Оригиналан научни рад

911.372 (497.6)

примљен: 1. IX 2016., прихваћен: 15. IX 2016.

doi:10.5937/zrgfub1664091B

ДВОЈНИ ГРАДОВИ БИХ НАКОН ДЕЗИНТЕГРАЦИЈЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ - РАЗВОЈНИ ПРОБЛЕМИ БРОДА

Берислав Благојевић^{*1}

^{*} Дјечије позориште Републике Српске, Бања Лука

Апстракт: У раду се анализира проблематика развоја тзв. двојних градова на примјеру Брода у контексту просторних и функционалних веза са Славонским Бродом. Односи између два града посматрани су како с аспекта историјско-географског развоја, тако и с аспекта савремене географске стварности настале дезинтеграцијом СФР Југославије. Посебна пажња посвећена је демогеографским, привредним и просторно-функционалним проблемима као резултатима ратних дешавања које имају снажан утицај на перспективе развоја оба града. У контексту превазилажења бројних развојних проблема, актуелне везе и односи између Брода и Славонског Брода разматране су и кроз призму могућности трансграничне сарадње.

Кључне ријечи: двојни градови, Брод, развој, функције, просторно-функционалне везе и односи, трансгранични развој

Уводна разматрања

О проблемима развоја двојних градова и карактеру њихових међусобних просторно-функционалних веза и односа се релативно мало писало, нарочито у посљедњих двадесет година. Узме ли се у обзир да се на овом геопростору често сусрећемо с двојним насељима (нпр. насеља на обалама ријека, као што су Нови Град и Двор на Уни, Костајница и Хрватска Костајница, Козарска Дубица и Дубица, Градишка и Стара Градишка, Брод и Славонски Брод, Орашје и Жупања, Зворник и Мали Зворник), интересовање географске науке за овај тип насеља требало би да буде веће.

¹ Контакт адреса: berislav.blagojevic@gmail.com

Под термином *двојни град* подразумевамо два града који се развијају један поред другог на различитим топографским позицијама и малој удаљености, односно, на малом простору. Постанак и развитак ових градова се не заснива на процесима субурбанизације, него на сложеном просторно-функционалном сједињавању два засебна урбана језгра у једну агломерацију. Они понекад могу да чине једну морфолошку цјелину, али могу да буду одвојени природним или политичким границама. Двојни градови могу да буду подједнаке старости и величине, али то није правило. Такође, везе и односи између два града у двојној урбаној структури могу да варирају, па су у неким случајевима градови добро функционално повезани, док су функционалне везе у другим случајевима готово незнатне, посебно ако их дијели физичка баријера (ријека, Filipović et al., 2015, Stojkov and Šećerov, 2011, Göler, D. et. al., 2012) или државна граница у условима слабе међудржавне сарадње. Ријетки су примјери двојних градова код којих је успостављено потпуно функционално и просторно јединство. Такав је примјер садашњих Београда и Земуна, као и Београда и Крњаче (Šabić et al., 2013), али му је предходио дуг период развоја у засебним државним субјективитетима промјењивих политичких и економских односа. Најчешће се двојни градови јављају на обалама ријека, односно, на мјестима гдје је прелаз преко ријеке најлакши, а треба нагласити и да је значајан број оваквих градова настао на ријекама које су уједно представљале и природне и политичке границе (Vresk, 1996). Управо такав примјер двојног града представљају Брод (са префиксом Босански од 1878 до 1992, односно, Српски од 1992 до 2005) и Славонски Брод (од 1871 до 1934 Брод на Сави), насеља која су се развила на савском меандру гдје је ријеку најлакше пребродити. Ова ријека је најприје била граница између Хабсбуршког и Отоманског царства, потом унутрашња административна граница у Аустро-Угарској монархији, затим граница између бановина и република у Краљевини и СФР Југославији, да би данас овом ријеком ишла међудржавна граница између БиХ (Републике Српске) и Хрватске. Премда гранични положај оба града који су одвојени физичком препреком (ријека Сава) на први поглед отежава развој међусобних веза и односа, заправо су баш ове карактеристике биле један од пресудних фактора за појавне облике дуалности. Развијајући се прво као војна насеља стратешког значаја, а потом као саобраћајна чворишта, важни трговачки пунктови и индустријски центри, Брод и Славонски Брод упоредно су се ширили, а функционалне везе и односи су се усложњавали, формирајући одговарајуће елементе и структуре двојног града.

Прву студију која уочава „бинодални карактер” ових насеља и која са географског аспекта образлаже „двојство у јединству и јединство у двојству” написао је Иво Рубић средином 20. вијека (Rubić, 1953, str. 17-18), да би Јован Ђ. Марковић 1970. констатовао како је „Босански Брод функционално тесно повезан са Славонским Бродом” (Марковић, 1970, стр. 175). У потоњим годинама, међутим, није било детаљнијег географског проучавања Брода и Славонског Брода као двојних градова. Развијајући се заједно преко сто година у јединственом политичком и економском систему у три државе (Аустро-Угарској монархији, Краљевини Југославији и СФР Југославији), ова насеља развијала су коресподентне функционалне односе по принципу међусобног пружања услуга као јединствен урбани систем. Дезинтеграцијом Југославије и успостављањем државне границе на ријеци Сави оба Брода су се наша на новом економском окружењу и функционално ослабљена чиме се отварају бројна питања будућег развоја и успостављања нових модалитета сарадње два погранична насеља.

Географско-историјски развој Брода

Градско насеље Брод, центар истоимене посавске општине, развио се уз десну обалу Саве на надморској висини од 91 m. Смјештен у меандру ријеке, сјеверне, источне и западне границе града омеђене су Савом, док јужну границу у физичко-географском погледу представља савска долина и Ивањско поље. Овакав положај јасно је дефинисао морфологију насеља и правце његовог просторног ширења. Површина насеља није јасно одређена, а у урбанистичком плану из 1989. године, који је и даље актуелан, наводи се да се „величина града може процијенити на око 1200 ha” (Grupa autora, 1989, стр.7; Службени гласник општине Брод, 2013).

Премда су на простору општине Брод откривена бројна налазишта људских насеобина из доба палеолита, неолита и бронзаног доба, насеље Брод се у писаним документима први пут помиње 1691. године, под називом Турски Брод. У поређењу са Славонским Бродом, чији коријени сежу у вријеме када је на овом локалитету постојала римска Марсонија, а касније насеље и средњовјековна утврда Бериславића каштел (Вуковац), може се рећи да Брод нема нарочито дугу историју (Благојевић, 2004; Клјајић, 2003). Разлози за то су многоструки, како они друштвено-географски, тако и природно-географски. У периоду 1536-1691 простор с обје стране Саве био је у саставу Османског царства, па

су Турци искористили славонскобродску тврђаву и другу инфраструктуру, а утврђења и стална насеља на босанској обали нису подизали. Простор на коме се данас налази град Брод био је незаштићен од поплава, а мочваран терен био је непогодан за градњу и живот². Крајем 17. и у првој половини 18. вијека, када се граница између два царства на овом подручју често мијењала, насеље Брод имало је изражену војно-стратешку функцију, о чему свједочи постојање тврђаве. За разлику од Славонског Брода чије урбано језгро и данас краси тврђава, утврђење у Броду порушено је у војном походу Еугена Савојског 1697. и никад није обнављано. Премда видљивих трагова тврђаве нема, зна се да се простирала од данашњег излаза на мост (граничног прелаза) неколико стотина метара на запад, док јој је сјеверна граница данашњи насип (шеталиште). На једној карти из октобра 1697. (Basler, 1990. str. 27) уцртана је бродска тврђава и три цесте који воде из ње – једна на исток (за Београд), друга на југ (за Добој) и трећа на запад (за Которско). Ово је веома значајан податак, јер доказује да је већ тада постојала мрежа путних комуникација која ће касније умногоме детерминисати развој Брода, али и других околних насеља насталих уз саобраћајнице. У записнику Комисије за разграничење по Пожаревачком миру (1718) побројани су локалитети у околини Брода који указују на постојање насеља подигнутих на терену који је то омогућавао. Неки од ових топонима остали су непромијењени (Тулес, данас мјесна заједница у Броду и Кричаново, село три километра јужно од града), док су се неки временом мијењали (Оточак је данас Ново Село, а Мамина Бродац је данашњи Сијековац). Међутим, предуслови за континуиран развој Брода остварени су тек након потписивања Београдског мира (1739), када се граница између царстава на Сави усталила (Благојевић, 2004).

Брод и Славонски Брод задржали су у наредном периоду (до 1878) војну и геостратешку функцију³, али крајем 18. и почетком 19. вијека све израженија постаје саобраћајна и трговачка функција ових градова.

² О овоме не свједоче само бројне поплаве које су забиљежене кроз историју, већ и топоними који су и данас у употреби у граду и околини – греде, блато, рит, мочила и други. Занимљиво је да се насеља Лијешће и Винска, која данас припадају општини Брод, помињу још 1648 године, дакле готово пола вијека прије Брода, што указује да су та насеља основана на терену који није био толико угрожен поплавама (опширније: Basler, 1990).

³ Ово се нарочито односи на Славонски Брод који је имао важну улогу у Војној крајини и у којем се од 1722 до 1741. градила нова и савремена тврђава. У овом периоду у град се доселило много становништва, међу којима је било доста трговаца, зидара и других стручњака (Rubić, 1953).

