

Uloga gradova u politici regionalnog razvoja - studija slučaja urbane aglomeracije Osijek

Szabo, Jan

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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:217:758671>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**



Repository / Repozitorij:

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



Jan Szabo

**Uloga gradova u politici regionalnog razvoja
– studija slučaja urbane aglomeracije Osijek**

Diplomski rad

**Zagreb
2023.**

Jan Szabo

**Uloga gradova u politici regionalnog razvoja
– studija slučaja urbane aglomeracije Osijek**

Diplomski rad

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

**Zagreb
2023.**

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija; smjer: istraživački (Prostorno planiranje i regionalni razvoj)* na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom izv. prof. dr. sc. Jelene Lončar

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Diplomski rad

**Uloga gradova u politici regionalnog razvoja
– studija slučaja urbane aglomeracije Osijek**

Jan Szabo

Izvadak: Kao prostor najveće koncentracije ljudi i ljudskih djelatnosti, grad ima ulogu pokretača razvoja šireg prostora. U uvodnom dijelu dubinski su istražene politike i mjere regionalnog razvoja, s naglaskom na planiranje gradskih regija. Važan izvor predstavljaju strateški dokumenti na svim administrativnim razinama. Mehanizam Integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU) primjer je politike regionalnog razvoja gradskih regija u kojoj grad i njegova okolica zajednički donose razvojnu strategiju i provode razvojne projekte. U svrhu provođenja studije slučaja, provedena je detaljna analiza geografskih i razvojnih obilježja Urbane aglomeracije Osijek, s naglaskom na demografska, funkcionalna i prometna obilježja. Osim toga, provedeno je anketno istraživanje u kojem su prikupljeni stavovi i mišljenja 350 ispitanika o trenutnom stanju i mogućnostima i ograničenjima budućeg razvoja UA Osijek. Utvrđeno je da postoje određene razlike u zadovoljstvu kvalitetom života i stavovima oko budućeg razvoja između grada, uže i šire okolice. Konačno, izrađen je model osovina razvoja UA Osijek. Razvojne osovine pružaju se radijalno iz središta aglomeracije prema regionalnim i subregionalnim središtima osječke regije u pet smjerova – Baranjska os, Vukovarska os, Vinkovačka os, Đakovačka os i Podravski trokut.

83 stranica, 26 grafičkih priloga, 11 tablica, 67 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: Urbana aglomeracija Osijek, regionalni razvoj, strateško planiranje, gradske regije, osovine razvoja

Voditelj: izv. prof. dr. sc. Jelena Lončar

Povjerenstvo: izv. prof. dr. sc. Jelena Lončar
izv. prof. dr. sc. Vedran Prelogović
prof. dr. sc. Zoran Stiperski

Tema prihvaćena: 10. 2. 2022.

Rad prihvaćen: 7. 9. 2023.

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

**The role of cities in regional development policies -
a case study of Osijek urban agglomeration**

Jan Szabo

Abstract: As the area with the greatest concentration of people and human activities, the city has the leading role in the development of the wider area. In the introductory part, policies and measures were explored in depth, with an emphasis on city region planning. Strategic documents at all administrative levels represent an essential source. The Mechanism of Integrated Territorial Investments (ITU) is an example of the regional development policy of city regions, in which the city and its surroundings jointly adopt a development strategy and implement development projects. To carry out the case study, a detailed analysis of the geographical and development characteristics of the Urban Agglomeration (UA) of Osijek was carried out, emphasizing demographic, functional, and traffic characteristics. In addition, a survey was conducted in which the views and opinions of 350 respondents were collected about the current state, the possibilities, and limitations of the future development of the UA Osijek. It was established that there are certain differences in quality of life satisfaction and attitudes regarding future development between the city, the immediate, and wider surroundings. Finally, model of the development axis of the UA Osijek was formed. The axes extend radially from the center towards the regional centers of the Osijek region in five directions - the Baranja axis, the Vukovar axis, the Vinkovci axis, the Đakovo axis, and the Podravina triangle.

83 pages, 26 figures, 11 tables, 67 references; original in Croatian

Keywords: Osijek urban agglomeration, regional development, strategic planning, urban regions, development axis

Supervisor: Jelena Lončar, PhD, Associate Professor

Reviewers: Jelena Lončar, PhD, Associate Professor
Vedran Prelogović, PhD, Associate Professor
Zoran Stiperski, PhD, Full Professor

Thesis title accepted: 10/02/2022

Thesis accepted: 07/09/2023

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

SADRŽAJ

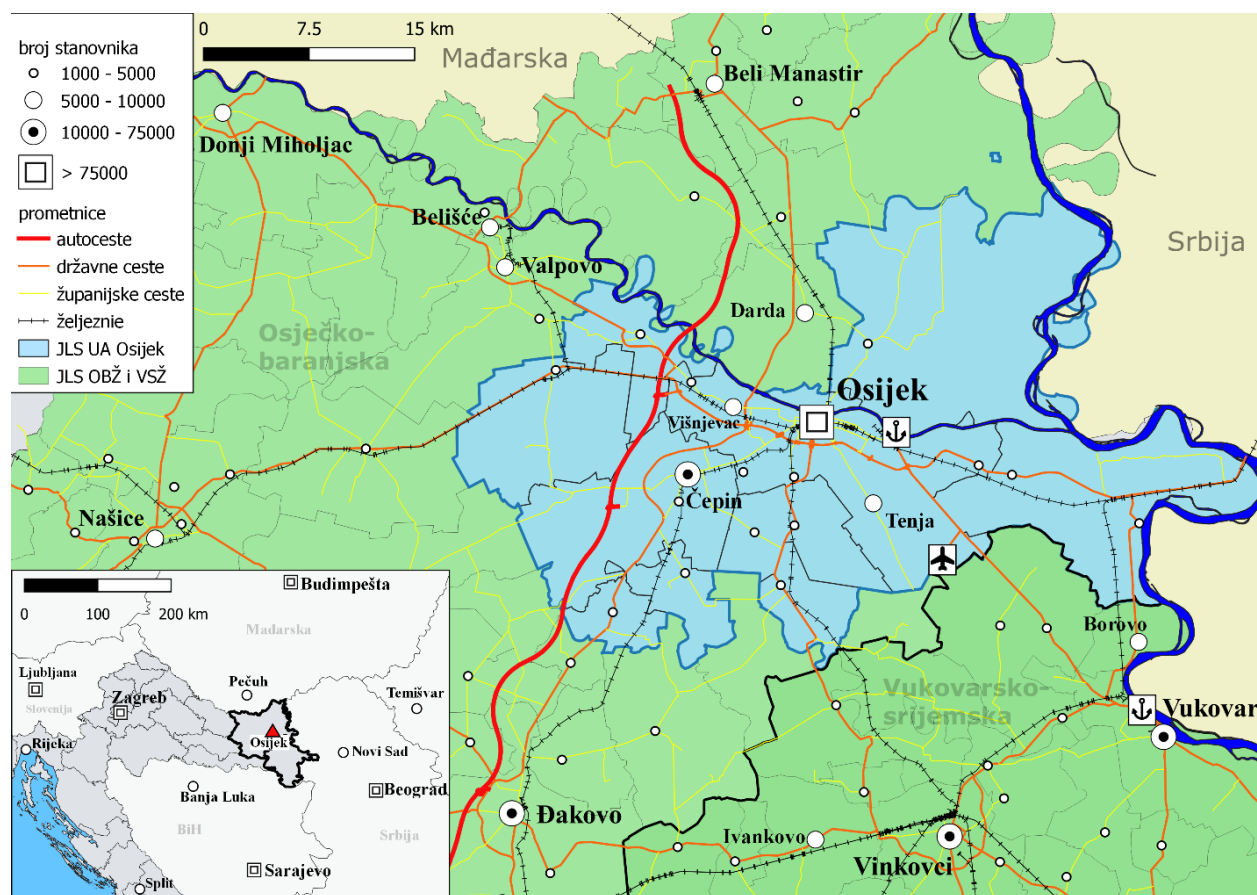
1. UVOD	1
1.1. Prostorni obuhvat	2
1.2. Metode istraživanja	3
1.3. Ciljevi i hipoteze	4
1.4. Dosadašnja istraživanja.....	5
2. REGIONALNI RAZVOJ.....	6
2.1. Kohezijska politika EU i Hrvatske	8
2.2. Strateški pristup u regionalnom planiranju	10
3. GRAD U REGIONALNOM PLANIRANJU	13
3.1. Osovine razvoja kao mehanizam regionalnog razvoja gradskih regija	17
4. PROSTORNO-FUNKCIONALNA I RAZVOJNA OBILJEŽJA UA OSIJEK.....	22
4.1. Geografski položaj	22
4.2. Prometno-geografska obilježja prostora	23
4.2.1. Cestovni promet.....	24
4.2.2. Željeznički i tramvajski promet	26
4.2.2. Riječni promet.....	27
4.3. Razmjestaj i kretanje stanovništva.....	28
4.4. Gospodarska struktura stanovništva	32
4.5. Dnevne migracije.....	34
4.6. Mreža središnjih naselja.....	37
5. REZULTATI ANKETNOG ISTRAŽIVANJA “STAVOVI I MIŠLJENJA LOKALNOG STANOVNIŠTVA O TRENUTNOM STANJU, POTENCIJALIMA I IZAZOVIMA RAZVOJA URBANE AGLOMERACIJE OSIJEK“	39
5.1. Osnovna obilježja ispitanika.....	39
5.2. Obilježja mobilnosti ispitanika	41
5.3. Stavovi o kvaliteti života i percepcija budućeg razvoja UA Osijek	45
6. RASPRAVA	56
7. MODEL OSOVINA RAZVOJA UA OSIJEK	60
8. ZAKLJUČAK	77
LITERATURA	79
IZVORI.....	81

1. UVOD

Regionalni razvoj vrlo je široko i slojevito područje kojim se bave različite discipline. Države i regije provode politiku regionalnog razvoja s ciljem uravnoteženog i policentričnog razvoja prostora. Za regionalnu politiku Europske unije izdvaja se oko trećine ukupnog proračuna unije, s ciljem smanjenja društvenih i gospodarskih razlika koje postoje između država članica i njihovih regija. Gradske regije ističu se kao prostori s najvećom koncentracijom stanovništva i izgrađenosti te su pokretači gospodarskog i društvenog razvoja svojih regija. Planiranje na razini gradskih regija relativno je mlada disciplina. Planeri se moraju prilagođavati suvremenim tehnološkim dostignućima, ali i suvremenim izazovima kao što su ubrzano i nekontrolirano širenje gradova, klimatske promjene i dr. Mnogi su domaći i strani autori kroz različite modele, koncepte i teorije istraživali na koji način grad utječe na svoju užu i širu okolicu. Hrvatski su gradovi nakon osamostaljenja prošli kroz niz prilagodbi novom sustavu, a u ulaskom u Europsku uniju 2013. godine u potpunosti je započelo razdoblje provođenja Kohezijske politike EU. Politika se provodi izradom razvojnih strategija, dokumentima u kojima se analizira trenutno stanje i određuje lista prioritetnih ulaganja s ciljem podizanja stupnja razvoja. U financijskom razdoblju 2014. – 2020. je pokrenut, a u razdoblju 2021.-2027. nastavljen i proširen program Integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU). ITU se odnosi na politiku regionalnog razvoja gradskih regija, u kojem grad i njegova okolica izrađuju zajedničku strategiju i projekte te bivaju sufinancirani iz više fondova Kohezijske politike. Grad Osijek, četvrti po veličini grad u Republici Hrvatskoj, predstavlja industrijsko, upravno, akademsko, sudsko, kulturno i sportsko središte Osječko-baranjske županije, a njegov utjecaj širi se na prostor većeg dijela Istočne Hrvatske. U sklopu ITU programa, definiran je obuhvat Urbane aglomeracije Osijek (u tekstu dalje: UA Osijek), u kojem se osim Grada Osijeka nalazi 9 općina, čijih 30 % stanovnika svakodnevno migrira na posao u središte aglomeracije. U izrađenoj studiji slučaja analizira se trenutno stanje razvoja te povezanost i utjecaj grada na okolicu. U sklopu studije slučaja provedeno je i anketno istraživanje čime su se ispitali stavovi o trenutnom stanju i mogućnostima razvoja UA Osijek. Na kraju rada predstavljen je model osovina razvoja UA Osijek. Model je izrađen kroz primjenu koncepta osovina razvoja, budući da se osječka gradska regija kroz svoj historijsko-geografski razvoj uglavnom širila duž prometnih koridora. Osim toga, model je prikazan u skladu s odgovorima ispitanika iz različitih dijelova UA Osijek, vezenim ponajprije uz dostupnost i navedene nedostatke i preporuke oko budućeg razvoja.

1.1. Prostorni obuhvat

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



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

Valja napomenuti kako su u prošlom razdoblju (2014. – 2020.) u obuhvat UA Osijek ulazile sve općine čijih 15 % stanovnika svakodnevno putuje u Osijek. Osim sadašnjih jedinica lokalne samouprave, u prošlom su se obuhvatu nalazili: gradovi Belišće i Valpovo, općine Čeminac, Darda, Kneževi Vinogradi, Koška, Punitovci, Šodolovci, i općina Tordinci s područja Vukovarsko-srijemske županije) (Grad Osijek, 2017). S obzirom na to da je Osijek makroregionalni centar, područje njegovog utjecaja seže van aglomeracije. Zbog toga su dijelovi šire okolice (prostor Istočnohrvatske ravnice) također uključeni u rad, ponajprije u posljednjem poglavlju.

1.2. Metode istraživanja

U svrhu prikupljanja podataka provedeno je anketno istraživanje i izvršena detaljna analiza sekundarnih izvora. Anketno istraživanje većinom je provedeno na prigodnom uzorku, tako da se anketa podijelila na odabranim grupama na društvenim mrežama. Dio odgovora prikupljen je metodom snježne grude, tako da je upitnik proslijeđen nekoliko stanovnika UA Osijek, od kojih je zatraženo da ga ispune i prosljede sumještanima te njih zamole da učine isto. Navedene metode izabrane su ponajprije zbog njihove jednostavnosti provođenja i financijske i vremenske isplativosti. Ciljana skupina bili su stanovnici UA Osijek stariji od 18 godina. Anketa se sastojala od 24 pitanja zatvorenog i tri pitanja otvorenog tipa. Svrha ankete bilo je utvrditi obilježja dostupnosti i povezanosti grada i okolice te stavovi o kvaliteti života i budućem razvoju. Anketno istraživanje provedeno je kroz online anketni upitnik koji je bio dostupan u razdoblju od 6. svibnja do 6. lipnja 2023. godine. Osim primarnih izvora podataka, korištena je relevantna znanstvena i stručna literatura te velik broj razvojnih dokumenata i programa. Na temelju prikupljanja i obrade sekundarnih izvora podataka, prezentirane su ključne razvojne politike i prikazana su opća geografska i razvojna obilježja UA Osijek. Podatci prikupljeni iz primarnih i sekundarnih izvora analizirani su u QGIS-u i Microsoft Excelu. Pri tome je QGIS korišten za kartografsku vizualizaciju podataka, a Microsoft Excel za analizu deskriptivne statistike i vizualizaciju podataka. Anketno istraživanje je provedeno putem alata Google obrasci (Forms).

1.3. Ciljevi i hipoteze

Svrha ovog diplomskog rada je doprinijeti geografskom istraživanju gradskih regija, osobito u sferi prostornog i regionalnog razvoja na području Istočne Hrvatske. Nadalje, ovaj rad može doprinijeti planiranju budućeg prostornog razvoja Osijeka i Osječke regije. Osim toga, cilj je doprinijeti u promociji anketnog istraživanja, posebice kao participativnog načina prikupljanja podataka, stavova i mišljenja lokalnog stanovništva. Glavni je cilj izraditi studiju slučaja, odnosno provesti detaljnu analizu sadašnjeg stanja razvoja, prikupiti stavove i mišljenja lokalnog stanovništva, izdvojiti specifične elemente koji mogu biti poluga razvoju i kreirati jedan od mogućih modela daljnjeg razvoja UA Osijek.

Na temelju svega navedenog, oblikovane su sljedeće hipoteze:

H1: Ispitanici iz uže okolice (koji do Osijeka putuju u prosjeku 15 minuta i kraće) zadovoljniji su kvalitetom života u odnosu na ispitanike iz šire okolice (koji do Osijeka putuju duže od 15 minuta).

H2: Postoji značajna razlika u poimanju izazova i potencijala razvoja UA Osijek između ispitanika Grada Osijeka i ispitanika iz njegove uže/šire okolice.

H3: Širenje razvojnih utjecaja grada Osijeka na prostor aglomeracije, ići će kao i u prošlosti, duž glavnih prometnih i urbanih koridora na temelju kojih će se formirati nove razvojne osovine.

1.4. Dosadašnja istraživanja

Tematika regionalnog razvoja i strateškog planiranja u Hrvatskoj posljednjih je godina sve zastupljenija i dostupnija. Na internetskim stranicama *Ministarstva regionalnog razvoja i fondova EU* moguće je pronaći brojne informacije vezane uz regionalne politike koje provode Hrvatska i EU (MRRFEU, 2018; 2023). Nadalje, pregled ključnih politika, razvojnih dokumenata i kartografski prikazi mogu se pronaći na internetskoj stranici o regionalnom razvoju autorice Horvat (2018). U proučavanju strateškog i integralnog pristupa planiranju prostora valja istaknuti zbornik radova „Urbano-ruralne veze“ (Dobrinić i dr., 2017). Istraživanje koje su proveli McCann i Ortega (2016) pokazalo se kao posebno korisno u proučavanju koncepta pametne specijalizacije.

Što se tiče istraživanja gradskih regija prvo valja istaknuti radove Vreska (1990; 1993; 1997). Posebno se korisnim pokazala njegova knjiga „Grad u regionalnom i urbanom planiranju“ (Vreska, 1990). Iako je od njene objave prošlo više od tri desetljeća, u knjizi se mogu na sistematičan način istražiti veze i odnosi unutar gradske regije. U istraživanju koncepta osovina razvoja posebno su korisni bili radovi stranih autora (Herwin, 2005; Priemus i Zonneveld, 2003). Suvremena istraživanja gradskih regija posebno su relevantna za izrađivanje strateških dokumenata. Najviše radova u Hrvatskoj vezano je za Urbanu aglomeraciju Zagreb (Bočić i dr., 2018, Rajić i dr., 2015). U svrhu pregleda sadašnjeg stanja razvoja i analize potencijala i izazova UA Osijek, posebno korisnim su se pokazale *Strategije razvoja Urbane aglomeracije Osijek do 2027. godine* (prethodno do 2020.) i *Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije*.

Od radova koji se tiču prostora Osijeka i njegove gradske regije posebno se ističu znanstvena istraživanja provedena na Geografskom odsjeku PMF-a Sveučilišta u Zagrebu (Lončar i Cvitanović, 2012; Njegač i dr., 2010; 2012) te brojni diplomski i završni radovi. U analizi prometnog sustava Osijeka i regije ističu se radovi Miroslava Sića (2012; 2014) i Jurković i dr. (2021). Budući da je Osijek najveći centar Istočne Hrvatske, dio pažnje je posvećen istraživanju prostora Slavonije, Baranje i Srijema (Lončar i Marinković, 2012; Kopic, 2017).

2. REGIONALNI RAZVOJ

Regionalni razvoj vrlo je široko i multidisciplinarno područje, a može se definirati kao dugoročni proces unapređenja životnog standarda gradskih i ruralnih područja, osiguravajući tako održiv razvoj, stabilnu demografsku sliku i smanjivanje društvenih razlika (Horvat, 2018). Razni prirodni, gospodarski, društveni i povijesni razlozi uvjetovali su različitu razinu razvijenosti pojedinih područja ili regija u gotovo svim suvremenim državama, pa tako i u Hrvatskoj. Politike regionalnog razvoja služe u svrhu smanjenja regionalnih dispariteta tako da pruže dodatnu podršku regijama nižeg stupnja razvijenosti kroz različite razvojne mjere i mehanizme (MRRFEU, 2023a).

Brojni znanstvenici i stručnjaci razvili su mnogobrojne teorije i koncepte koji nastoje objasniti zašto se neke regije razvijaju, a neke zaostaju. Među najznačajnije spada *teorija polariziranog razvoja* koja govori da se razvoj prostora događa preko polova, odnosno čvorišta, što za posljedicu ima nejednak razvoj prostora (Vresk 1990). Polarizacija razvoja značajno se intenzivira u 20. stoljeću, kada uslijed industrijalizacije dolazi do prostornog širenja gradova, zbog čega se javlja potreba za regionalnim planiranjem na razini gradskih regija. Istovremeno, kao posljedica priljeva sve većeg broja ljudi u industrijska središta i njihove okolice, pojedini prostori ostaju demografski ispražnjeni, pojavljuju se mnogi društveni problemi kao što su nezaposlenost i niski prihodi i stoga ta područja postaju "problemske regije". Dakle, možemo govoriti o dvjema stranama istog fenomena: rast i razvoj prosperitetnih gradova i njihovih regija i istovremeno zaostajanje područja starih industrija i perifernih ruralnih područja (Vresk 1990). Nadalje, *koncept kružne kumulativne kauzalnosti*, koju su razvili G. Myrdal i A.O. Hirschmann, objašnjava na koji se način te razlike u razvijenosti održavaju ili čak dodatno produbljuju. Usmjeravanje i poticanje razvoja nekog područja dodatno će potaknuti priljev radne snage i kapitala, ubrzati razvoj infrastrukture i drugih djelatnosti, što će onda utjecati na razvoj nekog centra. S druge strane, područja iz kojih je radna snaga emigrirala doživljava depopulaciju. Smanjenjem tržišta manja je mogućnost zapošljavanja i dolazi do opadanja investicija i lokalnih usluga, što dalje uzrokuje pad sadržaja i funkcija u prostoru (Vresk, 1990). Mnogi koncepti kao što je *koncept centar-periferija* J. Friedmanna prikazuju potrebu za policentričnim i uravnoteženim razvojem koji se postiže jačanjem dvosmjernih veza između manjih centara i jezgre. U posljednjoj fazi razvoja mreže naselja, funkcijama i sadržajem bogati manji centri zajedno s glavnim centrima trebaju činiti integrirani prostorni i ekonomski sustav (Vresk, 1990).

U uvjetima izražene centralizacije, značajan pomak u kreiranju uravnoteženijeg prostornog sustava postigla je Francuska (Hall i Tewdwr-Jones, 2020). Nakon Drugog svjetskog rata u Francuskoj dolazi do izrazite koncentracije stanovništva i djelatnosti u regiju jezgre, odnosno regiju Pariza (Île-de-France). Istovremenim ograničavanjem rasta pariške aglomeracije i poticanjem razvoja urbanih centara izvan pariške regije donekle su ublažene posljedice naglašene centralizacije. Iako su mjere ograničavanja rasta Pariza ubrzo smanjene, a razlike u stupnju razvijenosti između Pariza i ostatka Francuske i dalje vidljive, ostaju mnogi primjenjivi i korisni alati regionalnog razvoja prepoznati na međunarodnoj razini. Jedan od triju glavnih ciljeva je jačanje centralnih funkcija i modernih industrija u metropolama ravnoteže (*Métropoles d'équilibre*). U tim posebno izabranim centrima, dolazi do kombiniranog investiranja javnog i privatnog sektora, otvaranja visoko-obrazovnih institucija, a centri se od 1960-ih s jezgrom povezuju autocestom, a od 1980-ih brzom željeznicom. Iz tih se metropola ravnoteže dalje može generirati regionalni gospodarski razvoj, povezujući ih s drugim polovima rasta, odnosno manjim centrima u pretežito ruralnim područjima (Hall i Tewdwr-Jones, 2020).

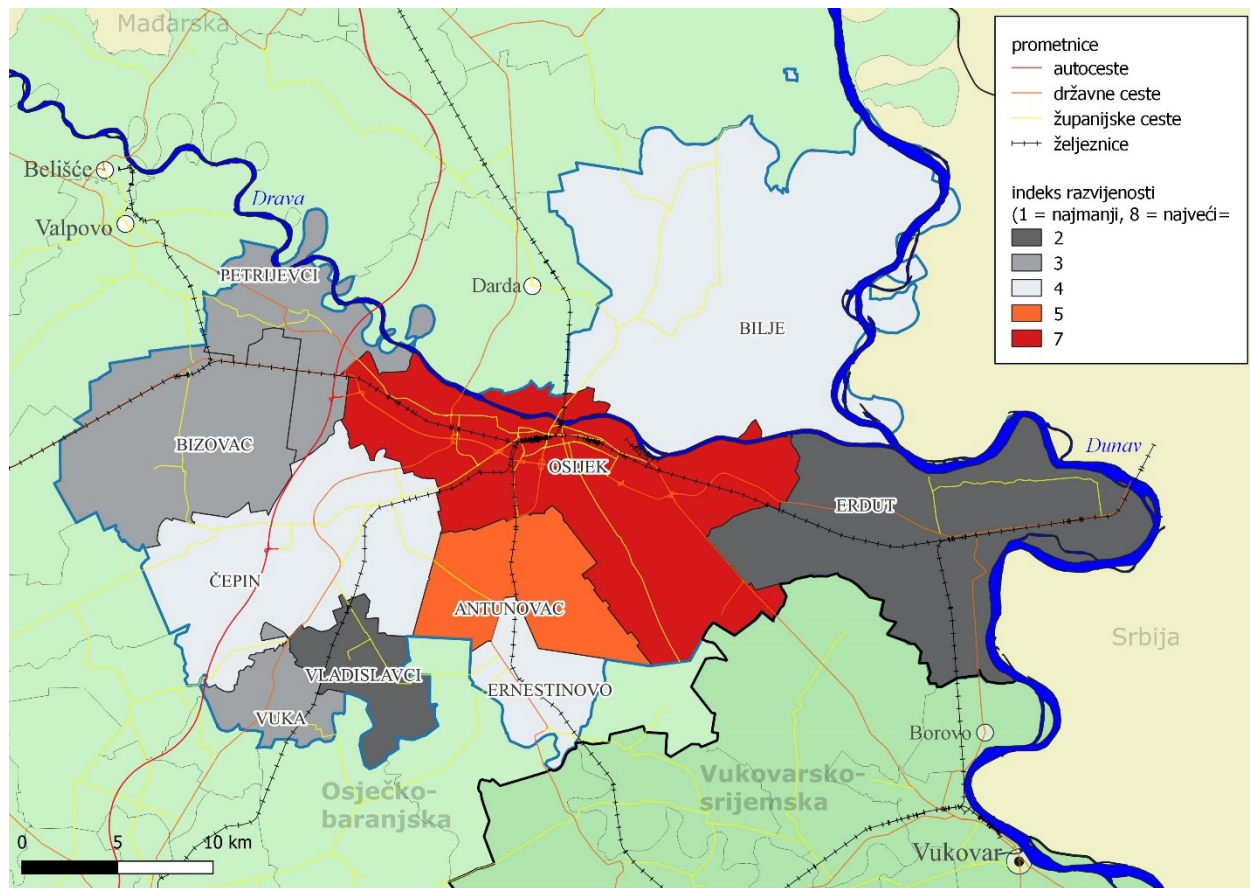
Suvremeni razvoj Hrvatske obilježen je brojnim i slojevitim izazovima, pa tako Hrvatska spada među najslabije razvijene države Europske Unije. Nepovoljni gospodarski trendovi rezultat su kumulativne uzročnosti više faktora, među kojima se ističu strukturno pogoršanje hrvatskog gospodarstva od kraja 1980-ih godina, materijalna razaranja i kadrovska osiromašenje u Domovinskom ratu i neprimjeren model gospodarske tranzicije (Pejnović i Kordej-de Villa, 2015.). Osim strukturalnih problema, ravnomjerni razvoj Hrvatske ograničava centralizirani model uprave čime su tokovi novca, pa time i ljudskog, socijalnog i kulturnog kapitala usmjereni prema Zagrebu (Vukić, 2016). Usprkos razvojnim prednostima, brojni se dijelovi Hrvatske danas suočavaju s depopulacijom i nedostatkom mladog stanovništva koje je inače “motor“ pozitivnih promjena i temelj daljnjeg razvoja. Očigledno je da bez financijske i stručne podrške države i kohezijske politike EU daljnje restrukturiranje, razvoj gospodarstva i ulaganje u istraživanje i tehnologiju nije moguće (Lončar i Marinković, 2012).

2.1. Kohezijska politika EU i Hrvatske

Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju 2013. godine, regionalno planiranje ponovno postaje važnim dijelom upravljanja prostorom, a politike regionalnog razvoja Hrvatske postaju usklađene s politikama Unije. Politika regionalnog razvoja jedna je od najvažnijih smjernica Europske unije koja, kroz kohezijsku politiku, čak trećinu svoga proračuna izdvaja za razvoj slabije razvijenih regija u EU. Važnost uravnoteženog i policentričnog razvoja danas je sve prepoznatija, a glavne stupove kohezijske politike EU čine smanjivanje društvenih razlika, održivost okoliša te suradnja i uspostava policentričnog urbanog sustava (MRRFEU, 2023a). NUTS klasifikacija (nomenklatura prostornih jedinica za statistiku) predstavlja važan alat za provedbu kohezijske politike (MRRFEU, 2023b). Nakon inicijalne podjele Hrvatske na dvije NUTS 2 regije (Jadranska i Kontinentalna Hrvatska), 2019. je godine izvršena izmjena podjele Hrvatske na četiri NUTS 2 regije (Panonska Hrvatska, Jadranska Hrvatska, Sjeverna Hrvatska i Grad Zagreb). Ovakva podjela obuhvaća homogenije regije u pogledu stupnja razvijenosti i omogućit će pravedniju dodjelu regionalnih potpora (MRRFEU, 2023b).

Ključni su ciljevi politike regionalnog razvoja Hrvatske osigurati potporu slabije razvijenim područjima, učinkovito koristiti sredstva europskih strukturnih i investicijskih fondova te povezati lokalne, regionalne i nacionalne razvojne potrebe s ciljevima kohezijske politike Europske unije, u skladu s načelima održivog razvoja (MRRFEU, 2023a). Važnost policentričnog razvoja potvrđuje i Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine, u kojoj je jačanje uloge gradova u policentričnom razvoju jedna od četiri ključne strateške odrednice. (MRRFEU, 2023d). Osim Nacionalne razvojne strategije, u sustavu regionalnog planiranja postoji hijerarhija razvojnih dokumenata s obzirom na prostorni obuhvat. Na regionalnoj razini donose se županijske razvojne strategije, a strategije na lokalnoj se razini donose se za urbane aglomeracije (četiri najveća grada u Hrvatskoj), i za veća i manja urbana područja (Dobrinić i dr., 2017). Na regionalnoj razini, veliku važnost za ravnomjeran razvoj imaju i razvojne agencije i regionalni koordinatori koji kreiraju razvojne projekte i programe s ciljem podizanja životnog standarda lokalne zajednice. Najviše razvojnih mjera kreirano je s ciljem smanjivanja društvenih i ekonomskih razlika između regija, odnosno kroz ulaganja u potpomognuta i područja s razvojnim posebnostima (Horvat, 2018).

