

Dragutin Feletar\*

## UTJECAJ INDUSTRIJE NA URBANISTIČNI RAZVOJ KOPRIVNICE

Koprivnica je nastala na sjevernom obodu hrvatske nacionalne zajednice, u prostoru na kojem su se stoljećima miješale i sudarale razne kulture, prvenstveno evropske i azijske. Podravski prometni koridor odvajkada je bio stjecište i još više križište bojnih pohoda vojski, a pogotovu trgovačkih i drugih razmjena. Transverzalna veza (preko 188 metara visoke Lepavinske previje) pruža životnu nit panonskim i srednjo-istočnim evropskim narodima prema moru, a longituda teče Dravom i povezuje istok sa zapadom i obrnuto. Ta točka u podravskoj panonskoj ravni, to križište interesa i prometnica, davalo je stoljećima Koprivnici šansu za razvoj, ali isto tako nosilo u sebi breme opasnosti zavada i propasti.

TRI OSNOVNE ETAPE URBANISTIČKOG RAZVOJA — U svojem dosadašnjem razvoju grad Koprivnica je u urbanističkom, a i geografskom smislu, prošao tri osnovne razvojne faze. **Prva faza** karakterizira srednjovjekovnu i protivtursku izgradnju i vojno tvrdjavo uporište s prvim znacima razvoja podgradja (suburbiuma). **Druga faza** vremenski datira od prestanka neposredne turske opasnosti, dakle od početka XVIII. stoljeća, te traje praktički sve do 1945. godine. To je razdoblje simbioze starog utvrdjenja i nove dinamičnije gradske trgovačko-obrtničke i manufakturne jezgre, koja je izrasla iz starog podgradja. U odredjenom smislu, već u toj fazi, a osobito od početka ovog stoljeća, industrija takodjer ima važnog utjecaja na urbanistički razvoj Koprivnice. **Treća faza** je razdoblje izrastanja Koprivnice u suvremeni subregionalni centar, uz naročitu akceleraciju izgradnje u zadnja dva desetljeća.

Naravno, ovakva gruba razdioba na samo tri osnovne faze povijesnog urbanističkog razvoja grada trpi niz primjedbi i zamjerki. Naime, svaka od ovih faza krije u sebi barem nekoliko podetapa, koje imaju zasebne i specifične karakteristike. Dr. Kurtek ih navodi barem pet: 1. Razdoblje srednjovjekovnog razvoja kao slobodnog kraljevskog grada (do proglašenja kraljevskim gradom 1356. i nakon toga do 1526. godine); 2. Grad kao vojno središte (od 1526. do 1768. godine); 3. Gradjansko razdoblje do izgradnje željeznice (1768. do 1870. godine); 4. Željeznička era razvoja Koprivnice (1870. do 1945. godine); 5. Suvremeni razvoj grada (od 1945. do danas). I ove razvojne etape trebale bi se cijepati u nekoliko podetapa, jer nose zasebne osobine.

Medjutim, za naše istraživanje ovdje je važno spomenuti da industrija djelotvornije utječe na suvremenu preobrazbu urbanističke slike Koprivnice praktički tek od 1960. godine, kada započinje osobito intenzivan razvoj prehrambene, drvne, kemijske i nekih drugih industrijskih grana. Inače, veliki industrijski pogoni niču u Koprivnici već koncem prošlog i početkom ovog stoljeća, ali oni nisu niti približno iskoristili sve povoljne lokacijske faktore ove sredine, niti se uspjeli inkorporirati u

\* Dipl. geograf, 42328 Donja Dubrava, Vinogradarska 3. glij izvleček na koncu zbornika.

mijenjanje tradicionalne agrarne Podravine. Početkom ovog stoljeća Koprivnica ima dva velika parna mlina, 1906. in 1907. gradi se velika industrija umjetnih gnojiva, drugih kemijskih proizvoda i čavala na Danici, a neposredno nakon prvog svjetskog rata niče i industrija ulja, te neki drugi prehrambeni pogoni. Oko 1925. godine »podravska metropola« zapošljava oko dvije tisuće industrijskih radnika, što je u tadašnjim relacijama bilo izuzetno mnogo. Medjutim, umjesto booma stambene i druge izgradnje u gradu, Koprivnica upravo između dva svjetska rata urbanistički i demografski nazaduje: gradi se minimalno, a grad 1931. (7934) ima manje stanovnika nego 1910. godine (8018)! Nove velike industrije (kemijska i industrija ulja) nisu se uspješno uspjele saživjeti s ovim podnebljem i ljudima, pa su 1937. godine naprasno ukinute. Tako je u industrijskom smislu nakon 1945. godine valjalo početi sasvim od početka.