Славонски Брод је 1747. стекао статус слободног војног комунитета што је директно утицало на повећање броја становника и развој пољопривреде, а нешто касније занатства и трговине. У граду је основан цеховски одјел, а 1818. године у Славонском Броду регистровано је готово тристо мајстора и калфи (Matić i Vretenar, 2009; Matanović, 2005). Почетком примјене Наполеонове континенталне блокаде (1806), Брод се нагло развија, првенствено захваљујући повољном саобраћајно-географском положају. Град почиње попримати обриси цивилног насеља, подижу се ханови и каравансараји, а досељавају се трговци, занатлије, скелеције (Роровић, 1927). У другој половини 19. вијека развитак Брода све више се базира на његовом саобраћајно-географском положају и трговини. Брод постаје изузетно важно саобраћајно чвориште 1864. када је завршена изградња колског пута од Сарајева до Брода, а нарочито након 1878. године, односно, изградње новог моста и жељезнице (1879. до Славонског Брода и до Зенице, а 1882. до Сарајева). Морфолошко-просторни и урбани развој града омогућила је и изградња насипа који су штитили град од поплава. Дио водоодбрамбених структура изграђен је 1860-их приликом градње пута за Сарајево, дионица до Новог Села приликом изградње жељезнице 1878., а прва фаза заштите од поплава финализирана је градњом насипа према Лијешћу и Клакару 1889. године. Урбаном карактеру Брода доприносе отварање образовних институција (школа при православној црквеној општини отворена је 1866., Државна мјешовита народна школа 1880., а библиотека 1889. године), увођење јавне расвјете (петролејски фењери постављени су 1878.) и пуштање у рад новоизграђене велике жељезничке станице (у употреби од 1897. до 1945.). У периоду након Берлинског конгреса, Сава више није представљала границу између двије силе, па се и сарадња Брода и Славонског Брода интензивирала. Природно-географска средина се мијења - уређује се обала Саве, исушују се мочваре и претварају се у грађевинско или пољопривредно земљиште, експлоатишу се и крче густе шуме храста лужњака. Престанком турске власти укинута је забрана насељавања цивилног становништва у пограничном појасу, па се демографска слика Брода и околине почиње мијењати (досељавањем католичког и донекле православног, те емиграцијом муслиманског становништва).

Град све више губи турско-оријентални карактер и поприма обиљежја модерне варошице по угледу на сусједни, већи и уређенији Славонски Брод. Крајем 19. вијека (1892.) у Броду је основана „Даница” д.д. за хемијске производе, предузеће које је касније прерасло у најважнији привредни субјекат - Рафинерију нафте (Basler, 1990; Благојевић, 2004).

Табела 1 - Упоредни преглед кретања броја становника у Броду и Славонском Броду крајем 19. в.

Брод		Славонски Брод	
Година	Број становника	Година	Број становника
1879	710	1880	4.468
1885	1.336	1890	4.938
1895	1.828	1900	6.539

Извор: Štatistika mjesta i pučanstva Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 1880; Штатистика мјеста и житељства Босне и Херцеговине по попису народа од 1. маја 1885, Сарајево, 1886; Главни резултати пописа житељства у БиХ од 22. априла 1895, Сарајево, 1896; Artuković, 2002, str. 47.

Просторни и демографски раст Брода настављен је почетком 20. вијека, потакнут све израженијим процесима индустријализације, урбанизације и деаграризације. Поред занатства, трговине и индустрије, становништво се све више бавило и услугама везаним за саобраћај (шпедитери, радници жељезнице и луке у Сијековцу, радници на претовару робе). Њихов број додатно се увећао пошто је 1905. отворено пристаниште у Броду. Наведени процеси нарочито су видљиви на прелазу из 19. у 20. вијек. Док је 1890. од пољопривреде живјело 17,62% становништва Брода, већ 1910. пољопривредом се бавило свега 9,67% становништва. У овом периоду Славонски Брод „постаје једна дефинирана урбана средина, а стилске карактеристике архитектуре заступљене су у варијантама барока, хисторицизма и сецесије“ (Artuković, 2002, str. 52). Утицај урбаног уређења Славонског Брода видљив је и на неким грађевинама у Броду које датирају из тог времена (нпр. зграда Суда из 1908. и Брунерова зграда, обје у стилу сецесије). Под истим утицајима, умјесто дрвених граде се куће од цигле покривене цријепом, што је било могуће, између осталог и зато што су у Броду прије Првог свјетског рата већ радиле двије циглане. Важно је истаћи да је и Брод вршио утицај на Славонски Брод, истина посредно. Трговачки слој становништва који је предводио модернизацију урбане морфологије Славонског Брода своје богатство је стекао првенствено због повољног положаја и интензивне трговине које не би било да се Брод са околином није паралелно развијао. Изградња жељезнице у Босни, односно у Броду, нарочито је допринијела развоју Славонског Брода (Милојевић, 1951). Поред тога,

у неким аспектима Брод је предњачио у односу на Славонски Брод. Као примјер може се навести изградња водоводне и канализационе мреже чија градња је у Броду завршена 1910. године, много прије него што је исто урађено у Славонском Броду (Basler, 1990).

У периоду између два свјетска рата функционалне везе и односи између Брода и Славонског Брода постају све израженији, а примјетан је значајан пораст броја становника у оба града.

Табела 2 - Упоредни преглед кретања броја становника у Броду и Славонском Броду у периоду 1921-1941.

Година	Број становника	
	Брод	Славонски Брод
1921	4.110	10.623
1931	4.416	13.776
1941	5.768	14.062

Извор: Rubić, 1953. стр. 18 и 45.

Овај период у развоју Брода карактерише снажан развој индустрије (поред рафинерије нафте основане су фабрике за прераду воћа, производњу сапуна, папира, сода-воде...) и управних функција (испостава котара Дервента, органи Градског вијећа, суд и грунтовница, пошта, катастарска управа, уред Капетанског пристаништа ријечне пловидбе), те коначна трансформација урбане физиономије којом су нестала обиљежја муслиманског насеља (Basler, 1990; Rubić, 1953). Бавећи се истраживањем градова, Јован Цвијић је 1921. прошао кроз Брод и сврстао га у ред вароши-градова. Електрификација јавне расвјете извршена је 1924. (у Славонском Броду три године касније). О уређењу и просторном ширењу града говори податак да је 1930-их Градска општина (Босански) Брод имала четири насеља. У овом раздобљу развијају се здравствене и образовно-културне функције града. Самостална здравствена општина у Броду је основана 1934. године, а у граду су активне двије основне школе, Народна библиотека са читаоницом, биоскоп, те бројна културна и просвјетна друштва (Ćosić, 2015; Стошић, 2010). Међутим, неке потребе становништва град није у потпуности могао да задовољи, па је станов-

ништво Брода и околине често потребе за здравственом његом или образовањем задовољавало у Славонском Броду. У школској 1940/41 години, на примјер, 209 ђака из Брода похађало је наставу у славонскобродској гимназији, грађанској, односно, стручној подружној школи. Исте године, у славонскобродској болници лијечен је 101 пацијент из Брода (Rubić, 1953, стр. 21 и 42). Дневне миграције радне снаге такође су биле изражене. Премда се Брод у привредном и сваком другом смислу веома развио, Славонски Брод је у периоду до Другог свјетског рата постао изузетно важно индустријско мјесто (1921. основана је Творница вагона, касније „Ђуро Ђаковић“, те два велика постројења за обраду дрвета). У фабрике Славонског Брода 1940. године свакодневно су на посао одлазила 74 радника из Брода (Rubić, 1953, стр. 23).

Табела 3 - Упоредни преглед кретања броја становника у Броду и Славонском Броду у периоду 1961-1991.

Година	Број становника	
	Брод	Славонски Брод
1961	7.350	30.093
1971	10.003	40.043
1981	12.506	49.153
1991	14.098	57.796

Извор: Popis stanovništva, домаћinstava i stanova 1961, podaci po naseljima i opštinama, knjiga III, Savezni zavod za statistiku, Beograd; Popis stanovništva, домаћinstava i stanova 1971, podaci po naseljima i opštinama, knjiga II, Savezni zavod za statistiku, Beograd; Popis stanovništva, домаћinstava i stanova 1981, podaci po naseljima i opštinama, knjiga I, Savezni zavod za statistiku, Beograd; Јакшић, Д. 1995, стр. 253 и www.dsz.hr.

По завршетку Другог свјетског рата⁴ оба града настављају да се развијају, првенствено као индустријски центри, али и као важна саобраћајна чворишта. Владимир Ђурић (Ђурић, 1960, стр. 250 и 376) на-

⁴ Треба напоменути да су оба града значајно разорена у току ратних операција. Индустријска постројења су порушена, као и мост на Сави, жељезничка станица у Броду, те велики број стамбених и инфраструктурних објеката.

води како су и Брод и Славонски Брод градови који се у БиХ, односно Хрватској, издвајају у свом наглом развоју и примјећује да су видне промјене и убрзани процеси збијања села око путева у околини (Босанског) Брода. Развитак града довео је до дефинисања његовог гравитационог подручја, па су насеља као што су Кораће или Барица која су у прошлости често због управних и других функција гравитирала Дервенти и дефинитивно ушла у састав бродске општине (Благојевић, 2004). Број становника у оба града повећавао се у континуитету (Табела 3), нарочито у послеријатном Славонском Броду који је у своје подручје припојио село Будаинку (1947) и село Подвиње (1952).

Премда се развој Брода неколико деценија успјешно базирао на индустријској производњи⁵, одређене функције града су се губиле или недовољно развијале. Изградњом пруге Сарајево-Шамац, на примјер, Брод губи пријашњи саобраћајни значај, да би укидањем ускотрачне пруге 1970-их ова функција била додатно умањена. У периоду 1945-1991 Брод и Славонски Брод додатно продубљују просторно-функционалне везе и односе, стварајући бицентрични, двојни град. Рубић већ 1950-их уочава просторно-функционалну блискост и констатује да се због „те близине помишљало и расправљало о политичком спајању тих градова под једном управом“ (Rubić, 1953, стр. 50-51). До формалног уједињења два града никада није дошло, али се у пракси развитак Брода све више ослањао на функције развијенијег Славонског Брода. Славонски Брод, поред тога што је био већи индустријски центар⁶, од Брода је у потпуности преузео и улогу цестовног и жељезничког чворишта (аутопут Београд-Загреб), а функционална зависност Брода у односу на Славонски Брод огледала се и у сферама здравствене заштите, образовања, културе, спорта и рекреације. Овакав развој Брода и насеља бродске општине праћен је одговарајућим процесима индустријализације, деаграризације и урбанизације (Табела 4), те значајним промјенама у просторном размјештају становништва и његовој социо-економској структури.

