuhvaća se gradsko područje s prigradskim naseljima Biškovcom i Jalkovcom. Administrativnim uključivanjem ova dva naselja smanjuje se demografski pritisak na Varaždin s jedne strane, dok oni postaju rezervne zone stambene izgradnje s druge strane. *Planom* se konačno dolazi do rješavanja preostalog problema s kojim se Varaždin tijekom industrijalizacije i motorizacije borio, a to je pitanje prometne rasterećenosti. Njime je planirana izgradnja istočne zaobilaznice koja će paralelno sa Zagrebačkom cestom i željeznicom spajati sjeverni i južni dio grada. No buduća zaobilaznica neće prolaziti kroz grad već će njena trasa biti položena istočnije u odnosu na željeznicu na praznom prostoru. Izgradnja istočne obilaznice bitno je utjecala na daljnju funkcionalnu strukturu grada u pogledu smještaja industrije. Sada se oko nje formirala nova industrijska zona, jugoistočna, koja će u narednom razdoblju privući brojna trgovačka poduzeća. Novi *GUP* predviđao je porast broja stanovnika Varaždina do 2001. godine na 80000, no gospodarska stagnacija utjecala je na daljnji demografski i urbani rast grad. Industrijska poduzeća, koja su bila nosilac stambene izgradnje proteklih desetljeća, zbog nadolazeće krize više ne ulažu značajnija financijska sredstva u istu. Samim time dolazi do stagnacije u intenzitetu stanogradnje u samom gradu i njegovom prostornom širenju. S druge strane, demografski rast i prostorno širenje okolnih naselja uključenih u

administrativnu strukturu Varaždina, označila su proces suburbanizacije. Ona je najviše zahvatila Biškupec i Jalkovec koji su fizionomski srasli s gradom. Ostala gravitirajuća naselja, Kućan Marof, Trnovec, Kneginec i Sračinec također prolaze kroz proces suburbanizacije, no smanjenim intenzitetom s obzirom na to da su na putu do srašćivanja s Varaždinom prepreku učinila industrijska postrojenja i ostali privredni objekti. Varaždin se tako krajem osamdesetih našao okružen preprekama za buduće prostorno širenje. Na sjeveru, ograničavajuća prepreka je rijeka Drava, na istoku kontinuirana zona industrijske proizvodnje kao i na jugu, a novi privredni objekti grade se i na zapadu. Potencijalno širenje moguće je u smjeru Jalkovca gdje će u novom tisućljeću niknuti stambeno naselje. Naredni razvoj početkom devedesetih ponovo će prekinuti rat (Slukan-Altić, 2009; Ruža, 1983).

Prije svega važno je još napomenuti kako je u Varaždinu stambena izgradnja nakon Drugog svjetskog rata imala dvije etape. Prva etapa je do početka šezdesetih godina koju karakterizira u većini slučajeva individualna stanogradnja kuća s okućnicom te pokoja društvena. Ukupno gledajući u poslijeratnoj obnovi gradnja individualnih i društvenih stanova još uvijek stagnira. Tako je primjerice sredinom 20. stoljeća u gradu bilo 2239 objekata od čega je udio od 99% bio prizemnih i jednokatnih stambenih objekata te svega jedna trokatnica. U tom razdoblju, do 1955. godine, izgrađeno je bilo svega 151 stan društvenog vlasništva ukupne površine 8500 metara kvadratnih. U istom razdoblju zabilježen je i pad prosječne površine stana po stanovniku. Šimunić (1983) navodi kako je 1946. površina stana po stanovniku iznosila 13,6 m², dok je deset godina kasnije ista iznosila svega 11,2 m². U drugom periodu, tijekom šezdesetih godina, konačno počinje jačati društvena stanogradnja. Razlog tomu je preusmjerenje dijela prihoda te načela opće društvene ideologije "*jedno domaćinstvo, jedan stan*". Također, država je financijski pomagala rješavanje stambenog pitanja. Svakako valja naglasiti kako je Varaždin grad s niskom vizurom i dominantnim zvonicima te je oduvijek u njemu bila snažnija individualna gradnja kuća nego društvena stanogradnja. U tom drugom periodu do osamdesetih godina izgrađeno je 4700 društvenih stanova, što je u ukupnom postotku od izgrađenih društvenih stanova nakon rata činilo 89,8% stanova. Najintenzivniji periodi izgradnje istih bili su od 1961. do 1965. s ukupno izgrađeno 1317 stan, te od 1976. do 1980. s 1511 izgrađenih stanova. Na kraju razdoblja u Varaždinu je ukupno bilo 12860 stanova, s prosječnom površinom po osobi od 20,3 m². Zbog intenzivne stanogradnje, stambeni standard bio je daleko viši nego u nekim drugim gradovima Jugoslavije (Lacković, 1983; Ruža, 1983).

7. VARAŽDIN U NOVOM STOLJEĆU

Kao što je to već bio slučaj u ranijim razdobljima, tijekom ratnih godina sva ulaganja u gospodarstvo te širenje i razvoj grada palo je u drugi plan. Podređenost ratnoj situaciji početkom devedesetih godina u prvi plan stavio je obranu i zaštitu grada od potencijalnih ratnih razaranja budući da je Varaždin tada bio značajno vojno uporište Jugoslavenske narodne armije. Nakon tjedan dana borbi uz pregovore i minimalna ratna razaranja, po sreću stanovnika i grada, Varaždin je konačno oslobođen. U trenucima za oslobođenje smrtno je stradalo šest osoba, dok ih je 37 ranjenih, materijalne štete zabilježene su na 550 stambenih te desetak gospodarskih objekata. Konačnim oslobođenjem cijelog teritorija Republike Hrvatske i uspostavom suverene države, Varaždin je ponovno postao sjedište Varaždinske županije (URL 10).

Uspostavom županijskog ustroja Varaždinu su vraćene administrativne i brojne druge funkcije. Osnutak biskupije, mogućnost visokoškolskog obrazovanja, širok spektar kulturnih događanja, dobra prometna povezanost, brojno stanovništvo, industrijski potencijal, razvoj tercijarnih djelatnosti i ostalo, otvara mogućnosti polivalentnog značenja Varaždina kao jakog regionalnog središta sjeverne i sjeverozapadne Hrvatske. Zajedno sa susjednim Čakovcem čini najgušće naseljenu konurbaciju s preko 100000 stanovnika, a svoj utjecaj dijelom širi i na susjednu Koprivničko-križevačku županiju (Magaš, 2013).

7.1. Industrija

Stagnacijski procesi osamdesetih i ratom obilježen početak devedesetih ostavilo je trag na nekoć jako varaždinsko gospodarstvo. Gubitak jugoslavenskog i istočnoeuropskog tržišta uslijed rata, te loša privatizacija, dodatni su okidač za sve masovnija otpuštanja radnika varaždinskih industrijskih poduzeća. Brojna poduzeća poput *Vartilena*, zatvorila su svoja vrata, a kriza unutar tekstilne industrije nije zaobišla ni tvornice *Varteksa* i *VIS-a*, nekoć snažne okosnice gospodarskog i inog prosperiteta grada. Ni država nije imala razumijevanja za pokušaje obnove i poticanje izvoza, već naprotiv poticala je uvoz što dugoročno ostavlja posljedice na mala gospodarstva, kao što je to u ovom slučaju varaždinsko. Nadalje, problem nezaposlenosti svaljen je na jedinice lokalne samouprave koje su za rješavanje istoimenog pitanja imale veoma ograničena materijalna sredstva i infrastrukturu. Sve do novog tisućljeća varaždinsko gospodarstvo osjećalo je te kobne posljedice dok postepeno nije došlo do transformacije industrije u vidu poslovnih zona.

Najveći problem u takvim stihijskim preobrazbama je što su se one uglavnom dešavale brzo i bez regulacije što se primjerice negativno odrazilo na tekstilnu industriju. U novim uvjetima poslovanja radno intenzivna industrija, što je karakteristika varaždinskog gospodarstva, više nije bila profitabilna (Šimunić, 2009).