**STUPANJ RAZVIJENOSTI SUVREMENE KOPRIVNIČKE INDUSTRIJE** — Najintenzivnije promjene u urbanističkoj slici grada zbivaju se nakon oslobodjenja, a osobito u zadnja dva desetljeća. Statistički podaci, a i način života stanovništva, dokazuje da su posljednja dva desetljeća donijela više promjena i izgradnji grada nego njegov ukupni povijesni razvoj do 1960. godine! Osnovni nosilac tih promjena ovdje je nesumnjivo upravo industrija.

Suvremena industrija znalački je iskoristila sve raspoložive lokacijske faktore razvoja, oslanjajući se na prednosti prometnog položaja, obilja radne snage oslobođene iz agrarne sredine, izvorišta sirovina iz tradicionalne poljoprivredne proizvodnje, prisustvo lokalnog tržišta itd. Ovdje se nećemo baviti redoslijedom važnosti pojedinih lokacijskih faktora (prema dr. Vrišeru) za prosperitet industrije, jer to nije predmet ovoga rada, ali valja naznačiti da se **industrija tako brzo razvijala da koprivničku općinu sve više približava industrijskom tipu pokrajine**, čime se u tradicionalni agrarni kraj unose suštinske promjene. Posebno je karakteristično da razvoj sekundarnih djelatnosti dobiva neslučenu akceleraciju, što izaziva probleme kod planiranja i uskladjivanja ukupnog razvoja grada i kraja.

Radi ilustracije ovih promjena valja navesti da je 1962. godine primarni sektor privrede koprivničke općine ostvarivao 59 posto društvenog proizvoda, sekundarni 27, a tercijarni svega 14 posto. Taj se odnos pomjerio 1978. godine na 28 prema 49 prema 23 posto, da bi plan za 1985. godinu iznosio 17 prema 58 prema 25 posto (ili 2000. godine 13 prema 50 prema 37 posto). Dominacija sekundarnih djelatnosti očita je u svim planovima razvoja. Ili podaci o zaposlenosti: »Podravka« je 1957. godine zapošljavala 285 radnika, 1967. godine 1750, a 1978. godine gotovo 6000 zaposlenih. Slično je i kod drvne industrije »Bilokalnik«, koji 1960. zapošljava tek stotinjak radnika, a 1978. već više od 2600 zaposlenih. Nagle promjene zbile su se i u industriji obuće, metalnoj industriji i nekim drugim granama. Ove pokazatelje zaposlenosti pratila je i izražena akceleracija povećanja obujma proizvodnje i pokazatelja poslovnog uspjeha. Navodimo primjer »Podravke«: 1971. tu se proizvelo 116.168 tona raznih proizvoda, a 1978. godine već 244.360 tona. U istom usporednom razdoblju nominalni iznos ukupnog prihoda porastao je od 712 na 5.770 milijuna dinara, dok su investicijska ulaganja u nove objekte i opremu porasla od oko 65 na oko 590 milijuna dinara.