Евидентан је раскорак између степена урбанизованости и деаграризованости. Деаграризација у општини се манифестује као тзв. трећи појавни облик, односно, као полумиграције. Међутим, запослено ста-

⁵ Од значајних предузећа треба истаћи Рафинерију нафте, Метал-Емајл, Фабрику чарапа. Рафинерија је 1950. запошљавала 489 радника, 1968. године 1.194, а 1981. године 1.800 радника (Grupa autora, 1982).

⁶ Само фабрика Ђуро Ђаковић 1986. године запошљавала је 16.339 радника (www.duro-dakovic.com)

новништво није путовало на посао искључиво у општински центар, већ и у друге општине, прије свега у Славонски Брод. Тако је 1981. године чак 2.488 (28,28%) запослених становника општине Брод радило ван територије општине, па се може закључити да је на поменуте процесе деаграризације снажно утицала близина и развијеност Славонског Брода (Статистички годишњак СР БиХ, 1986, стр. 402). Поред тога, примјетно је да је и развој базиран на индустријализацији досегао врхунац средином 1980-их, те да се број запослених у индустрији почео смањивати. Док је у 1985. од 7.007 радника запослених у привреди њих 3.146 (44,9%) било запослено у индустрији, 1988. године је од укупно 7.966 радника њих 3.066 (38,5%) радило у некој индустријској грани (Statistički godišnjak SR BiH, 1989, стр. 382).

Табела 4 - Индустријализација, деаграризација и урбанизација у општини Брод (1961-1984)

	Година				
	1961	1971	1981	1984	1984/61
Индустријализација	12,8	13,6	21,6	22,6	188
Деаграризација	58,2	67,6	85,8	87,5	150
Урбанизација	26,0	33,2	38,7	38,7	149

Извор: Grupa autora, 1988, стр. 8

Анализом Просторног плана општине Босански Брод и Урбанистичког плана (ibid), могу се утврдити бројни недостаци у политици развоја општине и њеног урбаног средишта. Неки од ових проблема су везани за просторно-функционалну организацију урбане структуре (примјер, преплитање стамбене и индустријске зоне/функције која у случају Брода има еколошке посљедице). Други проблеми проистичу из специфичности стратегија функционалног развоја Брода и Славонског Брода као двојних градова, при чему је Брод мањи центар који је упућен на коришћење услуга и функција већег центра. У поменутим документима се за рјешавање одређених развојних проблема као рјешење наводи управо ослањање на функције Славонског Брода, што га чини функционално зависним и што ће имати негативне посљедице на развој Брода послије дезинтеграције Југославије. Што се образовања тиче, у Просторном плану (стр. 11) се истиче да „Средњошколски центар уз комплементарност са средњошколским центром у Славонском Броду задовољава потребе”. У Урбанистичком плану (стр. 63-64) стоји:

„Секундарна здравствена заштита становништва општине и даље ће се вршити при болници Медицинског центра у Сл. Броду који је субрегионалног значаја” (подвукао Б.Б.). Исти документ (стр. 70) предвиђа да се услуге из области трговине (трговачка функција) у будућности такође задовољавају у сусједном граду: „Славонски Брод, као развијенији центар, и даље ће осигуравати значајан ниво услуга становништву Босанског Брода” (подвукао Б.Б.).

Дакле, Брод дочекује дезинтеграцију СФР Југославије у условима стагнације индустријског сектора и све веће зависности од функција Славонског Брода (Болница, Дом пензионера, гимназија, Стројарски факултет, жељезничка и аутобуска станица, СРЦ Мигаловци и друге), што ће имати веома значајне посљедице за развој града након престанка ратних дејстава.

Просторно-функционална организација Брода

Развијајући се као двојни град, Брод је од настанка био у специфичном односу са Славонским Бродом, што је донекле утицало и на просторну организацију урбаног подручја. Зато је центар насеља почетком 19. вијека био тачно насупрот центра Славонског Брода, низводно од данашњег граничног прелаза. Ту су се налазили најважнији објекти - чардак (порушен 1992.), карантин, царинарница и скела, а западна граница насеља била је на мјесту гдје је данас градски трг. Средином 19. вијека насеље се проширило на запад до локације гдје се данас налази православна црква (Basler, 1990, 57-58). На територијално ширење града и функционалну организацију простора пресудно су утицали значајни инфраструктурни и предузимачки пројекти у другој половини 19. вијека: изградња цесте до Сарајева, подизање водоодбрамбених објеката, изградња постројења нафтне индустрије и моста преко Саве, те изградња пруге и жељезничке станице. Захваљујући поменутиим активностима, град се додатно проширио према западу и југу, а центар насеља се у потпуности премјестио на појас око моста у ширини од неколико стотина метара. У 20. вијеку Славонски Брод се ширио према сјеверу и истоку, а Брод према југозападу и југу, те нешто касније према истоку (МЗ Бродско поље) уз саобраћајницу према Оџаку (Прилог 1).

Слика 1 - Правци просторног ширења Брода и Славонског Брода
(Извор: карта 1:25000 ВГИ, Београд, 1978)

Након великих разарања у Другом свјетском рату, у граду се подижу и први објекти за колективно становање, премда је индивидуално становање и даље остало доминантно. Подручја колективног становања издиференцирала су се касније – насеље Жито-комбинат (1970-их и 1980-их), Ламеле (друга половина 1970-их), Скеле (средином и крајем 1980-их) и друга. До 1992. године *стамбене функције* у урбаном подручју Брода биле су организоване у пет мјесних заједница (МЗ Центар, МЗ Махала-Скеле, МЗ Рит, МЗ Тулек и МЗ Бродско поље), од којих су последње три имале готово искључиво индивидуалну стамбену изградњу. Управо овакав вид становања (кућа с окућницом) био је најпожељнији за чак 67 % грађана према анкети спроведеној за потребе израде урбанистичког плана (Grupa autora, 1989, str. 24).

У овом периоду интензивирањем је развој *индустријских функција* који је представљао основну привредну грану, што доводи до преразмјештаја становништва из околних села, али и до досељавања становништва из других крајева. Овај развој довео је и до крупних промјена у коришћењу простора, јер су готово сви привредни објекти (изузев постројења Рафинерије) смјештени у ужем градском подручју (Босна, Метал-емајл, Транспорт течних терета, Центротранс, ГИК, Жито-комбинат). Оваква просторна дистрибуција индустрије условила је преплитање стамбених и индустријских зона, као и појаву одговарајуће еколошке конфликтности.

Морфологија Брода одређена је физичко-географским карактеристикама и лимитирајућим факторима (ријека Сава, замочварена подручја и простор које плаве подземне воде), а насеље је услед тога издужено пратећи меандар Саве у правцу запад-исток (од Рафинерије нафте до Бродског поља које је смјештено уз магистралну цесту према Одаку), односно, у правцу сјевер-југ (од Саве дуж саобраћајнице које воде према Дервенти, Доњим Мочилима и Кричанову) формирајући лепезасту структуру. Једну од најважнијих особености града у физиономском смислу представља насип којим је ишла траса жељезничке пруге од моста до погона Рафинерије нафте, јер овај насип и физички одваја уски појас централног дијела од остатка града. Управо у овом централном дијелу смјештене су *административно-управне функције* од локалног/општинског значаја: општински органи, суд, пошта, Центар за социјални рад и др. У појасу око моста/граничног прелаза лоцирани су главни објекти из сфере *трговачке и занатске функције* града. До 1992. године на овом простору били су смјештени градска пијаца, занатске радње, угоститељски објекти и робна кућа. Након окончања грађанског рата, отварања међународног граничног прелаза и уз развој приватног предузетништва, трговачке функције се просторно шире према југу дуж саобраћајнице која води до моста, те на исток према насељима Махала и Скеле. У посљедњих двадесет година на овом потезу изграђено је више тржних центара и угоститељских објеката. Најзначајнија промјена у односу на стање прије посљедњег рата представља дислокација градске пијаце (2015) у новоизграђени објекат источно од моста. *Образовна и културна функција* нису претрпјеле драстичније промјене у односу на период до 1992. године. У граду и даље функционишу двије основне школе и средњошколски центар (на старим локацијама), док је библиотека измјештена из ратом оштећене зграде Радничког дома на локацију у најужем градском језгру, поред институција локалне управе.

Ово, међутим, не значи да су ове функције на задовољавајућем нивоу. У Урбанистичком плану из 1989. закључено да граду недостаје зграда културног центра и разноврснији садржај културних манифестација.

Саобраћајна функција је у свим фазама развоја Брода имала велики значај. Средином 1980-их, у оквиру саобраћајне дјелатности радило је 7,7 % од укупног броја запослених, стављајући ову грану одмах иза индустрије и грађевинарства. Ипак, повољан саобраћајно-географски положај се кроз историју различито валоризовао. Док је са једне стране у прошлости Брод имао луку и жељезницу, поч. 21. вијека их нема. Са друге стране, цестовне комуникације које кроз град воде према мосту имају међународни значај, јер излазе на гранични прелаз. До 1992. улична мрежа у граду износила је око 44 km, од чега је око 9.000 метара отпадало на магистралне путеве М-14 и М-17. Најпрометније саобраћајнице исходиште имају у раскрсници испред моста што је и раније доводило до саобраћајних гужви, а нарочито данас када је на тој локацији гранични прелаз. Увид у интензитет саобраћаја преко ГП Брод може се остварити из података за 2002. годину: око четири милиона људи, готово милион путничких аутомобила, преко 120.000 камиона и више од 14.000 аутобуса (Годишњи извјештај о раду за 2002.). Треба истаћи да гранични прелаз са пратећом инфраструктуром захтијева адекватније рјешење. Исто важи и за аутобуску станицу за коју је и у Урбанистичком плану наглашено како не задовољава потребе (Група аутора, 1989, str. 49). *Здравствена функција* се реализује кроз Дом здравља, као и у периоду до 1992. За разлику од ранијег периода када је у граду постојала само једна апотека (Група аутора, 1988, str. 12), данашња ситуација у овом сегменту је знатно повољнија.