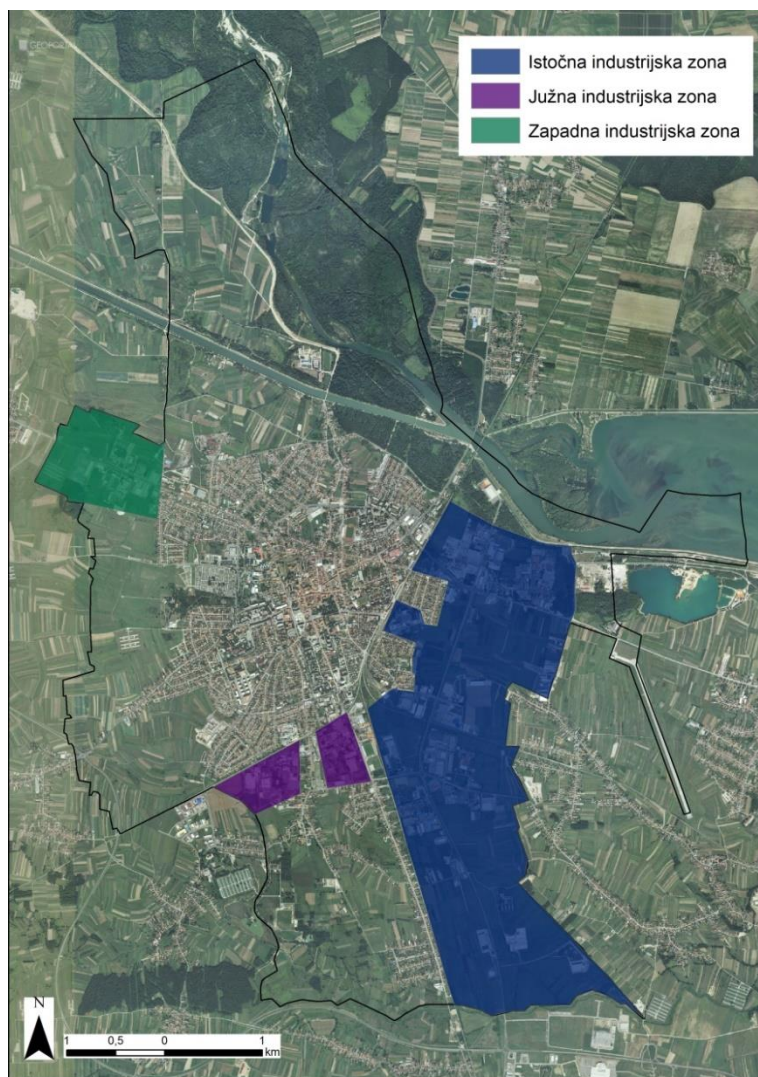
Novodonesenim *GUP*-om (2006) budući gospodarski razvoj afirmira se putem male privrede i njenim lociranjem na rubnim dijelovima grada uz raznolikost sadržaja. Pojavljuju se novi lokacijski čimbenici u vidu poslovnih to jest poduzetničkih zona. Njihov većinski vlasnik je grad koji daje brojne beneficije budućim poduzetnicima i time privlači brojne strane investicije. U sustavu grada nalazi se Zona malog poduzetništva u Jalkovcu, Slobodna zona Varaždin te površinom najveća Gospodarska zona Brezje. S obzirom na njen prometni položaj i to što je djelomično popunjena, Gospodarska zona Brezje predstavlja najveći mogući potencijal za prihvatanje novih investicija u Gradu (Strategija razvoja grada Varaždina do 2020. godine).

Već se i *GUP*-om iz osamdesetih godina predviđalo smanjenje učešća u okviru tekstilne industrije, a naglasak je bio stavljen na propulzivne industrijske grane poput prehrambene, energetske te kemijske i metalne. Sukladno procjenama postojećeg stanja, potrebno je osigurati odgovarajuće prostorne kapacitete za daljnji razvoj postojeće, a i buduće industrije. Prije svega, ovdje se govori o proširenju prostornog kapaciteta prehrambene industrije *Vindija* koja se nalazi u kontaktnoj zoni središta grada, a sa svih strana okružena je stambenom zonom. Ostavljeno je otvoreno pitanje i njenog mogućeg preseljenja u neku od industrijskih zona te prenamjena sadašnje lokacije za druge gradske funkcije. Također, industrijska postrojenja *VIS*-a i *Varteksa* odavno su okružena stambenim zonama (sl. 14), a s obzirom na njihov sadašnji smanjen kapacitet proizvodnje i radne snage, postavlja se pitanje rješavanja zapuštenih industrijskih pogona te poboljšanje i racionalnije korištenje takvog *brownfielda*. Dalje se u *GUP*-u navodi razvoj i poticanje djelatnosti u kojima će se najbolje iskoristiti ljudski potencijal, no ne više kao intenzivna radna snaga već kao znanje potrebno za tehnički napredak čime se daje mogućnost otvaranju Tehnološkog i Biotehnološkog parka.



Slika 14. Panorama Varaždina s pogledom na tvornicu VIS (URL 3)

S obzirom na to da su se lokacijski čimbenici usluga i proizvodnje tijekom vremena promijenili, sukladno tome osnivaju se nove zone na rubnim dijelovima grada. Generalno gledajući prema *GUP*-u (2006) se izdvajaju tri zone gospodarske namjene (sl. 15). Prva se nalazi na zapadu, obostrano uz Optujsku ulicu. Ova zona uglavnom je usmjerena na trgovinu budući da se ovdje nalazi niz trgovačkih lanaca poput *Supernove*, *Plodina*, autosalona i slično. Druga zona, najveća od svih je svakako istočna kojoj je izgradnjom istočne zaobilazne ceste omogućeno dodatno proširenje na istok te spajanje sa jugoistočnom zonom u kontinuiranu jedinstvenu zonu. Na ovom području, omeđeno Međimurskom cestom i Ulicom Pavleka Miškine na sjeveru smjestila su se poduzeća *Mundus d.o.o.*, pogoni *VIS*-a, koji su i dalje ostali unutar stambene zone. Također, ovdje se nalazi i *Metaloprerađivačka industrija Varaždin* te *Autotransportno poduzeće Varaždin*. U novije vrijeme brojni trgovački lanci *Lidl*, *Baumax*, *Getro*, *Plodine*, *Lesnina* i slično otvaraju svoja vrata na ovom području radi lake prometne dostupnosti te potreba za velikim površinama. U južnom dijelu istočne gospodarske zone nalazi se već spomenuta Gospodarska zona Brezje u kojoj se nalaze dva proizvodna pogona grupacije *Calzedonia*, novootvoreni trgovački centar *Lumini* te ostalo. Treća zona gospodarske namjene je južno od takozvane Golubovečke pruge, prostor poduzetničke zone Jalkovec koji se nadovezuje na pogone *Varteksa* i *Kalnika*.



Slika 15. Zone gospodarske namjene
(Izvor: autor prema GUP-u, 2006)

Iako desetkovana što se tiče broj zaposlenih, tekstilna je industrija i nadalje održala svoju tradicionalnu važnost. Tako spomenuta tvornica *VIS*, nakon privatizacije dijeli se na *VIS Konfekciju* koja već dugi niz godina posluje na domaćem i inozemnom tržištu, ukupno zapošljavajući preko tristonjak radnika u 2017. godini u četiri pogona Varaždinske županije. Drugi ogranak *VIS*-a je *Kišobranarna i galanterija* jedan od vodećih proizvođača tekstilnih promotivnih materijala. Tvornica *Varteks* i dalje je ostala simbol grada, no sada sa svega 1250 zaposlenih i brojnim još uvijek neriješenim pitanjima. Uspješan proboj na tržište pokazuje i grupacija *Calzedonia* koja u suradnji s varaždinskom tvrtkom *COMPROM PLUS d.o.o.* proizvodi kupaće kostime i donje rublje. Tvrtka danas ima preko 1500 zaposlenih u dva industrijska pogona. Važnost i tradiciju u gospodarskoj strukturi pokazuje i kožarska industrija. Osim već prije spomenutog *VIKO*-a koji danas broji oko