**PROMJENE U GRADSKOM ORGANIZMU SUVREMENE KOPRIVNICE** — Baš kao što se prehrambena i drvna industrija Koprivnice u zadnja dva desetljeća nenadano razvila među značajnije u našoj zemlji mimo oficijelnih razvojnih planova, tako je sam grad zahvaljujući prvenstveno sekundarnim djelatnostima postao istaknuto inicijativno, funkcionalno i urbano središte ovog dijela bjelovarske regije razvijajući se u subregionalni (mezoregionalni) centar. Jaka polarizacija stanovništva

izvlači s podravskog sela gotovo sve raspoložive rezerve radne snage oslobodjene iz agrara, tako da prvenstveno pod utjecajem industrije dolazi do svojevrsnog demografskog egzodusa podravskog sela uz istovremeni izuzetno brzi rast općinskih središta. **Promjena demografske slike naseljenosti vrlo je brza:** 1948. u Koprivnici živi 14,8 posto stanovništva općine, 1971. već 26,3 posto, a 1979. godine oko 33,2 posto! Istovremeno ukupni broj stanovnika općine stagnira, a brojem stanovnika opadaju čak i lokalna središta drugog stupnja centraliteta — Legrad, Rasinja, Djelekovec, Sokolovac, Drnje, Hlebine, Gola i Novigrad Podravski (prema dr. Crkvenčiću).

Nagla promjena u broju stanovnika, strukturi stanovništva, načinu i kvaliteti stjecanja i trošenja dohotka, kao i u strukturi gradskih funkcija, donosi i neočekivane probleme u urbanističkom razvoju grada, dapače **povremeni unosi** (zbog brzine i kompleksnosti djelovanja) **određeni kaos u razvoju pojedinih životnih gradskih funkcija**. Djelovanje industrije je multiplikativno (prema dr. Vrišeru), pa je često vrlo teško uskladiti sve dimenzije razvoja pojedinih gradskih funkcija. Nagli razvoj sekundarnih djelatnosti u **početnoj fazi čak sputava urbanistički procvat grada**, jer traži sva raspoloživa sredstva za ostvarivanje vlastitih planova izgradnje, što je bio slučaj i u Koprivnici. Godine 1960. Koprivnica je još uvijek po svojoj fizionomiji veliko panonsko selo: grad u selu ili selo u gradu (prema dr. Kurteku). Tada je čak 92,4 posto kuća građeno prizemno, 6,9 posto na kat, a 0,7 posto na dva kata i više. Naravno to je tek vizuelna slika, ali koja u dobroj mjeri otkriva i sadržajnu suštinu gradskih funkcija. Iako neke glavne gradske ulice dobivaju asfalt još 1909. i 1910. godine, vrlo je indikativan podatak da Koprivnica prvu asfaltnu vezu s nekim drugim gradom dobiva tek 1964. godine, kada se asfaltirala »podravska magistrala«. Od tada je prošlo tek petnaest godina, a u tom kratkom vremenskom razdoblju zbile su se toliko krupne urbanističke promjene, koje su Koprivnicu svrstale u mezoregionalna središta. I demografski grad je udvostručen: 1961. u Koprivnici je živjelo 11842 stanovnika, 1971 već 16483, a prema procjeni danas (1979.) živi oko 20500 žitelja.

Utjecaj industrije na promjene u gradskom organizmu suvremene Koprivnice je višestruk i osjeća se gotovo na svakom koraku, ali zbog brzine razvoja i određenog neiskusva u takvom akcelerativnom mijenjanju tradicionalne agrarne sredine, nije posvuda ostvaren željeni sklad pojedinih funkcija. **Mikroindustrijsko planiranje urbanističkog smještaja industrijskih pogona tek danas dobiva pravo svoje mjesto.** Zahvaljujući slučajnosti tradicionalne lokacije, »Podravkini« vitalni pogoni nalaze se na razmerjno povoljnom položaju na sjeverozapadnom dijelu grada, ali su i oni već pred pet godina doživjeli zenit u mogućnosti prostornog širenja. U znatno težoj situaciji nalazi se obućarska, tekstilna i tiskarska industrija, koja se stisla u samom središtu grada i koja je tek zadnje dvije godine počela razradjivati planove preseljenja na pogodniju lokaciju. Zapravo, najveći dio koprivničke industrije, osim novoformirane drvne industrije (od 1960. dalje), već je do maksimuma iskoristilo sadašnje svoje mogućnosti prostornog širenja na staroj lokaciji, pa je nužno došlo do **stvaranja nove industrijske zone**, što ne samo da otvara vrata širenju industrijskih pogona, već u gradski organizam unosi čitavu lepezu prometnih, infrastrukturnih, vizuelnih i drugih problema.