Важно је нагласити да су на савремену просторно-функционалну организацију Брода снажно утицале развојне стратегије које су подразумијевале уску сарадњу са Славонским Бродом и ослањање на његове функционалне карактеристике. Из овог разлога, неке функције Брода се нису развијале у капацитету који је био могућ и/или неопходан. Образовне, културне, здравствене, саобраћајне, али и друге функције допуњаване су комплементарним, али свеобухватнијим и развијенијим функцијама које је у систему двојних градова нудио Славонски Брод. И у званичним документима који дефинишу просторни развој, концепти просторног уређења Брода у значајном обиму се базирају на сарадњи са Славонским Бродом. У том смислу, у Урбанистичком плану (*ibid*) се истиче потреба „орјентације града према Сави уз побољшање физичке повезаности са сусједним Славонским Бродом - мостови” и „остваривања цјеловите интеграције са Славонским Бродом” (Група

autora, 1989, стр. 27). Била је планирана изградња обилазнице која би излазила на нови мост недалеко од насеља Скеле, као и увођење шинобуског или жељезничког јавног саобраћаја између два града (Rogić i Bašić, 1986, стр. 5). Оваква концепција просторно-функционалне организације није у складу с реалним стањем и неопходно ју је ревидирати и прилагодити могућностима и потребама савременог урбаног развоја, уважавајући укупност друштвено-географских и физичко-географских специфичности Брода и околине.

Развојни проблеми као посљедица дезинтеграције СФРЈ

Развојни проблеми Брода који су настали као посљедица дезинтеграције СФРЈ су бројни и у директној су вези са: непосредном материјалном ратном штетом (уништење стамбеног фонда и инфраструктуре), губитком могућности кориштења функција које су раније биле доступне у Славонском Броду, дјелимичним или потпуним уништавањем индустријских капацитета, драстичним смањењем броја становника. Ратна разарања утицала су на уништавање стамбеног фонда (углавном индивидуалних објеката), као и бројних других објеката (нпр. мост, водоторањ и водоводна мрежа, топлификациона мрежа, насипи, саобраћајна инфраструктура и др.) што је у послеријатним годинама довело до отежаног функционисања свакодневног живота. Радови на санацији ратне штете морали су да се одвијају паралелно с прилагођавањем насталој ситуацији која је подразумијевала готово пуста села, функционалне проблеме (здравство, образовање, радна мјеста и друге) проистекле из некадашњег односа са Славонским Бродом, значајан број избјеглих и расељених лица. Негативне посљедице подређеног положаја Брода у односу на Славонски Брод у систему двојних градова нарочито су дошле до изражаја у првим годинама након грађанског рата. Индустрија као вишедеценијска окосница развоја града готово у потпуности је изгубила значај јер је већина индустријских капацитета у општини Брод оштећена током ратних дејстава. Поред тога, бројна предузећа нису била у могућности да се прилагоде новим условима оријентисаним ка тржишној економији, па је бродска привреда остала без највећег броја предузећа. У том периоду долази до реструктурирања дјелатности, у приватном сектору се отварају предузећа из области саобраћаја (нарочито након отварања моста и граничног прелаза), те бројне радње из сектора трговине и угоститељства. Премда су неке гране индустрије пребродиле транзициони период (нафна - Рафине-

рија, металска - Адаптер), неопходно је пажљиво сагледати све потенцијалне могућности привредног развоја општине да би се формулисале јасне смјернице за будући развој.

Промјена у броју и структурама становништва представља највећи проблем који је проистекао из дезинтеграције СФРЈ. У односу на 1991. годину, када је у граду Броду пописано 14.098 становника, 2013. је пописано свега 8.563 становника, што представља умањење од готово 40 % (Попис становништва, домаћинства и станова у БиХ 2013, стр. 16). На општинском нивоу, у смислу укупног демографског потенцијала, негативне посљедице су још израженије, па је апсолутна разлика у пописаном броју становништва међу највећима у Републици Српској и износи 46, 5 % (Маринковић и Врањеш, 2013; Мандић, 2015). Апсолутне вриједности природног прираштаја у општини Брод су негативне од 2002 године. Брод спада у она урбана средишта Републике Српске која су након рата изгубила привлачно дејство и постала емиграционо подручје, што потврђује и негативан миграциони салдо (- 63 становника) у унутрашњим миграционим кретањима за период 2007-2012 (Маринковић, 2014; Маринковић, 2015).

Депопулација овог простора, између осталог, представља посебан проблем у смислу људских ресурса неопходних за развој многих делова бивше СФРЈ. Висок степен незапослености, недостатак инвестиција (детаљније Šabić et al., 2012), немогућност задовољења одређених потреба (образовно-културна, здравствена функција и др.), психолошки мотиви који се везују за бесперспективност и нејасност развојних визија и циљева, неки су од разлога зашто становништво одлази из својих домова. Алармантни подаци који се односе на све популационе параметре захтијевају хитне мјере како би било могуће остварити адекватне развојне планове, тим прије што су привреда, просторно-функционална организација, урбани развој и становништво у нераскидивим и сложеним узрочно-посљедичним везама и односима.

Могући правци развоја у контексту трансграничне сарадње и развоја

Идеја трансграничне сарадње и развоја темељи се на претпоставци да су погранична подручја најчешће периферна подручја матичних држава, односно, да често представљају проблемска подручја националних територија и развоја у оквиру модела центар-периферија. Трансгранич-

на сарадња, као нови приступ просторно-функционалној организацији пограничних подручја, представља најоптималније рјешење за њихов развој и имплементацију европских развојних политика (Живковић и др. 2013, Вујадиновић и др., 2010). С обзиром да Брод у границама Републике Српске и Славонски Брод у оквиру Хрватске представљају периферне градове, трансгранична сарадња се намеће као један вид рјешења за неке развојне проблеме. Сарадња између два града већ је остварена имплементацијом одређених пројеката из програма прекограничне сарадње БиХ-Хрватска, што потврђује и чињеница да је општина Брод једна од оних са најинтензивнијом прекограничном сарадњом (Измјене и допуне Просторног плана Републике Српске до 2025, 2015. стр. 277). Будућа сарадња Брода и Славонског Брода биће првенствено фокусирана на еколошке проблеме (заштита животне средине, загађење ваздуха и ријеке Саве), размјену података и заједничко дјеловање на сузбијању елементарних непогода, те на интензивнијој сарадњи између здравствених установа, с нагласком на јавно здравство. Програми за трансграничну сарадњу као што су IPA II, INTERREG и други, пружају финансијску и логистичку базу за спровођење пројеката који су корисни за оба града. Уколико се остваре планови да се Брод железницом повеже са РС и да уз још неколико центара у Посавини постане чвориште мултимодалног саобраћајног коридора, трансгранична сарадња потенцијално може још више ојачати, нарочито у погледу саобраћаја и услуга. Позитивни ефекти овакве сарадње били би вишеструки: јача функционална повезаност, развој саобраћајне инфраструктуре и трговине, развој привреде, поваћана запосленост, а тиме и заустављање процеса депопулације (Ђурђић и др., 2010). Због тога је у оквиру планираног развоја општине, односно њеног урбаног средишта Брода, неопходно сагледати развојне могућности и кроз пројекте успостављања трансграничне сарадње. Потребно је нагласити да поновно успостављање функционалних веза и односа између двојних насеља уз ток ријека Уне и Саве представља јачање урбаних система сјеверне осовине развоја Републике Српске која представља окосницу њеног развоја.

Закључна разматрања

Развој Брода од његовог настанка био је првенствено одређен погодношћу географског положаја (физичко-географског, саобраћајно-географског и политичко-географског) те постојањем већег и старијег насеља на другој обали Саве и његовог утицаја. У посљедњих више од

тристо година Брод и Славонски Брод пролазили су кроз различите фазе у међусобним односима, али су најчешће били тијесно функционално повезани и упућени један на други, формирајући специфичан двојни град. Брод, као мањи од два центра у систему двојног града, био је у израженијем степену функционалне зависности, а негативне последице таквог положаја нарочито су дошле до изражаја током и након дезинтеграције СФР Југославије (Шабић и др., 2010). Будући развој Брода зависиће од рјешавања неколико круцијалних проблема: формирања амбијента за привредни развој који неће бити базиран искључиво на индустрији, доношења јасне стратегије развоја у складу са оптималним могућностима и плановима како на локалном, тако и на нивоу Републике Српске и БиХ, интензивирања трансграничне сарадње и поновног успостављања односа са Славонским Бродом кроз различите програме и пројекте. Уколико би се ова развојна питања рјешавала у позитивном правцу, могуће би било очекивати и урбани развој насеља, односно унапређење његових функција, пружање квалитетнијих услуга становништву и повећање привлачног дејства града Брода на околину, а тиме и позитивније трендове демографског развоја. Развој Брода као једног од нодуса у успостављању посавског развојног коридора и могуће споне у трансграничној и прекограничној сарадњи има значајну улогу у развоју РС те је неопходно озбиљно приступање валоризацији његовог положаја и подстицања развојних могућности.

Литература

- Благојевић, Б. (2004). Развој насеља у општини Српски Брод. *Значења*, 50, 441-448.
- Бујадиновић, С., Павловић, М. и Шабић, Д. (2010). Интегрални одрживи развој на примеру локалне географске средине, *Гласник Српског географског друштва*, 90(2), 173-187, DOI:10.2298/GSGD1002173V.
- Годишњи извјештај о раду за 2002. годину ПДГС Б/С. Брод, број: 04-1/4-02.
- Ђурић, В. (1960). Промене у насељима у ФНР Југославији. *Насеља и порекло становништва*, књига 36, САНУ, Српски етнографски зборник књ. LXXIV, Научно дело, Београд
- Живковић, М., Папић, Д. и М. Станојевић (2013). Трансгранични развој у функцији рјешавања регионалних диспаритета Републике Српске.