200 zaposlenih, na gospodarskoj sceni pojavljuje se *Boxmark Leather* sa skoro 4000 zaposlena i nova tvrtka austrijskog koncerna *Wollsdorf Leather* sa tristonjak zaposlenih u preradi kože za autoindustriju. Od ostalih poduzeća za preradu kože i kožnih proizvoda važno je spomenuti *Midal* i *Sigu*. Za razvoj gospodarstva Varaždina iznimno je važna i prehrambena industrija koja ima dugogodišnju tradiciju. Tvornica *Vindija* u ovom sektoru je najjača hrvatska tvornica za proizvodnju mlijeka i mliječnih prerađevina. U sklopu grupacije *Vindija* djeluje i tvornica *Koka*, peradarska tvrtka, također dobrostojeća u regiji, a obje ukupno zapošljavaju preko 2500 radnika (URL 11, URL 12, URL 13, URL 14, URL 15, URL 16, URL 17). Građevinski sektor nakon Domovinskog rata imao je važnu ulogu u obnovi ratom razorenih područja čime je mogao iskoristiti svoje maksimalne kapacitete. I u ovom sektoru izvršena je privatizacija, no za razliku od drugih sektora vrlo uspješna bez otpuštanja i zatvaranja tvornica, a sva građevinska poduzeća na području Varaždina danas posluju s pozitivnom bilancom na cjelokupnom teritoriju Hrvatske i šire. Uz osnivanje brojnih manjih privatnih građevinskih poduzeća, na tržištu već dugi niz godina djeluju jaka poduzeća *Cesta* i *Zagorje – Tehnobeton d.d.* koja se sa sigurnošću mogu svrstati u sam vrh najboljih graditeljskih poduzeća, zaključuju Lončarić i Amadori (2009).

Možemo zaključiti kako kriza i rat nisu obeshrabrili varaždinsko gospodarstvo koje u novim uvjetima tržišnog gospodarstva ostvaruje sve bolje rezultate. Novim vizijama, misijama i postavljenim ciljevima uz praćenje trendova u pojedinačnim industrijskim područjima, brojna poduzeća istaknula su se ne samo na lokalnom već i na nacionalnom te inozemnom tržištu. Daljnjim tehnološkim napretkom, ulaganjima u infrastrukturu te otvaranjem gospodarskih zona Varaždin bi ponovno mogao postati gospodarski lider sjeverozapadnog područja Hrvatske.

7.2. Suvremena demografska obilježja

Raspalom Jugoslavije i uspostavom suvremene Republike Hrvatske došlo je do administrativno-teritorijalnih promjena što se tiče političkog ustroja. Nekadašnje općine, zajednice općina te kotari ukinuti su, te uspostavljeno je županijsko, općinsko i gradsko političko ustrojstvo. Sukladno tim promjenama vođeni su i popisi stanovništva 2001. i 2011. godine.

Prema rezultatima spomenutih popisa u gradu Varaždinu je bilo 49075 stanovnika 2001. te 46946 stanovnika 2011. godine. Kao što je vidljivo, došlo je do pada broja stanovnika u gradu i to preko 2000 osoba. Takav trend zahvatio je i samo naselje Varaždin koji je s

41434 stanovnika u 2001. godini pao na 38839 stanovnika u deset godina. Odrasla broja stanovnika možemo tražiti u suvremenim demografskim procesima poput smanjenih stopa nataliteta i povećanih stopa mortaliteta uslijed starenja stanovništva koje je zahvatilo Hrvatsku, a tako i grad Varaždin. Također, parovi kasnije stupaju u brak te imaju manje djece nego prije, najčešće jedno ili dvoje. Uz prirodno kretanje stanovništva svakako ključnu ulogu imaju i migracije. U tablici 11. prikazano je stanovništvo Varaždina prema migracijskim obilježjima u posljednja ta dva popisa. Ako napravimo razliku između dva popisa, možemo uočiti kako je prema posljednjem popisu broj doseljenih iz inozemstva bio za 1191 osobu više u odnosu na 2001. godinu. Njih je uglavnom bilo najviše iz Bosne i Hercegovine te Njemačke. Najveći negativan trend pojavljuje se u skupini doseljenih iz druge županije i to za 1000 stanovnika te iz iste županije, ali iz drugog grada za više od 750 osoba. Pozitivan trend osim u doseljenima iz inozemstva vidljiv je i u kategoriji doseljenih iz drugog naselja ili grada iste općine za 700 osoba. Kada se sve zbroji, dolazimo do podatka kako su se u međupopisnom razdoblju u Varaždin doselile 144 osobe. No cjelokupna demografska slika unatoč pozitivnoj migracijskoj bilanci nije se uspjela oporaviti upravo radi negativnih stopa prirodnog prirasta koje karakteriziraju suvremeno post-tranzicijsko društvo.

Tablica 11. Stanovništvo prema migracijskim obilježjima
u gradu Varaždinu 2001. i 2011. godine

Godina	Spol	Ukupno	Od rođenja u istom naselju	Doseljeni u naselje stanovanja					
				S područja Republike Hrvatske					Iz inozemstva
				Ukupno doseljeni	Drugo naselja istog grada/općine	Iz iste županije	Iz druge županije	Nepoznato mjesto u Hrvatskoj	
2001.	svi	49075 ²	26125	22892	2009	9716	8942	55	2170
	m	23152	13285	9832	870	3968	3883	33	1078
	ž	25923	12840	13060	1139	5748	5059	22	1092
2011.	svi	46946 ³	23878	23036	2703	8952	7935	85	3361
	m	22140	12264	9863	1179	3444	3460	25	1756
	ž	24806	11614	13172	1524	5508	4475	60	1605

Izvor: URL 18, URL 19

² U ukupno stanovništvo uključena je kategorija nepoznato. Za 2001. godinu ono je iznosilo 58 stanovnika od čega 35 muškaraca i 23 žene (URL 18).

³ U ukupno stanovništvo uključena je kategorija nepoznato. Za 2011. godinu ono je iznosilo 32 stanovnika od čega 12 muškaraca i 20 žene (URL 19).

Broj zaposlenog stanovništva u novom tisućljeću smanjio se sukladno smanjenju broja stanovnika (tab. 12). Tako su u popisu stanovništva i kućanstava 2001. bile 18403 radno aktivne osobe od ukupno 21912, a njihov udio u ukupnom stanovništvu grada Varaždina iznosio je 44,65%. Razlikom ukupno aktivnog i aktivnog stanovništva dolazimo do podatka kako je 3509 stanovnika bilo nezaposleno. Preko 27 tisuća činilo je neaktivno stanovništvo koje uključuje osobe s vlastitim izvorom prihoda, djecu do 15. godine života, osobe nesposobne za rad i slično. Njihov je postotni udio u ukupnom stanovništvu Varaždina te godine iznosio 55,35%. Nadalje, kao što možemo vidjeti iz tablice, ukupan broj stanovnika u 10 godina smanjio se za 2129 osoba što se odrazilo i na smanjenje aktivnog stanovništva za 683 osobe. Iako je značajno smanjena stopa nezaposlenog stanovništva, broj osoba koje obavlja zanimanje poraslo je za svega 122 osobe. Sličan trend pada broja stanovnika zabilježen je i kod neaktivnog stanovništva koje prema popisu iz 2011. godine čini udio od 54,76% u ukupnom stanovništvu, naspram 45,24% aktivnog stanovništva.