Potpomognuta područja su ona područja koja prema stupnju razvijenosti zaostaju za prosjekom Republike Hrvatske te im je potrebna dodatna podrška u razvoju. Određuju se prema indeksu razvijenosti, koji se računa svake 3 godine za jedinice lokalne samouprave (JLS) i županije na temelju šest pokazatelja. Svi gradovi, općine i županije razvrstavaju se u razvojne skupine (kategorije 1-8) na temelju kojih se dodjeljuju sredstva podrške. Potpomognuta područja (kategorije 1-4) na taj način primaju financijsku i stručnu pomoć i postaju prioriteti prilikom alokacije financijskih i drugih sredstava regionalne politike (Horvat, 2018.). Na primjeru Urbane aglomeracije Osijek (sl. 2) vidljivo je kako središte aglomeracije bilježi viši stupanj razvijenosti, a sve su okolne općine izuzev Antunovca u kategoriji potpomognutih područja.



Sl. 2. Indeks razvijenosti općina i grada UA Osijek 2018. godine

Izvor: Državna geodetska uprava, 2016; Open street map, 2023; MRRFEU, 2018.

2.2. Strateški pristup u regionalnom planiranju

Zakonodavni okvir temu prostornog razvoja regulira ponajprije putem odvojenih sustava prostornog uređenja i regionalnog razvoja te Zakonom o prostornom uređenju i Zakonom o regionalnom razvoju. „Pritom, u planiranju i provedbi aktivnosti prostornog razvoja nužno je istražiti mogućnosti poboljšanja sadašnjeg modela planiranja temeljenog na načelima integralnog pristupa u prostornom planiranju, horizontalne i vertikalne integracije, sagledavanjem konkretnih oblika suradnje i koordinacije“. (Dobrinić i dr., 2017, 42). Strateškim planiranjem odgovara se na temeljna pitanja: “Gdje smo sada? Gdje želimo biti? Kako doći tamo gdje želimo biti?”. Proces strateškog planiranja trajan je proces i kao takav se dijeli na proces izrade i proces ostvarivanja/implementacije/provedbe (Črnjar i Petrović, 2015). Takvo planiranje u obzir uzima ravnomjeren razvoj, uvažava posebnosti prostora i mjesta, prepoznaje ključne aktere na svim prostornim razinama (od lokalne do nadnacionalne), a rezultira se stvaranjem vizije, ciljeva i instrumenata implementacije (Dobrinić i dr., 2017).

Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU izradilo je *Nacrt Prijedloga Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem* (Bajo i Puljiz, 2017). Prijedlog definira tri vrste nacionalnih strateških dokumenata (dugoročni, srednjoročni i kratkoročni) i dvije vrste strateških dokumenata na regionalnoj i lokalnoj razini (srednjoročni je *Plan razvoja* jedinice lokalne ili regionalne samouprave (više jedinica može izraditi zajednički plan), a kratkoročni je *Provedbeni program*). Zakonom se također predlaže osnivanje mreže koordinatora i IT sustav za pripremu, praćenje i izvještavanje o rezultatima provedbe strateških dokumenata. Konačno, zakonom je predviđeno povezivanje strateških s dokumentima prostornog razvoja. Utvrđivanjem prioriteta i njihovim povezivanjem u operativne mjere i pokazatelje trebao bi se stvoriti sustav koji će odraziti potrebne intervencije u prostoru - ovog puta kao sastavni dio strateškog planiranja (Bajo i Puljiz, 2017).

Posljednjih godina sve je prisutniji koncept pametne specijalizacije koji nudi neke od odgovora na dosadašnje izazove u regionalnom planiranju. Ključna obilježja ovog koncepta su: pristup temeljen na mjestu i prostoru (*place based approach*), upravljanje na više razina (*multi-level governance*) i logika politike usmjerene na rezultate (*results-orientation logic of the policy*) (McCann i Ortega-Argiles, 2016). Pametna specijalizacija uključuje detaljnu analizu lokalnih i regionalnih resursa, uključivanje brojnih, većih i manjih, dionika iz različitih sektora, postizanje konsenzusa oko liste prioritarnih mjera i projekata i aktivno praćenje i evaluaciju rezultata

razvojnih mjera. Koncept pametne specijalizacije u biti je pristup osmišljavanja razvojnih mehanizama koje u obzir uzimaju lokalni kontekst, ali na način koji je relevantan i povezan s globalnim lancima vrijednosti. Identificiranje ključnih sektora, djelatnosti, tehnologija i aktivnosti koje mogu bolje iskoristiti globalne lance vrijednosti imperativ je kako bi došlo do održivog razvoja regija (McCann i Ortega-Argiles, 2016). Nadalje, svaka regija ili država mora biti u stanju identificirati relevantne veze i tokove roba, usluga i znanja koji otkrivaju moguće obrasce integracije s partnerskim regijama, što je osobito važno u slučaju manje razvijenih regija ili država koje zahtijevaju transfer znanja i tehnologije (Jurlin i dr., 2018). Europska je unija u prošlom financijskom razdoblju (2014. - 2020.) pokrenula inicijativu izrade strategija pametne specijalizacije (S3) s ciljem povećanja sinergije između sredstava EU i sredstava nacionalnih i regionalnih politika. Hrvatska je trenutno u procesu izrade *Strategije pametne specijalizacije do 2029.*, a u njoj su definirana tematska prioritetna područja: personalizirana briga o zdravlju, pametna i čista energija, pametan i zeleni promet, sigurnost i dvojna namjena, održiva i kružna hrana, prilagođeni i integrirani proizvodi od drva te digitalni proizvodi i platforme. (MZO, 2023).

Još jedan oblik planiranja putem pametne specijalizacije povezuje se *Nacionalnom razvojnom strategijom Republike Hrvatske do 2030.* i *Teritorijalnom agendom EU do 2030.*, a to je politika *Industrijske tranzicije Panonske, Sjeverne i Jadranske Hrvatske* (MRRFEU, 2023e). Na temelju utvrđenih globalnih trendova, razvojnih izazova i potencijala gospodarstva, svakoj su regiji odabrane prioritetne niše za koje je procijenjeno da mogu ostvariti najveću dodanu vrijednost, te samim time u najvećoj mjeri pridonijeti povećanju regionalne konkurentnosti. Prioritetne niše grupirane su u regionalne lance vrijednosti (RLV) koji će biti glavni instrument za daljnje upravljanje procesom industrijske tranzicije, a za Panonsku Hrvatsku to su: RLV Hrana i poljoprivreda, RLV Pametne i kreativne industrije, RLV Zeleni rast i RLV Kontinentalni turizam (tab.1.) (MRRFEU, 2023e).

Tab. 1. Regionalni lanci vrijednosti (RLV) za Panonsku Hrvatsku

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

Izvor: MRRFEU, 2023e

Još jedan od primjera međusektorske i teritorijalne suradnje u Hrvatskoj mogao bi biti *Razvojni sporazum Slavonija, Baranja i Srijem (SBS)*. Godine 2017., pokrenut je ovaj nadregionalni projekt i osnovano savjetodavno tijelo, s ciljem kreiranja i financiranja razvojnih projekata na području pet slavonskih županija (Osječko-baranjska, Vukovarsko-srijemska, Virovitičko-podravska, Požeško-slavonska i Brodsko-posavska). Projektima se nastoji umanjiti negativne posljedice sve manjeg broja stanovnika na istoku Hrvatske (MRRFEU, 2023c). Projektom upravlja Savjet za Slavoniju, Baranju i Srijem kojim predsjedava predsjednik Vlade Republike Hrvatske dok je zamjenik predsjednika Savjeta i glavni koordinator Savjeta ministar regionalnoga razvoja i fondova Europske unije. U radu Savjeta sudjeluju svi ministri vezani za korištenje fondova Europske unije, pet župana slavonskih županija, ravnatelji regionalnih agencija, predstavnici udruga gradova i općina, Hrvatskoga sabora i Ureda predsjednika, Hrvatske gospodarske komore, Hrvatske udruge poslodavaca, Hrvatske obrtničke komore i rektor Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku. Provedbom Ugovora trebalo bi se doprinijeti razvoju inovativne, povezane i inkluzivne Slavonije, Baranje i Srijema, jačanju konkurentnosti i poboljšanju položaja u globalnim lancima vrijednosti u sektorima koji su identificirani kao prioritetni (IKT sektor, prehrambeno-prerađivačka, drvno-prerađivačka, metalo-prerađivačka

industrija te turizam), kao i stvaranju novih vještina, boljih radnih mjesta i većoj kvaliteti života (MRRFEU, 2023c).

Konačno, valja istaknuti program LEADER, jednu je od najvažnijih inicijativa EU osnovane upravo na principu „odozdo prema gore”. U njemu se poljoprivrednici, ruralna poduzeća, lokalne organizacije, javna tijela i pojedinci iz raznih sektora udružuju u lokalne akcijske skupine (LAG), sastavljaju vlastite lokalne razvojne strategije i upravljaju svojim proračunima. Osim toga, postoje brojne razvojne inicijative kao što su kratki lanci opskrbe i grupe solidarne razmjene koje mogu imati značajnu ulogu u povezivanju urbanih i ruralnih područja. Na području UA Osijek prožimaju se dijelovi teritorijalnih obuhvata triju LAG-ova. U LAG-u *Vuka-Dunav* nalaze se općine Čepin, Vuka, Vladislavci, Antunovac, Ernestinovo, Erdut i dijelovi Grada Osijeka (naselja Tenja, Višnjevac, Josipovac, Brijest i Sarvaš). U LAG-u *Karašica* nalaze se općine Petrijevci i Bizovac, a u LAG-u *Baranja* nalazi se općina Bilje i dijelovi Grada Osijeka (naselja Podravlje i Tvrđavica) (LEADER Mreža Hrvatske, 2015).

3. GRAD U REGIONALNOM PLANIRANJU

S obzirom na to da grad može smjestiti velik broj ljudi na relativno malom prostoru, platforma je za društvene integracije i osobnu slobodu i razvoj (Zimmermann, 1999.). Gradovi sa svojom visokom koncentracijom stanovnika, usluga, kapitala i informacija mogu biti pokretači razvoja šireg prostora. Industrijalizacijom i naglim širenjem gradova tijekom prošlog stoljeća dolazi do jačanja procesa suburbanizacije, odnosno cijeli se prostor grada i okolice demografski, socioekonomski i morfološki transformira (Vresk, 1997). Jača preobrazba okolica većih gradova i formiranje gradskih regija u Hrvatskoj započinje u drugoj polovici 20. stoljeća. Tijekom 1970-ih okolice najvećih gradova: Zagreba, Splita, Rijeke i Osijeka preobražene su i kontinuirano izgrađene i naseljene. Razdoblje do 1990-ih još obilježava izraženija mobilnost stanovništva i sve važnija uloga dnevnih migracija u odnosu grad-okolica (Bočić i dr., 2018). Osamostaljenjem Hrvatske dolazi do značajnih promjena u prostornoj strukturi gradova, a glavnim uzrocima mogu se smatrati procesi globalizacije i informatizacije te raspad socijalističkog sustava krajem 80-ih i početkom 90-ih godina 20. stoljeća (Njegač i dr., 2010).

Transformacija prostorne strukture gradova u posljednjih 30-ak godina očituje se u procesima deindustrijalizacije, komercijalizacije, revitalizacije nekih unutrašnjih gradskih područja i komercijalnom suburbanizacijom širih područja grada (Svirčić Gotovac 2020 prema Hamilton i dr., 2005).

Gradsku regiju (urbanu aglomeraciju) čine grad u užem smislu (tzv. formalni grad) i njegova funkcionalno integrirana okolica. Budući da su gradovi i njihove okolice prostori najvećeg intenziteta promjene, javlja se potreba za istraživanjem gradskih regija i uvođenjem modela izdvajanja gradske regije (Bočić i dr., 2018). Najznačajniji teorijsko-metodološki doprinos istraživanjima razvoja gradskih regija u Hrvatskoj dao je Milan Vresk (Bočić i dr., 2018). Njegov model izdvajanja socio-ekonomskih gradskih regija poslužile su kao temelj brojnim istraživanjima gradskih regija u 21. stoljeću. Mnogo je modela izdvajanja gradskih regija, ali za potrebe ovog rada koristi se model korišten u strateškom dokumentu Strategija razvoja Urbane aglomeracije Osijek do 2021.-2027. godine, čiji je glavni kriterij udio dnevnih migranata u matični grad od preko 30 % od zaposlenog stanovništva.

Gradske regije prolaze kroz više razvojnih faza, a prve veće potrebe za kontroliranim razvojem i uređenjem gradskih regija javljaju se na prijelazu 19. u 20. stoljeće. (Bočić i dr., 2018). U svrhu rješavanja razvojnih izazova i kvalitetnog usmjeravanja budućeg razvoja gradskih regija provode se planske mjere koje mogu biti restriktivne (mjere zabrane), poticajne ili mjere decentralizacije. Postoji nekoliko pristupa i modela decentraliziranog i policentričnog razvoja gradskih regija (tab 2.). Ti su se modeli upravljanja gradskim regijama razvijali tijekom vremena, pa su se u oblikovanju jedne aglomeracije u pojedinim razdobljima primjenjivali različiti modeli (Bočić i dr., 2018).

Tab. 2. Pristupi i modeli decentraliziranog i policentričnog razvoja gradskih regija

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

Izvor: Vresk, 1990

Nova inicijativa *Europa bliže građanima*, kroz *Integrirani teritorijalni program* ulaže u razvoj urbanih, ruralnih i obalnih područja (MRRFEU, 2023b). Integriranim teritorijalnim ulaganjima (ITU) omogućuje se integriranje sredstava iz različitih europskih fondova (*Europski fond za regionalni razvoj*, *Kohezijski fond* i *Europski socijalni fond*) i operativnih programa (*OP Konkurentnost i kohezija* i *OP Učinkoviti ljudski potencijali*). Ulaganjem tih sredstava u zajedničke aktivnosti i projekte ojačava se uloga gradova kao pokretača gospodarskog razvoja. Mehanizam služi provođenju aktivnosti održivog urbanog razvoja koje imaju naglašenu teritorijalnu dimenziju. Do sada su ITU koristila 8 gradova (Zagreb, Split, Rijeka, Osijek Zadar, Slavonski Brod, Pula i Karlovac). Sve gradske regije koje koriste ITU mehanizam formiraju partnerska vijeća i izrađuju razvojne dokumente strategije razvoja Urbanih područja ili Urbanih aglomeracije) u okviru višegodišnjeg financijskog okvira (VFO) (MRRFEU, 2023b). Grad Osijek nositelj je izrade Strategije razvoja urbane aglomeracije Osijek (SRUAO), a u trenutnom VFO 2021. – 2027. određen je novi prostorni obuhvat i uspostavljen je institucionalni okvir za izradu i provedbu strategije. Partnersko vijeće UA Osijek čini 25 članova predstavnika institucija i 25 zamjenika članova predstavnika institucija (tab. 3.). Iskustvo Osijeka i drugih gradova koji su primjenjivali

ITU mehanizam u razdoblju 2014. – 2020. pokazalo uspješnost u područjima *brownfield* investicija, urbano-ruralnih veza i javnog prijevoza, stvaranja integralnih multisektorskih znanja, ali i jačanja kapaciteta urbanih područja odnosno gradova u pripremi i provedbi projekata (Grad Osijek, 2022). Primijećeno je i nekoliko nedostataka kao što je mali broj predstavnika civilnog sektora, nedovoljno sredstava i svijesti za umrežavanje aktera i jedinica lokalne samouprave i prevelika usmjerenost projekata na gradnju infrastrukture. Ipak, ITU mehanizam je u razdoblju 2014.- 2020. prepoznat kao korisnim i relevantnim, tako da će ga u novom razdoblju (2021. – 2027.) koristiti čak 14 novih gradova (MRRFEU, 2023b).

Tab. 3. Članovi Partnerskog vijeća Urbane aglomeracije Osijek

Sektor djelovanja dionika	Članovi Partnerskog vijeća UA Osijek
Javni sektor	Grad Osijek
	Općine Antunovac, Bilje, Bizovac, Čepin, Erdut, Ernestinovo, Petrijevci, Vladislavci i Vuka
	Osječko-baranjska županija
	Javna ustanova Županijska razvojna agencija Osječko-baranjske županije
	Hrvatski zavod za zapošljavanje, Regionalni ured Osijek
	Klinički bolnički centar Osijek
	Ministarstvo kulture, Konzervatorski odjel u Osijeku
	Turistička zajednica Osječko-baranjske županije
	Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku
	Hrvatska gospodarska komora, Županijska komora Osijek
	Obrtnička komora Osječko-baranjske županije
Privatni sektor	Žito d.o.o., Osijek
	Saponia d.d. Osijek
Civilni sektor	Crveni križ, Gradsko društvo Crvenog križa Osijek
	Hrvatska udruga poslodavaca, Regionalni ured Osijek
	Udruga za rad s mladima “Breza”
	Udruga Osijek Software City

Izvor: Grad Osijek, 2022

3.1. Osovine razvoja kao mehanizam regionalnog razvoja gradskih regija

Posebna pažnja posvećuje se konceptu osovina razvoja budući da oblik većine gradskih regija u Hrvatskoj u velikoj mjeri ovisi o prometnom sustavu, a većina gradova širi se uz prometnice u radijalnoj formi. U Urbanoj aglomeraciji Osijek, uski urbanizirani koridori protežu se duž glavnih prometnica, a takav je oblik karakterističan za ranije razvojne faze gradske regije (Bočić i dr., 2018). Važnost osovina ili koridora ističe se i kroz paneuropske prometne koridore koji imaju za cilj integraciju nacionalnih mreža prometnica u jedinstvenu Transeuropsku mrežu prometnica (TEN-T). Kroz Hrvatsku prolaze Mediteranski i prometni koridor Rajna-Dunav (MMPI, n.d.). Time je porast važnosti u nacionalnim i europskim okvirima, osim zagrebačkog prometnog čvorišta, dobilo osječko prometno čvorište (Sić, 2012). Uz porast međunarodnog značenja koridora Vc i sve veću ulogu Dunava, novim prometnim odnosima nastalim izgradnjom autoceste do Osijeka došle su do izražaja tendencije jačanja osovina razvoja kao važnih činilaca organizacije prostora u Osječkoj regiji (Sić, 2014).

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

Koncept osovina razvoja nastaje '60-ih godina 20. stoljeća, a naslanja se na teoriju polariziranog razvoja (Vresk, 1993). Ipak, već krajem 19. stoljeća španjolski urbanist Soria y Mata predlaže da se model širenja gradova u potpunosti prilagodi sve naprednijoj prometnoj infrastrukturi. Predlaže pojam "linearnog grada" (*Ciudad Lineal*) koji bi se kontinuirano protezao između dva grada u širini od 400 metara, a njegovim bi središnjim dijelom prolazila tramvajska linija i njoj paralelne pješačke i biciklističke staze (Priemus i Zonneveld, 2003). Iako nikada nije u potpunosti proveden, model je imao utjecaj na kasnije regionalne planere koji razmatraju način linearnog usmjeravanja prostornog razvoja na osnovi prometne infrastrukture. Glavna kritika

takvom modelu, pogotovo od kraja 20. stoljeća jest fragmentacija i degradacija prirodnih površina (Priemus i Zonneveld, 2003).

U drugoj polovici 20. stoljeća, prostorni i regionalni planeri, urbanisti i ostali znanstvenici aktivno istražuju razvoj gradskih regija preko koridora. Arhitekt G. R. Collins 50-ih godina prošlog stoljeća tvrdi kako je linearno širenje gradova duž prometnica proces koji se događa prirodno, a zadaća planera je razviti koncepte i metode koji bi izašli u susret tom procesu. Collins naizmjenično koristi pojam linearnog grada i koridora ističući da su svi dijelovi grada duž prometne arterije međusobno lako dostupni. Dodatno, navodi kako se koridori zbog svoje izduženosti i male širine u velikoj mjeri dodiruju s prirodnim površinama i stoga uzimaju najbolje od urbanog i ruralnog (Hervin, 2005). Prema geografu C.F. Whebellu, koridori su istovremeno rezultat i faktor ekonomskog razvoja. Njegov je najveći doprinos uvođenje vremenske dimenzije u proučavanju osovina razvoja. U tom evolucijskom modelu razvoja gradskih regija, Whebell opisuje prirodno-geografske, ekonomske, kulturne, infrastrukturne i dr. razlike između lokacija u gradskoj regiji. Te su razlike između pojedinih lokacija uzrokovale različit stupanj ekonomskog razvoja i tako čine hijerarhijski sustav koridora. Whebell također tvrdi da prostorni razvoj između naselja prati najprikladniji put (vremenska dostupnost, sigurnost itd.) i da će se znanje i inovacije širiti upravo tim rutama (Hervin, 2005). Urbanist C. Doxiadis također prepoznaje vremensku komponentu, a dinamičan razvoj gradskih regija opisuje kroz tri procesa. Centripetalnim silama postojećih naselja i linearnim silama modernih prometnih sustava pridružuje “estetske sile“ atraktivnih lokacija (npr. atraktivnost obalnih područja) koje se javljaju kako na područjima gradskih regija, tako i na većim prostornim razinama. Doxiadis također daje kritiku linearnom gradu ističući njegova ograničenja kroz nedostatak centralnih funkcija (Hervin, 2005).

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

Planiranje razvoja putem osovina razvoja na nacionalnoj razini, čini se, ima određenih ograničenja. Velika diskusija na tu temu može se pronaći u dokumentima prostornog razvoja Nizozemske (Hervin, 2005). Policentrični prostorni razvoj duž linija i čvorišta glavne infrastrukture kao način razvoja Nizozemske spominju se u dokumentu *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* (Peti nacionalni dokument o prostornom planiranju). I u dokumentima koji su prethodili, koridori su prepoznati kao okvir za dekoncentrirano korištenje urbanog prostora i način hitnog rješavanja potreba za smještanjem rezidencijalnih i poslovnih zona (Hervin, 2005). Dokument je također poslužio kao platforma na kojoj su surađivala i raspravljala četiri ministarstva i brojne druge organizacije koje se direktno tiču prostorno-ekonomskog razvoja Nizozemske. Usklađivanje stavova brojnih dionika predstavlja velik izazov za prostorno i regionalno planiranje, pogotovo u kontekstu gusto izgrađenog prostora kao što je Nizozemska. Konsenzus je postignut tako da se trakasti razvoj (*ribbon development*) pokuša izbjeći, a glavni argument protiv urbanizacije duž prometnih koridora predstavlja želja za zaštitom ugroženih prirodnih i poljoprivrednih područja (Priemus i Zonneveld, 2003). Kao nit vodilja u daljnjem planiranju izabran je koncept urbanih mreža (*urban network*). Urbane su mreže koncept prostorno-ekonomskih zona u obliku mreže međusobno povezanih kompaktnih gradova. Definirano je da u takvoj mreži gradovi ne bi smjeli međusobno natjecati, nego radije surađivati oko toga gdje i kako smjestiti određene funkcije i sadržaj (Priemus i Zonneveld, 2003).

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

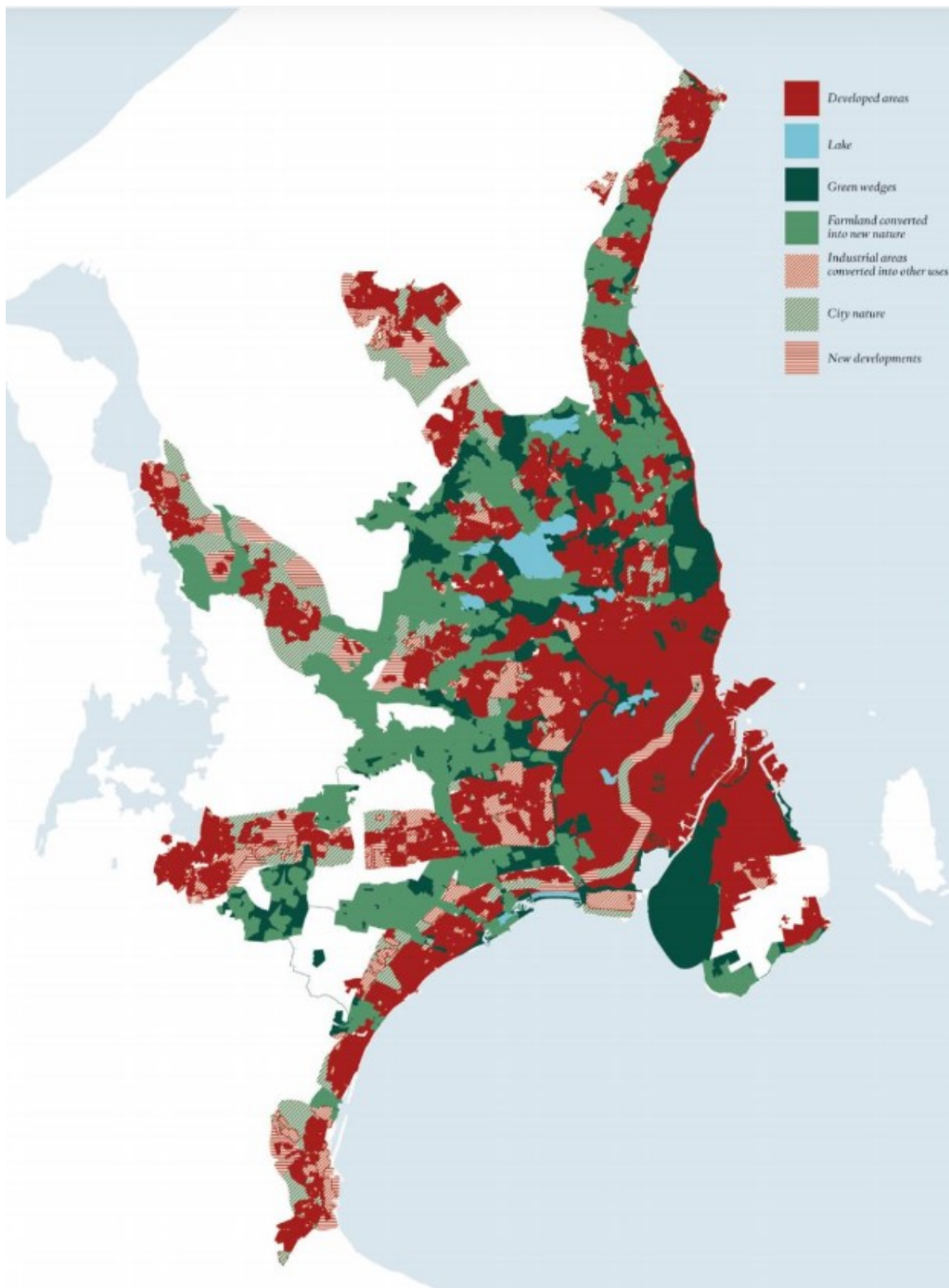
Plan razvoja regije grada Kopenhaga, naslovljen "Plan prstiju" (*The Finger Plan*) (sl. 3.), ističe se svojim kontinuitetom u planiranju gradske regije, primjenjujući koncept osovina razvoja još od 1947. godine. U dinamičnoj okolini glavnog grada Danske, rast gradova organiziran je u prstenastim zonama oko gradske jezgre gdje je koncentrirana većina stanovništva i radnih mjesta. Izdužene urbanizirane zone povezane su prigradskom željeznicom, a na krajevima

“prstiju“ razvila su se nova središta koja nude radna mjesta u raznim proizvodnim i uslužnim djelatnostima. Grupirane četvrti fizički su odijeljene pojasevima kojima prolaze autoceste i velikim područjima otvorenog prostora (vikendice i rekreacija) (Andersson, 2019). Skupina arhitekata iz Kopenhagena 2019. je godine napravila prijedlog moderniziranog “Plana prstiju“. Prijedlog je opisan kroz pet glavnih razvojnih inicijativa (tab. 4.)

Tab. 4. Glavne komponente novog “Plana prstiju“ u urbanoj aglomeraciji Kopenhagena

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

Izvor: Andersson, 2019



Sl. 3. Plan prstiju urbane aglomeracije Kopenhagen 2019. godine
 Izvor: Andersson, 2019

4. PROSTORNO-FUNKCIONALNA I RAZVOJNA OBILJEŽJA UA OSIJEK

4.1. Geografski položaj

UA Osijek smještena je u istočnom dijelu Istočne Hrvatske. Granice aglomeracije uglavnom se preklapaju s jasno izdvojenom cjelinom Osječke pridravske nizine (također se koriste nazivi Donjodravaska ili Dravsko-dunavska nizina) (Crkvenčić i dr., 1975). Iznimku predstavlja Općina Bilje koja se nalazi s lijeve strane rijeke Drave, u južnom dijelu Baranje gdje je regija najšira (oko 30 km). Dominantni je smjer pružanja aglomeracije zapad-istok, od našičkih nizinskih šuma kod Bizovca na zapadu, pa do okuke Dunava kod Erduta u dužini od gotovo 70 km. U širem prostornom kontekstu UA Osijek dio je Panonske nizine, kontaktnog prostora na kojemu su se stoljećima izmjenjivali srednjoeuropski i jugoistočnoeuropski kulturni utjecaji. Povoljan položaj na rijekama Dravi i Dunavu, i važnim prometnicama uz rijeku, poslužio je kao poluga gospodarskom razvoju cijelog kraja. Dobar prometno-geografski položaj očituje se u križanju podravske magistrale s transverzalnim cestovnim pravcem prema BiH i obali (Sić, 2014).

Područje UA Osijek izrazito je ravničarsko i pretežito ruralno područje. Iznimku djelomično predstavlja Erdutsko brdo, lesno uzvišenje na krajnjem istoku aglomeracije. Regija je tradicionalno umjeren na poljoprivrednu proizvodnju zbog vrlo dobrih predispozicija za tu djelatnost (Lončar i Cvitanović, 2012). Ovim područjem teku rijeke Dunav, Drava, Vuka i Karašica, a osim ravnica i rijeka, kraj je bogat šumama, ribnjacima i močvarnim područjima. Rijeka Drava se na području Osijeka usjekla u mlađu pleistocensku terasu koja čini višu južnu obalu, zaštićeniju od poplava, a uzvodno od Osijeka ima mehanizam voda srednjeg toka uz često meandriranje. Važna činjenica za postanak Osijeka je smještaj na mjestu gdje je prijelaz Drave najlakši, a na tom je mjestu močvarna aluvijalna ravnica na baranjskoj strani najuža (Andraković i Jukić, 2009). Na području aglomeracije nalazi se i Park prirode Kopački rit, poplavno područje nastalo djelovanjem Dunava i Drave. Najveća važnost Kopačkog rita je u velikom broju biljnih i životinjskih vrsta, ponajprije ptica (JUPP Kopački rit, n.d.). Prostor uz Dravu i Dunav dio je Regionalnog parka Mura-Drava-Dunav, najvećeg jedinstvenog riječnog Rezervata biosfere u Europi proglašenog od strane UNESCO-a 2021. godine, koji se proteže kroz 5 država (Hrvatsku, Austriju, Sloveniju, Srbiju i Mađarsku) (JUUZDP, n.d.).

Aglomeracija se prostire na 1.015 km² i zauzima nešto manje od četvrtine površine Osječko-baranjske županije (24,4 %) (Grad Osijek, 2022). Aglomeracija obuhvaća 49 naselja raspoređenih u 10 jedinica lokalne samouprave, od kojih je samo Osijek gradska općina (Grad). Promatrano područje na istoku graniči s Republikom Srbijom, odnosno s regijom Bačkom, koja pripada Autonomnoj pokrajini Vojvodina. Na jugu aglomeracija graniči s općinama Borovo, Trpinja, Tordinci i Markušica u Vukovarsko-srijemskoj, i općinama Šodolovci i Semeljci te Gradom Đakovom u Osječko-baranjskoj županiji. Na zapadu aglomeracija graniči s Gradom Valpovom i općinama Koška i Podgorač, a na sjeveru s baranjskim općinama Jagodnjak, Darda, Čeminac i Kneževi Vinogradi.