Nova industrijska zona počela se izgradjivati u sjevernim i sjeveroistočnim dijelovima grada (Danica), nakon temeljite planske analize svih elemenata mikroindustrijskog planiranja: povoljnost reljefa (nagib zemljišta prema istoku), klime (povoljna ruža vjetrova), kanalizacije, prometa, energetike i drugo. Izgradnju je započela »Podravka« 1972. godine i tu niče cijeli industrijski grad, u kojem će svoje mjesto naći najveći dio i ostalih industrijskih grana razvijenih u Koprivnici. Ovdje se maksimalna pozornost poklanja i vizuelnom izgledu objekata i cjelina, te

osobito zaštititi čovjekove okoline. Međutim, u sadašnjoj fazi još uvijek postoji snažan raskorak između intenziteta industrijske izgradnje i rješavanja ostalih neophodnih popratnih funkcija u širem području industrijske zone (infrastruktura).

U cjelokupnom urbanističkom razvoju grada taj očit raskorak između brzog širenja industrijskih panoga i sporog rješavanja infrastrukturnih i drugih problema normalnog funkcioniranja gradskog organizma, toliko se zaoštrilo zadnjih nekoliko godina da je **došlo do očekivanog prijeloma u pravcu investiranja i u objektu izvan sekundarnih djelatnosti**. Grad je u zadnjih nekoliko godina investirao goleme financijska sredstva u trajnije rješenje vodovodne mreže (tek 1976. otvoreno je veliko crpilište na Močilama), te kanalizacije. Te dvije komunalne funkcije su inače imanentne za svaki razvijeni gradski organizam, a eto ovdje se rješavaju tek u najnovije vrijeme. Novac su uložili i sami građani (samodoprinosom), ali ponajviše industrija. Glavni pravci vodovodne i kanalizacijske mreže prate mikroindustrijsko planiranje i podržavaju osnovno širenje industrijske zone. To isto vrijedi i za razmjerno suvremeno mrežu energije: električne struje i plina (kojeg u Podravini ima dovoljno). Naravno, u industrijskoj zoni predstoji izgradnja zajedničke industrijske pogone.

Niz novih objekata infrastrukture na području školstva, zdravstva, uprave i slično dalo je i nove vizuelne dimenzije gradskom organizmu. U Koprivnici je, među ostalim, 1975. izgrađen jedan od najsuvremenijih objekata srednješkolskog centra u SHR, a pri kraju je i izgradnja novih bolničkih kapaciteta (uz ulaganje od oko 360 milijuna dinara). Zahvaljujući mikrolokacijskoj analizi, kao i povoljnim tradicionalnim lokacijama ovih funkcija, objekti infrastrukture povoljno su se uklopili u urbanističku sliku grada, funkcionalno i vizuelno. Naravno, na tom polju još predstoji niz važnih zadataka u razvoju do 2000. godine, što je dugoročnim planom razvoja i predviđeno.

**Najkrupnije promjene zbile su se u stambenoj izgradnji**, gdje je opet glavni investitor industrija.. Zbog naglog razvoja industrije, Koprivnica je već sedamdesetih godina počela doživljati »stambeni infortk«: pritisak novih stanara bio je znatno veći nego su bile mogućnosti izgradnje novih stanova. To nam potvrđuje i usporedni podaci iz 1971. godine: u SRH je tada na jedan stan dolazilo 1,07 domaćinstva, u općini Koprivnica također 1,07 a u gradu Koprivnici čak 1,15 domaćinstva (u Varaždinu 1,08, Bjelovaru 1,11, Karlovcu 1,14, te u prenapučenom Zagrebu 1,21).