Tablica 12. Aktivno i neaktivno stanovništvo grada Varaždina 2001. i 2011. godine

Godina	Ukupno stanovništvo	Aktivno stanovništvo			Neaktivno stanovništvo	Nepoznato
		Ukupno	Obavlja zanimanje	Nezaposleno		
2001.	49075	21912	18403	3509	27163	0
2011.	46946	21229	18525	2704	25709	8

Izvor: URL 20, URL 21

Aktivno stanovništvo dalje možemo podijeliti prema djelatnosti, odnosno prema položaju u zanimanju u tri sektora. Iz podataka u tablici 13 uočava se kako stanovništvo Varaždina, sukladno sa suvremenim gospodarskim implikacijama, najviše sudjeluje u obavljanju tercijarnih djelatnosti koje uključuju obrazovanje, financije, zdravstvenu zaštitu, upravu, uslužne djelatnosti i slično. U samo desetak godina vidljiv je izrazit skok za nešto manje od 6% u udjelu zaposlenih u ovom sektoru. S druge strane, odražava se iznimno niska stopa primarnog sektora u prosjeku od 1,5% od ukupno zaposlenih u obje popisne godine, što nimalo ne čudi s obzirom na tendencije smanjenja iz prijašnjih razdoblja. Iako je varaždinski kraj oduvijek bio agrarno vrednovan, niske stope uglavnom su odraz neisplativosti bavljenja poljoprivrednom proizvodnjom te usitnjenošću poljoprivrednog zemljišta. Ako se stanovništvo bavi poslovima obuhvaćenim ovim sektorom djelatnosti, onda je to za lokalno tržište te većinom za vlastite potrebe. Varaždin kao tradicionalno

tekstilno središte najveću krizu doživljava upravo nakon rata. Razlozi tome su ratne prilike, loša privatizacija, gubitak jugoslavenskog tržišta te gubitak istočnoeuropskog tržišta uopće, ali i zbog promjena cjelokupnog društveno-gospodarskog sustava. O tome govore i brojke da je 1990. godine u industriji bilo zaposleno skoro 17000 osoba. Dvije godine kasnije broj radnika u varaždinskim industrijama smanjen je za 4000 radnika te je tada bilo sveukupno 12500 industrijalaca (Šimunić, 2009). Takav negativan trend nastavljen je i kroz novo tisućljeće u kojem je broj istih višestruko prepolovljen što možemo vidjeti u tablici. Prema tome, navedenim pokazateljima možemo utvrditi kako varaždinsko gospodarstvo pripada uslužnom tipu prema sektorima gospodarskih djelatnosti za koje je karakterističan redoslijed III-II-I.

Tablica 13. Broj zaposlenih i postotni udio prema sektoru djelatnosti u gradu Varaždinu 2001. i 2011. godine

Sektor djelatnosti	2001.		2011.	
	Broj	%	Broj	%
<i>Primarni sektor</i>	295	1,60	263	1,42
<i>Sekundarni sektor</i>	5928	32,21	5720	30,88
<i>Tercijarni sektor</i>	11396	61,92	12522	67,60
<i>Nepoznato</i>	194	1,05	20	0,11
<i>U inozemstvu</i>	590	3,21	0	0
Ukupno	18403	100	18525	100

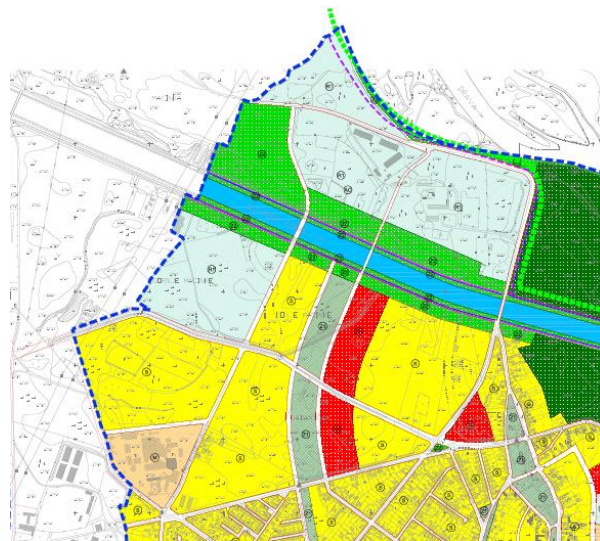
Izvor: URL 22, URL 23

Stoga, po svemu sudeći možemo reći kako je na suvremene demografske promjene u gradu Varaždinu, od smanjenja broja stanovnika do promjena u zaposlenosti po sektorima djelatnosti, utjecalo više vanjskih čimbenika. Prije svega to su bili gospodarski, politički te društveni procesi. Politički procesi uvjetovani ratom za samostalnost te ratni gubici direktno su utjecali na gospodarstvo Varaždina. Gubitak velikog dijela tržišta te loša privatizacija, odrazili su se na smanjenje broja zaposlenih u industrijskim poduzećima, prije svega u tekstilnoj industriji koja je činila gospodarsku os grada. Trendovi u svjetskoj tekstilnoj proizvodnji također su ostavili trag na istu, a Varaždin je izgubio na važnosti što se tiče industrijske proizvodnje kakva je bila u prošlom stoljeću. Nadalje, ulaskom Hrvatske u brojne međunarodne organizacije, otvara se širok spektar mogućnosti te građani više nisu usko povezani s mjestom svoga boravka i rada.

7.3. Urbane transformacije

Prostorni obuhvat Varaždina, kakav možemo prepoznati početkom novog stoljeća, postignut je za vrijeme osamdesetih godina te od tada bilježi laganu stagnaciju. Novi gospodarski trendovi od prestrukturiranja industrije k jačanju privatnog poduzetništva te demografskim trendovima stagnacije rasta stanovništva užeg dijela grada i porast stanovnika u prigradskim zonama, otvaraju nova pitanja prostornog i funkcionalnog planiranja grada za novo tisućljeće. Sve do donošenja novog *Generalnog urbanističkog plana* (2006.) i *Prostornog plana uređenja Grada Varaždina* (2005.), gradski prostor planiran je na *GUP-u* iz 1982. i njegovim novelacijama tijekom godina te *Prostornom planu zajednice općine Varaždin* iz 1983. Ovakva zastarjela dokumentacija nikako nije išla ruku pod ruku sa spomenutim trendovima s obzirom na to da je prema njima planiran rast stanovništva užeg područja grada planiran na oko 80000 stanovnika, te šire područje sa 100000, te je takve planove bilo potrebno svesti na današnje demografske trendove (PPUG Varaždina, 2005).

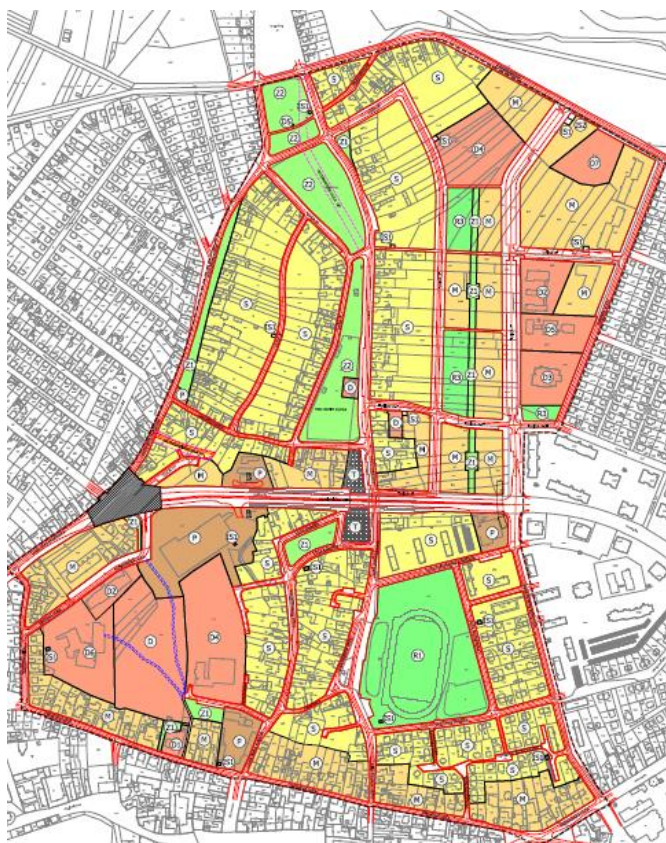
Novim *GUP-om* se stambeno širenje grada nastavlja polukružno na dosadašnju strukturu u smjeru sjevera, juga gdje su kontaktne zone s Biškupcom i Jalkovcom te prema zapadu, dok je cijeli istočni dio namijenjen gospodarskom razvoju. Na sjevernom dijelu grada, odnosno sjeverozapadno, u području između Ulice Augusta Harambašića i dravskog kanala nalazi se veliko, još uvijek neiskorišteno područje koje ostavlja mogućnosti za izgradnju stambenog naselja prvenstveno niske obiteljske gradnje (sl. 16).