4.2. Prometno-geografska obilježja prostora

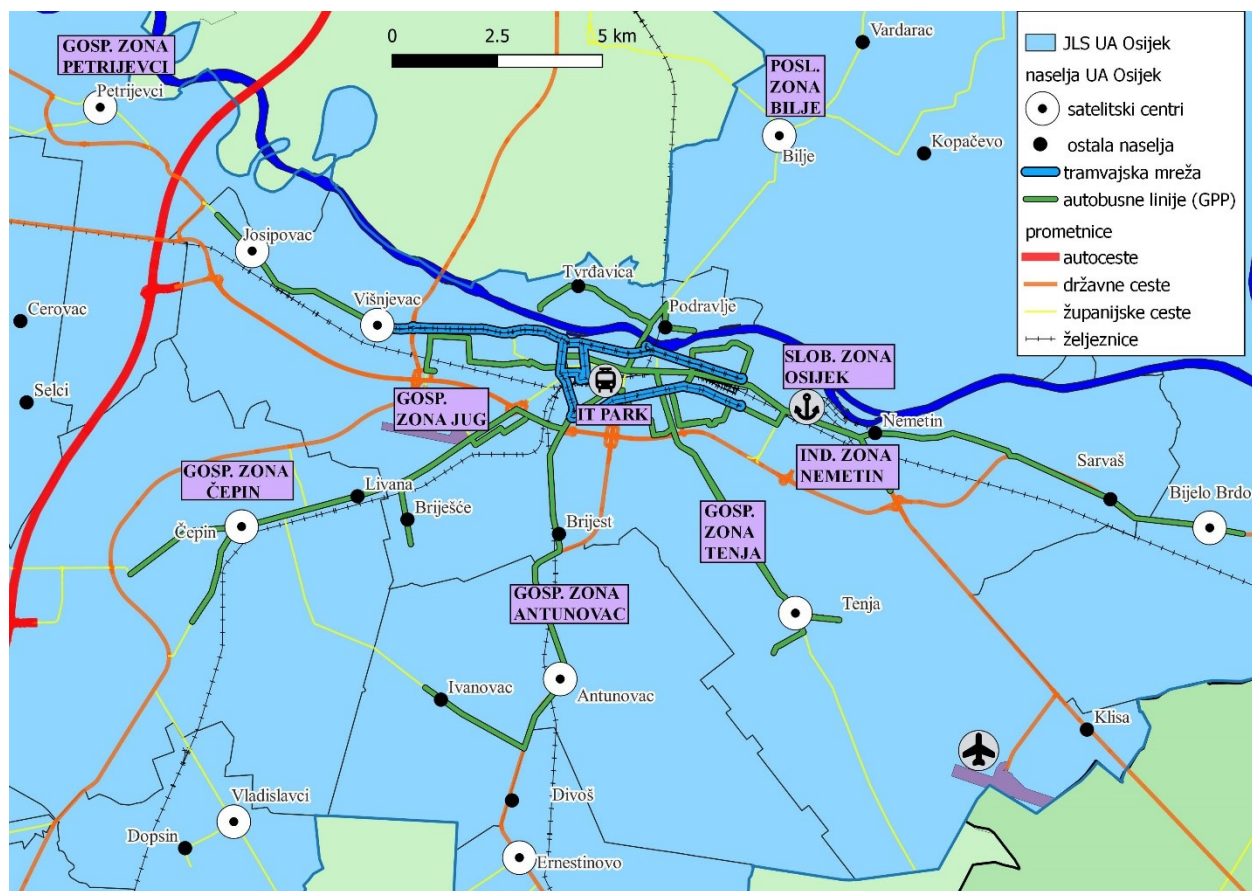
U drugoj polovici 18. stoljeća nakon povlačenja Turaka, u uvjetima društveno-političke stabilizacije, počinje vrednovanje osječkog prometnog položaja (Sić, 2014). U ovom razdoblju počinje razvoj kolskog i riječnog prometa što se povoljno odražava na razvoj gradskih funkcija i sadržaja u Osijeku. U drugoj polovici 19. stoljeća počinje formiranje osječkog željezničkog čvorišta. Osijek najprije dobiva prugu kojom se povezuje preko Pečuha s Budimpeštom i preko Sombora sa Suboticom, a zatim preko Đakova prema Posavini i preko Našica prema Podravini. Osijek tada bilježi porast broja stanovnika, a razvijaju se brojne prerađivačke industrije čime se grad demografski, socioekonomski i morfološki transformira. Promjene u funkcionalno-prostornoj organizaciji prostora dodatno se intenziviraju razvojem automobilske prometa. Do sredine 70-ih modernizirane su sve važnije ceste u Slavoniji, a tijekom Domovinskog rata dolazi do zaustavljanja razvojnih procesa čime prometni položaj Osijeka gubi na važnosti (Sić, 2014). Današnji prometno-geografski i geostrateški položaj UA Osijek određuju ponajprije Podravski i Podunavski prometni koridori koji prolaze njezinim područjem, a veliku važnost ima i obližnji Posavski koridor. U području UA Osijek nalazi se i međunarodna Zračna luka Osijek te Zračno pristanište Osijek-Čepin. Sveobuhvatna analiza prometne mreže i prometne potražnje ovog područja, kao i prijedlog mjera unapređenja prometnog sustava može se pronaći u dokumentu *Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije* (RRASB, 2016).

4.2.1. Cestovni promet

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

Valorizacija prometnog koridora Vc započinje 2007. godine gradnjom prve dionice autoceste A5 (*Slavonika*), od čvora Sredanci (kojim je povezana autocestom A3) do Đakova (HAC, 2022). Dvije godine kasnije otvorena je dionica do Osijeka, a 2022. godine do Belog Manastira, s planom izgradnje preostalih 5 km do mađarske granice tijekom 2024. godine. (Vlada RH, 2022). Važan položaj na koridoru povezuje šire europsko zaleđe i jadransku luku Ploče kao i važna turistička odredišta na Jadranu. Iako podaci prikupljeni brojenjem prometa na autocesti A5 ukazuju na relativno slabo prometovanje, spajanjem s mađarskom autocestom M6 i planiranom bosansko-hercegovačkom autocestom A1 ostvarilo bi pun potencijal ovog prometnog pravca (Sić, 2014). Valja napomenuti kako, barem za sada, autocesta privlači promet međunarodnog značaja, dok se lokalni i regionalni promet odvija na državnoj cesti D7 koja povezuje bosansko-hercegovačku i mađarsku granicu paralelno s autocestom (Sić, 2014). Autoceste utječu na organizaciju prostora preko svojih čvorova djelujući istovremeno koncentracijski i disperzijski. U urbanoj i gospodarskoj strukturi, autocesta je preko čvorova Čepin i Osijek-Josipovac pozitivno utjecala na razvoj južne gradske obilaznice, uz koju se u posljednje vrijeme osnivaju važne gospodarske zone i veliki trgovački centri regionalnog značaja (Portanova i Avenue Mall u blizini Gospodarske zone Jug) (sl. 5.). U bližoj budućnosti razvoja UA Osijek može se očekivati da će autocestovni čvorovi Osijek–Josipovac, Čepin i Čeminac privući nove poslovne aktivnosti, a u širem smislu usmjeriti i daljnji proces prigradske urbanizacije. (Sić, 2014).

Na području grada Osijeka javni prijevoz putnika obavlja poduzeće Gradski prijevoz putnika Osijek d.o.o. (GPP) koji je operater tramvajskog i autobusnog prometa u Osijeku (sl. 5.). Na području Osječko-baranjske županije uslugu prijevoza putnika obavljaju poduzeća Panturist d.d. Osijek, Arriva, APP d.d. Požega te Čazmatrans Nova d.o.o. (RRASB, 2016). Što se tiče infrastrukture autobusnih stajališta na području Osječko-baranjske županije, samo 22 % stajališta je u dobrom stanju i opremljeno adekvatnom opremom, dok je 34% stajališta procijenjeno kao srednje dobro stanje. Najveći postotak stajališta (44 %) smatra se da je u lošem stanju te da nema adekvatnu opremu koja bi putnicima omogućila zadovoljavajuću uslugu na lokacijama stajališta (RRASB, 2016).



Sl. 4. Mreža javnog gradskog prijevoza (GPP) i prostorni raspored gospodarskih i drugih zona

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

4.2.2. Željeznički i tramvajski promet

Tramvajski promet u Osijeku počinje još 1884. godine kada je s radom započeo tramvaj s konjskom vučom, prvi takve vrste u Hrvatskoj. Godine 1926. izvršena je elektrifikacija tramvajske linije koja je do tada bila jednokolosiječna i prolazila je kroz sredinu Tvrđe. Trasa je izmještena izvan Tvrđe, te je uveden dvokolosiječni promet s okretištima na oba kraja linije (Zeleno polje – Podgrađe). Tramvajski promet u Osijeku sastoji se dvije linije (sl. 5.) (29 km pruga i 81 stajalište), a okretišta su na istoku Zeleno polje, na zapadu Višnjevac, na jugu Bosutsko naselje (Mačkamama) i na istoku Jug II (Bikara). Postojeću uslugu tramvajskog prijevoza na području Grada Osijeka provodi Gradski prijevoz putnika d.o.o. (GPP) Osijek. U 2014. godini prevezeno je oko 10,9 milijuna putnika, a u strukturi prevezenih putnika dominiraju umirovljenici (34%), učenici (20%) i radnici (15 %). Od ukupnog broja putnika GPP-a oko 60 % se vozi tramvajima a ostatak autobusima (RRASB, 2016).

U prometnoj strategiji EU sve više se potiče korištenje željeznice budući da je ona prostorno, ekološki i ekonomski održivija od cestovnog prometa. Prednosti željezničkog prometa su između ostalog brzina, sigurnost, velik kapacitet i neovisnost o vremenskim uvjetima (Jurković i dr., 2021). Željeznički promet na području UA Osijek je u stagnaciji i nazadovanju s obzirom na uništavanje dijela infrastrukture i duže razdoblje u kojem se nije ulagalo u željezničku infrastrukturu. Dijelovi infrastrukture propadaju i daju sve manje mogućnosti prometovanja i povezivanja naselja ovim oblikom prometa (RRASB, 2016). Područjem UA Osijek prolaze pruge međunarodnog značaja M301 (Državna granica – Beli Manastir - Osijek) i M302 (Osijek – Strizivojna - Vrpolje). Pruge od regionalnog značaja su R104 (dionica Novi Dalj - Erdut), R202 (dionica (Našice) Cret Bizovački - Dalj), a pruge od lokalnog značaja su L207 (Bizovac - Belišće) i L208 (dionica (Vinkovci) Laslovo - Osijek) (RRASB, 2016). Grad Osijek sjecište je dakle međunarodnih, regionalnih i lokalnih željezničkih pruga, a osim dva kolodvora u Osijeku (Glavni i Donji Grad), kolodvore na području UA Osijek imaju i Nemetin, Sarvaš, Dalj, Erdut, Vladislavci, Josipovac i Bizovac. Kolodvor Osijek jedini ima direktan pristup tramvajskom prijevozu kao i autobusnom prigradskom, međugradskom i međužupanijskom prijevozu putnika na udaljenosti od otprilike 200 m, što je prihvatljivo za integraciju. Ostali željeznički kolodvori dislocirani su od centra grada a time i od drugih načina prijevoza (najmanje 1 km) (RRASB, 2016). S obzirom na to da je Osijek odredište brojnih dnevnih migranata postoji velika potreba za stvaranjem

kvalitetnog gradsko-prigradskog i integriranog prometnog sustava što danas nažalost nije slučaj zbog višegodišnje zanemarivanja i neulaganju u željezničku infrastrukturu (RRASB, 2016).

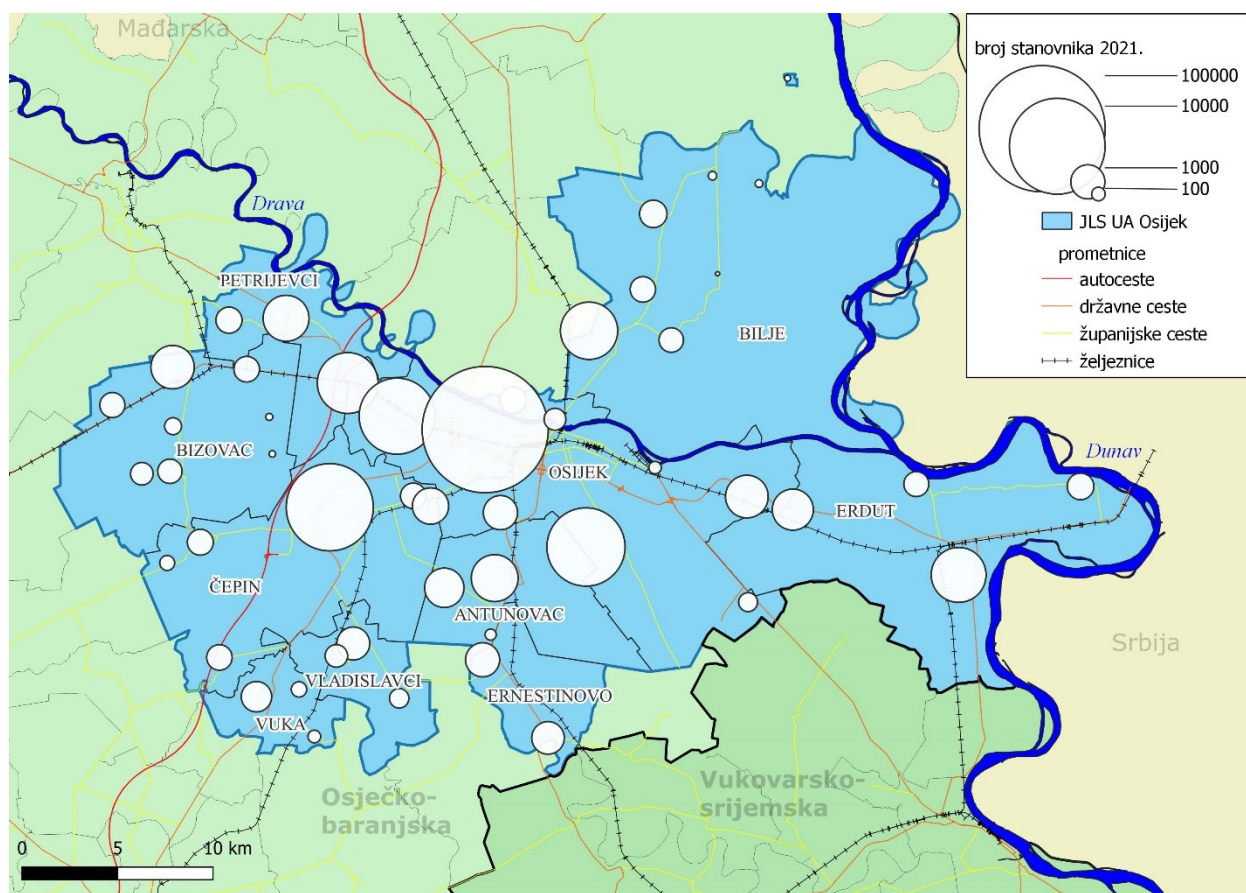
Što se tiče utjecaja željezničke mreže na prostornu strukturu Grada Osijeka, ona ima većinom negativan utjecaj. Trasa regionalne željezničke pruge R202 usporedna je s rijekom Dravom i ide kroz gradsko područje, a međunarodne pruge M301 i M302 prolaze kroz uži centar grada u smjeru sjever-jug. Nedovoljan je broj deniveliranih križanja i zato su prisutne značajne poteškoće i česti zastoji, te je ograničena povezanost s vanjskom cestovnom mrežom. (RRASB, 2016). Tu je i problem prolaska robnog prometa kroz grad, koji bi se mogao riješiti izmještanjem na željezničku obilaznicu mogućom trasom Čepin-Antunovac-Nemetin (Sić, 2012.). Prema Jurković i dr. (2021) Generalnim urbanističkim planom (GUP) iz 2019. godine, željeznički koridori (koji uključuju željezničku prugu i prostor koji je pod direktnim utjecajem željezničkog prometa) zauzimali su 14,93 % područja obuhvaćenog GUP-om. Obilježja željezničkih koridora na području Osijeka su radijalno širenje u pet smjerova, prolazak koridora kroz centar grada i u velikoj mjeri neuređenost područja uz prugu (Jurković i dr., 2021).

4.2.2. Riječni promet

Položaj Osijeka s lukom na trinaestom kilometru rijeke Drave od ušća u Dunav, predstavlja odličnu osnovu za (ponovni) razvoj riječnog prometa koji pruža pretpostavke za regionalno otvaranje i gospodarski rast zbog svoje izuzetne ekonomsko-ekološke prihvatljivosti (Sić, 2012). Riječna Luka Osijek (Luka Tranzit d.o.o; Nexe grupa) nalazi se na desnoj obali Drave u blizini naselja Nemetin, 13 km zapadno od ušća Drave u Dunav. Ta dionica Drave ima status međunarodnog plovnog puta i predstavlja ogranak paneuropskog koridora VII. Luka je cestom i željeznicom povezana sa zaleđem i osječkom zračnom lukom. Osnovne djelatnosti luke su pretovar, skladištenje te trgovina građevinskim materijalom, a prema skladišnom prostoru Luka Tranzit Osijek najveća je riječna luka u Hrvatskoj (Luka Tranzit Osijek, n.d.). Usmjerenje razvoja na riječni promet podrazumijeva razvoj riječne luke u bazensku luku, opremanje suvremenom tehnologijom, diverzifikacija robnog prometa i razvoj pratećih gospodarskih aktivnosti sa svrhom uključivanja u kontejnerski promet (Sić, 2012).

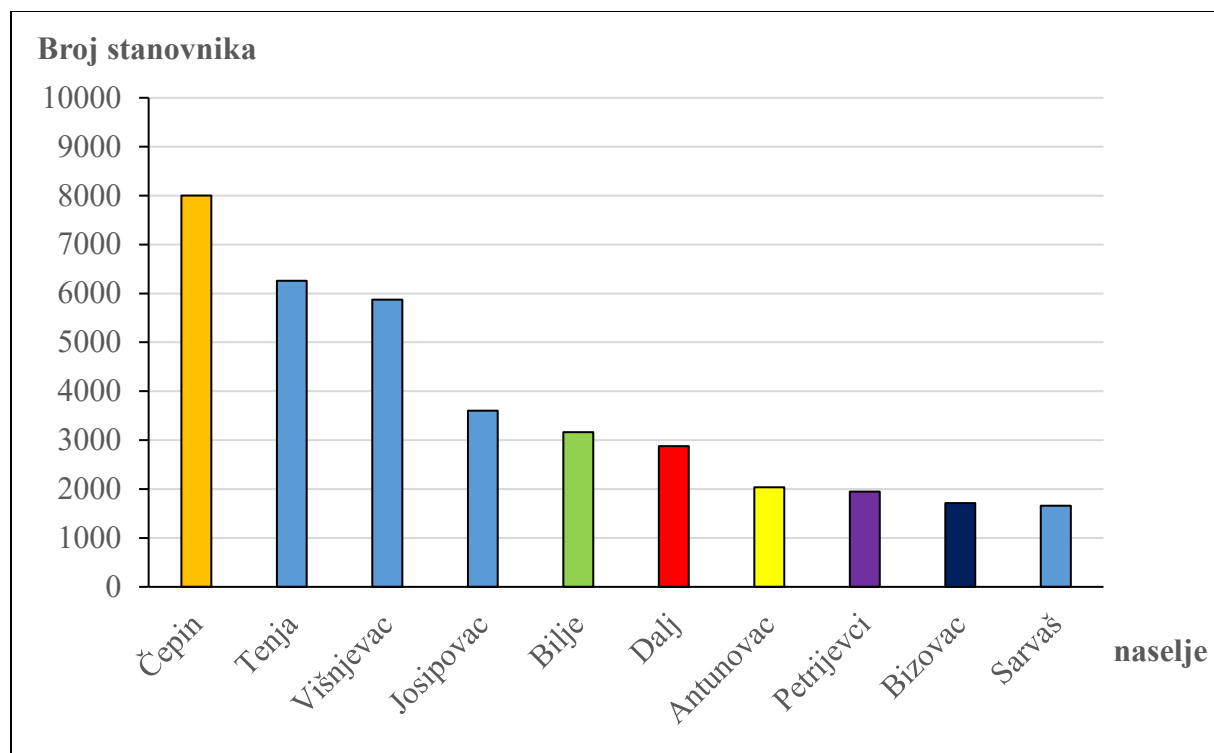
4.3. Razmještaj i kretanje stanovništva

Godine 2021., prema posljednjem popisu stanovništva, na području Urbane aglomeracije Osijek, živjelo je 130.299 stanovnika što je 50,5 % stanovnika Osječko baranjske županije i 3,4 % stanovnika Hrvatske (DZS, 2021). Budući da prostor UAO nema znatne reljefne barijere, na tom se području razvilo 49 naselja koja su relativno pravilno raspoređena u prostoru (izuzev nenaseljenog Kopačkog rita u Općini Bilje) (sl. 5.). Prema popisu stanovništva 2021. godine, Grad Osijek broji 96.313 stanovnika, a na samo naselje Osijek otpada 75.535 stanovnika. Drugo najveće naselje je Čepin, a prvih pet zatvaraju prigradska naselja Tenja, Višnjevac i Josipovac (vidi sl. 6.) (DZS, 2021).



Sl. 5. Naselja UA Osijek prema broju stanovnika 2021. godine

Izvor: Državni zavod za statistiku 2021; Državna geodetska uprava, 2023; Open street map, 2023



Sl. 6. Broj stanovnika 10 najvećih naselja izuzev grada Osijeka 2021. godine

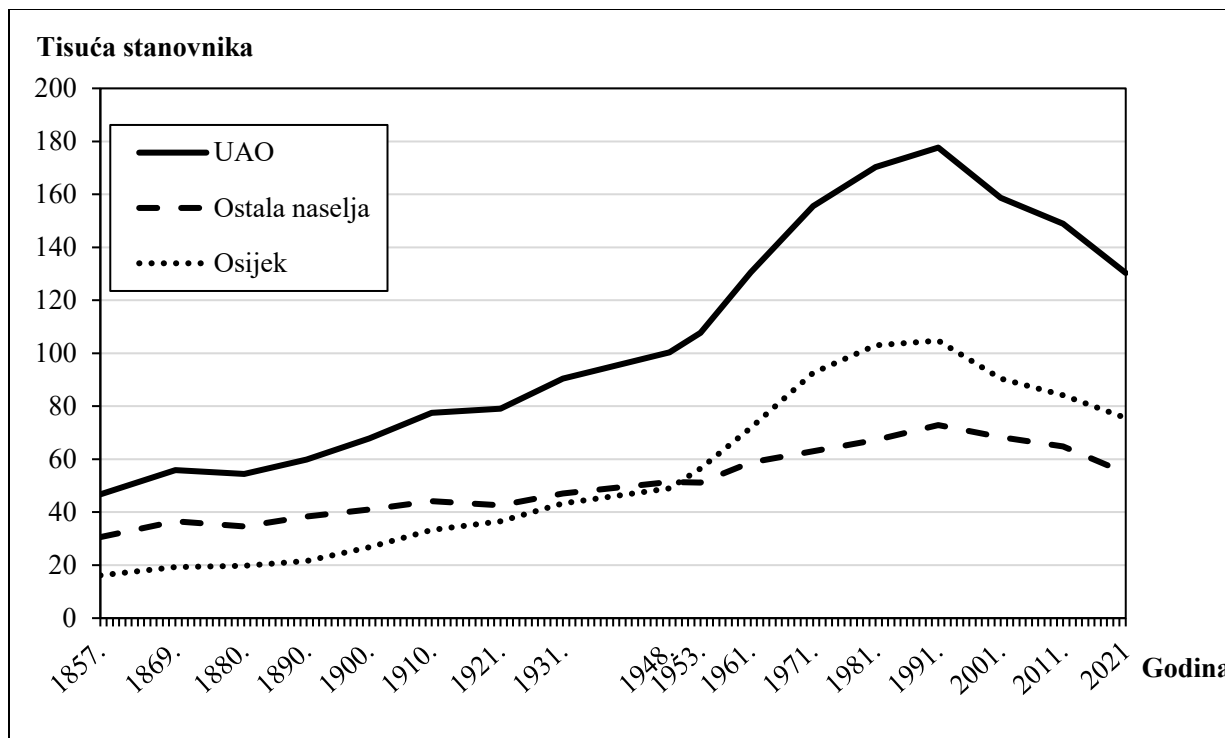
Izvor: Državni zavod za statistiku 2021, 2021

S gustoćom naseljenosti od 128,0 st./km², UAO dvostruko je iznad županijskog (62.1 st./km²) i državnog (68.4 st./km²) prosjeka. Na razini naselja, s više od 500 st./km² ističu se Osijek (1283.4 st./km²) i prigradska naselja Brijest (1085.6 st./km²), Livana (850.4 st./km²) i Višnjevac (768.5 st./km²) (DZS, 2021; DGU, 2016). Osim toga, od deset najgušće naseljenih naselja, njih šest prigradska su naselja Osijeka. Neravnomjerna gustoća naseljenosti posljedica je velike koncentracije stanovništva u Osijeku s jedne strane, te velikog broja demografski malih i od Osijeka i drugih centara udaljenih naselja s druge strane.

Od druge polovice 19. stoljeća do druge polovice 20. stoljeća, UAO bilježi blag porast stanovništva. Demografski razvoj UAO prije industrijalizacije prati jačanje Osijeka kao urbanog središta s razvijenim obrtom i visokim stopama nataliteta u kontekstu rane podetape demografske tranzicije. Snažne i korjenite socio-ekonomske promjene u obliku urbano-bazirane industrijalizacije praćene deagrarizacijom i deruralizacijom šireg slavonsko-baranjskog i srijemskog prostora istaknule su Osijek kao jezgru sveobuhvatnog razvoja istočne Hrvatske

(Andraković i Jukić, 2009). Aglomeracija je 1857. godine imala 46.732 stanovnika, da bi do 1953. godine narasla na 107.690 stanovnika, što iznosi porast od 130,4 %, a po približno istoj stopi rasti sam grad Osijek i ostala naselja u promatranom području (sl. 7.). Drugu polovicu 20. stoljeća obilježavaju procesi industrijalizacije i urbanizacije koji su tekli intenzivno i naglo što se ubrzo reflektiralo, kako na demografsku, tako i na socio-ekonomsku, fizionomsku i funkcionalnu strukturu UAO. U razdoblju 1953. – 1991. broj stanovnika UAO raste sa 107.690 na 177.642 stanovnika, što je demografski maksimum ovog područja. Gradsko se naselje Osijek u istom se razdoblju udvostručuje, sa 56.538 na 104.761 stanovnika. Valja dodati kako grad Osijek od 1953. godine do danas ima više stanovnika od svih ostalih naselja UAO zajedno.

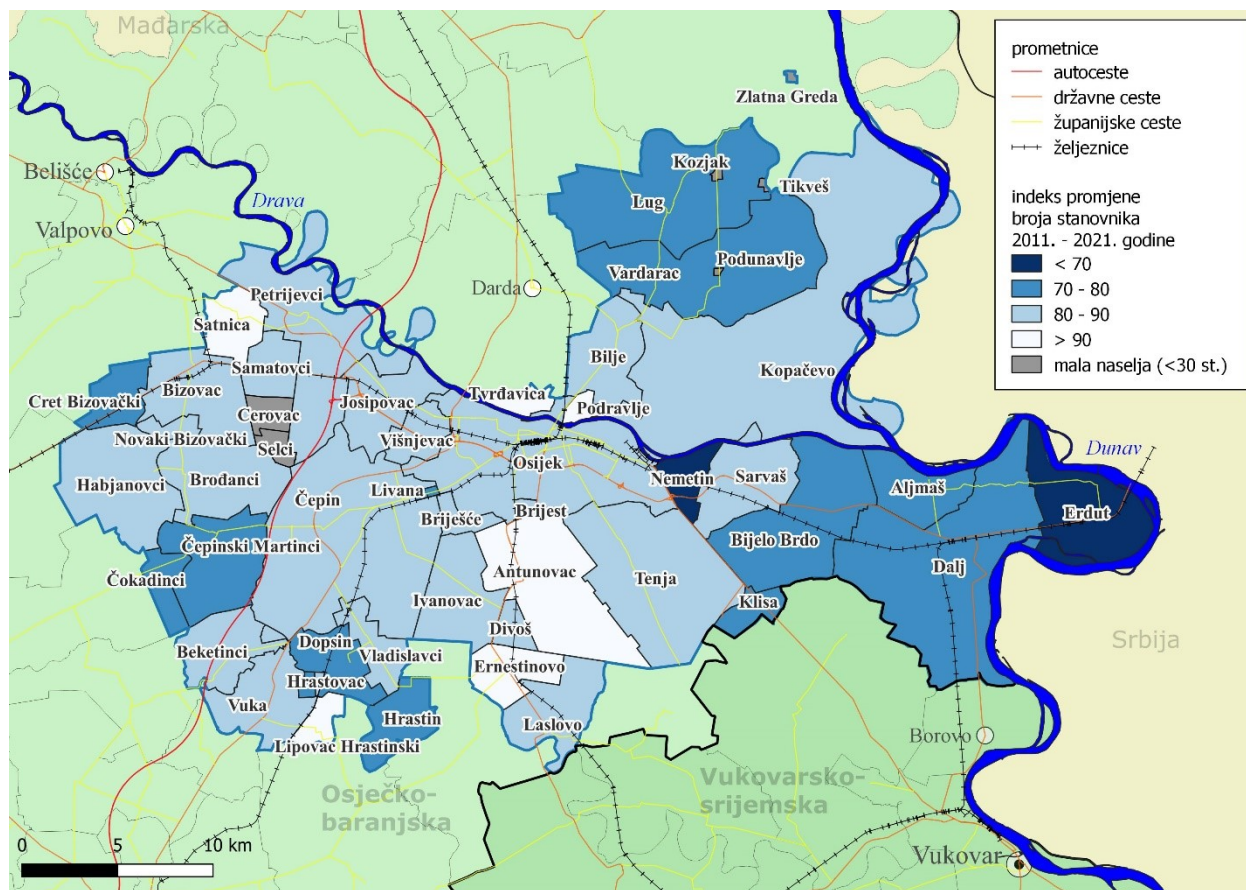
Velikim društveno-ekonomskim, i društveno-političkim promjena uslijed Domovinskog rata te gašenjem velikog broja industrija, dolazi do depopulacije promatranog područja. Konkretno, UAO je u razdoblju 1991. – 2021. izgubila nešto više od 47.000 stanovnika, dok je sam grad Osijek izgubio gotovo 30.000 stanovnika (približno 30 %). U istom razdoblju, naselja Brijesće i Lipovac Hrastinski bilježe porast broja stanovnika, a ostala manja i Osijeku udaljenija naselja gube gotovo polovicu svog stanovništva.



Sl. 7. Kretanje ukupnog broja stanovnika UAO, grada Osijeka i ostalih naselja po popisnim godinama (1857. – 2021. g.)