- У: *Зборник обиљежавања 20. годишњице Географског друштва Републике Српске*, 15-323, Бања Лука: Географско друштво Републике Српске.
- Измјене и допуне Просторног плана Републике Српске до 2025 (2015). ЈУ Нови урбанистички завод РС, Бања Лука
- Јакшић, Д. (1995). *Република Српска – простор, становништво, ресурси*. Бања Лука: НУБ Петар Кочић
- Јакшић, Д. (1997). *Постдејтонска стварност и перспективе*. Бања Лука: Атлантик.
- Мандић, М. (2015). Геопросторне посљедице демографског развоја Републике Српске у контексту промјена у насеобинском систему. У: *Демографска политика у Републици Српској - сварност и потребе. Академија наука и умјености Републике Српске, Научни скупови, књ. XXXIV, Одјељење медицинских наука*, 10, 53-70, Бања Лука
- Маринковић, Д. (2014). *Демографске детерминане популационе политике Републике Српске*. Бања Лука: Универзитет у Бањој Луци, Природно-математички Факултет
- Маринковић, Д. (2015). Демографска слика Републике Српске на почетку XXI вијека. У: *Демографска политика у Републици Српској - сварност и потребе. Академија наука и умјености Републике Српске, Научни скупови, књ. XXXIV, Одјељење медицинских наука*, 10, 15-33, Бања Лука
- Маринковић, Д. и Врањеш Р. (2013). Прелиминарни резултати пописа становништва Републике Српске 2013. и његова упоредивост са претходним пописом из 1991. године. *Демографија*, 10, 35-45, Географски факултет, Београд
- Марковић, Ђ. Ј. (1970). *Географске области СФРЈ*. Београд: Завод за уџбенике и наставна средства
- Милојевић, Б. Ж. (1951). *Главне долине у Југославији – географска проучавања и посматрања*. Српска академија наука, посебна издања књига CLXXXVI, Одељење природно-математичких наука књ. 5, Београд
- Републички завод за статистику. (2014). *Попис становништва, домаћинства и станова у БиХ 2013, Република Српска - Прелиминарни резултати, друго измијењено издање*, Бања Лука: Републички завод за статистику
- Службени гласник општине Брод (2013). *Одлука о продужењу рока важења Просторног плана општине Босански Брод за плански период од 1985. до 2005. године и Одлука о продужењу о продужењу рока важења Просторног*

- плана општине Босански Брод за плански период од 1989. до 2005. године. Година 19, број 16/13, стр. 32 и 33, Брод
- Статистички годишњак СР БиХ, 1986.
- Стошић, М. В. (2010). Правила друштва Женски покрет Босански Брод. *Гласник Удружења архивских радника Републике Српске*, 2, 461-474. Бања Лука
- Шабић, Д., Павловић, М., Вујадиновић, С. и Милинчић, М. (2010). Глобални и регионални аспекти развоја Србије и Балкана – догађаји из прошлости као порука за будућност, *Гласник Српског географског друштва*, 90(1), 159-177.
- Artuković, M. (2002). „Posavska Hrvatska“ o Brodu krajem 19. stoljeća. *Scrinia Slavonica*, 2, 46-74, Slavonski Brod
- Basler, Đ. (1990). *Grad pored rijeke*. Bosanski Brod: Alkion.
- Čosić, A. P. (2015). Povijest derventskog zdravstva do II svjetskog rata. *Bosna Franciscana*, 42, 243-253. Sarajevo
- Djurdjić, S., Stojković, S., Trkulja, S. and Šabić, D. (2010). Nature Protection as a Form of Cross – Border Cooperation Between Serbia and Neighboring Countries: State and Development Perspectives, *Geographica Timisiensis* 19(1): 341-351.
- Filipović D., Radosavljević Z., Čolić R., Muller H., Rajić E., Ivanović S. (2015). Improvement of SEA implementation in urban planning in Serbia. *Proceedings from XXIII International Conference Ecological Truth - Eco-Ist'15*. University of Belgrade – Technical faculty in Bor, 522-529.
- Grupa autora (1982). *SOUR „Energoinvest“ – Radna organizacija Rafinerija nafte 1892-1982*. Sarajevo: NIŠRO „Oslobođenje“
- Grupa autora (1988). *Prostorni plan opštine Bosanski Brod 1985-2005*. Derventa: „Iskra“
- Grupa autora (1989). *Urbanistički plan gradskog naselja Bosanski Brod za period 1989-2005/10*. Bos. Brod
- Göler, D., Martinović, M., Ratkaj, I., und Šantić, D. (2012). Informelles Wohnen als Routine? Multiple urbane Transformationen in der Agglomeration Belgrad: Das Beispiel Kaluđerica (Informal housing as routine? Multiple urban transitions in the Belgrade metropolitan area: with Kaluderica as an example). *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 154, 212-234. WOS:000315554500010
- Kljajić, J. (2003). Brodska utvrda „Vukovac“ 1688-1722. *Scrinia Slavonica* 3, 121-156. Slavonski Brod

- Matanović, D. (2005). Brodski svjetski putnici kroz svijet barijera – mali prinos komparativnom proučavanju brodske povijesti. *Scrinia Slavonica*, 5, 162-173. Slavonski Brod
- Matić, B. i Vretenar, M. (2009). Gospodarstvo i finansijske institucije Brodsko-posavske županije (od sredine 18. do sredine 20. stoljeća). *Ekonomski vjesnik*, 22, 284-295. Ekonomski fakultet, Osijek
- Popović, V. (1927). *Trgovina Budimlića u prvoj polovini XIX stolaća*. Posebni otisak iz „Narodne starine“, Zagreb
- Robić, I. (1953). Slavonski i Bosanski Brod. *Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena*, 36, 5-110, JAZU, Zagreb
- Rogić, I. i Bašić, A. (1986). *Studija osnovnih modela i alternativa dugoročnog prostornog razvoja s osnovnim parametrima - Analiza sanja i mogućnosti*. Bosanski Brod: SOUR GIK „Brod“.
- Statistički godišnjak SR BiH, 1989.
- Stojkov B., Šećerov V. (2011). The Settlement Network of Serbia: From the Past to the Prospective. In Czaspo T., Balogh A. (eds.): *Development of the Settlement Network in the Central European Countries – Past, Present and Future*. Heidelberg, Dordrecht, London, New York: Springer, 41-63.
- Šabić, D., Miljković, O., Vujadinović, S., Milinčić, M. and Gajić, M. (2013). Geo-ecological Transformation of Wetland into Agricultural Landscape: The Case of Pančevački Rit, Serbia, *Journal of Environmental Protection and Ecology*, 14(2), 517-523.
- Šabić, D., Vujadinović, S., Milinčić, M., Golić, R., Stojković, S., Joksimović, M., Filipović, D., Šećerov, V. and Dimitrijević, D. (2012). The Impact of FDI on the Transitional Economy in Serbia – Changes and Challenges, *Acta Polytechnica Hungarica*, 9(3), 65-84.
- Vresk, M. (1996). Dvojni gradovi Hrvatske. *Acta Geographica Croatica*, 31, 85-94. Zagreb
- www.dsz.hr (страницы приступљено 18.10.2015.)
- www.duro-dakovic.com (страницы приступљено 21.10.2015.)

Original scientific article

submitted: 1. IX 2016., accepted: 15. IX 2016.

TWIN TOWNS IN BOSNIA AND HERZEGOVINA AFTER DISINTEGRATION OF YUGOSLAVIA - BROD'S DEVELOPMENT PROBLEMS

Berislav Blagojević^{*1}

* Puppets Theatre of Republika Srpska, Banja Luka

Abstract: In this paper we are analysing development problems of twin towns using Brod as an example and regarding context of spatial and functional ties with Slavonski Brod. Relations between these towns have been examined both through the aspect of historical geography development as well as through the aspect of contemporary geographical reality that arose from dissolution of Yugoslavia. Special consideration have been given to demographical, economical and spatial-functional issues which originated as a result of warfare and still have strong impact on progress perspectives of both towns. Actual ties and relations between Brod and Slavonski Brod and plausibility for cross-border cooperation have also been observed in the context of overcoming numerous development problems.

Key words: twin towns, Brod, development, functions, spatial-functional ties, cross-border cooperation

Introduction

There is relatively small number of published papers that tackle development problems of twin towns, especially in the last twenty years. Considering that twin towns are quite common in this area (e.g. settlements on the river banks: Novi Grad and Dvor na Uni, Kostajnica and Hrvatska Kostajnica, Kozarska Dubica and Dubica, Gradiška and Stara Gradiška, Brod and Slavonski Brod, Orašje and Županja, Zvornik and Mali Zvornik) geographical science ought to have more interest in researching this type of settlement.