Slika 16. Sjeverozapadni dio grada planiran za buduće stambeno širenje (GUP, 2006)

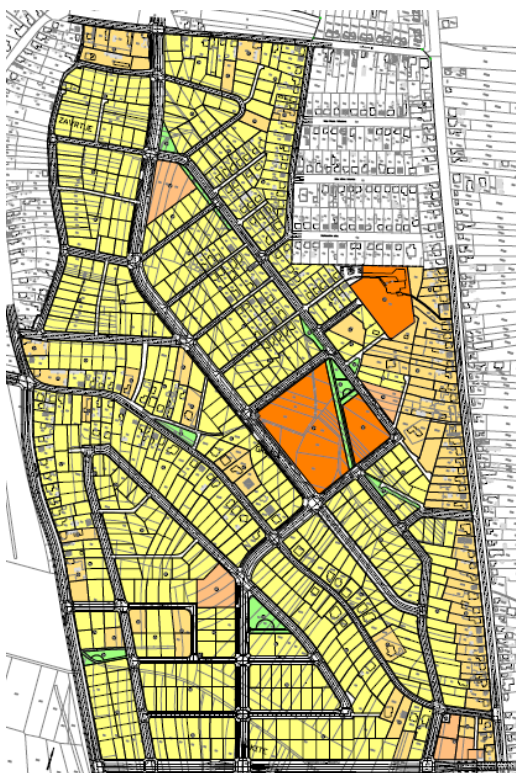
Taj prostor, prema kartografskom prikazu priloženom uz *GUP*, uzdužno bi presijecala već izgrađena trasa Bombellesove ceste, dok bi se za potrebe povezivanja Harambašićeve ulice i dravskog kanala poprečno izgradile još dvije ceste. Uz njih planirani su prostori javne i društvene namjene te novi park kojim bi se stvorila kontinuirana zelena površina od Harambašićeve ulice nadovezujući se na dravski kanal. Prostor između dravskog kanala i prirodnog korita rijeke Drave rezerviran je za sportsko-rekreacijsku zonu uz mogućnost gradnje autokampa. Prema prikazu, kompletna trasa Fabijanske ulice protezala bi se preko kanala što podrazumijeva i gradnju mosta ucrtanog na prikazu. U jugozapadnom dijelu grada u trokutu između Jalkovečke ceste na jugu, Ulice braće Radić na sjeveru i Pupačićeve ulice na istoku nalazi se druga zona s mogućnošću širenja stambenih površina. Taj predio grada, Grabanice, prostor je zone niskog stanovanja u kojem je već započela izgradnja POS-ovih stanova. Prema važećem *GUP*-u planirana je izgradnja ceste kojom bi se spojila Jalkovečka ulica i Ulica braće Radić, a okolni prostori, osim zona stambene izgradnje, namijenjeni su za potrebe mješovite i društvene namjene (*GUP*, 2006).

Za područje Banfice, također je predviđena gradnja obiteljskih kuća te smještaj javnih i društvenih sadržaja. Jedan od ciljeva *GUP*-a je povezivanje grada i rijeke Drave, a ne njegovo otuđenje od prirode. S obzirom na to 2001. godine donesen je *Urbanistički plan uređenja sjevernog dijela Grada Varaždina*. Ovaj prostor karakteriziraju čak tri velike zelene površine preko kojih je centar povezan s Dravom. Prvi od njih nalazi se u neposrednoj blizini V. osnovne škole i Doma umirovljenika čija je osnovna namjena predviđena za izgradnju javnih i društvenih sadržaja uz mogućnost izgradnje pristupnih cesta. Druga velika zelena površina nalazi se u zaleđu crkve Sv. Josipa, dječjeg vrtića te novih stambenih zgrada kojima se ovaj prostor počeo popunjavati sukladno planovima. U ovom dijelu planirana je izgradnja dviju cesta koje bi presijecale novo naselje u smjeru sjever – jug čime bi se Koprivnička cesta, koja služi kao sjeverna zaobilaznica, spojila sa Ulicom Augusta Harambašića neposredno uz park-šumu Drava. Između njih planiran je smještaj zona mješovite namjene te parkovno uređene zelene površine (sl. 17). Treća velika zelena površina u ovom kontaktnom dijelu jezgre i Drave čini linearni sustav parkova od Trga Matije Gupca do Trga Pavla Štoosa za koje je predviđeno spajanje u tri velike parkovne cjeline za razliku od sadašnjih nekoliko manjih koji su presijecane prometnicama (URL 24).



Slika 17. Namjena površina prema *UPU sjevernog dijela grada* (URL 24)

S obzirom da je buduće prostorno širenje Varaždina uglavnom ograničeno na istočnoj strani industrijskim zonama, željeznicom i istočnom zaobilaznicom, na sjeveru rijekom Dravom te na zapadu zaštićenom zonom vodocrpilišta, ovaj južni dio u smjeru Biškupca najpogodniji je za njegov daljnji razvoj. Niska stambena izgradnja, sukladno načelima *GUP-a*, planirana je upravo u ovoj zoni u zaleđu tvornice *Varteks* i biškupečkog groblja. Za taj prostor, 2012. godine, omeđen Gospodarskom i Zagrebačkom cestom pa sve na jug do rijeke Plitvice izdan je *Detaljan urbanistički plan uređenja Grlice-Rakite*. Ova zona stambene izgradnje s centralnom parkovno uređenom avenijom trebala bi povezivati sjeverni i južni dio grada. Glavna prometnica koja trenutno prolazi ovim dijelom i spaja Biškupec sa Zagrebačkom ulicom je Ulica Ivana Mažuranića. Za buduće naselje planirana je trasa nove ceste koja bi prolazila poviše nje te bi dijagonalno presijecala naselje nadovezujući se na Gospodarsku ulicu te u produžetku na Supilovu i Ulicu Zrinskih i Frankopana ulazeći u Varaždin. Unutar stambenog naselja ostavlja se prostor za mješovitu i društvenu namjenu prostora, poput vrtića i osnovne škole (sl. 18). Za razliku od Banfice ili sjeverozapadnog dijela buduće izgradnje, ovim planom ostavlja se jako malo površina za sport i rekreaciju, odnosno zelenih površina uopće (URL 25).



Slika 18. Plan buduće stambene zone u južnom dijelu grada, Grlice – Rakite u Biškupcu (URL 25)

Ostala područja stambene izgradnje uglavnom se temelje na popunjavanju parcela unutar već postojećih izgrađenih stambenih naselja. Nadalje, što se tiče samog središta grada, prepoznata je njegova iznimna kulturna i povijesna vrijednost čime je dodatno zaštićena od eventualnih arhitektonskih ili urbanističkih devastacija kakve su joj nanesene proteklih desetljeća. Zbog toga se i u *GUP*-u naglašava očuvanje povijesne jezgre direktnim intervencijama u njoj s jedne strane, te indirektno na inzistiranju na niskoj stambenoj izgradnji kako se ne bi narušila vizura grada koju Varaždin nosi kao grad zvonika s druge strane (*GUP*, 2006).

8. ZAKLJUČAK

Nakon detaljne analize prostorne strukture grada Varaždina dolazimo do zaključka na temelju prethodno postavljenih hipoteza. Prva postavljena hipoteza glasi *"Na temeljima dobro razvijene manufakture, prometne povezanosti i prometno-geografskog položaja razvila se varaždinska industrija. Osim navedenog, velik utjecaj na razvoj iste imala je brojna i kvalificirana radna snaga"*. Prilikom osvrta na zadanu hipotezu, neosporno je govoriti o važnosti prometnog položaja Varaždina nakon uključivanja na željezničku prugu Beč-Trst i povijesnoj važnosti doline rijeke Drave koja je tradicionalno služila kao poveznica istoka i zapada. Takva važnost prepoznata je još u 18. stoljeću kada Varaždin dobiva status glavnog grada te počinje jačati u gospodarskom i političkom smislu. Iako je izgubio status glavnog grada, to nije pokolebalo njegov gospodarski rast što govori i podatak da je u 19. stoljeću imao više obrtnih radnji od Zagreba koje su se postepeno pretvarale u manufakture te na posljetku u industrijske pogone. Tradicionalno je i varaždinski kraj jedan od gušće naseljenih dijelova Hrvatske s prosječnom gustoćom naseljenosti od oko 130 st/km². Gledajući iz gospodarsko-socijalnog aspekta tekstilna industrija okosnica varaždinskog gospodarstva, karakteristično pripada radno intenzivnoj industriji kojoj pogoduje takva struktura naseljenosti. Takva tradicionalna vrsta manufakture ovog kraja zahtijeva kvalificiranu radnu snagu što je potaknulo otvaranje brojnih zanatskih škola. Isti trend nastavljen je i tijekom socijalističkog razdoblja otvaranjem strukovnih škola različitih usmjerenja te više škole u kojoj je diplomiralo preko 1200 studenata do sredine osamdesetih. Brojnost radne snage dokazuje i podatak da je do 1955. godine u svega tri dominantne varaždinske tvornice broj zaposlenika dosegao preko 18000 radnika dok je broj stanovnika grada 1953. bio preko 23500 stanovnika. Stoga, ova je hipoteza potvrđena.