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2005; 2013a

Stanovništvo Osijeka i okolice danas je zahvaćeno s tri negativna demografska procesa: ukupnom depopulacijom, prirodnom (biološkom) i emigracijskom depopulacijom (Andraković i Jukić, 2009). Promatra li se samo posljednje međupopisno razdoblje, vidljivo (sl. 8.) je da sva naselja imaju pad broja stanovnika. Najmanje negativni indeks promjene (> 90) imaju prigradska naselja Tvrđavica i Podravlje, satelitska naselja Antunovac, Ernestinovo te mala naselja Lipovac Hrastinski i Satnica. Erdut i Nemetin su samo u posljednjem međupopisnom razdoblju izgubili 30 % stanovnika (DZS, 2021). Bez značajnijih javnih intervencija uravnotežen socio-ekonomski razvoj teško se može očekivati. Dosljedna primjena pronatalitetne politike s dobro koncipiranom imigracijskom varijantom mogla bi omogućiti usporavanje i zaustavljanje trenutnih negativnih procesa na području urbane aglomeracije Osijek (Andraković i Jukić, 2009).

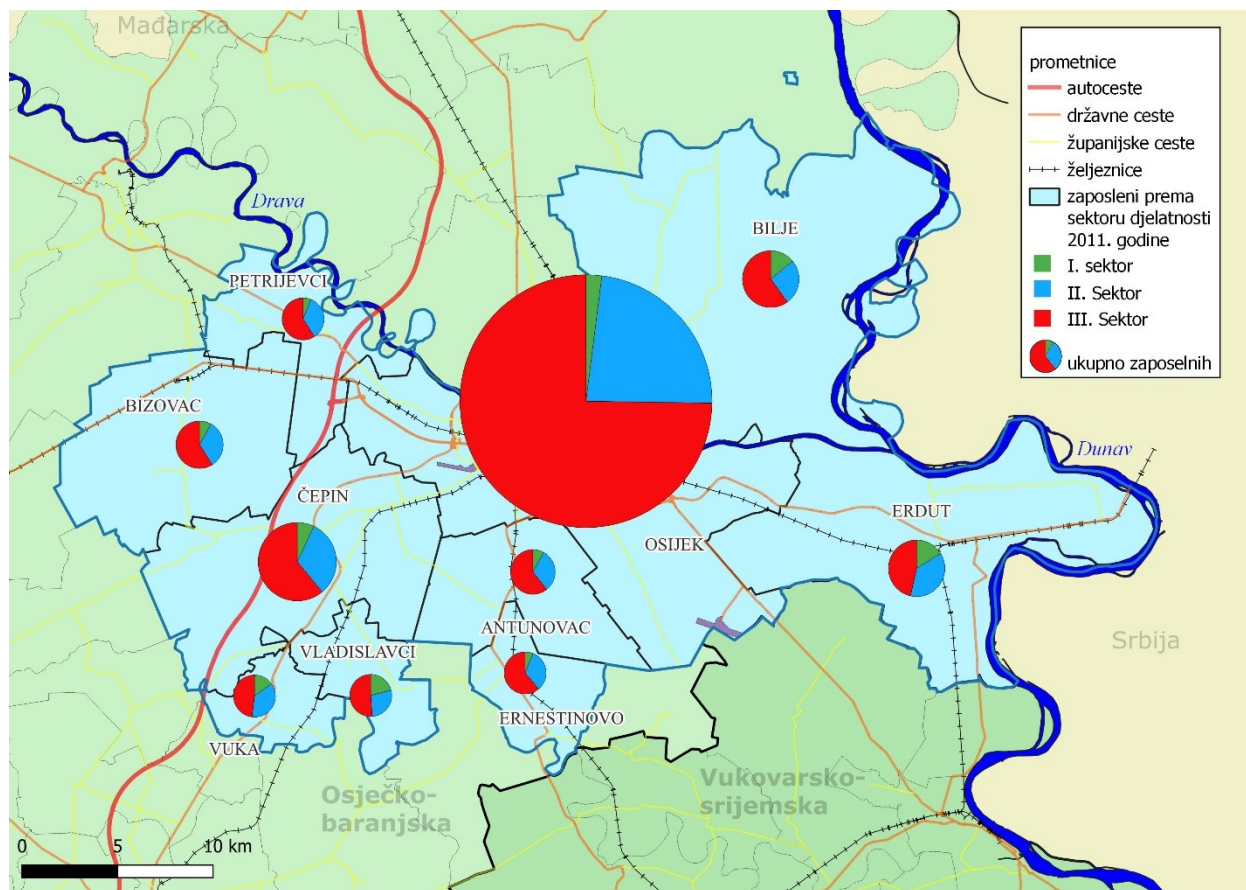


Sl. 8. Indeks ukupne međupopisne promjene broja stanovnika u naseljima UAO (2011. – 2021. g)

Izvor: Državni zavod za statistiku 2021; Državna geodetska uprava, 2023; Open street map, 2023

4.4. Gospodarska struktura stanovništva

Na području UAO 2011. godine bilo je 51.345 zaposlenih (DZS, 2013a). Promatramo li zaposlene prema udjelu u sektorima djelatnosti, 2.264 je zaposlenih u primarnom (4 %), 13.131 u sekundarnom (26 %) i 35.914 u tercijarnom sektoru (70 %). Udio poljoprivrednog stanovništva na području UA Osijek iznosi 4,4 %, a udio je znatno veći u okolici (10,4 %), u odnosu na 2,5 % u Osijeku (DZS, 2013a). U sastavu stanovništva prema gospodarskoj djelatnosti (sl. 9.) na području UAO vidljive su određene razlike između općina. U manjim općinama, poljoprivreda je donekle zadržala važnost, a više od 10 % poljoprivrednog stanovništva imaju općine Vladislavci (21 %), Erdut (16 %), Vuka (15 %) i Bilje (14 %) (DZS, 2013) (DZS, 2013a).



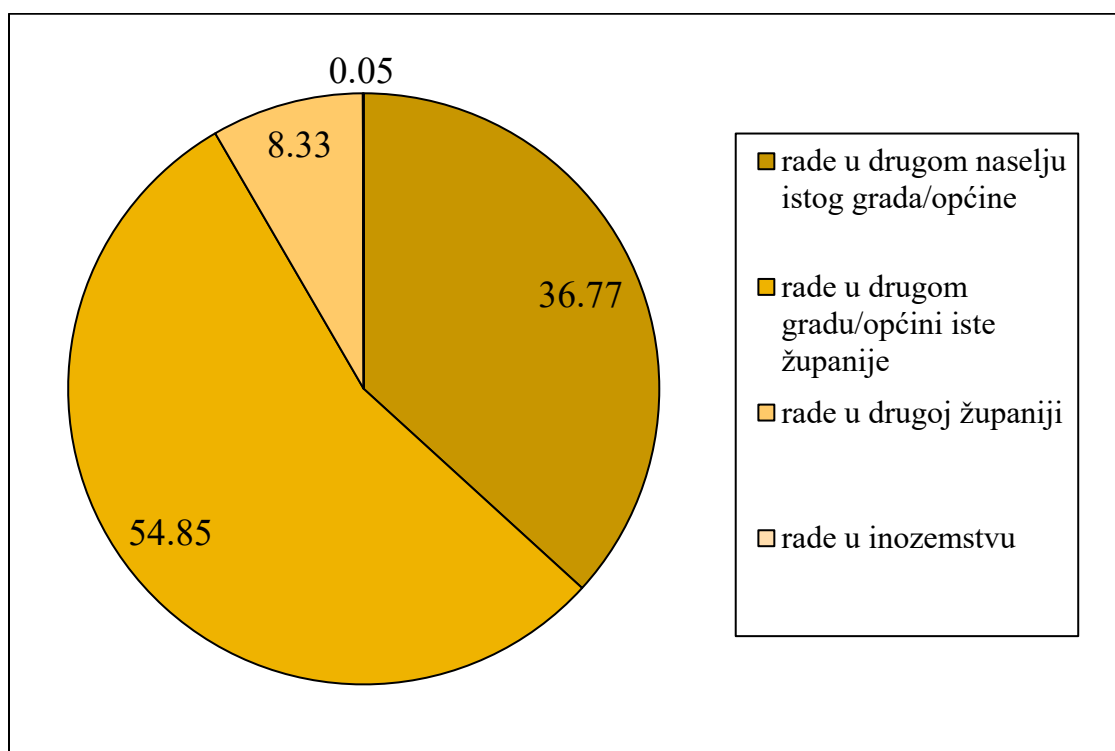
Sl. 9. Struktura zaposlenih stanovnika UAO kraja prema sektorima djelatnosti 2011. godine

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2013a; Državna geodetska uprava, 2023; Open street map, 2023

Sekundarni sektor, koji je u prošlom stoljeću bio nositelj gospodarskog razvoja ovog kraja, danas je uslijed deindustrijalizacije, tercijarizacije i ratom uništene infrastrukture izgubio na važnosti. Najmanji udio stanovništva u sekundarnom sektoru ima Grad Osijek (23 %), a najveći općine Erdut i Vuka s po 37 %. Tercijarni je sektor dakle prevladao u svim, osim u najmanjim općinama, Erduta i Vuke (DZS, 2013a).

4.5. Dnevne migracije

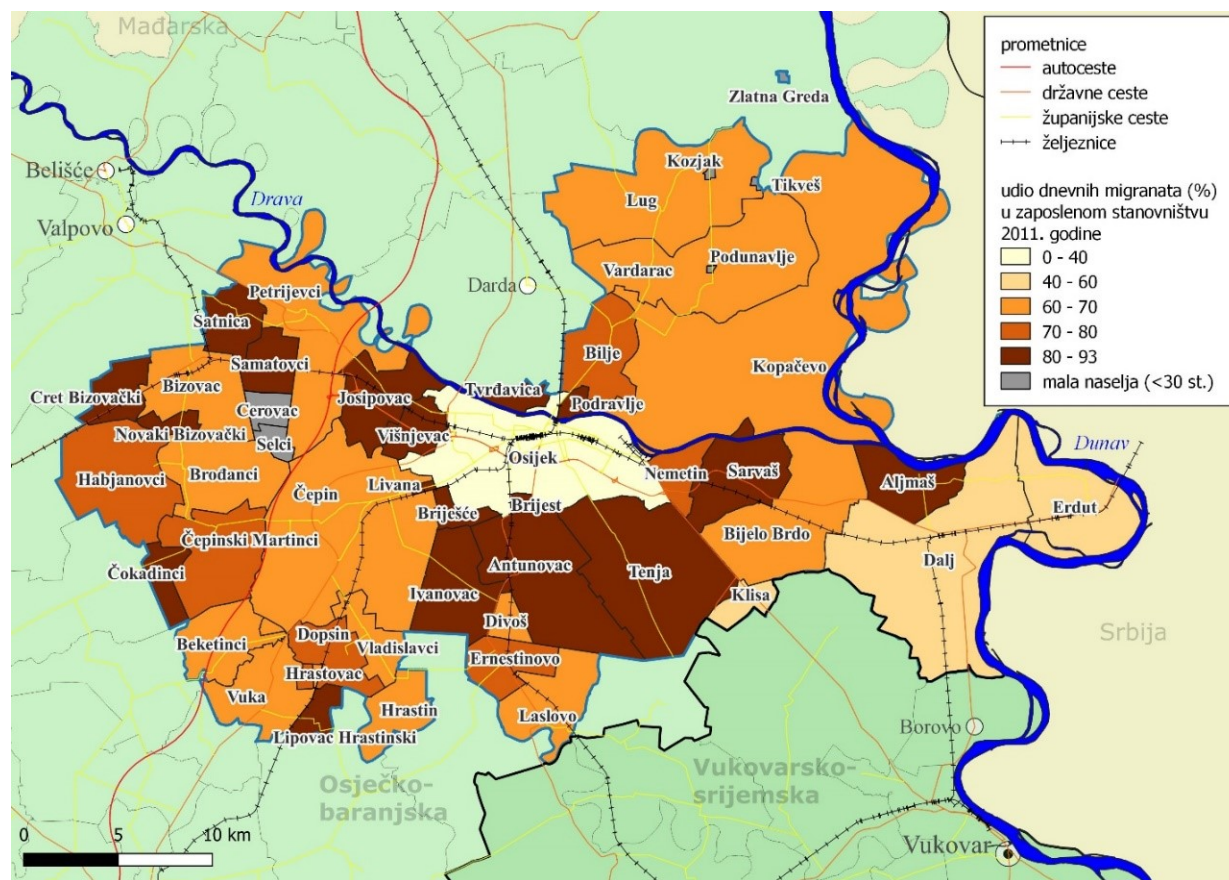
Broj dnevnih migranata, odnosno stanovnika koji svakodnevno putuju van svog naselja, vrlo je važan prostorni pokazatelj budući da pomoću njega možemo pobliže razumjeti vezu između naselja i odrediti njegovu ulogu (centralitet) unutar promatranog prostora. Prema popisu stanovništva 2011. godine, na području UAO bilo je ukupno 24.587 dnevnih migranata, što je 16,5 % od ukupnog broja stanovnika 2011. godine (DZS, 2013b). U ukupnom broju stanovnika koji sudjeluju u dnevnoj cirkulaciji prevladavaju zaposleni dnevni migranti (76,5 %), a zatim učenici (17,3 %) i studenti (6,1 %) koji svakodnevno putuju u škole i fakultete.



Sl. 10. Udio zaposlenog stanovništva UAO koje sudjeluje u dnevnoj cirkulaciji prema mjestu rada (2011. g.)

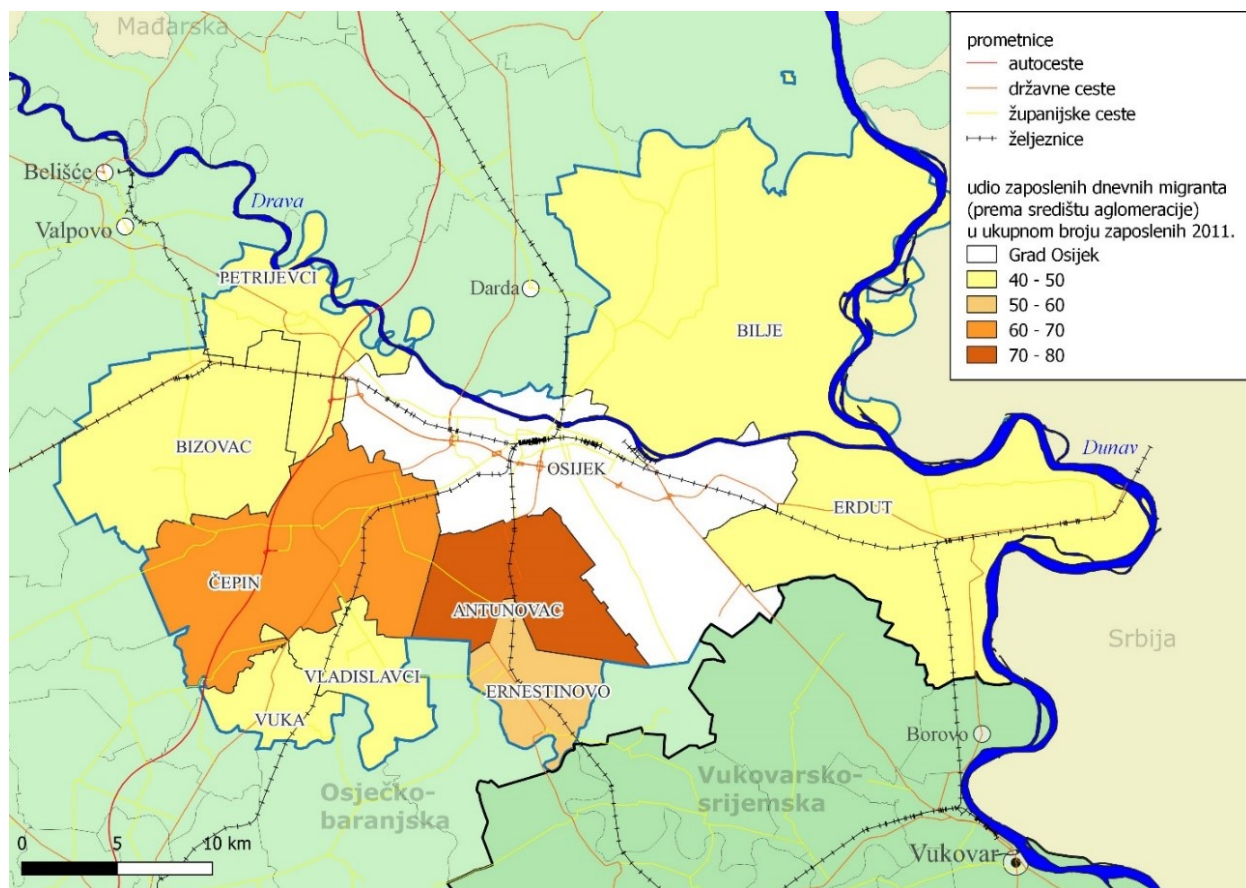
Izvor: Državni zavod za statistiku, 2013b

Dnevna migracija koja se odvija zbog posla odnosi se na kratkotrajne oblike prostorne pokretljivosti koje imaju intervale tj. učestalost (redovitost) na relaciji mjesto stanovanja - mjesto rada - mjesto stanovanja (Bočić i dr., 2018). Na području UAO živi 18.810 zaposlenih dnevnih migranta, što je 43,4 % od ukupnog broja zaposlenih i 14,5 % od ukupnog broja stanovnika UAO 2011. godine (DZS, 2013b). Promatramo li zaposlene prema mjestu na koje odlaze na rad (sl. 10), nešto više od pola (54,9 %) dnevnih migranta zaposleni su u drugom gradu/općini iste županije, što se uglavnom može pripisati jakom gravitacijskom učinku Osijeka. Slijedi rad u drugom naselju istog grada/općine (36,8 %) što može označavati jaču cirkulaciju zaposlenih u općinska središta, a pogotovo se odnosi na prigradska naselja na području Grada Osijeka. U drugoj županiji radi 8,3 % zaposlenih dnevnih migranata, a u inozemstvu tek 0,05 % (DZS, 2013b).



Sl. 11. Udio dnevnih migranata u zaposlenom stanovništvu naselja UA Osijek 2011. godine

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2013b; Državna geodetska uprava, 2023; Open street map, 2023



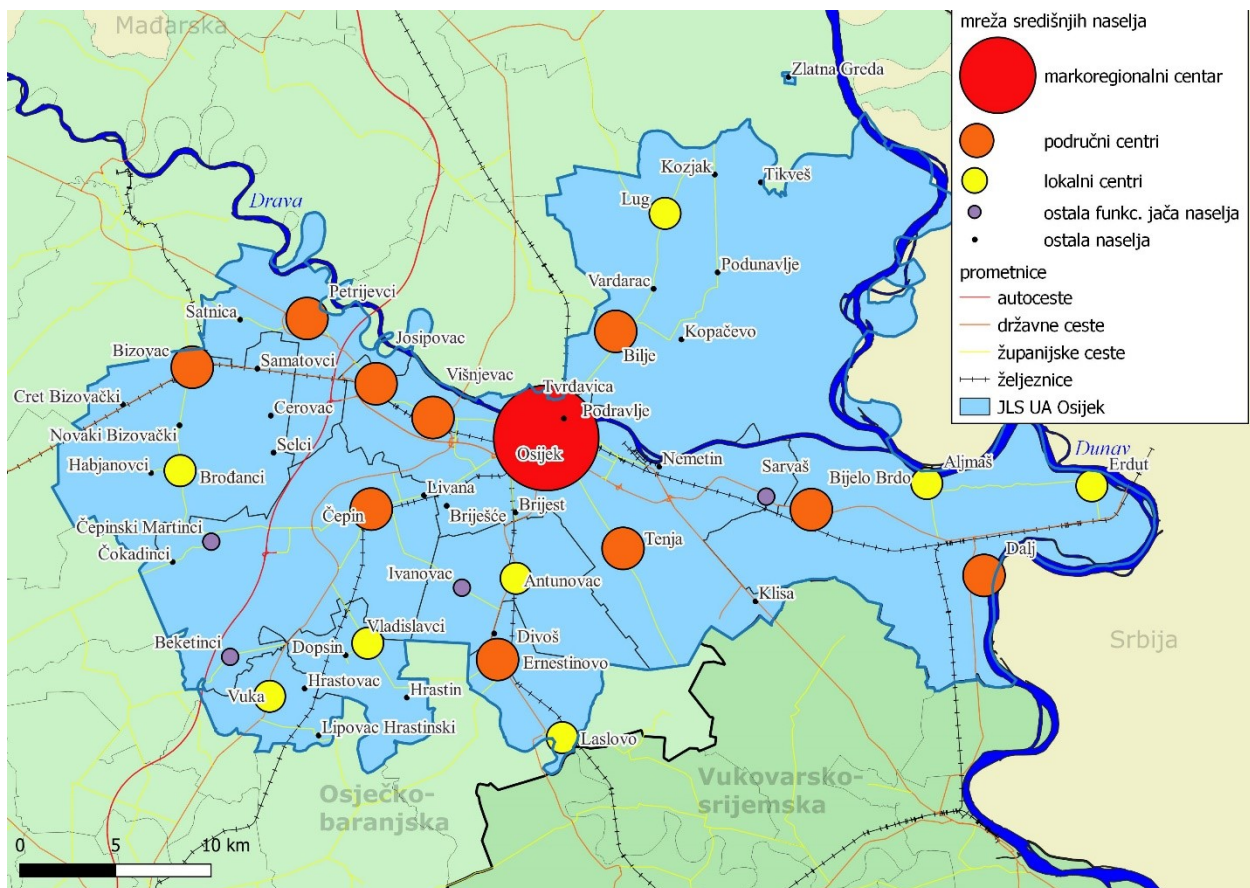
Sl. 12. Udio dnevnih migranata u zaposlenom stanovništvu općina i grada UA Osijek 2011. godine

Izvor: Državni zavod za statistiku, 2013b; Državna geodetska uprava, 2023; Open street map, 2023

Prostorna raspodjela zaposlenih dnevnih migranata po naseljima (sl. 11.) vrlo dobro vizualizira mrežu središnjih naselja određenog prostora. Očekivano, najmanji udio zaposlenih dnevnih migranata ima grad Osijek (10,6 %). Manje od 60 % imaju tek tri naselja koja su tradicionalno orijentirana na poljoprivredu (DZS, 2013b). Najveći udio radno aktivnih dnevnih migranata (> 80 %) imaju najmanja i ona naselja koja su najbliža Osijeku. Promatramo li udio zaposlenih dnevnih migranata na razini gradova i općina (sl. 12.), a čije je odredište grad Osijek, najveći udio imaju južne i jugoistočne općine. S više od 50 % dnevnih migranata u ukupnom broju zaposlenih ističu se općina Antunovac (> 70 %), Čepin (> 60 %) i Ernestinovo (> 50 %) (DZS, 2013b).

4.6. Mreža središnjih naselja

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



Sl. 13. Mreža centralnih naselja UA Osijek prema Lukiću

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

Od 49 naselja Urbane aglomeracije Osijek, prema Lukićevoj mreži središnjih naselja iz 2012. godine, 19 je centralnih naselja (sl. 13.). Od toga je jedan makroregionalni centar (Osijek), 10 područnih centara (Bizovac, Petrijevc, Josipovac, Višnjevac, Čepin, Ernestinovo, Tenja, Dalj, Bijelo Brdo i Bilje) i 8 lokalnih centara (Brođanci, Vuka, Vladislavci, Antunovac, Laslovo). Na području nema regionalnih i subregionalnih centara. Veliki broj područnih centara odgovara situaciji u cijeloj Istočnoj Hrvatskoj, a to je da u područnim centrima živi najveći broj stanovnika (Lukić, 2012). Centralna naselja na području aglomeracije, ali i širem području raspoređena su duž glavnih longitudinalnih i transverzalnih prometnih pravaca. Posebno se ističe sjeverozapadni pravac prema Valpovu gdje se u nizu nalaze 3 veća područna centra (Višnjevac, Josipovac i Petrijevc). Ipak, valja napomenuti kako je od izrade ove mreže središnjih naselja prošlo 11 godina, a s obzirom na posljedice negativnih demografskih procesa za očekivati je kako je položaj nekih od naselja u hijerarhiji niži, a da su neka naselja izgubila centralitet.

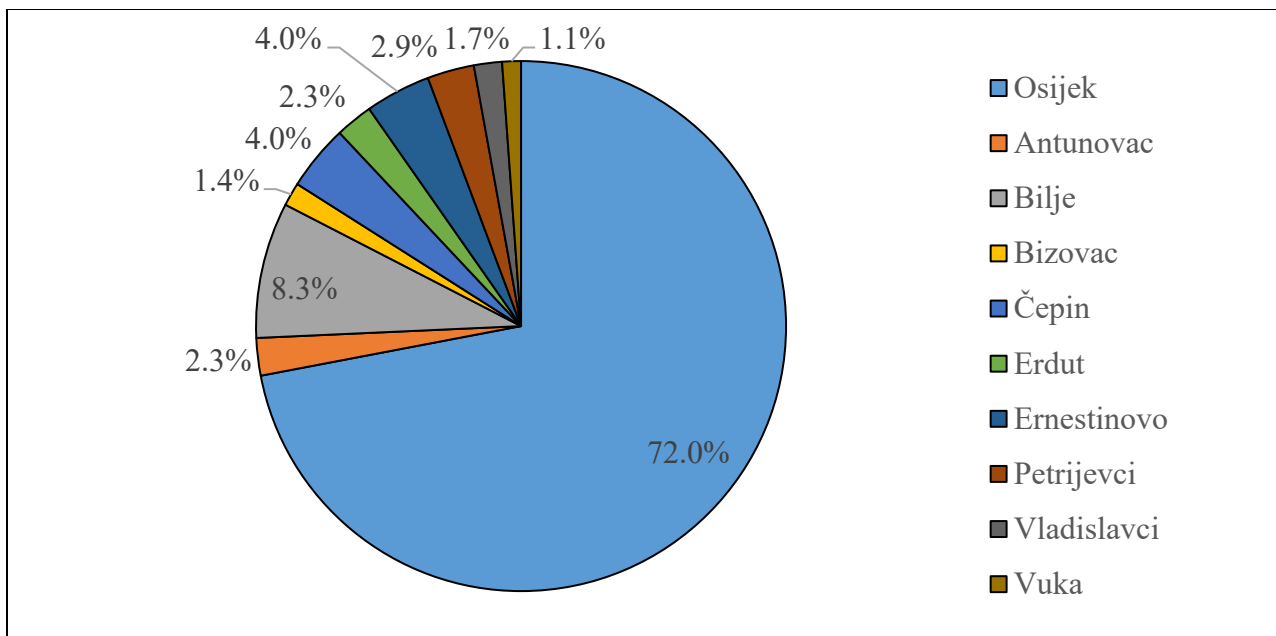
5. REZULTATI ANKETNOG ISTRAŽIVANJA “STAVOVI I MIŠLJENJA LOKALNOG STANOVNIŠTVA O TRENUTNOM STANJU, POTENCIJALIMA I IZAZOVIMA RAZVOJA URBANE AGLOMERACIJE OSIJEK“

Anketno istraživanje provedeno je na prigodnom uzorku u razdoblju od 6. svibnja do 6. lipnja 2023. godine. U prikupljanju odgovora korištene su društvene mreže (prvenstveno *Facebook*) i elektronička pošta. Anketnim istraživanjem prikupljeno je ukupno 350 ispitanika, što je 0,27 % ukupnog broja stanovnika Urbane aglomeracije Osijek (130.299 stanovnika), prema posljednjem popisu stanovništva 2021. godine (DZS, 2021). Upitniku su mogli pristupiti svi punoljetni stanovnici koji žive na području UA Osijek. Upitnik se sastojao od 27 pitanja od kojih je tri bilo otvorenog tipa. Anketa ima trodijelnu strukturu: prvih sedam pitanja odnosilo se na opća socio-demografska obilježja stanovnika. Drugi se dio odnosio na obilježja mobilnosti, a sastoji se od tri pitanja o povezanosti Osijeka i okolice iz perspektive ispitanika koji žive izvan Grada Osijeka i tri pitanja na koje su odgovarali svi ispitanici. Treći dio odnosi se na stavove o kvaliteti života i percepciji budućeg razvoja.

5.1. Osnovna obilježja ispitanika

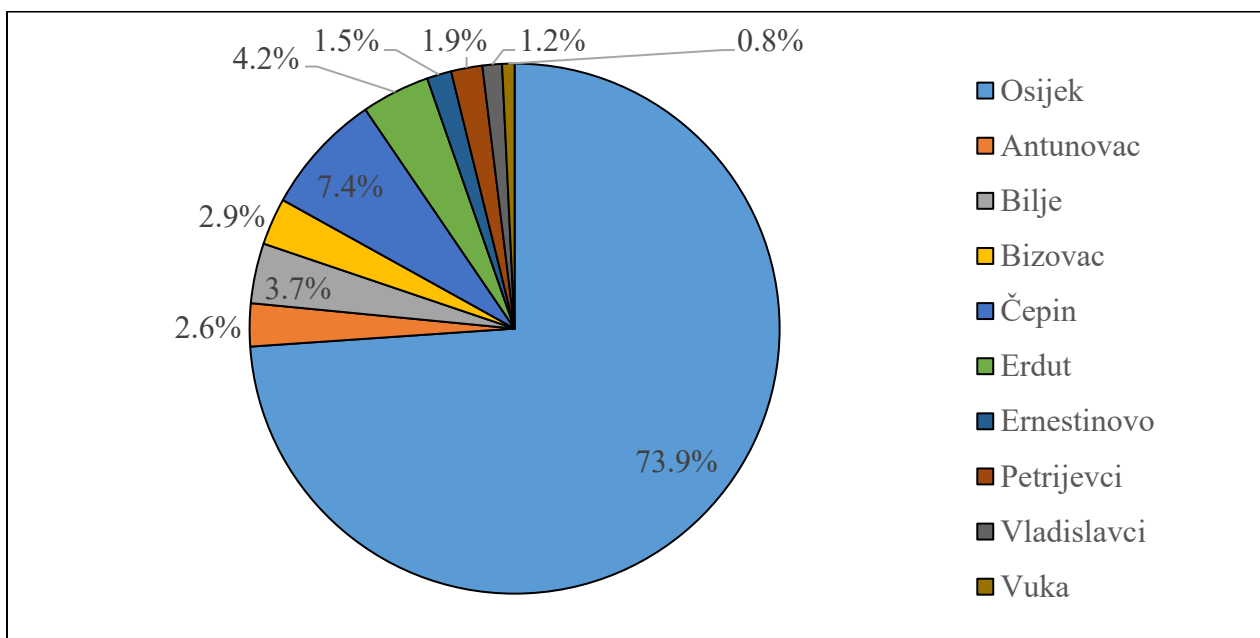
Ispitanici su pravilno raspoređeni prema ponuđenim dobnim kategorijama. Najzastupljenija dobnja kategorija je 20-29 (97; 27,7 %), a slijede dobnje kategorije 40-49 (82; 23,4 %), 50-64 (81; 23,1 %), 30-39 (72; 20,6 %), a po 9 ispitanika (2,6 %) bilježe dobnje kategorije 18-19 i 65 i više. Ovakva se raspodjela djelomično može objasniti time što je anketa bila objavljena na nekoliko Facebook grupa i stranica (*Dnevna doza osječkog nereda*, *Oglasnik Osijek i okolica*, *Osječka pijaca i šire*, *Osijek Osamdesetih*, *Osijek u srcu*, *Web zajednica Bilje*) koje posjećuju stanovnici svih dobnih kategorija. U spolnoj strukturi ispitanika nešto su zastupljenije žene (201; 57,4 %) u odnosu na muškarce (149; 42,6 %).