¹ Correspondence to: berislav.blagojevic@gmail.com

Under the term *twin town* we are implying two towns that are developing alongside on different topographical locations and in proximity. Evolution of these towns is not related to suburbanisation processes but to complex spatial and functional merging of two separate urban cores into one agglomeration. Twin towns can sometimes form one morphological unit, but also they can be divided by natural or political borders. They could share similar age, but this is not a rule. Furthermore, ties and relations between two towns in dual urban structure can vary. In some cases towns have very good functional connections, while in other cases these ties are slight especially when two towns are divided by physical barrier (river, Filipović et al., 2015, Stojkov and Šećerov, 2011, Göler, D. et. al., 2012) or state boundary in conditions of poor interstate cooperation. Twin towns which have developed complete functional and spatial unity are rare. Example of this kind of successful unity is represented in contemporary Belgrade and Zemun, and Belgrade i Krnjače (Šabić et al., 2013). However, they had to overcome long development period in the past when they existed in different countries with alterable political and economical relations. Twin towns are emerging most often on river banks, i.e. on location where river is to be crossed easily. It is worth mentioning that significant number of twin towns have emerged along the rivers which are both natural and political border (Vresk, 1996). This type of twin town is represented by Brod (with prefix "Bosanski" from 1878 to 1992 and "Srpski" from 1992 to 2005) and Slavonski Brod (from 1871 to 1934 known as "Brod na Savi"), settlements that have been developed on Sava river meander where river could be crossed most easily. Sava river was border line between Habsburg and Ottoman empire, after that it became inner administration boundary within Austro-Hungarian monarchy, then border between banovina (administrative regions) and republics within Kingdom of Yugoslavia and Socialist Federative Republic of Yugoslavia. Today this river is border between Bosnia and Herzegovina (Republic of Srpska) and Croatia. Although this near border placement of two towns divided by a river might seem as an aggravating circumstances for expansion of ties and relations between them, these very characteristics were critical factor for emerging of this duality. At first growing as military settlements of strategic importance and after as traffic knots, significant points on trade routes and later as industrial centres, Brod and Slavonski Brod spread alongside, while functional ties became more and more complex, forming corresponding elements and structures of twin town. First study which insights "binodal character" of these settlements and from geographical point of view exposes their "duality in unity and unity in duality" was written by Ivo Rubić in mid 20th century (Rubić, 1953, pp. 17-18). In 1970 Jovan Đ. Marković stated that "Bosanski Brod has very close functional connections with Slavonski Brod" (Марковић, 1970, pp. 175).

In following years, however, there was no geographical research of Brod and Slavonski Brod as twin towns. Developing together for more than hundred years under united political and economical system in three countries (Austro-Hungarian monarchy, Kingdom of Yugoslavia and SFR of Yugoslavia) these settlements generated functional relations based on providing services to each other as unique urban system. Dissolution of Yugoslavia brought interstate border along the Sava river and both towns faced new economic environment functionally impaired. This opens great number of questions regarding future development and process of establishing new modalities for cooperation.

Geographical and historical development of Brod

Town settlement Brod, centre of the Brod municipality in Posavina region, was developed along the right bank of Sava river on 91 meters above sea level. Sava is a natural frontier of the settlement on north, west and east, while southern border in physical-geography point of view is represented by Sava valley and Ivanjsko polje. This very location defined morphology of the settlement as well as directions of its spatial growth. Town area is not clearly fixed but in 1989 town-planning scheme (that is still in force) one can read that "estimated town area is around 1200 ha" (Grupa autora, 1989, стр.7; Службени гласник општине Брод, 2013).

Although Brod municipality is rich with archaeological findings of Paleolithic and Neolithic settlements, Brod was mentioned in written document for the first time in 1691 as a "Turski (Turkish) Brod". In comparison with Slavonski Brod which has roots in Roman settlement of Marsonia and later in medieval castle Berislavić's Citadel (Vukovac), one can say that Brod do not have long history (Благојевић, 2004; Kljajić, 2003). There are many physical-geographical and socio-geographical reasons for this. During 1536-1691 area on both banks of Sava river was under Ottoman rule. Consequently, Turks used fortress and other existing infrastructure in Slavonski Brod, while fortifications and permanent settlements were not built on Bosnian side of the river. Area where Brod is located today was not protected against flooding and marsh terrain was not suitable for construction building and living². At the end of 17 century and in first half of 18 century borderline

² Numerous floods recorded in the past confirm this, as well as toponyms that are in use in Brod and surrounding area: blato (mud), rit (bog), grede, močila, etc. Interestingly, villages Liješće and Vinska that are now part of Brod municipality were mentioned in written document as early as 1648, almost half of century before Brod. This confirms that these settlements were built on the terrain that was not flooded so often like terrain where Brod erected (more information in: Basler, 1990).

shifted frequently and Brod settlement had significant military and strategic function. At that time there was a large fortification in Brod, but it was destroyed in 1697 by Eugen Savojski's troops and it was never rebuilt. Although there are no visible traces of this fortress, we know it occupied space between bridge/interstate border-crossing in the east, several hundred meters to the west from there, while northern side ended on the river bank. One map dated in October 1697 (Basler, 1990, pp.27) shows Brod fortress and three roads that run from it - to the east (to Belgrade), to the south (to Doboj) and to the west (to Kotorsko). This information is very important because it proves that road network existed in that period, the very network of roads that will determine development of Brod and other surrounding settlements in the future. In the records of Demarcation Commission established according to Peace in Požarevac (1718), one can find all settlements that existed in Brod's vicinity. Some toponyms in Brod and nearby locations are still in use (Tulek - local community in Brod; Kričanovo - village 3 km south of Brod), while some changed over time (Otočak - is now called Novo Selo; Mamića Brodac is present day Sijekovac). However, prerequisites for continuous development of Brod were reached after Peace in Belgrade was signed (1739) which stabilised border between two empires on Sava river (Благојевић, 2004). Although Brod and Slavonski Brod retained military and geostrategic function³ until 1878, the end of 18 and beginning of 19 century was crucial period for growth of traffic and trade functions in both towns.

Slavonski Brod gained status of free military community in 1747 and this status directly implicated population enlargement, growth of agriculture followed by crafts and trade. Soon town had guild department, and in 1818 Slavonski Brod had almost three hundred craftsman and apprentices registered (Matić i Vretenar, 2009; Matanović, 2005). When Napoleon's Continental Blockade took place (1806) Brod started to develop rapidly thanks to its good geo-traffic position. Brod begun to take shape of civic settlement, khans and caravanserais were built while merchants, craftsmen and ferrymen immigrated into town (Popović, 1927). In the second half of 19 century Brod's expansion was based more on favourable transportation-geographical position and trade. Brod became very important transport/communication node in 1864 when road to Sarajevo was built and especially after 1878, that is, construction of new Sava bridge and railroad (1879 railroad was operational from Brod to Slavonski Brod and Zenica, and in 1882 to Sarajevo). Town's

³ Slavonski Brod, in which modern fortress was built from 1722 until 1741, played important role in Military Frontier (Vojna Krajina). Many settlers came in town in this period, a lot of merchants, masons and other experts (Rubić, 1953).

morphological, spatial and urban development was enabled by embankment construction that protected town's area from floods. First part of flood-protection structures were erected in 1860s when road to Sarajevo was built, section of embankment to Novo Selo was finished when rail was built in 1878 and this phase of flood-protection works was finalised in 1889 when embankment to Liješće and Klakar was constructed. Establishing education institutions (School within Orthodox Church was opened in 1866, Public Mixed Folk's School in 1880 and Library in 1889), introducing street-light (petroleum-based lanterns were set in 1878) and opening of large new railroad station (in use 1897-1945) made enormous contribution to urban character of Brod. Since the Treaty (Congress) of Berlin Sava was no longer frontier between two powers, thus cooperation between Brod and Slavonski Brod intensified. Environment was changing – river bank was being regulated, marshlands and swamps were dried and converted into agricultural or land for various construction works and areas of red (Slavonian) oak forests were cut down and cleared. When Turks rule ended prohibition on immigration of civil population in borderland area was abandoned. Demographic image of Brod and neighbouring settlements was beginning to change (immigration of Catholic and in some extent Orthodox population and emigration of Muslim population).

Table 1 - Comparative overview of population number in Brod and Slavonski Brod at the end of 19 century

Brod		Slavonski Brod	
Year	Population	Year	Population
1879	710	1880	4.468
1885	1.336	1890	4.938
1895	1.828	1900	6.539

Source: Štatistika miesta i pučanstva Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 1880; Штатистика мјеста и житељства Босне и Херцеговине по попису народа од 1. маја 1885, Сарајево, 1886; Главни резултати пописа житељства у БиХ од 22. априла 1895, Сарајево, 1896; Artuković, 2002, pp. 47.

Town of Brod is losing Turkish-oriental character and gaining features of a modern settlement, in a way imitating neighbouring larger and more ordered Slavonski Brod. In late 19 century (1892) company "Danica" d.d. for chemical

products was established. This company later became the most important production line in Brod municipality - Oil Refinery (Basler, 1990; Благојевић, 2004).

Brod's spatial and demographic growth continued in early 20 century enhanced by intensive industrialisation, urbanisation and deagrarisation processes. Besides craft-work, trade and industry, population started to get more involved in transportation business - shipping and handling, work within railway and port in Sijekovac. The number of people involved in transportation branch increased in 1905 when river dock in Brod was opened. Aforementioned processes were especially visible during late 19 and early 20 century. While 17,62% of Brod's population was making their living in agriculture in 1890, in 1910 just 9,67% of population were engaged in agricultural production. In this period Slavonski Brod becomes "clearly defined urban area with architectural styles characteristic for baroque, historicism and secession (Artuković, 2002, pp. 52). Influence of Slavonski Brod's urban regulation is visible on several constructions in Brod which are dated in same period (Court house dated in 1908 and Brunner's building, both in secession style). Under this very influences wooden houses were replaced by those made out of bricks, which was plausible because there were two working brick factories in Brod before First World War. However, Brod also influenced Slavonski Brod, although indirectly. Wealthy merchants from Slavonski Brod who led modernisation of their town gained their wealth by trading with Brod and other nearby settlements. All of this would not be plausible if Brod did not prosper alongside with Slavonski Brod. Construction of railway in Bosnia, in Brod in particular, had great importance for Slavonski Brod's development (Милојевић, 1951). Furthermore, in some aspects Brod was even ahead. For example, construction of water supply network and waste water system was finished in Brod in 1910, many years before it was done in Slavonski Brod (Basler, 1990).

Table 2 - Comparative overview of population number in Brod and Slavonski Brod for period 1921-1941

Year	Population	
	Brod	Slavonski Brod
1921	4.110	10.623
1931	4.416	13.776
1941	5.768	14.062

Source: Rubić, 1953. pp. 18 and 45.

Period between two world wars was characterised by even more close functional ties and population growth in both towns.