Sljedeća postavljena hipoteza je *"Demografski rast uglavnom je temeljen na migracijama stanovništva"*. I ova hipoteza je potvrđena. Mnogobrojni negativni čimbenici kao što su niži dohodak, teški uvjeti rada, sitni posjedi, nestabilna poljoprivredna proizvodnja i slično, utjecali su na migracije ruralnog stanovništva prema gradu. Najizrazitiji demografski porast zabilježen je neposredno nakon Drugog svjetskog rata te tijekom šezdesetih i sedamdesetih godina. Prosječan porast stanovnika u godinu dana tijekom šezdesetih bio je oko 800, tijekom sedamdesetih taj broj iznosio oko 500 novih stanovnika. Dodatni poticaj imali su i društveni planovi razvitka kojima je poticana društvena stanogradnja. Istovremeno i u okolnim naseljima u sastavu grada Varaždina

dolazi do povećanja ukupnog broja stanovnika, a tome je uzrok jeftinije građevinsko zemljište te pretenzije stanovništva da živi u kućanstvu s okućnicom i bavi se poljoprivredom za vlastite potrebe.

Treća hipoteza, *"Proučavanjem prostorno-planske dokumentacije od urbanih transformacija najuočljivija je nova gradnja i premještanje industrije uslijed kolizije s brzorastućom stambenom funkcijom"*, djelomično je potvrđena. Naime, tijekom cijelog promatranog razdoblja uslijed industrijalizacije i demografskog rasta stanovništva javlja se potreba za osiguravanjem stambenog pitanja. U početku razmjerno loše osigurano stambeno pitanje većine industrijalaca s obzirom na lošu gospodarsku sliku. Ono se popravilo jačanjem industrije i njenim ulaganjima u radnička naselja, a grad Varaždin širi svoje granice. Za vrijeme socijalističkog upravljanja vođeno općedruštvenim stavom za rješavanje stambenog pitanja, intenzivno se radilo na izgradnji cijelih gradskih četvrti. U novije vrijeme stambena izgradnja koncentrirana je na popunjavanje već izgrađenih cjelina te na rubne dijelove grada. Što se tiče drugog dijela postavljene hipoteze, ono je opovrgnuto jer se industrijska poduzeća u južnoj industrijskoj zoni (*Varteks*, *Kalnik*) te tvornice *Vindije* i *VIS*-a još uvijek nalaze unutar stambenih zona. U novije vrijeme spomenuta je njihova relokacija, no vrijeme i potreba za širenjem pokazat će svoje.

Posljednja postavljena hipoteza je opovrgnuta, a glasi *"U središtu grada događaju se minimalne urbane transformacije radi njene vrijedne kulturno-spomeničke baštine"*. Vrijedna kulturno-spomenička baština prepoznata je tek osamdesetih godina usvajanjem novog provedbenog urbanističkog plana. Do tada je središte grada doživjelo brojne arhitektonske preinake, a najradikalnije su zabilježene u morfologiji grada šezdesetih kada je veći dio bio izuzet iz konzervatorske zaštite. Načelno se to najviše odrazilo na Kapucinski i Vidovski trg i gradnju predimenzioniranih objekata robne kuće, Vodotornja i zgrade suda, te na rušenje dijela utvrde Starog grada i zatrpavanje svih grabišta. I prije toga postojala je opasnost od uništavanja cjelokupnog središta radi standardiziranja širine ulica, no odustalo se od te ideje zbog nedostatka financijskih sredstava. U novije vrijeme središtu se pridodaje iznimna važnost prepoznavanjem specifične urbane strukture i vrijednih arhitektonskih objekata, a jedine transformacije koje se provode su restauracija i obnova pročelja vrijednih zgrada i palača.

Ukupno gledajući, opći zaključak koji se nameće pri kraju rada je neosporan utjecaj industrijalizacije na prostorni razvoj grada Varaždina. Zahvaljujući kapitalnim investicijama u tradicionalne oblike manufakturne proizvodnje, prvenstveno u tekstilnu i drvenu, a kasnije i u ostale, razvila se varaždinska industrija. Dobru podlogu za razvoj

radno-intenzivne industrije omogućile su društveno-gospodarske prilike varaždinske okolice. Tijekom 20. stoljeća radi ljudskog kapitala koji je proizlazio iz širokog gravitacijskog područja, Varaždin se profilirao u značajan centar rada. U uvjetima snažne industrijalizacije, osim mjesta rada, Varaždin postaje i mjesto stanovanja brojnog pridošlog stanovništva čime demografski pritisci ostavljaju trag na prostornoj strukturi grada. Radi optimalnih uvjeta za razvoja proizvodne i stambene funkcije javlja se potreba za usklađivanjem istih putem prostorno-planskih dokumenata. Prvi dokumenti doneseni su početkom 20. stoljeća s ciljem izgradnje i održavanja urbane vizure Varaždina, dok su novelacije planskih dokumenata tijekom socijalističkog razdoblja fokus stavljale na organizaciju radničkih naselja radi rješavanja nedostatka stambenog prostora. U suvremenom razdoblju, nakon osamostaljenja Republike Hrvatske, širenje stambenih površina usmjereno je putem prostorno-planskih dokumenata na popunjavanje praznih prostora koji su bili namijenjeni stambenoj izgradnji još u prijašnjem razdoblju. Nadalje, radi dobre prometne povezanosti uočava se i urbanizacija užeg gradskog prstena pogotovo u naseljima koja imaju tendenciju srašćivanja s gradom. Novi gospodarski trendovi početkom 21. stoljeća ukazuju na pad učešća radno-intenzivne industrije u korist tercijarnih djelatnosti, čime zaostali industrijski pogoni u gradskoj strukturi predstavljaju brojne mogućnosti za razvoj novih informatički orijentiranih industrija sukladno vremenu koje dolazi.

Literatura

1. Akalović, J., 2009: Varaždinsko obučarstvo – od obrtničke radionice, preko industrijskog pogona do sveučilišnog centra obučarstva, u: *800 godina slobodnog kraljevskog grada Varaždina 1209. – 2009.: zbornik radova* (ur. Šicel, M., Kaštela, S.), Varaždin, 3. – 4. prosinca 2009., Varaždinska županija, Grad Varaždin, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad Varaždin, Zagreb, Varaždin, 399 – 409.
2. Čaldarović, O., 2010, Još jednom o urbanoj obnovi – o pojmovima i procesima obnove urbanog nasljeđa, *Kvartal VII* (1 – 2), 70 – 75.
3. *Definitivni rezultati popisa stanovništva od 31. marta 1931. godine: Prisutno stanovništvo po glavnom zanimanju*, Opšta državna statistika Kraljevine Jugoslavije, Državna štamparija, Sarajevo, 1940.
4. Dobrovšak, Lj., 2017: Kvaliteta življenja u sjeverozapadnoj Hrvatskoj kroz povijest s naglaskom na Grad Varaždin, u: *Radovi Zavoda za znanstveni rad*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Varaždin, (28), 213 – 245.
5. Feletar, D., 1989: Obučarstvo i kožarstvo varaždinskog kraja do 1945. godine, u: *Radovi Zavoda za znanstveni rad Varaždin*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Varaždin, (3), 111 – 152.
6. *Generalni urbanistički plan grada Varaždina*, Urbanistički zavod Grada Zagreba, 2006, https://varazdin.hr/upload/gup/tekst/GUP_Varazdina.pdf (18.12.2018.).
7. *Gradjevni red za gradove Osiek, Varaždin i Zemun u Kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji*, Kraljevska zemaljska tiskara, Zagreb, 1900.
8. *Gradjevni statut za grad Varaždin i njegovo područje*, Knjigotiskara J. B. Stifler, Varaždin, 1902.
9. Hip, I., 2009: Tekstilna industrija, okosnica gospodarskog razvoja Varaždina, u: *800 godina slobodnog kraljevskog grada Varaždina 1209. – 2009.: zbornik radova* (ur. Šicel, M., Kaštela, S.), Varaždin, 3. – 4. prosinca 2009., Varaždinska županija, Grad Varaždin, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad Varaždin, Zagreb, Varaždin, 411 – 421.
10. Horvat, R., 1993: *Povijest grada Varaždina*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Varaždin.