Prema području općine ili grada na kojima žive, gotovo 3/4 ispitanika živi na području Grada Osijeka (252; 72,0 %), a ostali ispitanici (98; 28,0 %) raspoređeni su po općinama: Bilje (29; 8,3 %), Čepin (14; 4 %), Ernestinovo (14; 4 %), Petrijevci (10; 2,9 %), Antunovac (8; 2,3 %), Erdut (8; 2,3 %), Vladislavci (6; 1,7 %), Bizovac (5; 1,4 %), Vuka (4; 1,1 %). Udjeli broja ispitanika po jedinicama lokalne samouprave UA Osijek gotovo se u potpunosti preklapaju s udjelom broja stanovnika pojedinih JLS u ukupnom broju stanovnika UA Osijek (vidi sl. 14 i sl. 15.).



Sl. 14. Broj ispitanika po JLS

Izvor: Anketno istraživanje, 2023



Sl. 15. Broj stanovnika 2021. godine po JLS

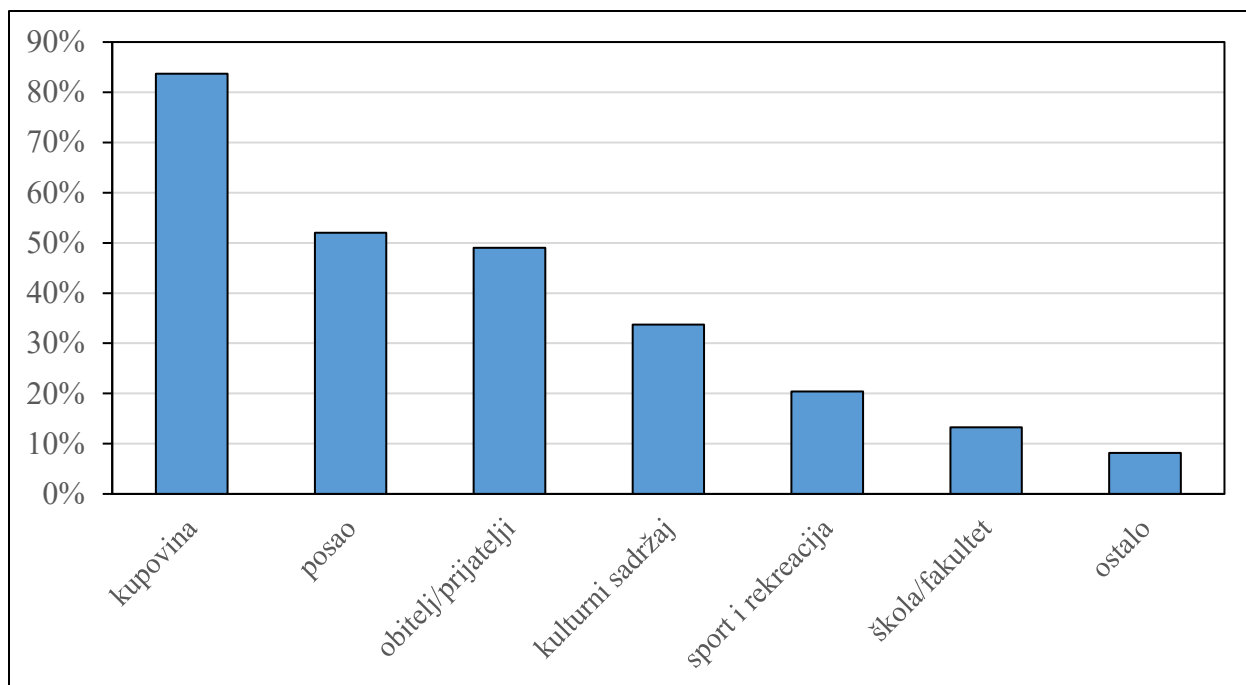
Izvor: DZS, 2021

Glede najvišeg završenog stupanja obrazovanja, najviše ispitanika ima završenu srednju školu (130; 37,1 %), zatim diplomski studij (114; 32,6 %), preddiplomski studij/stručni studij/višu školu (62; 17,7 %), poslijediplomski studij (38; 10,9 %), a završenu osnovnu školu ima 6 ispitanika (1,7 %). To bi se također moglo objasniti time što je anketa podijeljena preko društvenih mreža koje koriste većinom mlađe osobe koje su završile srednju škole, a mnogi studiraju ili su završili neki studij. Na pitanje o trenutnom radnom statusu gotovo 3/4 ispitanika odgovorilo je da su zaposleni (258; 73,7 %). Slijede studenti (57; 16,3 %), umirovljenici (19; 5,4 %), a najmanji je broj nezaposlenih (16; 4,6 %).

Posljednje pitanje u prvom dijelu bilo je otvorenog tipa, a odnosilo se mjesto rada, pod uvjetom da je ispitanik zaposlen. Od 258 zaposlenih ispitanika, njih 212 (82,2 %) radi na području Grada Osijeka, 28 u ostalim općinama UA Osijek, a 18 radi izvan područja UA Osijek (najviše u Vukovaru, Zagrebu, Vinkovcima i Valpovu).

5.2. Obilježja mobilnosti ispitanika

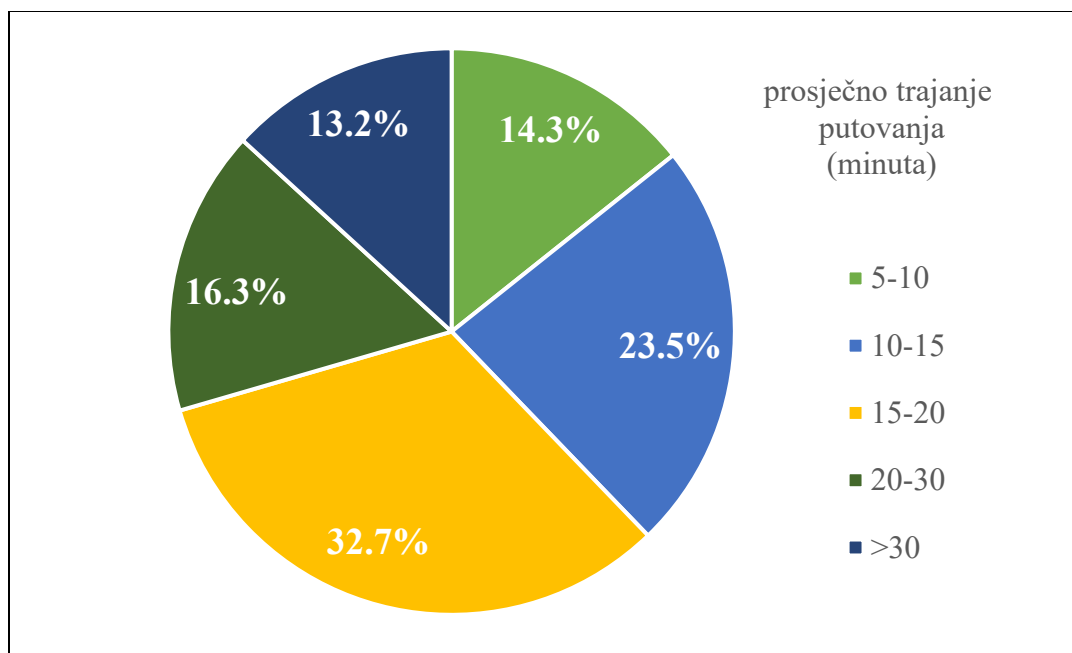
U drugom dijelu anketnog upitnika ispitanici su odgovarali na pitanja vezana uz obilježja mobilnosti na području UA Osijek. Na prva tri pitanja u ovom dijelu odgovarali su ispitanici koji žive u okolici, dakle u aglomeraciji van Grada Osijeka. Time se nastojalo ispitati učestalost, trajanje i razloge cirkuliranja stanovnika u odnosu na središte gradske regije. Od 98 ispitanika koji žive van Grada Osijeka, nešto manje od polovice (46,9 %) svakodnevno putuje u Osijek, trećina (31,6 %) putuje nekoliko puta tjedno, a ostali (21,4 %) putuju jednom tjedno i rjeđe. Za razloge odlaska u Osijek (sl. 16.), ispitanici su mogli odabrati do 3 ponuđena odgovora, a ponuđena je i opcija “ostalo“ (slobodni upis odgovora). Najviše ispitanika u Osijek putuje radi kupovine (83,7 %), posla (52,0 %), posjeta obitelji i prijateljima (49,0 %), kulturnih sadržaja (33,7 %), sporta i rekreacije (20,4 %) i škole i fakulteta (13,3 %). Najviše ostalih odgovora odnosi se na zdravstvene usluge.



Sl. 16. Najčešći razlozi odlaska ispitanika okolice u Grad Osijek

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

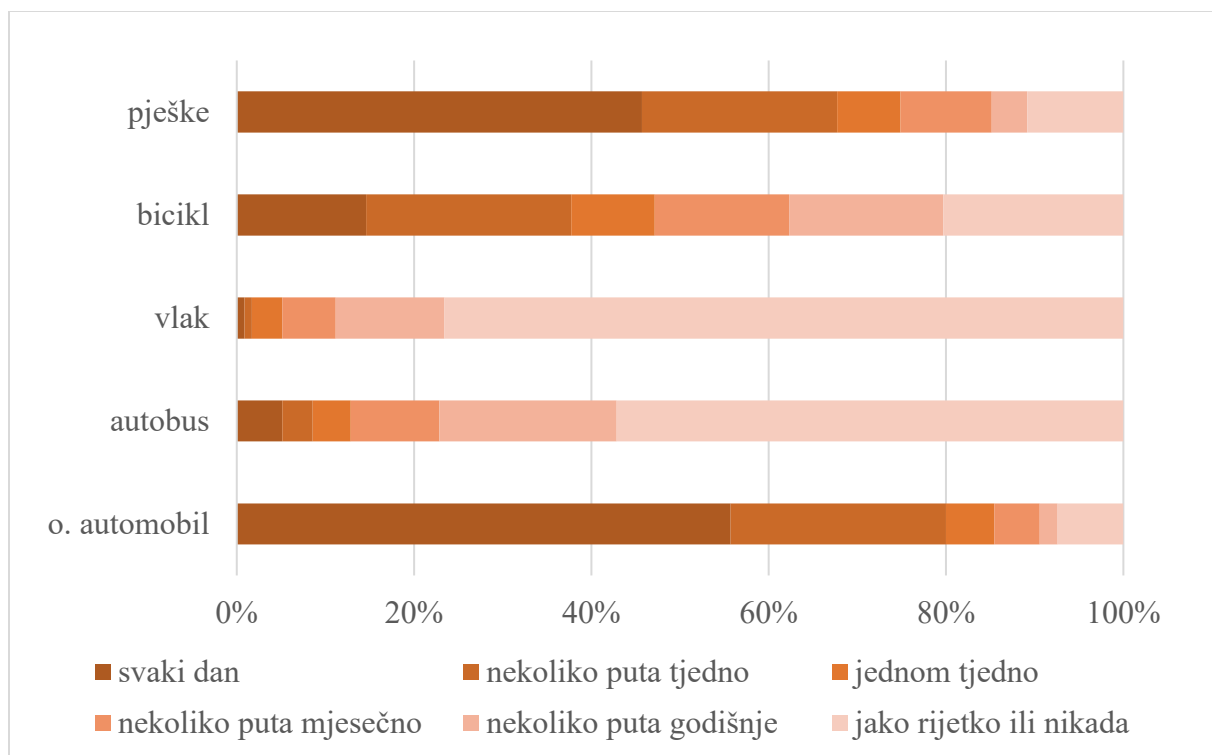
Što se tiče prosječnog trajanja putovanja, nešto više od trećine ispitanika (37,8 %) do svog odredišta u Osijeku putuje do 15 minuta, pola (49,0 %) ispitanika putuje 15 – 30 minuta, 13,3 % ispitanika do Osijeka putuje više od pola sata (sl. 17.). U prosjeku 5-10 minuta do Osijeka treba trećini ispitanika iz općine Bilje i četvrtini stanovnika općine Antunovac. Trećina ispitanika općina Bilje, Antunovac, Ernestinovo i Petrijevcu do svog odredišta u Osijeku putuju u prosjeku 10 – 15 minuta. Između 15 i 20 minuta do Osijeka putuje polovica ispitanika općina Čepin, Bizovac i Ernestinovo, trećina ispitanika općina Petrijevcu i Vladislavci te četvrtina ispitanika općina Bilje. U prosjeku 20-30 minuta do svog odredišta u Osijeku putuju gotovo svi ispitanici općine Vuka i trećina ispitanika iz općine Erdut. Više od 30 minuta do Osijeka putuje trećina ispitanika općina Erdut i Vladislavci.



Sl. 17. prosječno trajanje putovanja (u minutama) pri putovanju iz okolice u Osijek

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

Cilj posljednja tri pitanja ovog dijela upitnika bio je ispitati načine prijevoza i stavove o javnom prijevozu svih ispitanika na području UA Osijek. Glede učestalosti korištenja pojedinih vrsta prijevoza u svakodnevnom životu, ispitanici najčešće koriste osobni automobil i kreću se biciklom i pješke (vidi sl. 18.). Osobni automobil svakodnevno koristi više od pola (55,7 %) ispitanika, a četvrtina ispitanika nekoliko puta tjedno (24,3 %). Autobus i vlak ispitanici koriste vrlo rijetko. Više od pola ispitanika (57,7 %) jako rijetko ili nikada ne koriste autobus, a više od 3/4 ispitanika jako rijetko ili nikada koriste vlak. Bicikl kao način prijevoza svaki dan ili nekoliko puta tjedno koristi više od trećine (37,7 %) ispitanika. Usporedimo li odgovore ispitanika iz grada i ispitanika iz okolice vidljive su određene razlike. Automobil svakodnevno koristi 73,2 % ispitanika iz okolice i tek 48,8 % ispitanika iz grada. Što se tiče javnog prijevoza, autobus svakodnevno koristi 7,2 % ispitanika iz okolice i 4,4 % ispitanika iz grada. Vlak svakodnevno koristi tek 3 od 350 ispitanika, a sva 3 dolaze iz okolice.



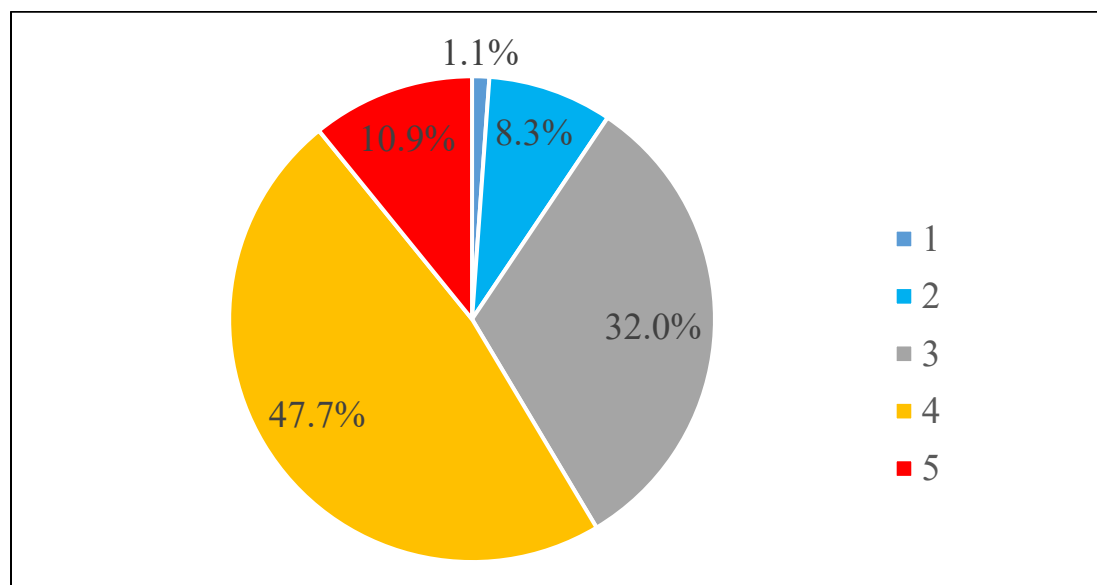
Sl. 18. Učestalost korištenja pojedinih načina prijevoza ispitanika na području UA Osijek

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

Ispitanici koji za odlazak na posao, fakultet ili drugo najčešće koriste javni prijevoz (JP) susreću se s brojnim izazovima. Najčešći izazovi pri korištenju JP su prevelika cijena, sporost, rijetki polasci, JP ne vozi u večernjim satima, stajalište JP previše je udaljeno od mjesta stanovanja/odredišta i neudobnost. Čak 234 ispitanika (66,9 %) odgovorilo je da uglavnom ne koristi JP za odlazak na posao/fakultet i sl. Neki od odgovora koje su ispitanici samostalno upisali su gužve, neljubaznost osoblja i loše održavanje vozila. U slučaju unapređenja kvalitete usluga javnog prijevoza, 25,4 % ispitanika koristilo bi javni prijevoz u znatno većoj mjeri, 38,9 % nešto više, a 35,7 % jednako kao danas. Nešto veći udio ispitanika iz okolice (67,3 %) bi u slučaju unapređenja kvalitete usluga koristio javni prijevoz nešto ili znatno više nego ispitanici iz Grada Osijeka (63,1 %).

5.3. Stavovi o kvaliteti života i percepcija budućeg razvoja UA Osijek

U trećem dijelu upitnika nastojalo se utvrditi koji su aspekti razvoja UA Osijek zadovoljavajući i u budućnosti mogu predstavljati dobar temelj daljnjem razvoju, a koji nisu, odnosno koje je potrebno poboljšati kako bi se postigao održiviji razvoj tog područja. Na pitanje o ocjeni (1-5) ukupnog zadovoljstva kvalitetom života u gradu ili općini u kojem žive, ispitanici su u prosjeku dali ocjenu 3,59. Najviše ih je odgovorilo *zadovoljan/na* (47,7 %), zatim slijede *niti zadovoljan/na niti nezadovoljan/na* (32,0 %), u potpunosti *zadovoljan/na* (10,9 %), *nezadovoljan/na* (8,3 %) i u potpunosti *nezadovoljan/na* (1,1 %) (sl. 19.).

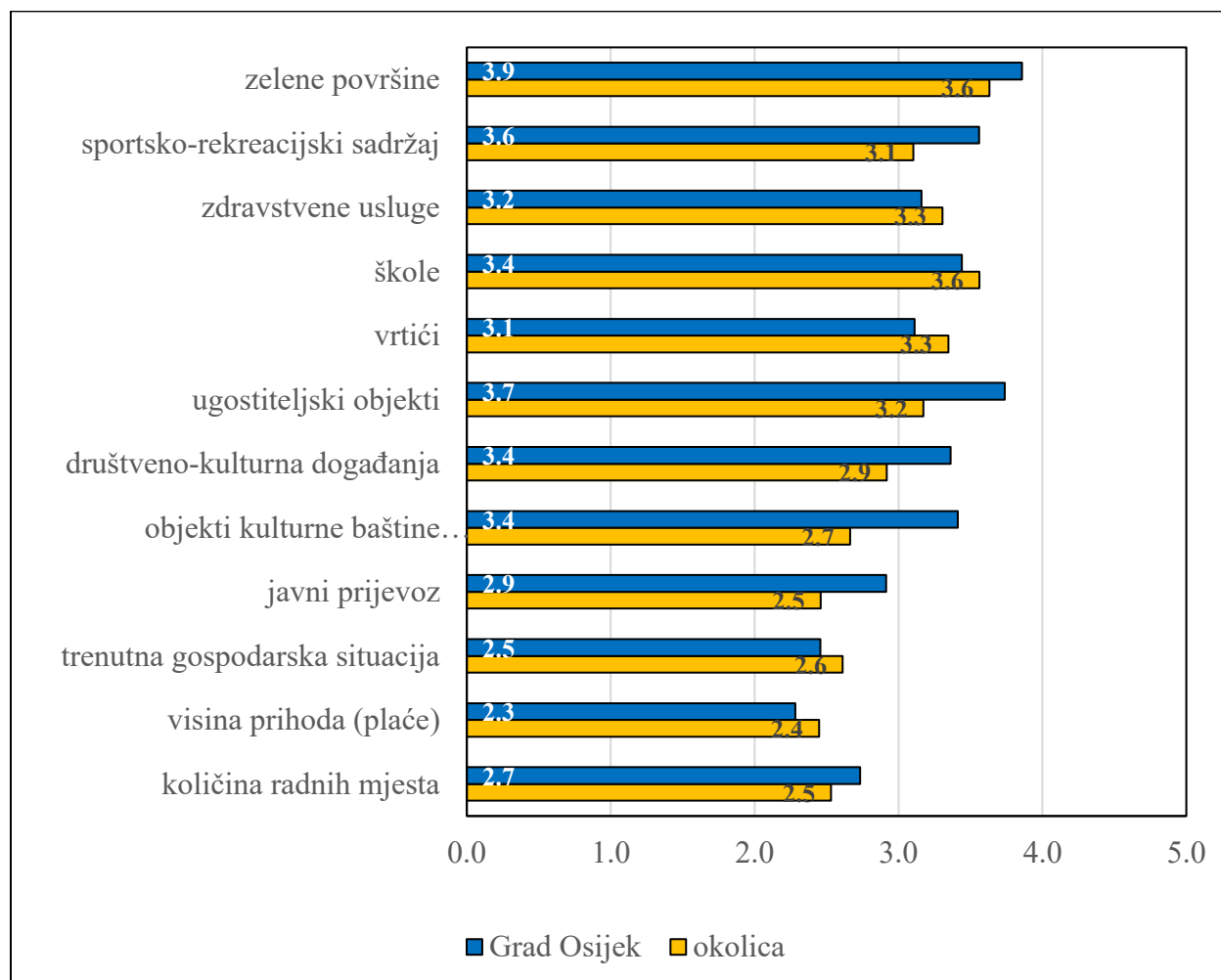


Sl. 19. Stavovi ispitanika o ukupnom zadovoljstvu kvalitetom života (1-5) u njihovom gradu ili općini

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

Prosječna ocjena ukupnog zadovoljstva kvalitetom života u Gradu Osijeku (3,62) nešto je veća od one u okolici (3,49). Zaključke o kvaliteti života u pojedinim općinama nije moguće donositi zbog izrazito malog broja ispitanika u pojedinim općinama. Sljedeće pitanje bilo je o zadovoljstvu ispitanika pojedinim elementima u općini/gradu u kojem žive. Pri tome je ocjena 1 značila *izrazito nezadovoljstvo*, a 5 *izrazito zadovoljstvo* određenim elementom. Na razini UA Osijek, ispitanici su najnezadovoljniji visinom prihoda (prosječna ocjena 2,4), količinom radnih mjesta (2,6), i trenutnom gospodarskom situacijom (2,6), a najzadovoljniji zelenim površinama (3,8), školama (3,5) i ugostiteljskim objektima (3,5). Postoje razlike u zadovoljstvu pojedinim elementima kvalitete života između Osijeka i okolice (sl. 20.). Ispitanici okolice u odnosu na

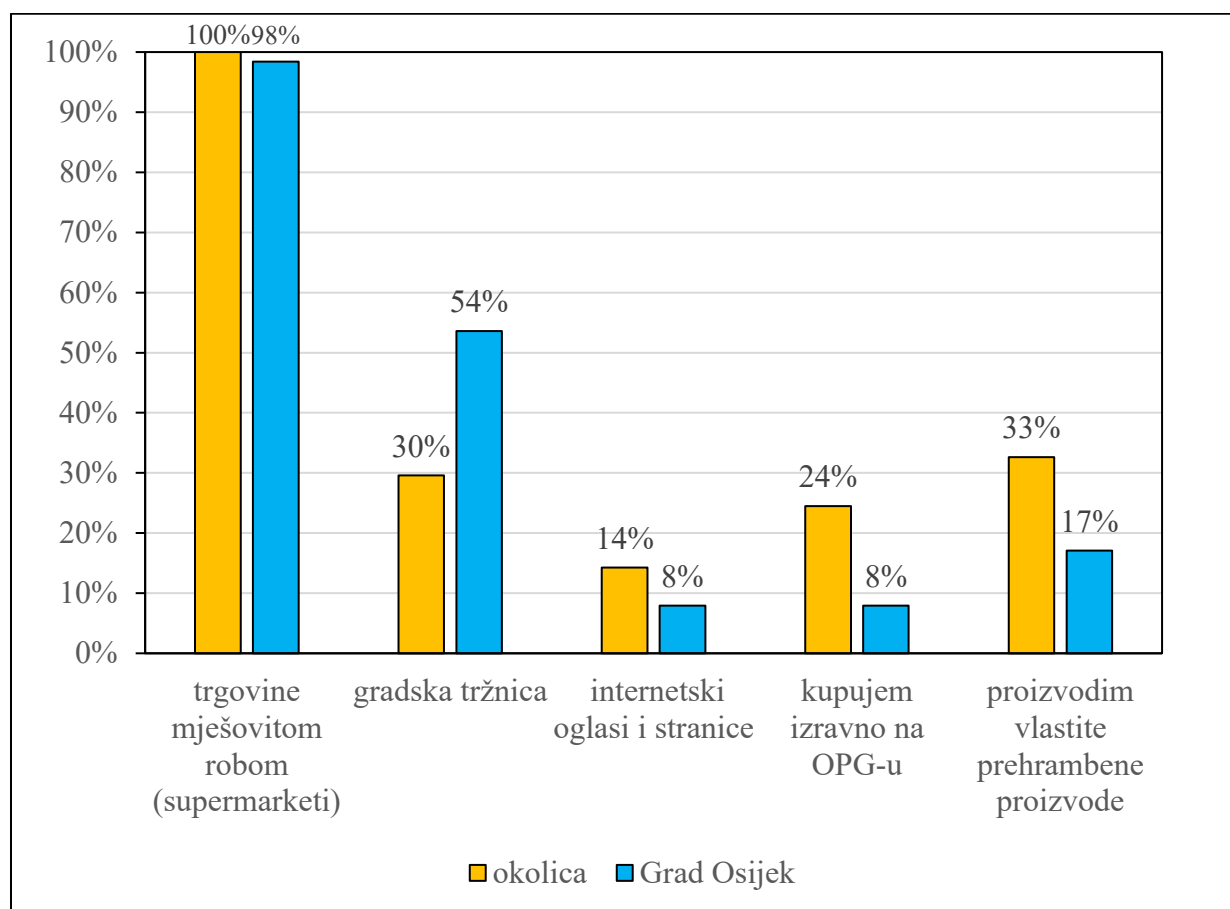
ispitanike Osijeka zadovoljniji su jedino školama, vrtićima, plaćom i gospodarskom situacijom. To bi se moglo objasniti većom popunjenošću kapaciteta u osječkim vrtićima i školama i nižim cijenama nekretnina i najma u okolici. S druge strane, stanovnici Osijeka znatno su zadovoljniji objektima kulturne baštine (Osijek 3,4; okolica 2,7), ugostiteljskim objektima (Osijek 3,7; okolica 3,2), sportsko-rekreacijskim sadržajem (Osijek 3,6; okolica 3,1), društveno-kulturnim događanjima (Osijek 3,4; okolica 2,9) i javnim prijevozom (Osijek 2,9; okolica 2,5).



Sl. 20. Zadovoljstvo (1-5) ispitanika pojedinim elementima kvalitete života u općini/gradu u kojem žive

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

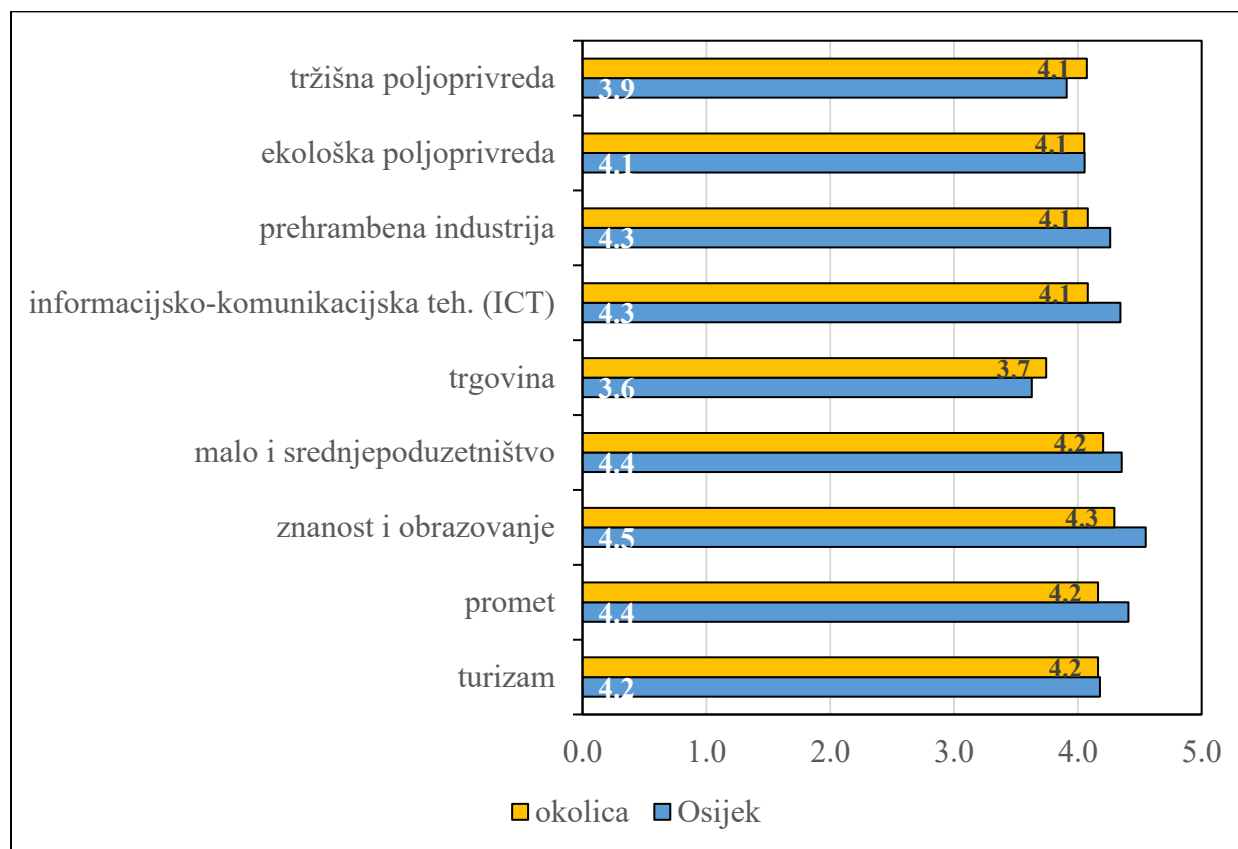
S obzirom na to da ovdje se radi o tradicionalno poljoprivrednom prostoru, bilo je zanimljivo istražiti izvore hrane koje ispitanici najčešće koriste (sl. 21.). Budući da su ispitanici na ovo pitanje mogli ponuditi do tri odgovora, za očekivati je da gotovo svi kupuju hranu u trgovinama mješovitim robom (supermarketima). Veći je udio ispitanika iz Osijeka koji kupuju na gradskoj tržnici u odnosu na ispitanike iz okolice. Razlog bi mogao biti taj što jedino Osijek i okolna urbana područja imaju tržnice (Valpovo, Vukovar itd.). Ispitanici okolice hranu češće nabavljaju vlastitom proizvodnjom, kupovanjem izravno na obiteljskom poljoprivrednom gospodarstvu (OPG-u) i preko internetskih oglasa i stanica nego ispitanici Osijeka.