During this period, Brod's industry strongly develops (Oil Refinery, factories for fruit-based products, soup production, paper production, etc.), as well as administrative functions (expository of Derventa kotar, Town Council departments, Court and land registry, Post office, Town's Bureau for survey and property register affairs, Office of river navigation and docking). Finally, urban physiognomy transformation was finished in these decades and last characteristics of Muslim-style settlement vanished (Basler, 1990; Rubić, 1953). Dealing with urban geography research Jovan Cvijić travelled through Brod in 1921 and classified settlements type as small town. Electrification of street-light was finished in 1924 (n Slavonski Brod three years later). In 1930s Town municipality of Bosanski Brod was made out of four local communities and this fact tells us a great deal about spatial growth, land use and land management. During this development phase, town's health, education and cultural functions were established. Independent Health Municipality was founded in 1934 and in Brod there were two elementary schools, Public Library with reading room, cinema and great number of education and cultural societies (Ćosić, 2015; Стошић, 2010). However, Brod could not satisfy some needs of its population, so inhabitants tried to fulfil their needs for health care or education in Slavonski Brod. For instance, in 1940/41 209 pupils from Brod were taking classes in Slavonski Brod's Gymnasium, or other two schools. During this year 101 patient from Brod was treated in Slavonski Brod Hospital (Rubić, 1953, pp. 21 and 42). Daily migrations of labour force were also significant. Although Brod's economy development was impressive, Slavonski Brod became very important industrial centre before World War II (in 1921 Wagon, machinery and bridge factory was founded - later known as "Đuro Đaković", and two factories for wood processing). In these factories during 1940, everyday travelled 74 workers from Brod (Rubić, 1953, crp. 23). After World War II both towns⁴ continue to grow as industrial centres, but also as important traffic knots. Vladimir Đurić (Ђурић, 1960, pp. 250 and 376) noticed that Brod and Slavonski Brod are towns with most intensive prosperity in Bosnia and Herzegovina and Croatia. Moreover, same author noticed huge changes in villages near Brod: their compression along main roads. Development and spreading of town defined its gravitation field, so villages such as Koraće and Barica that gravitated towards Derventa

⁴ It is worth mentioning that both towns suffered heavy destruction during World War II. Industrial capacities were destroyed, bridge over Sava too, railway station in Brod as well as infrastructural objects and houses.

in the past became part of Brod municipality (Благојевић, 2004). Population in both towns grew continuously (Table 3), especially in postwar Slavonski Brod which adjoined villages Budainka (in 1947) and Podvinje (in 1952

Table 3 - Comparative overview of population number in Brod and Slavonski Brod for period 1961-1991

Yaer	Population	
	Brod	Slavonski Brod
1961	7.350	30.093
1971	10.003	40.043
1981	12.506	49.153
1991	14.098	57.796

Source: Popis stanovništva, domaćinstava i stanova 1961, podaci po naseljima i opštinama, knjiga III, Savezni zavod za statistiku, Beograd; Popis stanovništva, domaćinstava i stanova 1971, podaci po naseljima i opštinama, knjiga II, Savezni zavod za statistiku, Beograd; Popis stanovništva, domaćinstava i stanova 1981, podaci po naseljima i opštinama, knjiga I, Savezni zavod za statistiku, Beograd; Јакшић, Д. 1995, стр. 253 и www.dsz.hr

Although Brod's development was successfully based on industry production⁵ for several decades, some town's functions were lost, or did not develop enough. When railway Sarajevo-Šamac was built, for instance, Brod loses traffic significance it used to have, and when narrow-gauge railway was finally cancelled in 1970s this function decreased even more. During 1945-1991 Brod and Slavonski Brod deepen their spatial and functional ties and relations, forming bi-central twin town. Rubić as early as 1950s perceived spatio-functional connections and notes that "because of this closeness the political fusion of these towns under one administration was argued" (Rubić, 1953, стр. 50-51). This formal union was never achieved, but in practice Brod was more and more relying its growth on functions of larger and more prosperous Slavonski Brod. Not only Slavonski Brod was bigger industrial centre⁶

⁵ Important industrial businesses, among other, were: Oil Refinery, Metal-Emajl, Socks Factory. Refinery had 489 employees in 1950, in 1968 there was 1.194 worker and 1.800 in 1981 (Grupa autora, 1982).

⁶ Just Đuro Đaković factory had 16.339 employees in 1986 (www.duro-dakovic.com)

but it took over from Brod lead role of road and railway knot (Belgrade-Zagreb highway), while functional dependence of Brod in relation to Slavonski Brod grew and was mirrored in health care, education, culture, sport and recreation. This type of development of Brod and other settlements in Brod municipality was followed by adequate industrialisation, deagrarisation and urbanisation processes (Table 4) as well as considerable changes in spatial distribution of population and its socio-economical structure.

Table 4 - *Industrialisation, deagrarisation and urbanisation in Brod municipality (1961-1984)*

	Year				
	1961	1971	1981	1984	1984/61
Industrialisation	12,8	13,6	21,6	22,6	188
Deagrarisation	58,2	67,6	85,8	87,5	150
Urbanisation	26,0	33,2	38,7	38,7	149

Source: Grupa autora, 1988, pp. 8

There is evident discordance between rate of urbanisation and deagrarisation. Deagrarisation in Brod municipality manifest itself like so called third mode of appearance - like half-migrations. However, employed population did not travel to work exclusively in municipality's centre, but in other municipalities as well, especially in Slavonski Brod. In 1981, 2.488 (28,28%) employed inhabitants of Brod municipality worked in other municipalities. Therefore, one may conclude that aforementioned deagrarisation processes were strongly influenced by nearness of Slavonski Brod (Статистички годишњак СР БиХ, 1986, pp. 402). It is also obvious that industry based development hit its peak in mid 1980s because after that period number of workers in industry branches started to decline. In 1985, for example, there were total of 7.007 workers in Brod municipality, and 3.146 (44,9%) worked in industry. In 1988 however, there were 7.966 workers and 3.066 (38,5%) of them were employed in industrial production (Statistički godišnjak SR BiH, 1989, стр. 382).

Analysis of Spatial Plan of Bosanski Brod municipality and Town-planning scheme (ibid) shows great number of shortfalls in politics of municipality and town development. Some problems are related to spatial-functional organisation of urban structure (for example interlacing of residential and industrial zone/function which in Brod's case has ecological implications).

Other problems are derived from specific strategies of functional development of Brod and Slavonski Brod as twin towns, where Brod is smaller centre that uses functions and services of larger centre. Aforementioned documents offer solutions for certain development problems: relaying on functions of Slavonski Brod. This kind of problem solving strategy made Brod functionally very dependent, which will have negative consequences on town's prosperity in the years that followed break-up of Yugoslavia. For education issues Spatial Plan (page 11) says: "High-school in Brod together with High-schools in Slavonski Brod cover all needs". Town-planning scheme (pp. 63-64) concludes: "Sub-regional Hospital in Slavonski Brod *will continue* to provide secondary health-care for municipality's population" (underlined by B.Blagojević). Same document (page 70) assumes that commercial services (commercial function) should be met in neighbouring town: "Since Slavonski Brod is more developed centre, it *will continue* providing significant level of services for population of Bosanski Brod" (underlined by B.Blagojević).

This shows that in the period of SFR Yugoslavia's dissolution Brod's industrial growth was in stagnation and its dependence of Slavonski Brod's functions was significant (Hospital, Nursing home, Gymnasium, Mechanical Engineering Faculty, railway and bus station, Recreation centre "Migalovci", etc.) which will have enormous consequences on town's development in post-war period.

The spatial - functional organization of Brod

Developing as a twin city, since it's establishing Brod has been in a specific relationship with Slavonski Brod, which influenced, to a degree, the spatial organisation of the urban area. That is why in the early 19th century the centre of the settlement was right across from the centre of Slavonski Brod, downstream from the present day border crossing. The most important objects were situated there – čardak (demolished in 1992), quarantine, customs and ferry, while the western border of the settlement was on the place where the city square is today. In the mid 1900s the settlement spread westward to the location of the present day Orthodox Church (Basler, 1990, pp. 57-58). Territorial expansion and functional organisation of the space was significantly influenced by large infrastructural and entrepreneurship undertakings in the second half of the 19th century: construction of the road to Sarajevo, erecting dykes, constructing oil industry facilities and bridge over the Sava river, as well as construction of railroad and train station. Thanks to the said activities,

the city additionally expanded towards west and south, while the centre completely moved to the area in the vicinity of the bridge, in the perimeter of a few hundred meters. In the 20th century Slavonski Brod expanded towards north and east while Brod expanded towards south-west and south, followed by expansion to the east (LC Brodsko polje) alongside the road to Odžak (Figure 1).

Figure 1. *Directions of spatial expansion of Brod and Slavonski Brod*
(Source: map 1:25000, VGI, Belgrade, 1978)

After large scale devastation in the WW2, the city faced constructing of first objects for collective housing, though individual housing remained dominant. Areas of collective housing differentiated later – settlements of Žito-kombinat (1970s and 1980s), Lamele (second half of 1970s), Skele (mid 1980s) and others. Till 1992 *residential/housing functions* in the urban part of Brod were organised in five local communities (LC Centar, LC Mahala-Skele, LC Rit, LC Tulek and LC Brodsko polje), the last three having almost exclusively individual housing units. This kind of housing (a house with yard/garden)

was the most desirable one for 67% of citizens, according to the survey made for the needs of making the urban planning (Group of authors, 1989, pg. 24).

This period was characterised by intensified development of *industrial functions* that represented the basic branch of economy, which caused re-composition of population from neighbouring villages, but also in-migration from other areas. This development caused major changes in the space use, for almost all industrial facilities (except the oil refinery) were situated in the urban part of the city (Bosna, Metal-emajl, Transport tehničkih tereta, Centrotrans, GIK, Žito-kombinat). Such spatial distribution of industry caused intertwining of housing and industrial zones, followed by the corresponding ecological conflicts.