11. Jandrašić, R., 1983: Društveno-ekonomske promjene u strukturi naselja Varaždinske općine kao posljedica procesa deagrarizacije, u: *Varaždinski zbornik 1181. – 1981.: zbornik radova* (ur: Mohorovičić, A.), Varaždin, 1. – 3. listopada 1981., Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad u Varaždinu; Skupština općine Varaždin, Odbor za obilježavanje 800. godišnjice grada Varaždina 1181. – 1981., 649 - 654.
12. Klemm, M., 2010: *Izgubljeni grad, foto-esej o neskladnim građevinskim intervencijama u povijesnom tkivu Varaždina*, Modernist nakladništvo, Varaždin.
13. Kolar-Dimitrijević, M., 1983: Socijalna struktura stanovništva i položaj radnih slojeva između dva rata, u: *Varaždinski zbornik 1181. – 1981.: zbornik radova* (ur: Mohorovičić, A.), Varaždin, 1. – 3. listopada 1981., Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad u Varaždinu; Skupština općine Varaždin, Odbor za obilježavanje 800. godišnjice grada Varaždina 1181. – 1981., 536 – 574.
14. Korenčić, M., 1979: *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857. – 1971.*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb.
15. Kuček, M., 2014: Urbani razvoj grada Varaždina od 1910. do 1920. godine, u: *Varaždin i sjeverozapadna Hrvatska u Velikom ratu 1914. – 1918.: zbornik radova* (ur: Damjanović, S.), Varaždin, 3. – 4. srpnja 2014., Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad, 301 – 316.
16. Kurtalj, I., 1961: Postanak i razvoj varaždinske tekstilne industrije – Varaždin, u: *Godišnjak gradskog muzeja Varaždin* (ur. Runjak, J.), Gradski muzej Varaždin, Varaždin, 67 – 74.
17. Lacković, V., 1983: Društveno-ekonomski razvoj grada Varaždina i njegova funkcionalnog područja na temelju ostvarivanja planova u razdoblju 1947. – 1980. godine, u: *Varaždinski zbornik 1181. – 1981.: zbornik radova* (ur: Mohorovičić, A.), Varaždin, 1. – 3. listopada 1981., Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad u Varaždinu; Skupština općine Varaždin, Odbor za obilježavanje 800. godišnjice grada Varaždina 1181. – 1981., 613 – 638.
18. Lentić-Kugli, I., 1977: *Povijesna urbana cjelina grada Varaždina*, Zadržna štampa, Zagreb.

19. Lončarić, R., Amadori, M., 2009: Graditeljska baština grada Varaždina, u: *800 godina slobodnog kraljevskog grada Varaždina 1209. – 2009.: zbornik radova* (ur. Šicel, M., Kaštela, S.), Varaždin, 3. – 4. prosinca 2009., Varaždinska županija, Grad Varaždin, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad Varaždin, Zagreb, Varaždin, 499 – 509.
20. Magaš, D., 2013: *Geografija Hrvatske*, Sveučilište u Zadru, Odjel za geografiju, Meridijani, Zadar.
21. Marinović-Uzelac, A., 1986: *Naselja, gradovi i prostori*, Tehnička knjiga, Zagreb.
22. Marinović-Uzelac, A., 2001: *Prostorno planiranje*, Dom i svijet, Zagreb.
23. Pegan, S., 2007: *Urbanizam – uvod u detaljno urbanističko planiranje*, Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet, Zagreb.
24. *Prethodni rezultati popisa stanovništva u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca 31. januara 1921. godine*, Direkcija državne statistike u Beogradu, Državna štamparija, Sarajevo, 1924.
25. *Prostorni plan uređenja Grada Varaždina*, Urbanistički zavod Grada Zagreba, 2005, https://varazdin.hr/upload/2016/03/ppu_grada_varazdina_56e7cd57c761a.pdf (18.12.2018.).
26. Ruža, F., 1983: Komunalna izgradnja Varaždina, u: *Varaždinski zbornik 1181. – 1981.: zbornik radova* (ur: Mohorovičić, A.), Varaždin, 1. – 3. listopada 1981., Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad u Varaždinu; Skupština općine Varaždin, Odbor za obilježavanje 800. godišnjice grada Varaždina 1181. – 1981., 597 – 603.
27. Ruža, F., 1996: Željeznički promet uvjet razvitka industrije Varaždina, u: *Radovi Zavoda za znanstveni rad Varaždin*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, (8 – 9), 215 – 223.
28. Ruža, F., Kaštela, S., 2009: Povijesni uvjeti gospodarskog razvitka Varaždina, u: *800 godina slobodnog kraljevskog grada Varaždina 1209. – 2009.: zbornik radova* (ur. Šicel, M., Kaštela, S.), Varaždin, 3. – 4. prosinca 2009., Varaždinska županija, Grad Varaždin, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad Varaždin, Zagreb, Varaždin, 333 – 344.
29. Slukan-Altić, M., 2009: *Povijesni atlas gradova – Varaždin* (sv. 5.), Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Državni arhiv Varaždin, Zagreb, Varaždin.

30. *Strategija razvoja grada Varaždina do 2020. godine*, Razvojna agencija Sjever DAN d.o.o., 2016, https://varazdin.hr/upload/2016/03/nacrt_strategija_razvoja_grada_varazdin_do_2020_go_56e14ca2aea6c.pdf (07.01.2019.).
31. Šimončić-Bobetko, Z., 1983: Industrijski razvoj Varaždina do 1941. godine, u: *Varaždinski zbornik 1181. – 1981.: zbornik radova* (ur: Mohorovičić, A.), Varaždin, 1. – 3. listopada 1981., Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad u Varaždinu; Skupština općine Varaždin, Odbor za obilježavanje 800. godišnjice grada Varaždina 1181. – 1981., 277 – 287.
32. Šimunić, J. 2009: Industrijski razvoj grada Varaždina s osvrtom na tekstilnu i metalnu industriju, u: *800 godina slobodnog kraljevskog grada Varaždina 1209. – 2009.: zbornik radova* (ur. Šicel, M., Kaštela, S.), Varaždin, 3. – 4. prosinca 2009., Varaždinska županija, Grad Varaždin, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad Varaždin, Zagreb, Varaždin, 387 – 398.
33. Štimac, M., 2010: *Prostorno planiranje u praksi*, Glosa d.o.o. Rijeka.
34. Vresk, M., 1983: Varaždin kao žarište urbanizacije okolice, u: *Varaždinski zbornik 1181. – 1981.: zbornik radova* (ur: Mohorovičić, A.), Varaždin, 1. – 3. listopada 1981., Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za znanstveni rad u Varaždinu; Skupština općine Varaždin, Odbor za obilježavanje 800. godišnjice grada Varaždina 1181. – 1981., 605 – 612.
35. Vresk, M., 1990: *Grad u regionalnom i urbanom planiranju*, Školska knjiga, Zagreb.
36. Vresk, M., 2002: *Grad i urbanizacija – osnove urbane geografije*, Školska knjiga, Zagreb.
37. *Zakon o prostornom uređenju* NN 30/94.
38. *Zakon o prostornom uređenju* NN 153/13.
39. *Zakon o prostornom uređenju i gradnji* NN 76/07.
40. Zlatar, J., 2013: *Urbane transformacije suvremenog Zagreba – sociološka analiza*, Institut za društvena istraživanja, Plejada, Zagreb.

Izvori

URL 1: *Popis stanovništva, kućanstva i stanova 2011.*, Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, <https://www.dzs.hr/> (11.02.2019.).

URL 2: Novak, J., 2012: Kronast: Varaždinski fijakeri i saonice nekad su jurili Europom, <https://evarazdin.hr/nasim-krajem/kronast-varazdinski-fijakeri-i-saonice-nekada-su-jurili-europom-161428/> (20.09.2018.).