Sl. 21. Najčešća mjesta kupovanja prehrambenih proizvoda ispitanika UA Osijek

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

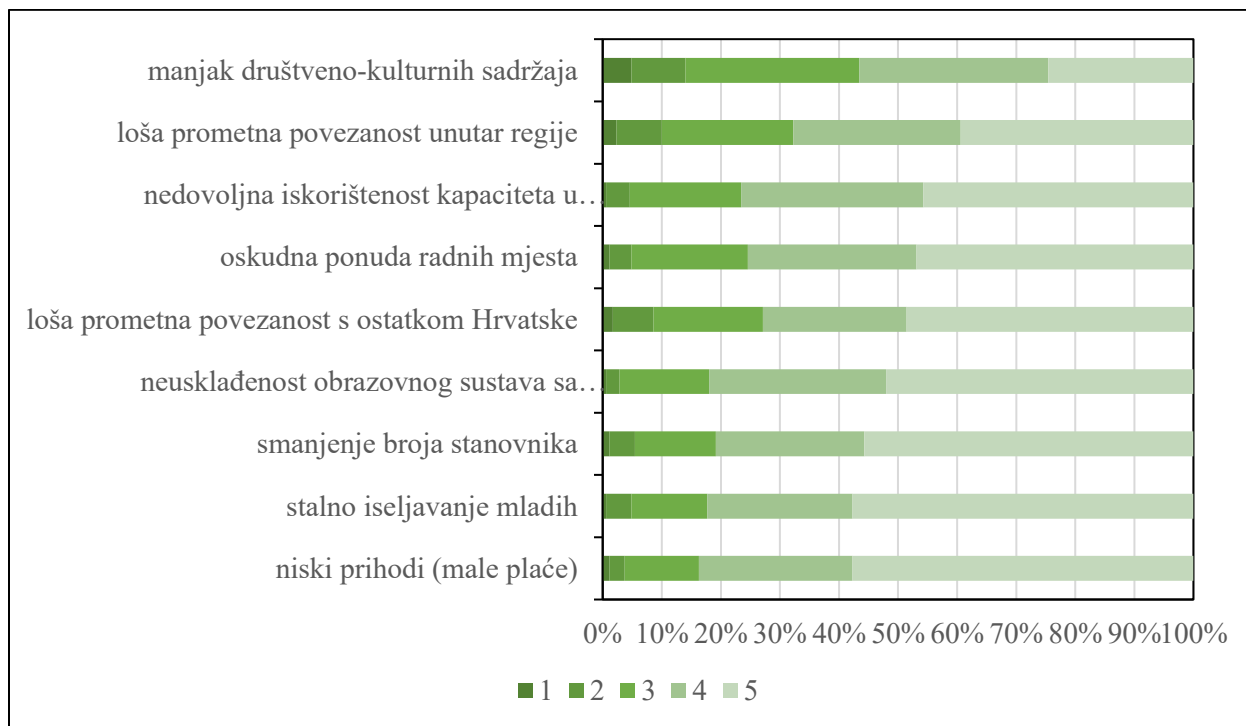
U sljedećem pitanju ispitanici su ocjenjivali (1-5) (sl. 22.) važnost razvoja odabranih djelatnosti za budući razvoj UA Osijek, pri čemu 1 predstavlja “uopće nije važno“, a 5 “vrlo važno“. Ispitanici grada i okolice prepoznaju znanost i obrazovanje kao najvažniju djelatnost (grad 4,5; okolica 4,3) za budući razvoj aglomeracije. Slijede malo i srednje poduzetništvo (grad 4,4; okolica 4,2) i promet (grad 4,4; okolica 4,2). Ispitanici iz okolice više ocjenjuju važnost tržišne poljoprivrede i trgovine, a sve ostale djelatnosti ispitanici iz Osijeka ocjenjuju većom ocjenom.



Sl. 22. Ocjena (1-5) važnosti pojedinih djelatnosti za budući gospodarski razvoj UA Osijek

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

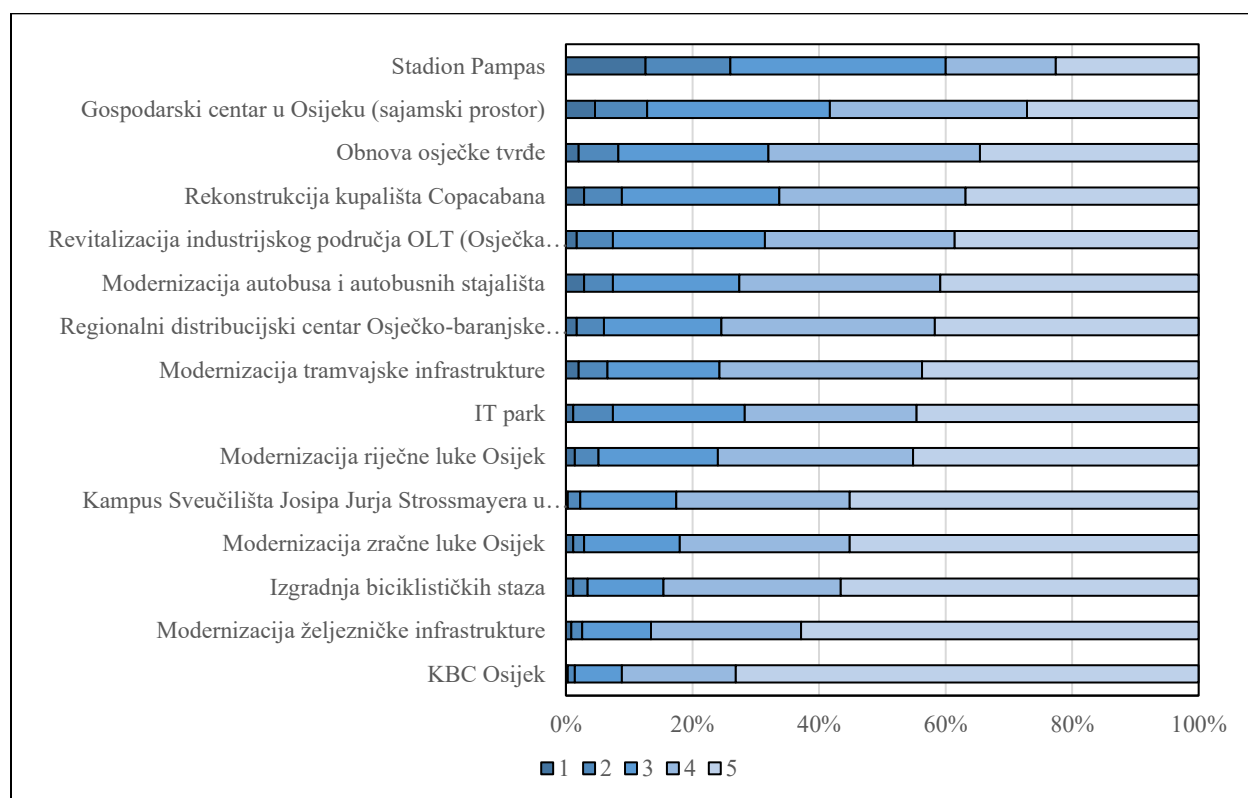
Analiza odgovora vezanih uz ocjenjivanje (1 (*uopće ne utječe*) – 5 (*izrazito utječe*)) utjecaja pojedinih izazova na budući razvoj UA Osijek pokazuje da ispitanici ističu niske prihode (prosječna ocjena 4,4), stalno iseljavanje mladih (4,3), smanjenje broja stanovnika (4,3) i neusklađenost obrazovnog sustava s tržištem rada (4,3) kao najveće prepreke daljnjem razvoju (sl. 23). Manjak društveno-kulturnih sadržaja (3,6) i loša prometna povezanost unutar regije (3,9) prepoznati su kao nešto manji izazovi za budući razvoj aglomeracije.



Sl. 23. Stavovi ispitanika o utjecaju pojedinih izazova na budući razvoj UA Osijek

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

Budući da strategija razvoja Urbane aglomeracija propisuje mjere, aktivnosti i projekte čiji se učinak mjeri na području cijele gradske regije, zanimljivo je proučiti stavove lokalnog stanovništva vezanog za odabrane strateške projekte (sl. 24.). Prema mišljenju ispitanika, najvažniji projekt za budući razvoj UA Osijek je obnova i proširenje KBC-a Osijek (73 % ispitanika ocijenilo je projekt s 5 – *vrlo važno*). Sljedeći po važnosti za budući razvoj su projekti vezani uz željezničku, biciklističku infrastrukturu i modernizaciju zračne luke Osijek. S obzirom na to da su ispitanici ranije prepoznali znanost i obrazovanje kao najvažniju djelatnost za budući razvoj aglomeracije, ne čudi da je projekt Kampusu Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku 55 % ispitanika ocijenilo kao *vrlo važno*. Ispitanici smatraju kako su strateški projekti vezani uz kulturni sadržaj (Stadion Pampas, Obnova Tvrđe, Rekonstrukcija kupališta Copacabana) nešto manje važni za budući razvoj.



Sl. 24 . Procjena važnosti (1-5) pojedinih razvojnih projekata za budući razvoj UA Osijek

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

Kako bi se dobio dublji uvid u trenutnu situaciju, ispitanici su mogli ponuditi do tri odgovora na otvoreno pitanje “*Kojeg sadržaja na području Vašeg grada ili općine prema Vašem mišljenju nedostaje*“. Odgovori ispitanika, kako okolice tako i grada, najčešće su povezani s nedostatkom kulturnog i društvenog sadržaja, nedostatnom prometnom infrastrukturom, nedostatkom radnih mjesta i (specijaliziranih) trgovina. Neki od navedenih odgovora su.

- *Radnih mjesta, više sportskih aktivnosti za mlade, kulturološka zbivanja - M, 50-64 Bizovac*
- *Biotrgovine, kulturni sadržaji, loša povezanost - Ž, 30-39, Bilje*
- *Kulturnog, tržnica, ribarnica, urednost pješačkih staza – Ž, 40-49, Čepin*
- *Prostor za studentske aktivnosti unutar Kampusu, kvalitetniji muzejski sadržaji za širu publiku, kvalitetniji zabavni sadržaji poput noćnih klubova – Ž, 20-29, Osijek*
- *Smatram da je Osijek grad po mjeri, ima sve sadržaje koji su potrebni. Nedostaje život u centru budući da je sve prebačeno u shopping centre. Nedostaje parking i povezanost sa ostatkom Hrvatske i regije – M, 30-39, Osijek*

Nadalje, ispitanici su odgovarali na pitanje o tome razmišljaju li o iseljenju u idućih 10 godina (tab. 5). Nešto više od pola ispitanika (51,5 %) ne razmišlja o iseljenju, a 22,6 % ispitanika nije sigurno planira li se iseliti u sljedećih 10 godina. Nešto više od četvrtine ispitanika (25,9 %) odgovorilo je da se planira iseliti. Što se tiče odredišta, nešto je veći broj ispitanika koji bi iselili u drugi dio Hrvatske (7,7 %) nego u inozemstvo (7,4 %). U istraživanju provedenom među mladim, uglavnom visokoobrazovanim Slavoncima koji su iselili u Irsku, Rajković i dr. (2017) naglašavaju da su glavni motivi iseljavanja ekonomske naravi. Osim toga, 3,1 % ispitanika preselilo bi u drugi dio Osječko-baranjske županije, 1,4 % ispitanika preselio bi u drugo naselje unutar svoje općine, a 0,9 % ispitanika preselio bi u drugo naselje unutar Istočne Hrvatske. Ostalih 5,4 % ispitanika odgovorilo je da bi iselili, ali ne znaju gdje. Preseljenja unutar županije, općine i grada vjerojatno se odnose na relaciju okolica – Osijek.

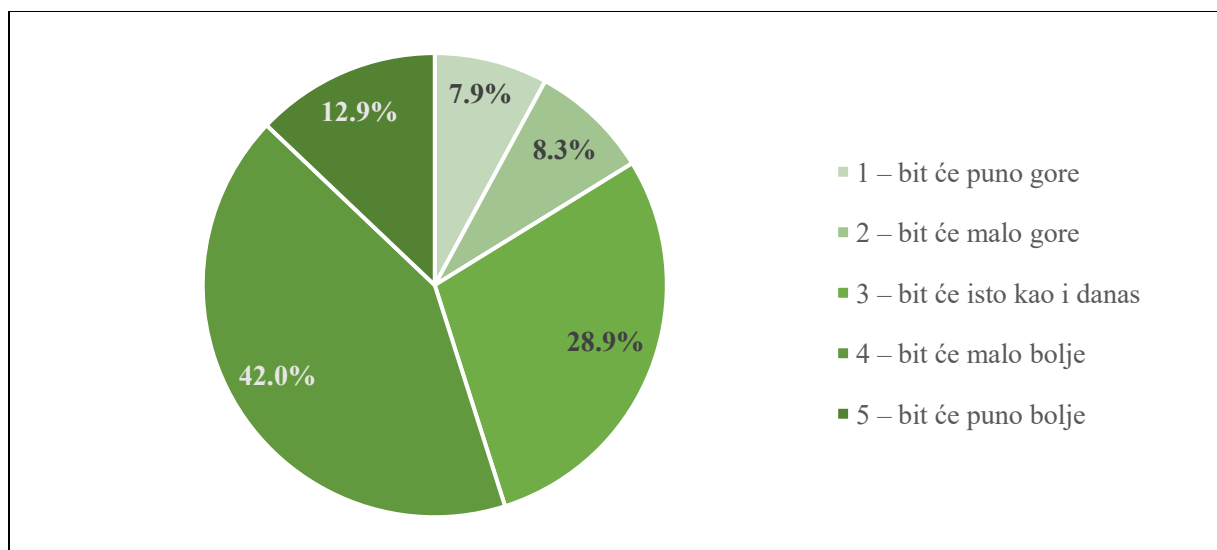
Tab. 5. Stavovi ispitanika o iseljavanju iz mjesta u kojem žive

	okolica (%)	Grad Osijek (%)
ne	56.1 %	49.6 %
možda, nisam siguran/na	19.4 %	23.8 %
da, ali ne znam gdje	7.1 %	9.5 %
da, u inozemstvo	7.1 %	7.9 %
da, u drugo mjesto u Osječko-baranjske županije	5.1 %	4.8 %
da, u drugi dio Hrvatske	2.0 %	2.4 %
da, u drugo mjesto unutar Istočne Hrvatske	2.0 %	1.6 %
da, u drugo naselje unutar iste (gradske) općine	1.0 %	0.4 %

Izvor: anketno istraživanje, 2023.

Zanimljivo je usporediti odgovore ispitanika iz okolice i Grada Osijeka vezane uz stavove o iseljavanju (tab. 5.). Rezultati pokazuju da ispitanici iz okolice (56,1 % odgovorilo je da se ne bi iselilo) u manjoj mjeri namjeravaju iseliti nego oni iz Grada Osijeka (49,6 % odgovorilo je ne). Osim toga, nešto veći nešto veći udio ispitanika iz okolice preselio bi unutar općine/grada, županije i Istočne Hrvatske u odnosu na ispitanike iz Osijeka (veći udio ispitanika preselio bi u drugi dio Hrvatske ili inozemstvo).

Sljedeće je pitanje vezano uz očekivanja ispitanika u vezi promjena životnih uvjeta za 10 godina u odnosu na danas, u mjestu gdje žive. Ocjena 1 pri tome je označavala puno lošiju kvalitetu života, ocjena 3 stagnaciju, a 5 puno bolju kvalitetu života. Na razini aglomeracije (sl. 25.), većina ispitanika smatra da će stanje biti bolje (42,0 %), a s obzirom na to da 12,9 % ispitanika smatraju da će biti puno bolje možemo vidjeti da je većina ispitanika optimistična glede budućeg razvoja. Iako su ispitanici iz okolice u prosjeku zadovoljniji ukupnom kvalitetom života, imaju nešto lošija očekivanja glede budućeg razvoja (prosječna ocjena 3,41) u odnosu na ispitanike iz Grada Osijeka (3,49).



Sl. 25. Stavovi ispitanika UA Osijek u vezi promjena životnih uvjeta u naselju u kojem žive za 10 godina u odnosu na danas

Izvor: Anketno istraživanje, 2023

Dodatno je napravljena diferencijacija rezultata između odgovora stanovnika u užoj i široj okolici. Pri tome su uspoređene prosječne ocjene (tab. 6.) zadovoljstva trenutnom ukupnom kvalitetom života i očekivanjima u vezi budućeg razvoja ispitanika okolice koji do Osijeka u prosjeku putuju 15 minuta i kraće (uža okolica) i onih koji u prosjeku putuju 15 minuta i duže (šira okolica). Ispitanici uže okolice zadovoljniji su trenutnom kvalitetom života (prosječna ocjena 3,73) i imaju optimističnija očekivanja glede budućeg razvoja (3,76) od ispitanika šire okolice (3,38, odnosno 3,33), pa čak i od ispitanika Grada Osijeka. To bi se moglo objasniti time što ispitanici na području uže okolice imaju prednost dostupnosti velikom broju gradskih funkcija i sadržaja s jedne i mirnog života na rubu grada s druge strane.

Tab. 6. Odnos prosječne ocjene zadovoljstva ukupnom kvalitetom života i stavova u vezi promjena životnih uvjeta u narednih 10 godina ispitanika UA Osijek

	Prosječna ocjena zadovoljstva ukupnom kvalitetom života ¹	Prosječna ocjena stavova u vezi promjena životnih uvjeta u narednih 10 godina ²
Osijek	3.51	3.49
cijela okolica	3.62	3.41
uža okolica	3.73	3.76
šira okolica	3.38	3.33

Izvor: anketno istraživanje, 2023.

Na kraju anketnog upitnika ispitanici su, ako su to htjeli, mogli ostaviti prijedloge i/ili komentare. Iz odgovora se mogu iščitati prijedlozi razvojnih mjera i projekata vezanih ponajprije uz (željeznički) promet i urbanizam:

- „Najrelevantnija za prosperitet Osijeka i okolnih općina je kvalitetna prometna povezanost svim sredstvima, novi plan prometne regulacije i više podzemnih garaža; bitna je izostajuća strategija zbrinjavanja starijih, bolesnih i osoba s poteškoćama u razvoju u okviru gradnje kompleksa građevina financiranih mješovitim kapitalom (državni i privatni). Otvaranje radnih mjesta sa poticajnim zapošljavanjem deficitarnih zanimanja od školstva, građevinarstva do obrtničke struke. Gradnja suvremene bolnice i poticajna primanja.“ Ž, 50-64, Osijek
- „Osim prometne povezanosti, problem javnog prijevoza kao i vrtića, su i visoke cijene. Da je gradski javni prijevoz jeftiniji, sigurno bih ga češće koristila. Za zelene površine - one kao postoje, no stvarno su sva velika stabla posječena i ono što postoji su ostaci ostataka nekadašnjeg zelenog grada.“ Ž, 40-49 Osijek
- „Gradske vlasti već 40 godina nemaju viziju budućnosti. Sve se gradi stihijski i ružno. Centar grad je zakrčen parkirnim autima. Sad se trebaju raditi pripreme za tramvajsku prugu sljedećih 100 godina. Gdje su nova naselja kao Vijenac i Sjenjak. Planski građena sa školom i vrtićima. Sve je to ofrlje i ružno! Sve se radi za 4 godine.“ M, 40-49, Osijek

¹ Prosječna ocjena zadovoljstva ukupnom kvalitetom života (1 – u potpunosti nezadovoljan, 2 - nezadovoljan, 3 - niti zadovoljan niti nezadovoljan, 4 - zadovoljan, 5 - u potpunosti zadovoljan).

² Prosječna ocjena stavova u vezi promjena životnih uvjeta u narednih 10 godina (1 – bit će puno gore, 2 – bit će malo gore, 3 – bit će isto kao i danas, 4 – bit će malo bolje, 5 – bit će puno bolje)

- „Naglasiti važnost rješavanja pitanja Šibicare u vidu botaničkog ili neke vrste gradske zelene oaze i na mjestu Olta izgraditi bazen i starački dom.“ Ž, 30-39, Osijek
- „Dati gradske prostore malim poduzetnicima kako bi ih uredili i osigurali bolju ponudu umjesto praznih lokala), bolja uređenost centra grada (npr. ozelenjivanje Trga A. Starčevića), kulturne i prostorne intervencije uz Promenadu, osmišljavanje programa za mlade.“ Ž, 30-39, Osijek
- „Trend koji imamo gdje se vani obitelji i pojedinci s dobrim poslovima povlače iz gradova u predgrađa i sela gdje imaju više slobode za hobizam, šetnje po prirodi i druženja je polako i kod nas prisutan i smatram da će to biti ključ održavanja "sela" na životu.“ M, 40-49, Bizovac
- „Uključiti građanke i građane u procese ispitivanja njihovih potreba i osmišljavanja sadržaja u gradu i županiji. Kroz ispitivanja slična ovom i kroz fokus grupe ili deliberativne rasprave, a rezultati kojih će biti javni i nakon provedbe očekivati od izabranih predstavnika plan ispunjenja pojedinih ZAJEDNIČKI dogovoreni aktivnosti/sadržaja i njihovo uvrštavanje u razvojne i operativne planove grada i županije.“ Ž, 40-49, Osijek

Neki pak ističu hitne izazove i ograničenja daljnjeg razvoja. Osim prometnih izazova, prisutni su odgovori vezani uz građenje, komarce i nezainteresiranost lokalnog stanovništva.

- „Nije mi jasno zašto se ne uvede dodatna linija Osijek - Vinkovci koja bi omogućila radnicima odlazak i dolazak s posla, jer npr. iz Osijeka imate liniju u 14.20. a zatim u 16.25 što osobama koje rade do 15h uopće ne odgovara. Posebice zadnjih godinu dana kada je u Laslovu izgrađeno sjecište, odnosno mogućnost mimoilaženja vlakova (3 kolosjeka).“ Ž, 40-49, Ernestinovo
- „Kontrola građevinskih malverzacija, čistoća grada, više sadržaja i manifestacija za mlade, željeznička povezanost sa ZG i ostatkom HR, sadašnje je stanje katastrofalno!“ Ž, 50-64, Osijek
- „Najviše me smeta krezuba stanogradnja i neplansko besmisleno građenje (guranje zgrade u mali niz kuća, bez parkinga i zelene površine).“ M, 50-64, Čepin
- „Bilo bi dobro kad bi barem jedna od velikih trgovina prehrambenim namirnicama radila od 0-24 i kad bi gradski prijevoz prometovao, barem vikendom, od 0-24 sata.“ Ž, 20-29, Antunovac

- „Za bolji život u nekom mjestu treba moći izaći iz kuće ,a da ti na mali prst ne sleti milijun komaraca u prvoj sekundi, grizu na bus stajalištu ... turizam dođu jednom i nikada više ... kulturni sadržaji "švedski stol" za komarce.“ Ž, 40-49, Bilje
- „Grad Osijek ima odličan temelj za daljnji razvoj, najveći su problem (kao i u svim ostalim gradovima) njegovi građani. Bolje će biti tek od trenutka kada poraste svijest građana o kvaliteti života u gradu u kojem žive i borave te preuzmu inicijativu i počnu se boriti za vrijednosti koje više ili manje dijelimo.“ M, 20-29, Osijek

6. RASPRAVA

Promjene uzrokovane naglim političkim i ekonomskim promjenama krajem prošlog stoljeća odrazile su se kako na položaj Osijeka u nacionalnom okviru, tako i na položaj u odnosu na svoje gravitacijsko područje. Osamostaljenjem Hrvatske, gravitacijsko područje Osijeka umanjeno je za dijelove Srbije (Vojvodine) i Bosne i Hercegovine koji su zbog blizine prirodno gravitirali Osijeku. Osim toga, dijelovi aglomeracije su za vrijeme Domovinskog rata bila okupirana punih sedam godina, čime je Osijek bio odsječen i našao se na periferiji. Time je Osijek ostvarivao komunikaciju samo prema zapadu, što se odrazilo i prostornu strukturu (Njegač i dr., 2010). Nakon desetljeća obnove i oporavka nastupilo je razdoblje intenzivnije izgradnje stambenih i poslovnih zgrada u okviru novih zakonitosti tržišnog gospodarstva. U funkcionalnoj strukturi grada najznačajnija je prenamjena industrijskih zemljišta u trgovačku, poslovnu ili stambenu namjenu, što se u velikoj mjeri poklapa s promjenama u pojedinim hrvatskim i europskim, posebice postsocijalističkim gradovima (Njegač i dr., 2010). Na razini gradske regije autocesta je pozitivno utjecala na gradnju južne i zapadne obilaznice čime je potaknut ravnomjerniji prostorni razvoj aglomeracije. Dodatni poticaj razvoju gradske regije imat će zone oko autocestovnih čvorova gdje su sada stvoreni uvjeti za razmještaj industrijskih i trgovinsko-servisnih djelatnosti. Potvrđuju to podignuti trgovački centri regionalnih funkcija (Portanova i Avenue Mall), a u južniju zonu sve više preseljavaju poslovni objekti (IT Park) (Sić, 2014).

U istraživanju uloge grada u politici regionalnog razvoja neizostavni dio predstavlja analiza gravitacijske zone i dnevnih migracija, odnosno cirkulacije stanovništva. Ono je najznačajniji pokazatelj demografske, ekonomske, društvene i ukupne funkcionalne povezanosti gradske okolice s matičnim gradom (Rajić i dr., 2015). Intenzitet dnevnih migracija indirektni je pokazatelj

i prometne povezanosti grada i njegova okruženja. Gledamo li na razini aglomeracije, zaposleni dnevni migranti čine 76,5 % dnevnih migranta na području UA Osijek (DZS, 2013b) i 76,7 % dnevnih migranata UA Zagreb (Rajić i dr., 2015). Ukupan broj dnevnih migranata u grad (naselje) Osijek je 13.230, od čega je zaposlenih dnevnih migranata 9.235, a učenika i studenata 3.995 (Grad Osijek, 2017). Za usporedbu, gledamo li područje UA Zagreb, u grad (naselje) Zagreb dnevno migrira 78.981 zaposlenih stanovnika, što govori o važnosti Zagreba za stanovništvo šireg područja Kontinentalne Hrvatske (Rajić i dr., 2015). Što se tiče prostorne raspodjele po JLS, najveći udio dnevnih migranata zaposlenih u Gradu Osijeku imaju općine južno od Osijeka (Čepin, Antunovac i Ernestinovo s preko 50 %). To bi se moglo objasniti širenjem grada u pravcu jug i jugozapad (Sić, 2014) i nešto kvalitetnijom prometnom infrastrukturom, a prvenstveno se misli na južnu gradsku obilaznicu i njene priključke, gušću mrežu gradskog autobusnog prijevoza (GPP) te relativno funkcionalan željeznički pravac Osijek-Vinkovci.

Zanimljivo je usporediti rezultate anketnog istraživanja o korištenju pojedinih vrsta prijevoza s istraživanjima provedenima u sklopu izrade Master plana prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije (dalje u tekstu: Master plan). Ispitanici UA Osijek najčešće koriste osobni automobil i kreću se biciklom i pješke. Osobni automobil svakodnevno koristi više od pola ispitanika (55,7 %), a njih četvrtina nekoliko puta tjedno (24,3 %). Rezultati ankete iz Master plana pokazuju da 2015. godine automobil (kao vozač ili putnik) koristi 61 % ispitanika četiri ili više puta tjedno i 37 % ispitanika jednom do tri puta tjedno (RRASB, 2016). Što se tiče autobusa i vlakova, u provedenom istraživanju više od pola ispitanika (57,7 %) jako rijetko ili nikada koriste autobus, a više od 3/4 ispitanika jako rijetko ili nikada koriste vlak. Navedeno se poklapa s rezultatima iz Master plana, u kojima 57 % ispitanika nikada ne koristi autobus, a vlak nikada ne koristi čak 81 % ispitanika. I podaci o korištenju bicikala i pješaćenja kao načina kretanja preklapaju se u oba istraživanja. U Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030., Osijek, Varaždin i Koprivnica navedeni su kao dobi primjeri uporabe bicikala (MMPI, 2017), čemu u prilog idu recentna ulaganja u biciklističku infrastruktura na području UA Osijek. Kvalitetan javni (gradski) prijevoz uvjet je formiranja funkcionalne gradske regije u kojoj stanovnici na efikasan, i ekonomski i ekološki prihvatljiv način mogu cirkulirati. Da su u Osijeku i Hrvatskoj prisutna brojna ograničenja i izazovi u prometnom sustavu potvrđuje anketno istraživanje ovoga rada, kao i druga istraživanja i strateški dokumenti. Čak 66,9 % ispitanika na

području UA Osijek gotovo nikada ne koristi javni prijevoz, a javni prijevoz prilično je nisko ocijenjen (prosječna ocjena 2,9 ispitanika iz Osijeka; 2,5 ispitanika iz okolice. Strategija razvoja UA Osijek do 2020. kao razvojni *Prioritet 3.6.* navodi *Unaprijediti povezanost unutar aglomeracije*. Posebno se ističe problem smanjenje potražnje za javnim putničkim prijevozom i problem starosti voznog parka (Grad Osijek, 2017). Kako u prošloj, tako su i u novoj strategiji razvoja UA Osijek do 2027. navedene neke od planiranih mjera koje za cilj imaju poboljšanje gradske mobilnosti, povezanosti centra i okolice i ulaganje u digitalizaciju. Neki od primjera dovršenih projekata su obnova Željezničkog kolodvora Osijek (osim prometnog ovaj projekt ima i kulturni značaj), obnova tramvajskih pruga, nabava novih autobusa i tramvaja, izgradnja niza biciklističkih staza u Osijeku i okolici i dr.(Grad Osijek, 2022)

Ispitivanje stavova lokalnog stanovništva o kvaliteti života i percepciji budućeg razvoja relevantno je zbog velike primjenjivosti rezultata. Krajnji je cilj ovakvih istraživanja potencijalno informiranje donosioca odluka te implementiranje rezultata u programe planiranja i razvoja prostora (Slavuj Borčić i Šakaja, 2017). Više od polovine ispitanika (58,6 %) na području UA Osijek zadovoljna je ili u potpunosti zadovoljna životom u svojem gradu ili općini. Nezadovoljno ili u potpunosti nezadovoljno je ukupno 9,4 % ispitanika. Stavove o kvaliteti života istraživali su i drugi u svojim istraživačkim i diplomskim radovima, a rezultati mogu biti usporedivi budući da se prilikom ocjenjivanja kvalitete života uglavnom koristi Likertova ljestvica (1-5) i da je način prikupljanja podataka uglavnom sličan. Tako Majstorić (2021) u sklopu provedenog anketnog istraživanja (600 ispitanika) u radu o scenarijima prostornog razvoja Slavenskog Broda bilježi da je ukupno 50 % ispitanika zadovoljno i u potpunosti zadovoljno, a 12 % ispitanika nezadovoljno i u potpunosti nezadovoljno kvalitetom života u mjestu u kojem žive. Mikinac (2020) u sklopu sličnog istraživanja (1.129 ispitanika) u radu o perspektivi demografskog razvoja Županijske Posavine bilježi da tek oko trećine ispitanika ocjenjuje kvalitetu života dobro ili iznimno dobro, a da nešto više od petine ispitanika ocjenjuje loše ili iznimno loše. Furlan (2022) istražuje kvalitetu života u Vinkovcima. Pogledom na prostornu raspodjelu ukupnog zadovoljstva kvalitetom života po mjesnim odborima vidljivo je da su ispitanici u centralnom dijelu Vinkovaca (najviša ocjena - MO Lenije; 3,62) zadovoljniji kvalitetom života u odnosu na centru udaljenije mjesne odbore (najniža ocjena MO – MO Zagrebački blok; 2,42). I prosječna ocjena ukupnog zadovoljstva kvalitetom života u Gradu Osijeku (3,62) nešto je veća od one u okolici (3,49). Pokazatelji pokazuju da cijela

Istočna Hrvatska ima slične populacijske i gospodarsko-geografske probleme, ali da veća urbana središta te njihova okolica imaju bolji razvojni položaj u usporedbi s udaljenim ruralnim općinama. (Lončar i Marinković, 2015).