Morpho-physiognomy of Brod is defined by physical-geographical characteristics and limiting factors (Sava river, swampy areas and space flooded by underground waters), the settlement was therefore stretched following the meander of Sava river in the direction west-east (from Oil refinery to Brodsko polje that settled alongside of regional road towards Odžak) and direction north-south (from Sava river alongside roads leading to Derventa, Donje Močile and Kričanovo), forming sort of a rosette structure. One of the most important characteristics of the city, in the physiognomy sense, is the dyke on the former trace of railroad from the bridge to Oil refinery, since this dyke physically separates the narrow band of the central part from the rest of the city. It is in this central part that the *administrative-managing functions* of local/municipal significance are situated in: municipal bodies, court, post office, Social care services etc. The main facilities from the area of *trade and craftsmanship function* of the city are situated in the area around the bridge/border crossing. Up until 1992 this area housed the city market place, craftsmen stores, catering stores and a department store. After the end of the civil war, with the opening of the international border crossing and development of private entrepreneurship, position of trade functions expanded towards south alongside the road that leads to the bridge, and eastward towards the settlements of Mahala and Skele. A number of shopping malls and catering objects were built in this area in the last 20 years. The most significant change compared to the situation before the last war is the relocation of the city market place (2015) to the newly constructed object east from the bridge. *Education and culture function* did not suffer any drastic changes compared to the period prior to 1992. The city still has two primary schools and a secondary school centre functioning (in previous locations), while the library was moved from earlier building, damaged in war, to the strict city core, next to the local governance institutions. This, however, does not mean these func-

tions are at the satisfactory level. The urban planning of 1989 concluded that the city lacks the cultural centre building and more diverse cultural events.

The traffic function has had a large importance in all stages of Brod's development. In the mid 1980s the trafficking activity employed 7,7% of the total number of employed population, putting this branch immediately behind industry and construction. However, advantageous traffic-geographical position was, historically, valued differently. While on the one hand Brod had a port and a train station in the past, at the start of the 21st century it has none of the two. On the other hand, road communications passing through the city and going onto the bridge have the international significance since they come to the border crossing. Until 1992 the street network in the town was about 44 km, where some 9000 meters were in the regional roads M-14 and M-17. The most frequently used roads had a starting point in the crossroad in front of the bridge, which used to cause traffic jams in the past, and in particular at present since the border crossing is at that location now. We can get an insight about the intensity of traffic through border crossing Brod from the data of 2002: About 4 million people, almost a million private cars, more than 120.000 trucks and over 14.000 busses (Годишњи извјештај о раду за 2002 - Annual report for 2002). It should be said that the border crossing with accompanying infrastructure demands a more adequate solution. The same applies for the Bus station, as it was stressed in the Town-planning scheme it did not fulfil the needs (Grupa autora, 1989, page 49). *Health function* is being realised through a Health station, just as it did in the period prior to 1992. Unlike the previous period when there was only one pharmacy in the town (group of authors, 1988, pp. 12), present situation in this segment is much better.

It is important to stress that modern spatial-functional organisation of Brod was strongly influenced by development strategies that understood close cooperation with Slavonski Brod and relying on its functional characteristics. For this reason, some Brod's functions were not developing in the capacity that was possible and/or necessary. Educational, cultural, health, traffic and other functions were being complemented by more comprehensive and more developed functions, which were offered by Slavonski Brod in this system of twin cities. In the official documents defining spatial development, concepts of spatial organisation of Brod were also significantly based on cooperation with Slavonski Brod. In that sense the Urban planning (ibid) stressed the need to "orient the town towards Sava river and improve the physical connectivity with the neighbouring Slavonski Brod – bridges" and "realising the complete integration with Slavonski Brod" (Grupa autora, 1989, pp. 27). There was a plan to construct a detour that would lead to a new bridge (to be) in the vicin-

ity of Skele settlement, as well as introduction of tram or rail public transportation between the two cities (Rogić and Bašić, 1986, pp. 5). This conception of spatial-functional organisation is not in compliance with the reality and it is necessary to revise it and adjust it to the possibilities and needs of contemporary urban development, respecting the totality of social-geographic and physical-geographic specifics of Brod and surroundings.

Development problems as a consequence of disintegration of SFRY

Developmental problems Brod that occurred as a consequence of disintegration of SFRY are numerous and they are directly linked to: immediate material war damage (devastation of housing units and infrastructure), inability to use functions that used to be available in Slavonski Brod, partial or complete destruction of industrial capacities, drastic fall in number of inhabitants. Wartime devastation influenced the destruction of housing fund (mostly individual objects), as well as a number of other objects (e.g. bridge, water-tower and water supply network, distant heating network, dykes, traffic infrastructure etc.), which impaired the functioning of everyday life in the post-war time. Works on repairing the war damage had to go parallel with adjusting to new situation that entailed almost fully vacant villages, functional problems (health, education, employment and other) derived from previous relation with Slavonski Brod, significant number of refugees and displaced persons. Negative consequences of the subordinate position of Brod in relation to Slavonski Brod in the twin cities system were particularly present in the first years after the civil war. The industry that used to be the main axis of city development for decades completely lost its significance for most industrial capacities in Brod municipality have been damaged during the war. Besides, many companies were unable to adjust to new circumstances oriented towards market economy, so the local economy of Brod lost most of the companies. It was a period of restructuring in economy, a lot of companies dealing with traffic services were opened in private sector (especially after opening of the bridge and border crossing), and a number of trade and catering objects. Although some industries 'survived' the transition period (oil – the Refinery, metal processing – Adapter), it is necessary to carefully look at all potential possibilities of economic development of the municipality in order to clearly formulate the guidelines for future development.

The biggest problem is the change in number and structure of population that came as a result of disintegration of Yugoslavia. Compared to 1991, when

Brod had 14.098 registered inhabitants, the 2013 census listed only 8.563 inhabitants, which is a decrease of almost 40% (Попис становништва, домаћинства и станова у БиХ 2013, pp. 16 - The Census of population, households and housing units in BiH 2013, pg. 16). At the municipal level, in the sense of total demographic potential, negative consequences are even more obvious, so that the absolute difference in the registered number of inhabitants is among the largest ones in Republika Srpska and it was 46,5% (Marinković and Vranješ, 2013; Mandić, 2015). Absolute values of natality in Brod municipality have been negative since 2002. Brod belongs to the category of urban centres in Republika Srpska that lost the attractiveness after the war and turned into an emigrating area, which is confirmed by a negative migration balance (-63 inhabitants) in internal migrations for the period 2007-2012 (Marinković, 2014; Marinković, 2015).

Depopulation of this area, inter alia, presents a particular problem in the sense of human resources necessary for its development. High level of unemployment, low level of investments (Šabić et al., 2012), inability to satisfy certain needs (education-culture, health function, etc.), psychological motives relating to lack of perspective and unclear developmental visions and goals, are some of the reasons why people are leaving their homes. Alarming data relating to all population parameters demand urgent measures to create possibility to realise adequate development plans, especially since the economy, spatial-functional organisation, urban development and population are in strong and complex intertwined connections and relations.

Possible directions of development in the context of cross-border cooperation and development

The idea of cross-border cooperation and development is based on an assumption that border areas are usually peripheral areas of mother states, i.e. they are often problematic areas of respective national territories within the model centre-periphery. Cross-border cooperation, as a new approach to spatial-functional organisation of border areas, is the most optimal solution for their development and implementation of European developing policies (Živković et. al. 2013, Вујадиновић и др., 2010). Considering that Brod within the Republika Srpska and Slavonski Brod within Croatia are peripheral cities, the cross-border cooperation is imposed as a sort of a solution for some developing problems. Cooperation between the two cities has already been realised through implementation of certain projects in the program of cross-border cooperation BiH-Croatia, which is confirmed by the fact that Brod municipality is

one with the most intense cross-border cooperation (Changes and amendments to the RS Spatial Planning till 2025, 2015, pg. 277). The future cooperation of Brod and Slavonski Brod will primarily be focused on ecological problems (environmental issues, air pollution and Sava river), exchange of data and joint acting on prevention of natural disasters, and more intense cooperation between health institutions with emphasis on public health. Cross-border cooperation programs, such as IPA II, INTERREG and other offer a financial and logistical base for implementing projects that are beneficial for both cities. If the plans to connect Brod with railroad to the rest of RS should realise, making it, along with few more places in Posavina region, a node of multi-modal traffic corridor, the cross-border cooperation could potentially strengthen even more, particularly in the sense of traffic and services (Đurđić et. al. 2010). Positive effects of such cooperation would be multifold: stronger functional connection, development of traffic infrastructure and trade, economic development, increase of employment rate – thus stopping the depopulation process. Therefore, in considering the planned development of the municipality, i.e. its urban centre of Brod, it is necessary to consider the developmental possibilities through projects of cross-border cooperation. It is necessary to point out that re-establishing of functional ties and relations between the twin cities along the rivers of Una and Sava represent the strengthening of urban systems of northern developing axis of Republika Srpska, which is the driving force of its development.

Conclusion

Development of Brod, since its establishment, was primarily determined by the beneficial geographical position (physical-geographical, traffic-geographical and political-geographical) and existence of a larger and older settlement on the other bank of Sava river and its influence. In the past 300 years and more, Brod and Slavonski Brod were going through different phases in mutual reactions, but at most times they were closely functionally connected and directed on each other, forming a specific twin city. Brod, as a smaller of two centres in the system, was in a higher degree of functional dependence, and the negative consequences of such a position were particularly evident during and after the disintegration of SFR Yugoslavia (Шабић и др., 2010). Future development of Brod shall depend on solving some crucial issues: establishing the circumstances for economic development that will not be based solely on industry, bringing a clear development strategy in line with optimal possibilities and plans, on local as well as on RS and BiH level, intensifying cross-border cooperation and re-establishing relations with Slavonski

Brod through different programs and projects. If these developmental issues should be resolving positively, it would be possible to expect also the urban development of the settlement, that is, improvement of its functions, offering more quality services to the population and growth of Brod's attractiveness to the surroundings, and thus more positive trends of demographic development. Development of Brod as one of the nodes in establishment of Posavina development corridor and a possible connection in cross-border cooperation has a significant role in the development of the RS, so it is necessary to scrutinise the valorisation of its position and incentives to developing possibilities.

References (see at page 108)