URL 3: Car, I., 2012: Putovanje kroz vrijeme: Pogledajte kako je "najskuplji" hrvatski grad izgledao nekada i kako izgleda danas, <https://lupiga.com/vijesti/putovanje-kroz-vrijeme-pogledajte-kako-je-najskuplji-hrvatski-grad-izgledao-nekad-i-kako-izgleda-danas> (10.01.2019.).

URL 4: Popis stanovništva 1910. godine; <https://www.scribd.com/document/156027090/popis-stanovni%C5%A1tva-1910> (28.10.2018.).

URL 5: Baza razglednica, <https://library.foi.hr/razglednice> (10.01.2019.).

URL 6: *Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001.*, www.dzs.hr. (08.11.2018.).

URL 7: Kobzinek, F., 2017: Arhitektura Varaždina kroz povijest (2): VAMA najvrjednije arhitektonsko ostvarenje moderne, <http://www.varazdinske-vijesti.hr/magazin/arhitektura-varazdina-kroz-povijest-2-vama-najvrjednije-arhitektonsko-ostvarenje-moderne-19383/> (12.12.2018.).

URL 8: Šimpraga, S., 2017: Varaždin nije barokni gard, <https://vizkultura.hr/intervju-filip-kobzinek/> (12.12.2018.).

URL 9: M. P., 2015: Zbog koncerta Prljavog kazališta, za promet se privremeno zatvara dio Kapucinskog trga, <http://www.varazdinske-vijesti.hr/aktualno/zbog-koncerta-prljavca-za-promet-se-privremeno-zatvara-dio-kapucinskog-trga/2050> (10.01.2019.).

URL 10: Hrvatska radio televizija, 22. rujna 1991. – Oslobođen Varaždin; <https://daniponosa.hrt.hr/dani-ponosa/127/22-rujna-1991-osloboden-varazdin> (17.12.2018.).

URL 11: Sponzorirani članak, 2017: Uspjeh Vis konfekcija d.d. obilježava 60. obljetnicu, <http://www.varazdinske-vijesti.hr/sponzorirano/uspjeh-varazdinska-tekstilna-tvrtka-vis-konfekcija-d-d-obiljezava-sezdesetu-obljetnicu-osnivanja-20139/> (07.01.2019.).

URL 12: Sjeverni.info, 2017: FOTO Varaždin – kolijevka hrvatske tekstilne industrije, <https://sjeverni.info/foto-varazdin-kolijevka-hrvatske-tekstilne-industrije/> (07.01.2019.).

- URL 13: Hrvatska gospodarska komora, Znakovi hrvatske kvalitete, <https://znakovi.hgk.hr/tvrtka/obuca-viko-d-o-o/> (07.01.2019.).
- URL 14: M.P., V.V., 2017: Najviše zaposlenih u Boxmarku, a najniža plaća u Trgonomu, <http://www.varazdinske-vijesti.hr/gospodarstvo/najvise-zaposlenih-u-boxmarku-a-najniza-placa-u-trgonomu-17247/> (07.01.2019.).
- URL 15: Poslovni dnevnik, 2011: 1000 najboljih hrvatskih poduzeća – Varaždinska županija, <http://www.poslovni.hr/domace-kompanije/1000-najboljih-hrvatskih-poduzeca-varazdinska-zupanija-188065> (07.01.2019.).
- URL 16: Poslovni dnevnik, 2015: Tekstilna industrija na koljenima, a hrvatski kožari jači nego ikada, <http://www.poslovni.hr/hrvatska/tekstilna-industrija-na-koljenima-a-hrvatski-kozari-jaci-nego-ikada-297459> (07.01.2019.).
- URL 17: Comprom plus d.o.o., <http://comprom.com/o-nama> (07.01.2019.).
- URL 18: *Popis stanovništva, kućanstva i stanova, 31. ožujka 2001.*, Stanovništvo prema migracijskim obilježjima, po gradovima/općinama, <https://www.dzs.hr/> (23.11.2018.).
- URL 19: www.dzs.hr; *Popis stanovništva, kućanstva i stanova 2011.*, Stanovništvo prema migracijskim obilježjima (23.11.2018.).
- URL 20: *Popis stanovništva, kućanstva i stanova, 31. ožujka 2001.*, Stanovništvo prema aktivnosti i spolu, po gradovima/općinama, <https://www.dzs.hr/> (26.11.2018.).
- URL 21: *Popis stanovništva, kućanstva i stanova 2011.*, Stanovništvo staro 15 i više godina prema trenutačnoj aktivnosti, starosti i spolu, <https://www.dzs.hr/> (26.11.2018.).
- URL 22: *Popis stanovništva, kućanstva i stanova, 31. ožujka 2001.*, Zaposleni prema pretežitoj aktivnosti po položaju u zaposlenju, djelatnosti i spolu, po gradovima/općinama, <https://www.dzs.hr/> (26.11.2018.).
- URL 23: *Popis stanovništva, kućanstva i stanova 2011.*, Zaposleni prema području djelatnosti, starosti i spolu, <https://www.dzs.hr/> (26.11.2018.).
- URL 24: Urbanistički plan uređenja sjevernog dijela grada Varaždina, 2001: <https://varazdin.hr/urbanisticki-plan-uredenja-sjevernog-dijela-града/> (18.12.2018).
- URL 25: Detaljni urbanistički plan uređenja Grlice-Rakite u Biškupcu, 2012: <https://varazdin.hr/detaljni-plan-uredenja-grlice-rakite-biskupcu/> (18.12.2018).

Popis tablica

Tablica 1. Zakoni o prostornom planiranju i planovi lokalne razine, 1994. – 2013.

Tablica 2. Industrijska poduzeća u Varaždinu do 1914. godine

Tablica 3. Struktura industrije u Varaždinu 1926. i 1931. godine

Tablica 4. Aktivno i neaktivno stanovništvo Varaždina prema djelatnostima 1931. godine

Tablica 5. Udio djelatnosti varaždinske općine, 1947. – 1979.

Tablica 6. Broj radnika u industrijskim poduzećima 1955. godine u Varaždinu

Tablica 7. Ukupno kretanje broja stanovnika naselja i Grada Varaždina, 1900. – 1980.

Tablica 8. Zaposleno stanovništvo u društvenom sektoru Varaždina, 1970. – 1980.

Tablica 9. Broj i udio dnevnih migranata u Varaždin 1961. i 1971., po općinama

Tablica 10. Broj zaposlenih i postotni udio zaposlenih prema sektoru djelatnosti u varaždinskoj općini, 1947. – 1980.

Tablica 11. Stanovništvo prema migracijskim obilježjima u gradu Varaždinu 2001. i 2011. godine

Tablica 12. Aktivno i neaktivno stanovništvo grada Varaždina 2001. i 2011. godine

Tablica 13. Broj zaposlenih i postotni udio zaposlenih prema sektoru djelatnosti u gradu Varaždinu 2001. i 2011. godine

Popis slika

Slika 1. Unutargradska podjela naselja Varaždin

Slika 2. Odnos urbanih transformacija

Slika 3. Tvornica *TIVAR* 1928. godine

Slika 4. Avionski snimak *Varaždinske industrije svile* pedesetih godina

Slika 5. Funkcionalno zoniranje Varaždina prema *Gradjevnom štatutu*

Slika 6. Kolodvorska cesta 1916. godine

Slika 7. Stambeno širenje grada u međuratnom razdoblju

Slika 8. Plan radničkog naselja iz 1941. godine

Slika 9. Plan namjene površine prema *Direktnoj regulatornoj osnovi*

Slika 10. Širenje stambenih površina četrdesetih i pedesetih godina

Slika 11. Kapucinski trg 1897. godine

Slika 12. Kapucinski trg sa zgradom Vodotornja u zaleđu robne kuće *VAMA*

Slika 13. Širenje stambenih površina u drugoj polovici 20. stoljeća

Slika 14. Panorama Varaždina s pogledom na tvornicu *VIS*

Slika 15. Zone gospodarske namjene

Slika 16. Sjeverozapadni dio grada planiran za buduće stambeno širenje

Slika 17. Namjena površina prema *UPU sjevernog dijela grada*

Slika 18. Plan buduće stambene zone u južnom dijelu grada, Grlice – Rakite u Biškupcu