Što se tiče budućeg razvoja, s obzirom na programe i inicijative navede u uvodnom dijelu rada, ali i s obzirom na stavove ispitanika u anketom istraživanju, moguće je odrediti ključne razvojne niše i prioritete. Sektor poljoprivrede i hrane, informacijsko-komunikacijska tehnologija, razvoj multimodalnog prometnog čvorišta i Sveučilište J.J. Strossmayera ističu se kao najvažniji sektori koje bi UA Osijek trebala razvijati, a pri tom se svaka od njih međusobno nadopunjuje. Urbana aglomeracija Osijek kao druga najveća gradska regija Kontinentalne Hrvatske ima potencijal aktivirati nabrojene lance vrijednosti i podići razvoj svoje, ali i razvoj cijele regije Istočne Hrvatske. Zato treba razviti specijalizirane i pametne proizvodne i logističke sustave koji će poslužiti kao osnova za poljoprivredno-prehrambeni i prometni sektor. Velik dio te proizvodnje mogao bi se iskoristiti i u turističkom sektoru, i to u mnogo većem obimu nego što je sada slučaj (Lončar i Marinković, 2015). Da se Osijek razvija i kao IT središte, osim gradnje i popunjavanja IT Parka, potvrđuje započeta gradnja centra izvrsnosti za proizvodnju u Osijeku. Naime, tvrtka Jabil planira zaposliti preko 1500 ljudi nakon otvaranja pogona u 2024. godini u zoni Nemetin (Ban, 2023). Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek do 2027. ističe se rekonstrukcija glavne tržnice i tržnice u Retfali, prenamjena dijela brownfield kompleksa OLT, daljnje uređenje prostora Osječke tvrđe kroz više zasebnih projekata, rekonstrukcija zgrade Hrvatskog narodnog kazališta, revitalizacija Konkatedrale sv. Petra i Pavla, gradnja centralnog depoa za arhivsku građu, izgradnja nove Gradske knjižnice Osijek, rekonstrukcija Muzeja likovnih umjetnosti, rekonstrukcija kompleksa Gradski vrt, gradnja Centra za urbane sportove i kulturu, revitalizacija parka Zrinjevac i zgrade sportske dvorane, gradnja sportsko-rekreacijskog centra na Pampasu, uređenje ŠRC Copacabana, uređenje jezera Bajer Jug IV., uvođenje električnog vodenog tramvaja te izgradnja niza biciklističkih staza (Huttlerova, Tenja, Vukovarska). Projekti Gospodarski centar i IT Park ulaze u drugu fazu razvoja. Ipak, kao što sugerira literatura, mediji, pa i većina odgovora iz ankete, postoji niz izazova koje Osijek i okolica moraju riješiti. Ističe se potreba za kvalitetnijom prometnom povezanošću i uređenjem grada. Njegač i dr. (2012) pri istraživanju promjena i prenamjene korištenja zemljišta Osijeka, između ostalog, navode problematiku gradnje višekatnih stambenih zgrada na mjestima površina niskih stambenih

jedinica. Regulacijom gradnje, kvalitetnijim povezivanjem, daljnjim ulaganjem u otvaranje kvalitetnih radnih mjesta u Osijeku i kreiranjem društveno-kulturnih sadržaja mogla bi se podići kvaliteta života čime bi Osijek postao značajniji centar i potencijalno odredište brojnih mladih obitelji iz Hrvatske, a i šire.

7. MODEL OSOVINA RAZVOJA UA OSIJEK

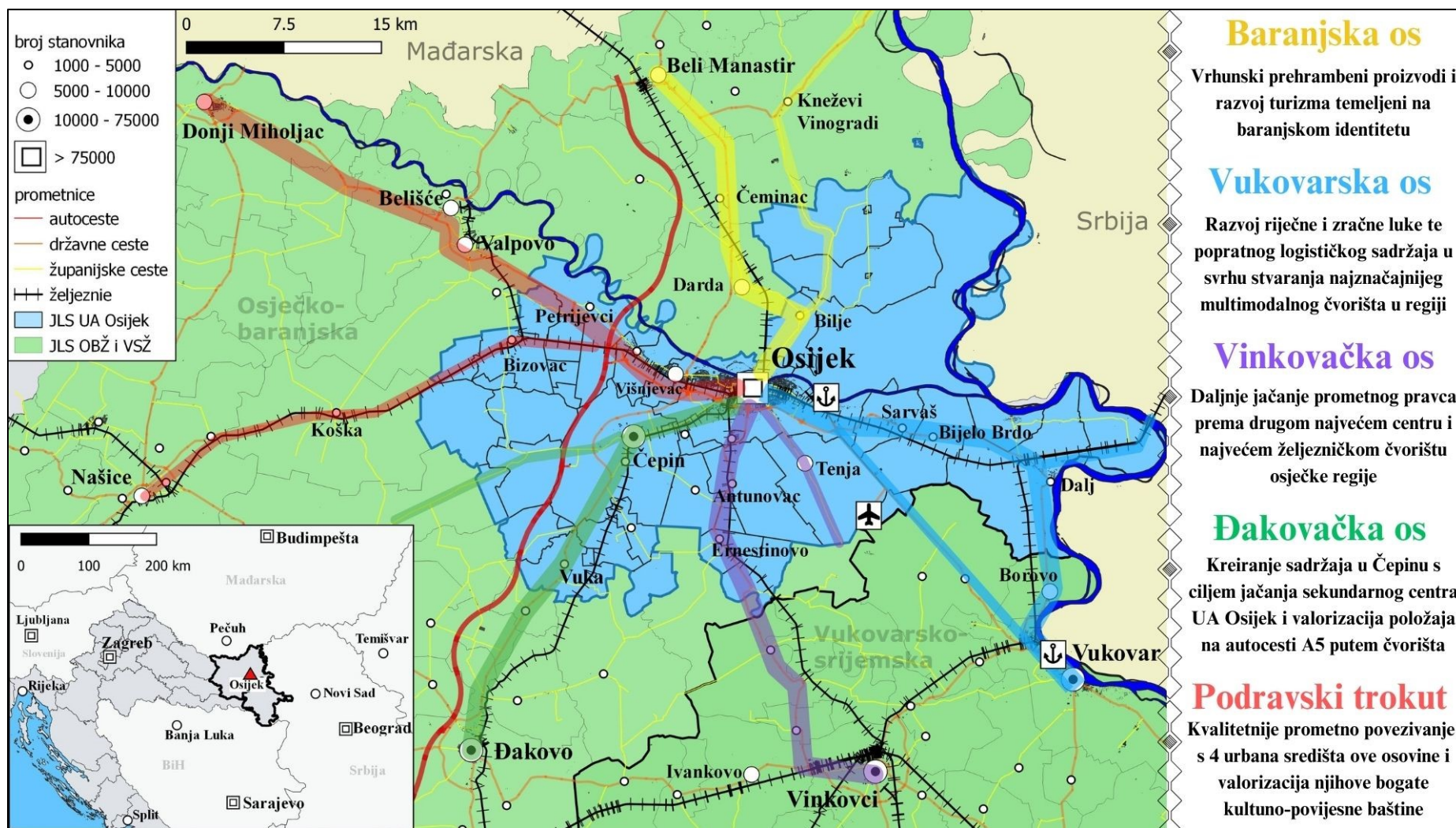
Osim strateški prepoznatih sektora i politika, na području UA Osijek moguće je odrediti ključne prostorne pravce i koridore koji bi mogli maksimizirati efekte razvojnih politika, po uzoru na primjere dobre prakse (Plan prstiju u Kopenhagenu). Osim toga, iz rezultata anketnog istraživanja, daju se iščitati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

1. Baranjska os,
2. Vukovarska os,
3. Vinkovačka os,
4. Đakovačka os i
5. Podravski trokut.

Sve osovine počinju u Osijeku, a završavaju u regionalnim i subregionalnim središtima osječke regije. I Friganović (1970) opisuje gravitacijsku zonu osječke regije kao prostor policentričnog penduliranja sličan nepravilnom šesterokutu. On je definiran prometnim pravcima prema Belom Manastiru, Donjem Miholjcu, Našicama, Đakovu, Vinkovcima i Vukovaru/Erdu. Ono što je zajedničko svim osovinama potreba je za daljnjim razvojem prometne infrastrukture, prije svega željezničke i biciklističke, ali i za širenjem mreže javnog gradskog autobusnog prijevoza te unapređenjem usluge (GPP). Osim toga, valjalo bi poraditi na međusobnom povezivanju razvojnih osovina čime bi se olakšalo kretanje ljudi i robe na području aglomeracije. Po uzoru na slične i uspješne planove, valjalo bi regulirati i donekle ograničiti gradnju na područja oko definiranih prometnica (primjerice *buffer* zonom od 500 m). Potrebno je i kvalitetno upravljati ruralnim prostorom, povezati lokalne proizvođače s gradskim stanovništvom i stvoriti kvalitetne zelene površine u urbaniziranim zonama (zeleni klinovi). Pozitivni učinci razvoja, uz uspješnu

regionalnu politiku, mogli bi se preliti na prostor UA Osijek ali i širi prostor Istočne Hrvatske. Ovaj plan prostornog usmjeravanja kroz osovine razvoja mogao bi poslužiti i gradovima koji su uključeni u plan te bi se tako moglo izbjeći dupliranje projekata i razvojnih mjera. Potencijal predstavlja i moguća suradnja sa susjednim centrima drugih država: Budimpešta, Beograd, Sarajevo, Novi Sad, Temišvar i Pečuh.

U nastavku je prikazano (sl. 26.) pružanje navedenih razvojnih osovina, a u tablicama su detaljno objašnjena obilježja svake osovine. Nakon kratkog opisa, definirane su prometne i osovine urbanizacije kao temelj razvojnim osovinama. Konačno, prezentirani su ključni razvojni sektori i projekti te im je pridružen kratki narativ koji se odnosi na viziju budućeg razvoja pojedine osovine.



Sl. 26. Razvojne osovine UA Osijek (RASOS)

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

Tab. 6. Baranjska (Sjeverna) os (na sl. 28. označeno žutom bojom)

Opis	Jezgra Baranjske osovine razvoja pruža se od Osijeka županijskom cestom prema Bilju i Dardi, odakle se nastavlja preko Čeminca do Belog Manastira. Koridor prolazi poljoprivrednim krajobrazom Baranje, a u njegovom okruženju nalaze se vrijedna prirodna i rekreativna područja – PP Kopački rit i Bansko brdo. Lokacijske prednosti novog obližnjeg autocestovnog čvora Čeminac mogu privući nove poslovne aktivnosti, a u širem povećati prometnu dostupnost Baranji. Sekundarnu važnost ima pravac iz Bilja (državna cesta D212) koji povezuje Osijek s ruralnim dijelom Baranje i Kopačkim ritom kao važnim turističko-rekreativnim područjima. Državna cesta D212 dalje vodi do Batine na Dunavu i državne granice, čime je osovina povezana sa Somborom i Suboticom u Vojvodini. Administrativno- teritorijani obuhvat: Grad Osijek, Općina Bilje, Općina Darda, Općina Čeminac, Grad Beli Manastir
Prometne osovine	Županijska cesta 4257 (Osijek – Bilje - Darda), dionica državne ceste D7 (Osijek – Darda – Čeminac – Kozarac - Beli Manastir) i rubno položena dionica autoceste A5 Osijek – Beli Manastir. Dionica pruge M301 (Osijek– Beli Manastir - Državna granica).
Osovine urbanizacije	Prigradska naselja Podravlje i Tvrđavica na lijevoj obali Drave, gotovo kontinuirano područje izgrađenosti Bilje – Mece – Darda – Švajcarnica – Uglješ – Novi Čeminac – Čeminac.
Regionalni lanci vrijednosti i ključni razvojni projekti	Na području ove osovine smještena je uprava Belja d.o.o., jedne od najznačajnijih subjekata u poljoprivrednoj proizvodnji i prehrambenoj industriji u regiji. Duž osovine nalazi se glavna proizvodnja Belje: tvornica mliječnih proizvoda, tvornica opreme strojeva i sjemenarstvo u Belom Manastiru, poljoprivredni kompleks Mitrovac, koji objedinjuje farmu mliječnih krava, bioplinsku elektranu i staklenik za proizvodnju rajčica, tvornica stočne hrane Darda, vinarija i vinski podrum u Kneževim Vinogradima te nekoliko farmi i prodavaonica prehrambenih proizvoda. Osim poljoprivrede, sve više pažnje posvećuje se rekreaciji, biciklizmu, turizmu i ugostiteljstvu. Potvrđuje to projekt širenja infrastrukture Parka prirode Kopački rit i gradnje prezentacijsko-edukacijskog centra u Tikvešu. Paralelno uz koridor prolazi i paneuropska biciklistička magistrala EuroVelo 6 koja povezuje Atlantik i Crno more prolazeći uz velike rijeke. Područje uz Dravu i Dunav dijelovi su Regionalnog parka Mura-Drava, a park se proteže na području

	<p>pet država i pet hrvatskih županija. Nadalje, postoji potencijal za revitalizaciju kulturne baštine (Katakombe u Osijeku, dvorac Eugena Savojskog u Bilju i dvorac Esterhazy u Dardi). Od hitnijih mjera razvoja ističe se potreba za proširenjem javnog gradskog prijevoza (mreže GPP-a) do Bilja i ostalih naselja u općini, obnova željezničke pruge Osijek – Beli Manastir i izgradnja biciklističkih i pješačkih staza kako bi se povećala dostupnost Osijeku. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se izgradnja i opremanje Poduzetničkog inkubatora i rekonstrukcija trga bana J. Jelačića u Bilju</p>
Vizija razvoja	<p>Stanovnici Baranje bilježe visok stupanj razvijenosti i kvalitete života temeljen na proizvodnji vrhunskih prehrambenih proizvoda valorizaciji vrijednih prirodnih područja. Stanovnici do Osijeka putuju moderniziranom željeznicom u kombinaciji s biciklom. Komarci su uspješno tretirani na ekološki prihvatljiv način. Raste posjećenost Baranji koja je sada turistički najrazvijenija ruralna destinacija u Kontinentalnoj Hrvatskoj. Sve više vrhunskih proizvodi kao što je Baranjski kulin dobivaju oznaku izvrsnosti i Baranja se ističe kao gurmansko središte.</p>

Tab.8. Podravski trokut (zapadna os) (na sl. 28. označeno crvenom bojom)

Opis	<p>Podravska osovina razvoja pruža se od Strossmayerove ulice u Osijeku, ide preko Višnjevca, Josipovca i Petrijevacu i nastavlja državnom cestom D34 do područja dvojnog grada Valpovo-Belišće i završava u Donjem Miholjcu. Paralelno uz ovaj koridor teče rijeka Drava, koja od Petrijevacu uzvodno izrazito meandrira. Drugi krak podravske osi počinje na osječkoj južnoj zaobilaznici i nastavlja se državnom cestom D2 preko Bizovca do Našice. Ovaj koridor bi se stoga mogao promatrati i kao trokut (u turističkoj zajednici Grada Osijeka zbog vrijedne kulturno-povijesne baštine ovo područje poznato je kao <i>dvorski trokut</i>) kojeg zatvaraju Gradovi Osijek, Donji Miholjac i Našice. Na ovom pravcu nalaze se neka od najvažnijih prometnih čvorišta Istočne Hrvatske. Prvo je križanje državnih cesta D2 i D7, na koje se naslanja gospodarska zona Jug i najveći shopping centri u Istočnoj Hrvatskoj. Drugo čvorište odnosi se na čvor Osijek-Josipovac, koji spaja državnu cestu D2 i autocestu A5. Paralelno uz D2 se pruža željeznička pruga, a u Bizovcu se nalazi odvojak za Valpovo i Belišće. Administrativno- teritorijani</p>
-------------	--

	obuhvat: Grad Osijek, Općina Petrijevci, Općina Bizovac (Grad Valpovo, Grad Belišće, Grad Donji Miholjac, Grad Našice, Općina Koška)
Prometne osovine	Dionica državne ceste D2 (Osijek (južna osječka obilaznica) – Bizovac - Našice), dionica državne ceste D34 (Osijek – Valpovo/Belišće - D. Miholjac), dionica pruge R202 (Osijek – Bizovac – (Našice) i L207 (Bizovac - Belišće), Rijeka Drava (plovnost kategorije III).
Osovine urbanizacije	Kontinuirana izgrađenost osovine Osijek – Višnjevac – Josipovac – Petrijevci/Bizovac, dvojni grad Valpovo – Belišće, gradovi Donji Miholjac i Našice
Regionalni lanci vrijednosti i ključni razvojni projekti	Dosadašnji (gospodarski) razvoj najvidljiviji je u području gospodarske zone Jug. Nove poslovne aktivnosti, i u širem smislu usmjeravanje daljnjeg procesa suburbanizacije zapadnog dijela osječke aglomeracije očekuju se na području autocestovnog čvora Osijek – Josipovac. Izgradnjom prometnog koridora Budimpešta-Ploče, ovaj će čvor podići značenje osječkog prometnog čvorišta i ojačati ovaj koridor. Gradovi Valpovo i Belišće od Osijeka su udaljeni 30-ak kilometara, a sa svojih 20-ak tisuća stanovnika i bogatom poljoprivredno-industrijskom tradicijom predstavljaju važan dio šire osječke aglomeracije. U prošlom financijskom razdoblju (2014. – 2020.) Valpovština je bila dio aglomeracije, a u budućnosti bi valjalo razmotriti na koji način ukomponirati ovaj dvojni grad u planiranje osječke gradske regije. Modernizacija prometne infrastrukture, a pogotovo željezničke i biciklističke nužna je kako bi se ojačala komunikacija između Osijeka i urbanih područja Valpova i Belišća, ali i Donjeg Miholjca i Našica (udaljenih 50-ak km od Osijeka). Kvalitetnijim povezivanjem Osijeka i Našica, omogućilo bi veću posjećenost turističko-rekreativnih odredišta kao što su PP Papuk, Orahovica, Kutjevo, Požega itd. Jedan od mogućih prometnih projekata svakako je i produženje tramvajske linije do Josipovca. Potencijal predstavlja moguća revitalizacija vrijedne kulturna baština <i>dvorskog trokuta</i> (dvorci grofova Pejačević u Osijeku i Našicama, dvorac obitelji Prandau-Normann u Valpovu, dvorac obitelji Mailath u Donjem Miholjcu). Izgradnjom poduzetničkih inkubatora u Donjem Miholjcu i Valpovu i njihovim povezivanjem projektom BIT NET očekuje se veća unutarregionalna sinergija lokalnih poduzetnika. Na ovom području nalaze Bizovačke toplice, suvremeni zdravstveni

	<p>i kupališni kompleks koji u posljednjem desetljeću bilježi kontinuirani rast broja posjetitelja. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se izgradnja "Doma kulture" i izgradnja višenamjenske sportske infrastrukture u Petrijevcima, gradnja edukativnog centar za djecu i mladež u Samatovcima (Bizovac), revitalizacija izletišta Bizovački bajer i izgradnja pješačko-biciklističke staze u Valpovačkoj ulici u Bizovcu</p>
Vizija razvoja	<p>Valpovačko-donjomiholjački urbanizirani je kraj gdje su lokalne vlasti, u sinergiji s poljoprivrednim proizvođačima odlučile značajno ulagati u proizvodnju i preradu proizvoda s dodanom vrijednosti (npr. mahunarki). Na poljima graška i graha gotovo da i nema fizičkih radnika: pripremu zemljišta obavljaju autonomni traktori. Sjetva se odvija uz pomoć robotiziranih sijača kojima se upravlja iz daljine, čime je u potpunosti napuštena štetna i skupa upotreba herbicida. Sve ove moderne tehnologije za proizvodnju mahunarki napravili su slavonski inženjeri, a takav tehnološki temelj omogućio je ogroman proizvodni iskorak pa se danas samo u zapadnom dijelu osječke aglomeracije proizvodi petina europskih potreba za mahunarkama (Kopić, 2017). Stanovnici Valpova i Belišća putuju 10, a stanovnici Donjeg Miholjca i Našica novim modernim vlakovima putuju 20-ak minuta do Osijeka, gdje rade i opskrbljivanju se, nakon čega se vraćaju u svoje gradove, koji su idealan spoj urbanog i ruralnog.</p>

Tab. 9. Đakovačka (Jugozapadna) Os (na sl. 28. označeno zelenom bojom)

Opis	<p>Zone suburbanizacije i zone gravitacijskog utjecaja osječke aglomeracije najviše su izražene upravo u smjeru jugozapada (Osijek – Livana – Brijesće – Čepin). Rezultat je to valorizacije prometno-geografskog položaja, odnosno izgradnja južne i zapadne obilaznice i izgradnja autoceste. U Čepinu se osovina dalje nastavlja državnom cestom D7 gdje prolazi Općinom Vuka (s odvojkom za općinu Vladislavci), i autocestom A5 do Đakova. I na ovom koridoru lokacijske pogodnosti imaju autocestovni čvorovi Osijek/Čepin i Đakovo. Ovim je koridorom Urbana aglomeracija Osijek povezana cestom i željeznicom s prometnim koridorom X. Važnost ovog koridora očituje se i povezivanjem sa Slavonskim Brodom, drugog po redu centra Istoče Hrvatske te povezivanje s</p>
-------------	---

	Bosanskom Posavinom. Administrativno- teritorijani obuhvat: Grad Osijek, Općina Čepin, Općina Vuka, Općina Vladislavci (Grad Đakovo)
Prometne osovine	Dionica autoceste A5 (Osijek – Đakovo), dionica državne ceste D7 (Osijek - Đakovo), dionica pruge M302 (Osijek – Đakovo (Strizivojna - Vrpolje))
Osovine urbanizacije	Kontinuirana izgrađenost osovine Osijek – Livana – Briješće – Čepin, veća naselja i općinska središta Vuka i Vladislavci, Grad Đakovo i okolica
Regionalni lanci vrijednosti i ključni razvojni projekti	Na kontaktu Podravske i Đakovačke osovine razvoja i na sjecištu važnih prometnih pravaca u blizini Osijeka, smještena je Gospodarska zona Jug. U ovoj aktivnoj zoni smješteni su najveći regionalni shopping centri - Porta nova i Avenue Mall, kao i mnogi drugi veliki poslovni subjekti. Godine 2023. dovršena je gradnja Gospodarskog centra Osijek, koji za cilj ima osigurati novu poslovnu infrastrukturu, podići gospodarsku vidljivost regije i unaprijediti poduzetničku klimu. Duž koridora nalaze se vrijedne poljoprivredne površine i neke od najvažnijih lokacija kompanije Žito d.o.o., vodeće prehrambene grupacije u Slavoniji (tvornica ulja i mesna industrija u Čepinu, farma koka nesilica i pakirni centar za jaja u Vuki, brojne farme i dr.). Postoji potreba za kvalitetnijim povezivanjem Čepina kao drugog najvećeg naselja u aglomeraciji sa središtem. Izostanak tramvajske mreže mogao bi se nadomjestiti modernizacijom željeznice koja bi mogla imati ulogu prigradske željeznice. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se rekonstrukcija utvrde Korod i gradnja edukacijsko-prezentacijskog centra za posjetitelje, rekonstrukcija dvorca Adamović i opremanje dvorca multimedijom i izgradnja sportsko-rekreacijskog centra u Čepinu, građenje građevine turističke i športsko rekreacijske namjene u Vladislavcima, izgradnja sportsko-rekreacijske zone u Vuki, uređenje središta naselja Vuka i Dopsin, izgradnja pješačko-biciklističkih staza u Čepinu, Vladislavcima, Dopsinu, Hrastinu i Vuki.
Vizija razvoja	Na području ove osovine ubrzano se ulaže u nove nasade vinove loze, češnjaka te drugih vrsta voća i povrća. Ove nekada radno intenzivne poljoprivredne kulture danas su pod kontrolom gotovo potpuno automatiziranih proizvodnih procesa (Kopić, 2017). Budući da se željeznica modernizirala, stanovnici općina Čepin, Vuka i Vladislavci koriste prigradsku željeznicu u kombinaciji s biciklima kako bi putovali do Osijeka i nazad. Čepin dobiva moderne urbane sadržaje i izrasta u

	sekundarni centar u osječkoj aglomeraciji. Zbog relativno niže cijene zemljišta i nekretnina u odnosu na Osijek, brojni imigranti iz Hrvatske i drugih dijelova Europe i svijeta biraju upravo Čepin kao mjesto stanovanja. Novo stanovništvo zapošljava se u proizvodnji vrhunskih prehrambenih proizvoda u sinergiji s naprednom tehnologijom.
--	--

Tab. 10. Vinkovačka (Južna) Os (na sl. 28. označeno ljubičastom bojom)

Opis	Vinkovačka osovina razvoja pruža se od Osijeka južno duž državne ceste D518, kroz prigradsko naselje Brijest, a zatim kroz Antunovac (s odvojkom za Ivanovac), Divoš, Ernestinovo i Laslovo. Koridorom prolazi željeznica koja spaja Osijek s Vinkovcima, najvećim željezničkim čvorištem u regiji, koji leži na paneuropskom koridoru X. Općine na ovom koridoru imaju najmanje negativne demografske pokazatelje u regiji, pa i cijeloj Istočnoj Hrvatskoj. Također imaju nešto veći udio zaposlenih dnevnih migranta u ukupnom broju zaposlenih u odnosu na druge općine. Sekundarni pravac ove osovine pruža se od južne osječke zaobilaznice do prigradskog naselja Tenja te se kasnije spaja na D518 prema Vinkovcima. Administrativno- teritorijani obuhvat: Grad Osijek, Općina Antunovac, Općina Ernestinovo (Grad Vinkovci)
Prometne osovine	Državna ceste D518 (Osijek – Vinkovci), dionica pruge L208 (Osijek - Laslovo - Vinkovci)
Osovine urbanizacije	Gotovo kontinuirano izgrađen prostor Osijek – Brijest – Antunovac – Divoš – Ernestinovo. Osim toga, cijeli je prometni pravac Osijek – Vinkovci gusto izgrađen (kontinuirana izgrđenost od Laslova do Markušice)
Regionalni lanci vrijednosti i ključni razvojni projekti	Veliku važnost na ovoj razvojnoj osovini imaju satelitska naselja Tenja i Antunovac sa svojim gospodarskim zonama. Tenja je nakon Čepina najveće satelitsko naselje u UA Osijek, a iako je položena izvan glavnih cestovnih prometnih pravaca, nalazi se između Osijeka i zračne luke Osijek. Općine Antunovac i Ernestinovo imaju relativno bolje demografske i razvojne pokazatelje u odnosu na druge općine u regiji, između ostaloga i zbog blizine središnjem čvorištu na južnoj osječkoj zaobilaznici. Važnu ulogu ima i relativno kvalitetnija željeznička povezanost Osijeka i Vinkovaca (45 minuta) čime stanovnici ta dva grada mogu uspješno razmjenjivati radnu snagu. Od projekta

	planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se revitalizacija i obnova kulturnog dobra - Galerije Petar Smajić u Ernestinovu, izgradnja sportsko-rekreativnog sadržaja uz park jezero Antunovac, proširenje gospodarske zone i uređenje središta Antunovca, izgradnja pješačko-biciklističke staze u Laslovu,
Vizija razvoja	Stanovnici općina Antunovac i Ernestinovo i dalje pripadaju najmlađoj dobnoj skupini na području aglomeracije i Istočne Hrvatske. Blizina Osijeka i sve bolja povezanost uvjetovali su doseljavanje mladih obitelji iz Hrvatske, a i šire. Središnji položaj u južnom dijelu aglomeracije pojačan je spajanjem cestama i stazama sa susjednim osovinama. Daljnjim ulaganjem u željezničku infrastrukturu i specijalizacijom Osijeka i Vinkovaca u djelatnosti kao što su skladištenje i proizvodnja, oba grada pojačali su svoj prometno-geografski položaj.

Tab. 11. Vukovarska (Istočna) Os (na sl. 28. označeno plavom bojom)

Opis	Vukovarska osovina razvoja pruža se od Osijeka istočno, počevši u naselju Nemetin u blizini kojeg se nalazi riječna luka Osijek, Slobodna zona Osijek i Industrijska zona Nemetin. Nastavlja se naseljima Sarvaš i Bijelo Brdo, a u naselju Dalj se račva: istočno prema državnoj granici u Erdutu, južno državnom cestom D519 prema Vukovaru i Iloku i sjeverno u Aljmaš, popularno izletište. Preko Erduta i Iloka regije je povezana s centrima u Srbiji (Novi Sad, Sombor i Subotica). Paralelno s ovim pravcem prolazi željeznička pruga koja povezuje Osijek i Vukovar, dvije najveće riječne luke u Hrvatskoj. Usporedno s ovim koridorom prolazi državna cesta D2 koja predstavlja bržu cestovnu poveznicu između Osijeka i Vukovara. Na ovoj prometnici nalazi se i Zračna luka Osijek. Administrativno- teritorijani obuhvat: Grad Osijek, Općina Erdut, (Općina Borovo, Općina Trpinja, Grad Vukovar)
Prometne osovine	Državna cesta D213 (Osijek – državna granica Erdut), državna cesta D519 (Dalj - Vukovar), dionica državne ceste D2 (Osijek – Vukovar - Ilok) dionica pruge R202 (Osijek - Dalj), pruga R104 (državna granica Erdut– Dalj - Vukovar), rijeka Drava (plovnost V. kategorije)

Osovine urbanizacije	Naselja ove osovine međusobno su udaljenija nego kod prethodnih osovina. Ipak, nazire se os urbanizacije Osijek – Nemetin – Sarvaš – Bijelo Brdo. Aljmaš, Erdut i Dalj su međusobno udaljeniji. Važnost relacije Osijek – Klisa (Zračna luka Osijek)
Regionalni lanci vrijednosti i ključni razvojni projekti	S obzirom na to da se u okolici prigradskog naselja Nemetin nalaze neke od najvažnijih regionalnih gospodarskih zona te riječna i zračna luka Osijek, ovaj je dio aglomeracije od izuzetne je gospodarske važnosti. Potencijal ove lokacije nedavno je prepoznala kompanija Jabil, koja gradi veliko postrojenje u zoni Nemetin. S obzirom na to da ova osovina završava u Vukovaru, gdje se nalazi najveća riječna luka u Hrvatskoj, postoji potreba za usklađivanjem razvoja dvaju luka, na način da se one razvijaju komplementarno a ne kao konkurencija. Na širem području osovine nalazi se nekoliko graničnih prijelaza za Republiku Srbiju, a potencijal u suradnji nalazi se u sličnim razvojnim izazovima i mogućnostima koje dijele Osijek i Novi Sad (Institut za tehnologiju u poljoprivredi Novi Sad, tretiranje komaraca, upravljanje aglomeracijom u nizinskom krajoliku i sl.). Konačno, veliku važnost u pogledu <i>vikendaštva</i> imaju naselja Aljmaš i Erdut. Između ta dva naselja, u neposrednoj blizini Dunava i Drave, na obroncima erdutske lesne zaravni, razvilo se vikendaško naselje. Erdut je tradicionalno vinsko središte, a u naselju se nalazi nekoliko lokaliteta bogate kulturno-povijesne baštine. U Dalju se nalazi Kulturno-znanstveni centar Milutin Milanković. Od projekta planiranih u sklopu Strategije razvoja UA Osijek 2021.-2027. ističe se rekonstrukcija stambene zgrade i gradnja Društvenog centra za potrebe udruga općine Erdut u Dalju, rekonstrukcija i obnova Erdutske kule, Izgradnja teniskih terena na području općine Erdut
Vizija razvoja	Luke Vukovar i Osijek postaju jedne od najznačajnijih luka na podunavskom prometnom koridoru. Teret se iz luka dalje prenosi željeznicom do Zagreba i Rijeke čime se ostvaruje najbrža poveznica Dunava i Sredozemnog mora. U ovom dijelu aglomeracije brojni Osječani i stanovnici vikende provode uživajući u svojim vikendicama uz Dunav i Dravu. Željeznica do Erduta i Vukovara u potpunosti je obnovljena tako da vikendaši na izlet idu vlakom i biciklom. Vukovar se razvio u jedno od vodećih logističkih središta u ovom dijelu Europe.

8. ZAKLJUČAK

Uloga grada u politici regionalnog razvoja složena je i slojevita. Grad, kao prostor najveće koncentracije ljudi i ljudskih djelatnosti, ima ulogu pokretača razvoja šireg prostora. Veliki se gradovi ističu brojnim funkcijama (opskrba, posao, zdravstvo itd.) koje su potrebne stanovništvu iz okolice. Kako zadovoljili te osnovne potrebe i funkcije, stanovnici uže i šire okolice putuju u središte gradske regije. Kvaliteta tog cirkuliranja ovisi ponajviše o kvaliteti prometnog sustava. Ulaganjem u prometnice i javni prijevoz grad postaje dostupniji svojoj okolini i širi svoj utjecaj na veće područje. Osim prometa, važnu ulogu u razvoju gradskih regija ima kvaliteta i kvantiteta određenih funkcija. Veći izbor kvalitetnih radnih mjesta, trgovina, škola, bolnica i sl. cilj je koji svaki grad nastoji dostići.

Budući da su grad i okolica funkcionalno povezani, javlja se potreba za planiranjem na razini gradskih regija. Mehanizam Integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU) primjer je politike regionalnog razvoja gradova koja se odvija na razini gradskih regija. Cilj je politike stvaranje funkcionalnih gradskih regija temeljenih na suradnji i sufinanciranju iz više izvora. To se odnosi i na Osijek, četvrti najveći grad u Hrvatskoj. Iako se osječka aglomeracija posljednjih desetljeća susreće s depopulacijom i nižim prihodima u odnosu na druge makroregionalne centre, postoji niz komparativnih prednosti koje su u ovom radu istaknute. Strukturnim ulaganjem u razvoj multimodalnog prometno-logističkog čvorišta, daljnjim ulaganjem u poljoprivredno-prehrambeni i IT sektor te dodatnim razvojem Sveučilišta i turizma, Osijek može postati sjajan primjer uspješnog grada. U svrhu studije slučaja provedeno je anketno istraživanje kako bi se saznali stavovi i mišljenja lokalnog stanovništva o trenutnom stanju i budućem razvoju UA Osijek. Odgovori ispitanika potvrđuju postojeći razvojni potencijal, ali ističu jasne nedostatke, prije svega demografske i ekonomske.

H1 Ispitanici iz uže okolice (koji do Osijeka putuju u prosjeku 15 minuta i kraće) zadovoljniji su kvalitetom života u odnosu na ispitanike iz šire okolice (koji do Osijeka putuju duže od 15 minuta). Rezultati sugeriraju da su ispitanici uže okolice zadovoljniji kvalitetom života i da imaju bolja očekivanja glede budućeg razvoja u odnosu na ispitanike šire okolice, pa čak i u odnosu na ispitanike iz grada. Razlog bi mogao biti taj što žive na gradskoj međi čime su im gradske funkcije dostupne, cijena zemljišta i nekretnina je niža, a ipak je zadržan mir ruralnog područja. Stoga se može reći da je ova hipoteza u potpunosti prihvaćena.

H2 Postoji značajna razlika u poimanju izazova i potencijala razvoja UA Osijek između ispitanika Grada Osijeka i ispitanika iz njegove okolice. Ispitanici iz okolice koriste javni prijevoz u većoj mjeri nego ispitanici iz grada, a ujedno su nezadovoljniji javnim prijevozom. Stoga ispitanici iz okolice češće ističu potrebu za unapređenjem javnog prometnog sustava kako bi efikasno mogli zadovoljavati osnovne potrebe. Ispitanici iz Osijeka u prosjeku su zadovoljniji prometnom i sportsko-rekreacijskom infrastrukturom te kulturnim sadržajem, a manje zadovoljni trenutnom gospodarskom situacijom, zdravstvenim uslugama, školama i vrtićima. Ipak, razlike u poimanju izazova i potencijala nisu značajne, pa se može zaključiti da je hipoteza djelomično prihvaćena.

H3: Širenje razvojnih utjecaja grada Osijeka na prostor aglomeracije, ići će kao i u prošlosti, duž glavnih prometnih i urbanih koridora na temelju kojih će se formirati nove razvojne osovine. Posljednjih je desetljeća u prigradskom području Osijeka pojačana izgradnja velikih objekata regionalnog značaja i jačanje poslovno-industrijskih zona duž prometnih, odnosno razvojnih koridora. Tri paneuropska prometna koridora grupiraju se na širem prostoru regije i omogućuju povezivanje sa susjednim regijama. Tako pogoduju organiziranju intermodalnog prometa, stvaranju osovina razvoja kao načina organizacije prostora te potiču razvitak centara na svojim trasama. Stoga se može zaključiti kako je hipoteza u potpunosti prihvaćena.

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

LITERATURA

- Andraković, V., i Jukić, M., 2009: Dinamika stanovništva grada Osijeka od 1857. do 2001. godine, *Anali Zavoda za znanstveni i umjetnički rad u Osijeku* (25), 23-45.
- Bajo, A. and Puljiz, J., 2017: Institucionalna potpora za strateško planiranje i gospodarski razvoj Republike Hrvatske, *Aktualni osvrti*, 10 (93), pp. 1-4.
- Bočić, N, Buzjak, N., Čanjevac, I., Lukić, A., Opačić, V. T., Prelogović, V., Šulc, I, Zupanc, I., Jašinski, D., 2018: Analiza i vrednovanje razvojnih potencijala i ograničenja područja urbane aglomeracije Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek.
- Crkvenčić, I., Dugački, Z., Jelen, I., 1975:, *Geografija SR Hrvatske, Školska knjiga, Zagreb*
- Črnjar, M., Petrović, V., 2015: Međuodnos regionalne razvojne strategije i prostornog plana Primorsko-goranske županije, *Prostorno planiranje kao čimbenik razvoja u županijama, zbornik radova*, Zavod za prostorno uređenje Primorsko-goranske županije.
- Dimter, S., 2014: Dogradnja južnog kolnika Južne obilaznice grada Osijeka, stručno predavanje, Sveučilište J.J. Strossmayera u Osijeku, Građevinski i arhitektonski fakultet Osijek
- Dobrinić, D., Lukić, A., Hajduković, D., 2017: Urbano-ruralne veze u kontekstu sustava prostornog uređenja, regionalnog i ruralnog razvoja, *Urbano-ruralne veze, zbornik radova*, Hrvatski zavod za prostorni razvoj
- Friganović, M., 1970: Gravitacijske zone dnevne migracije u radne centre Hrvatske, *Hrvatski geografski glasnik*, 32 (1.), 89-98.
- Furlan, A., 2022: Kvaliteta života u Vinkovcima, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.
- Hall, P., Tewdwr-Jones, M., 2020: *Urban and Regional Planning*, Routledge, Sixth edition, London i New York
- Hervin S., 2005: Corridors and/or linear cities; a historic contribution to the contemporary discussion on corridor development, Phd Thesis, Eindhoven University of technology
- Jurković, Ž.; Hadzima-Nyarko, M.; Lovoković, D., 2021: Railway Corridors in Croatian Cities as Factors of Sustainable Spatial and Cultural Development, *Sustainability* (13), 1-14.

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

Lončar, J., i Cvitanović, M., 2012: (Post)socijalizam i okoliš: promjena kulturnoga krajobraza Pridravske nizine Osijeka u posljednjih pedeset godina', *Sociologija i prostor*, 50 (3 (194)).

Lončar, J., Marinković, V., 2012: Regional economic and development problems and perspectives: case study of Slavonia and Baranja (Croatia), *Zbornik Matice srpske za društvene nauke*, 148, 629 – 642.

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

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

Majstorić, I., 2021: Scenariji prostornog razvoja urbanog područja Slavonskog Broda, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.

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

Mikinac, J., 2020: Perspektiva demografskog razvoja Županjske Posavine u uvjetima periferičnosti, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.

Njegač, D., Gašparović, S., Stipešević, Z., 2010: Promjene u funkcionalno-prostornoj strukturi Osijeka nakon 1991. godine, *Hrvatski geografski glasnik*, 72 (2), 101 – 121.

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

Pejnović D., Kordej-de Villa, Ž., 2015: Demografski resursi kao indikator i čimbenik dispariteta u regionalnom razvoju Hrvatske, *Hrvatski geografski glasnik*, 77 (1), 47 – 69.

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

Rajić, N., Pejaković T., Derdić, A., Lončarić, S., Viboh D., 2015: Demografska kretanja i pokazatelji funkcionalne povezanosti na području Urbane aglomeracije Zagreb, Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj grada, Grad Zagreb.

Rajković Iveta, M., Horvatin, T., 2017: Suvremeno iseljavanje iz Hrvatske u Irsku s posebnim osvrtom na mlade iz Slavonije, Migracije i etničke teme, 33 (3), 247-274.

- Sić, M., 2012: Značenje autoceste Sredanci – Osijek – Beli Manastir za razvoj Osijeka i osječke regije, *Acta Geographica Croatica*, 39 (1), 1-14.
- Sić, M., 2014: Paneuropski prometni koridori i razvoj Osječke regije, *Hrvatski geografski glasnik*, 74 (2), 53-67.
- Slavuj Borčić, L., i Šakaja, L., 2017: Kvaliteta života kao predmet geografskih istraživanja: osvrt na razvoj interesa i teorijskih modela istraživanja, *Hrvatski geografski glasnik*, 79 (1), 5-31.
- Svirčić Gotovac, A., 2020: Učinci procesa privatizacije stanovanja u postsocijalističkoj Hrvatskoj, *Geoadria*, 25 (2), 151-176.
- Vresk, M., 1990: Grad u regionalnom i urbanom planiranju, Školska knjiga, Zagreb.
- Vresk, M., 1993: Prometne osovine i osovine urbanizacije Središnje Hrvatske, *Hrvatski geografski glasnik*, 55, 57-88.
- Vresk, M., 1997: Suburbanizacija Zagreba, *Hrvatski geografski glasnik*, 59, 49-71.
- Vukić, A., 2016: Centar i periferija – uloga države i Europske unije u socijalnom i gospodarskom razvoju Slavonije, *Slavonija – hrvatska i europska regija*, Zagreb.
- Zimmermann, R., 1999: Prijedlog određenja srednjih gradova u Hrvatskoj, *Društvena istraživanja*, 8 (1 (39)), str. 21-43.

IZVORI

- Bam, J., 2023: Jabil napokon pokreće Slavoniju? Ovo je možda imalo i presudnu ulogu u dovođenju velikih igrača iz Amerike, Poslovni dnevnik, <https://www.poslovni.hr/hrvatska/moze-li-jabil-napokon-preokrenuti-negativan-trend-u-slavoniji-4382922> (25.6.2023)
- Copernicus (2022): Urban Atlas - Copernicus land monitoring service <https://land.copernicus.eu/local/urban-atlas> (20.4.2023)
- Državni zavod za statistiku, 2013a: zaposleni prema područjima djelatnosti po gradovima/općinama <https://www.dzs.hr/app/rss/piramida-stanovnistva.html> (5.7.2023.)
- Državni zavod za statistiku, 2013b: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Dnevni i tjedni migranti, <https://www.dzs.hr/> (19.6.2023.)

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

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

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

Hrvatski autoklub (HAC) 2022: Otvorena dionica Beli Manastir - Osijek na A5, <https://www.hac.hr/hr/odnosi-s-javnoscu/novosti/otvorena-dionica-beli-manastir-osijek-na-a5> (25.6.2023)

Horvat, B., 2018: Regionalni razvoj, regionalni.weebly.com <http://regionalni.weebly.com/oautoru.html> (3.5.2023.)

Integrirani promet zagrebačkog područja (IPZP), 2021: Prometna analiza mreže javnog prijevoza putnika na širem gravitacijskom području grada Dugog Sela i definiranje prometnog kapaciteta intermodalnog terminala Dugo Selo, Grad Zagreb <https://dugoselo.hr/wp-content/uploads/2022/01/tocka-11..pdf> (31.6.2023.)

Javna ustanova Parka prirode (JUPP) Kopački rit, n.d.: JUPP Kopački rit <https://pp-kopacki-rit.hr/jupp-kopacki-rit/> (8.6.2023.)

Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode (JUUZDP) na području Koprivničko-križevačke županije, n.d.: Regionalni park Mura-Drava https://zastita-priode-kckzz.hr/zasticena_podrucja/regionalni-park-mura-drava/# (8.6.2023.)

Kopić, M., 2017: Evo kako Slavonija može ponovno postati najbogatija i najrazvijenija hrvatska regija, Narod.hr, <https://narod.hr/hrvatska/matija-kopic-evo-slavonija-moze-ponovno-postati-najbogatija-najrazvijenija-hrvatska-regija> (4.5.2023.)

LEADER Mreža Hrvatske, 2015: LEADER mreža Hrvatske, <https://lmh.hr/index.php> (14.7.2023.)

Luka Tranzit Osijek, n.d.: O nama, <https://www.lukatranzit.hr/> (23.6.2023.)

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

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI), 2017: Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.), https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014_11_131_2465.html (23.6.2023.)

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU), 2018: Indeks razvijenosti, <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/regionalni-razvoj/indeks-razvijenosti/112> (15.6.2023.)

Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU), 2023a: Regionalni razvoj, <https://razvoj.gov.hr/o-ministarstvu/djelokrug-1939/regionalni-razvoj/110> (5.5.2023.)

Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU), 2023b: Regionalni razvoj i ITU mehanizam, <https://razvoj.gov.hr/regionalni-razvoj-i-itu-mehanizam/4215> (6.4.2023)

Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU), 2023c: Razvojni sporazum Slavonija, Baranja i Srijem <https://razvoj.gov.hr/projekt-slavonija-baranja-i-srijem-4234/4234> (15.6.2023.)

Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije (MRRFEU), 2023d: Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine <https://hrvatska2030.hr/dokumenti/>

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

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

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

Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2021. – Stanovništvo, Državni zavod za statistiku, 2022 (15.4.2023.)

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

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

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

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

POPIS GRAFIČKIH PRILOGA

- Sl. 1. Geografski položaj Urbane aglomeracije Osijek
- Sl. 2. Indeks razvijenosti općina i grada UA Osijek 2018. godine
- Sl. 3. Plan prstiju Kopenhagen
- Sl. 4. Mreža javnog gradskog prijevoza (GPP) i prostorni raspored gospodarskih i drugih zona
- Sl. 5. Naselja UA Osijek prema broju stanovnika 2021. godine
- Sl. 6. Broj stanovnika 10 najvećih naselja izuzev grada Osijeka 2021. godine
- Sl. 7. Kretanje ukupnog broja stanovnika UAO, grada Osijeka i ostalih naselja po popisnim godinama (1857. – 2021. g.)
- Sl. 8. Indeks ukupne međupopisne promjene broja stanovnika u naseljima UAO (2011. – 2021. g.)
- Sl. 9. Struktura zaposlenih stanovnika UAO kraja prema sektorima djelatnosti 2011. godine
- Sl. 10. Udio zaposlenog stanovništva UAO koje sudjeluje u dnevnoj cirkulaciji prema mjestu rada (2011. g.)
- Sl. 11. Udio dnevnih migranata u zaposlenom stanovništvu naselja UA Osijek 2011. godine
- Sl. 12. Udio dnevnih migranata u zaposlenom stanovništvu općina i grada UA Osijek 2011. godine
- Sl. 13. Mreža centralnih naselja UA Osijek prema Lukiću
- Sl. 14. Broj ispitanika po JLS
- Sl. 15. Broj stanovnika 2021. godine po JLS
- Sl. 16. Najčešći razlozi odlaska ispitanika okolice u Grad Osijek
- Sl. 17. prosječno trajanje putovanja (u minutama) pri putovanju iz okolice u Osijek
- Sl. 18. Učestalost korištenja pojedinih načina prijevoza ispitanika na području UA Osijek
- Sl. 19. Stavovi ispitanika o ukupnom zadovoljstvu kvalitetom života (1-5) u njihovom gradu ili općini
- Sl. 20. Zadovoljstvo (1-5) ispitanika pojedinim elementima kvalitete života u općini/gradu u kojem žive
- Sl. 21. Najčešća mjesta kupovanja prehrambenih proizvoda ispitanika UA Osijek
- Sl. 22. Ocjena (1-5) važnosti pojedinih djelatnosti za budući gospodarski razvoj UA Osijek
- Sl. 23. Stavovi ispitanika o utjecaju pojedinih izazova na budući razvoj UA Osijek
- Sl. 24. Procjena važnosti (1-5) pojedinih razvojnih projekata za budući razvoj UA Osijek

Sl. 25. Stavovi ispitanika UA Osijek u vezi promjena životnih uvjeta u naselju u kojem žive za 10 godina u odnosu na danas

Sl. 26. Razvojne osovine UA Osijek (RASOS)

POPIS TABLICA

Tab. 1. Regionalni lanci vrijednosti (RLV) za Panonsku Hrvatsku

Tab. 2. Pristupi i modeli decentraliziranog i policentričnog razvoja gradskih regija

Tab. 3. Članovi Partnerskog vijeća Urbane aglomeracije Osijek

Tab. 4. Glavne komponente novog "Plana prstiju" u urbanoj aglomeraciji Kopenhagena

Tab. 5. Stavovi ispitanika o iseljavanju iz mjesta u kojem žive

Tab. 6. Odnos prosječne ocjene zadovoljstva ukupnom kvalitetom života i stavova u vezi promjena životnih uvjeta u narednih 10 godina ispitanika UA Osijek

Tab. 7. Baranjska (Sjeverna) os (na sl. 28. označeno žutom bojom)

Tab. 8. Podravski trokut (zapadna os) (na sl. 28. označeno crvenom bojom)

Tab. 9. Đakovačka (Jugozapadna) Os (na sl. 28. označeno zelenom bojom)

Tab. 10. Vinkovačka (Južna) Os (na sl. 28. označeno ljubičastom bojom)

Tab. 11. Vukovarska (Istočna) Os (na sl. 28. označeno plavom bojom)

Anketno istraživanje

Poštovani,

ja sam Jan Szabo, student 2. godine Diplomskog sveučilišnog studija Geografije, smjer: istraživački (Prostorno planiranje i regionalni razvoj) na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta u Zagrebu. Provodim anketno istraživanje u sklopu diplomskog rada pod nazivom "Uloga gradova u politici regionalnog razvoja – studija slučaja Urbane aglomeracije Osijek". Anketni upitnik je u potpunosti anoniman i njegovi rezultati koristiti će se isključivo u svrhu pisanja diplomskog rada. Potrebno vrijeme ispunjavanja je od 5 do 10 minuta. Anketnom upitniku mogu pristupiti punoljetne osobe koje žive na području Grada Osijeka i devet općina: Antunovac, Bilje, Bizovac, Čepin, Erdut, Ernestinovo, Petrijevci, Vladislavci i Vuka. Ispunjavanjem ankete pomoći ćete mi u završetku studija. Unaprijed se zahvaljujem.

Za sve upite stojim na raspolaganju. E-mail adresa: szabojan98@gmail.com

1. Dobna kategorija u kojoj se nalazite

- a) 18-19
- b) 20-29
- c) 30-39
- d) 40-49
- e) 50-64
- f) 65 i više

2. Spol: Muški Ženski

3. Na području koje općine ili grada živite?

- g) Grad Osijek
- h) Općina Antunovac
- i) Općina Bilje
- j) Općina Bizovac
- k) Općina Čepin
- l) Općina Erdut
- m) Općina Ernestinovo
- n) Općina Petrijevci
- o) Općina Vladislavci
- p) Općina Vuka
- q) u drugoj općini ili gradu _____

4. U kojem naselju živite? _____

5. Koji je Vaš najviši završeni stupanj obrazovanja?

- a) osnovna škola
- b) srednja škola
- c) preddiplomski studij, stručni studij ili viša škola
- d) diplomski studij
- e) poslijediplomski studij (magisterij/doktorat)

6. Koji je Vaš trenutni radni status?

- f) Zaposlen/a
- g) Nezaposlen/a
- h) Student
- i) Umirovljenik/umirovljenica

7. Ukoliko ste zaposleni, u kojem naselju radite? _____

Na 8., 9. i 10. pitanje odgovaraju svi ispitanici koji žive u bilo kojem naselju osim grada Osijeka

8. Koliko često odlazite u Osijek?

	svaki dan	nekoliko puta tjedno	jednom tjedno	nekoliko puta mjesečno	nekoliko puta godišnje	jako rijetko ili nikada
Osijek						

9. Koji su najčešći razlozi Vašeg odlaska u grad Osijek (odabrati do 3 razloga)?

- a) posao
- b) škola/fakultet
- c) kupovina
- d) sport i rekreacija
- e) kulturni sadržaj
- f) posjet obitelji i prijateljima
- g) ostalo _____

10. Prilikom odlaska u Osijek, koliko u prosjeku traje Vaše putovanje?

- h) manje od 5 min
- i) 5 – 10 min
- j) 10 – 15 min
- k) 15 – 20 min
- l) 20 – 30 min
- m) više od 30 min

11. Koliko često koristite iduće načine prijevoza u svakodnevnom životu?

	svaki dan	nekoliko puta tjedno	jednom tjedno	nekoliko puta mjesečno	nekoliko puta godišnje	jako rijetko ili nikada
osobni automobil						
autobus						
vlak						
bicikl						
pješke						

12. Ako na posao/fakultet (ili ostalo) najčešće putujete javnim prijevozom, s kojim izazovima se najčešće susrećete (odabrati maksimalno 3 izazova)

- a. javni prijevoz je prespor
- b. autobusi/vlakovi/tramvaji voze rijetko
- c. autobusi ne voze u večernjim satima
- d. javni prijevoz je preskup
- e. javni prijevoz je neudoban
- f. stajalište je previše udaljeno od mjesta stanovanja/konačne destinacije
- g. uglavnom ne koristim javni prijevoz
- i. ostalo: _____

13. U slučaju unapređenja kvalitete usluga javnog prijevoza, javni bih prijevoz koristio/la:

- a. jednako kao danas
- b. nešto više
- c. u znatno većoj mjeri

14. Koliko ste zadovoljni povezanošću javnim prometom (autobusi i vlakovi) Osijeka sa sljedećim gradovima: (1 – u potpunosti nezadovoljan, 2 - nezadovoljan, 3 - niti zadovoljan niti nezadovoljan, 4 - zadovoljan, 5 - u potpunosti zadovoljan)

	1	2	3	4	5	nisam siguran/na
Zagreb						
Vukovar						
Vinkovci						
Budimpešta						
Beograd						
Sarajevo						

15. Ocijenite zadovoljstvo sljedećim elementima kvalitete života u općini/gradu u kojem živite (1 – u potpunosti nezadovoljan, 2 - nezadovoljan, 3 - niti zadovoljan niti nezadovoljan, 4 - zadovoljan, 5 - u potpunosti zadovoljan)

količina radnih mjesta	1	2	3	4	5
visina prihoda (plaće)	1	2	3	4	5
trenutna gospodarska situacija	1	2	3	4	5
javni prijevoz	1	2	3	4	5
objekti kulturne baštine (muzeji, spomenici i sl.)	1	2	3	4	5
društveno-kulturna događanja	1	2	3	4	5
ugostiteljski objekti	1	2	3	4	5
vrtići	1	2	3	4	5
škole	1	2	3	4	5
zdravstvene usluge	1	2	3	4	5
sportsko-rekreacijski sadržaj	1	2	3	4	5
zelene površine	1	2	3	4	5

16. Ocijenite od 1 do 5 ukupno zadovoljstvo kvalitetom života u Vašem gradu ili općini (1 – u potpunosti nezadovoljan, 2 - nezadovoljan, 3 - niti zadovoljan niti nezadovoljan, 4 - zadovoljan, 5 - u potpunosti zadovoljan).

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

17. Koja je prema Vašem mišljenju najveća prednost života na području Urbane aglomeracije Osijek? (navesti do 1-3 prednosti) _____

18. Gdje najčešće kupujete prehrambene proizvode? (odabrati maksimalno 3 izvora)

- a) Trgovine mješovitim robom (supermarketi)
- b) Gradska tržnica
- c) Novinski i radio oglasi
- d) Internetski oglasi i stranice
- e) Društvene mreže
- f) Kupujem izravno na OPG-u
- g) Proizvodim vlastite prehrambene proizvode
- h) Ostalo: _____

19. Koliko se slažete sa sljedećim tvrdnjama vezanim uz opskrbu domaćim prehrambenim proizvodima ? (1 - uopće se ne slažem, 2 - djelomično se ne slažem, 3 – niti se slažem niti ne slažem, 4 - djelomično se slažem, 5 – u potpunosti se slažem)

Upoznat/a sam s mjestima na kojima mogu kupiti domaći prehrambeni proizvod	1	2	3	4	5
Kupio/la bih namirnice i po nešto višoj cijeni ukoliko bih znao/la da dolazi iz lokalnog OPG-a	1	2	3	4	5
Kupio/la bih namirnice i po nešto višoj cijeni ukoliko bi mi domaće namirnice dostavili do kućnog praga	1	2	3	4	5
Prilikom kupnje namirnica voljan/na sam putovati duže ukoliko bih znao/la da dolazi iz lokalnog OPG-a	1	2	3	4	5
Poljoprivredni proizvodi općenito <u>nisu</u> prikladni za internetsku prodaju	1	2	3	4	5

20. Prema Vašem mišljenju ocijenite od 1 do 5 važnost razvoja sljedećih djelatnosti za budući razvoj Urbane aglomeracije Osijek. (1 - uopće nije važno, 2 - nije važno, 3 - umjereno, 4 - važno, 5- vrlo važno)

tržišna poljoprivreda	1	2	3	4	5
ekološka poljoprivreda	1	2	3	4	5
prehrambena industrija	1	2	3	4	5
Informacijsko-komunikacijska tehnologija (ICT)	1	2	3	4	5
trgovina	1	2	3	4	5
malo i srednje poduzetništvo	1	2	3	4	5
znanost i obrazovanje	1	2	3	4	5
promet	1	2	3	4	5
turizam	1	2	3	4	5

21. Prema Vašem mišljenju ocijenite od 1 do 5 važnost sljedećih razvojnih projekata za budući razvoj Urbane aglomeracije Osijek. (1 - uopće nije važno, 2 - nije važno, 3 - umjereno, 4 - važno, 5- vrlo važno)

Obnova osječke tvrđe	1	2	3	4	5
IT park	1	2	3	4	5
Gospodarski centar u Osijeku (sajamski prostor)	1	2	3	4	5
Regionalni distribucijski centar Osječko-baranjske županije za voće i povrće	1	2	3	4	5
Kampus Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku	1	2	3	4	5
KBC Osijek	1	2	3	4	5
Stadion Pampas	1	2	3	4	5
Revitalizacija industrijskog područja OLT (Osječka ljevaonica željeza i tvornica strojeva)	1	2	3	4	5
Modernizacija autobusa i autobusnih stajališta	1	2	3	4	5
Modernizacija tramvajske infrastrukture	1	2	3	4	5
Modernizacija željezničke infrastrukture	1	2	3	4	5
Izgradnja biciklističkih staza	1	2	3	4	5
Modernizacija zračne luke Osijek	1	2	3	4	5
Modernizacija riječne luke Osijek	1	2	3	4	5
Rekonstrukcija kupališta Copacabana	1	2	3	4	5

22. Prema Vašem mišljenju ocijenite od 1 do 5 utjecaj sljedećih izazova na budući razvoj Urbane aglomeracije Osijek. (1 - uopće ne utječe, 2 - gotovo ne utječe, 3 - minimalno utječe, 4 - utječe, 5- izrazito utječe)

oskudna ponuda radnih mjesta	1	2	3	4	5
niski prihodi (male plaće)	1	2	3	4	5
neusklađenost obrazovnog sustava sa tržištem rada	1	2	3	4	5
stalno iseljavanje mladih	1	2	3	4	5
smanjenje broja stanovnika	1	2	3	4	5
manjak društveno-kulturnih sadržaja	1	2	3	4	5
nedovoljna iskorištenost kapaciteta u poljoprivredi	1	2	3	4	5
loša prometna povezanost unutar regije	1	2	3	4	5
loša prometna povezanost s ostatkom Hrvatske	1	2	3	4	5

23. Ocijenite 1-5 intenzitet sljedećih promjena u posljednjih 10 godina (uzimajući u obzir i "pozitivne" i "negativne" promjene) u općini ili gradu iz kojeg dolazite. (1 - nema nikakvih promjena, 2- male promjene, 3-umjerene promjene, 4 – intenzivne promjene, 5 - vrlo intenzivne promjene)

demografske promjene (promjena broja stanovnika)	1	2	3	4	5
socio-ekonomske promjene (radna mjesta, sadržaji, usluge)	1	2	3	4	5
promjene u prostoru (izgradnja nekretnina, infrastrukture...)	1	2	3	4	5

24. Kojeg sadržaja na području Vašeg grada ili općine prema Vašem mišljenju nedostaje?
(navesti do 1-3 sadržaja koji nedostaje) _____

25. Razmišljate li o iseljenju u idućih 10 godina?

- a) ne
- b) možda, nisam siguran/na
- c) da, ali ne znam gdje
- d) da, u drugo naselje unutar iste općine ili grada
- e) da, u drugo mjesto u Osječko-baranjske županije
- f) da, u drugo mjesto unutar Istočne Hrvatske
- g) da, u drugi dio Hrvatske
- h) da, u inozemstvo

26. Koja su Vaša očekivanja u smislu poboljšanja životnih uvjeta u Vašem naselju za 10 godina u odnosu na danas? (1-5)

- a) 1 – bit će puno gore
- b) 2 – bit će malo gore
- c) 3 – bit će isto kao i danas
- d) 4 – bit će malo bolje
- e) 5 – bit će puno bolje

27. prijedlozi i komentari (neobavezno)