Stoga je razumljivo da dinamika stambene izgradnje ima u Koprivnici primjetnu akceleraciju (iako se ne ubrzava onim tempom kako je planirano i koliko ima raspoloživih sredstava). Godine 1859. u gradu je bilo ukupno 658 stambenih objekata, 1906. godine 1862, zatim 1950. godine 2160, te 1978. godine 4759 objekata. Od 1961. do 1978. godine Koprivnica je obnovila 56,2 posto svojeg stambenog fonda. Usprikoš takvom uspjehu u stambenoj izgradnji, još ni izdaleka nisu zadovoljene potrebe za novim stanovima, a uz to u stambenoj izgradnji javlja se niz poratnih problema i propusta koji unose u funkcioniranje i vizuelni izgled gradskog organizma neželjene oznake našega doba. Potencijalni tražitelji stana svakako su ponajprije brojni dnevni migranti: njih gotovo 3000 (ili oko 30 posto od zaposlenih u gradu) svakodnevno se slijeva iz okolnih naselja prema radnom mjestu u gradu.

**Industrija je osobito u zadnja dva stoljeća utjecala i na krupne promjene u funkcioniranju i širenju trgovine, obrta, ugostiteljstva, bankarstva i sličnih centralnih gradskih funkcija, te naročito prometa.**

Čak i tradicionalno gradsko trgovačko i obrtničko središte, nastalo mahom u XVIII. i XIX. stoljeću, doživljava bitne sadržajne a i vizuelne promjene, dok istovremeno na novoj lokaciji niče suvremeno trgovačko, ugostiteljsko i bankarsko središte (podcentar). Naravno, niti u tom razvoju nije ostvaren željeni sklad, pa ima još mnogo posla i za iduća desetljeća. Pod neposrednim utjecajem lokacije industrijskih pogona i koncentracije radnika, te u vezi s novim stambenim četvrtima, dolazi do značajne pojave disperzije trgovačkih, obrtničkih, bankarskih i sličnih usluga, što će još više doći do izražaja u idućem vremenskom razdoblju. Kod svega toga zanimljiva je pojava da vrijednost poslovnog prostora i stanarina nema izravne veze s povoljnosti (centralne ili periferne) lokacije, što se može objasniti jedino neelastičnošću postojećih administrativnih i fiskalnih propisa i odredbi.

Vrlo krupni problemi nagomilali su se u rješavanju prometne funkcije, kako unutar samog grada tako i tranzita. Prije svega Koprivnica je tipično nizinsko mjesto, dakle s velikom gradskom površinom (na kojoj bi se moglo smjestiti i do tisuća stanovnika!). Sada je (donekle) urbanizirano nešto više od 500 hektara, a planira se proširenje na još oko 270 hektara gradske površine. Dakle, s tek oko 40 stanovnika na jedan hektar gradske površine Koprivnica se ubraja u one gradove koji imaju izuzetne mogućnosti izgradnje unutar samog gradskog organizma. Uprkos tomu, ili možda i zato, Koprivnica ni do danas nije radikalnije uspjela riješiti svoje probleme. Na »podravskoj magistrali« upravo ovaj grad postao je poznat kao prometno usko grlo, jer se sav tranzit odvijao samim gradskim središtem. Tek 1979., uz značajna ulaganja u rekonstrukciju niza sporednih gradskih ulica, središte grada prepušteno je pješacima, a tranzit usmjeren podalje od njega. Medjutim, to je samo privremeno rješenje, jer tek predstoji izgradnja pravih gradskih zaobilaznica.

Unutargradski promet zasebni je problem: osim kolanja velikog broja industrijskih radnika iz samog grada, ovamo se slijeva nekoliko tisuća dnevnih miemivsu-čp,uimmanio7avirijishkst granata, te okolno stanovništvo privučeno lepezom centralnih gradskih funkcija. Uprkos tomu, Koprivnica je još grad bez ijednog semafora, a promet se uglavnom odvija dimenzijama ulica utvrđenih u minulim stoljećima i desetljećima! Zabrinjavajuće dimenzije koprivničkom »prometnom infarktu« daje izgradnja nove industrijske zone, te naglo širenje drvne industrije i drugih grana na dislociranim lokacijama. Prije četiri godine uvedena je i prva gradska autobusna linija prema industrijskoj zoni na Danici, ali to nije niti približno riješilo probleme boljeg funkcioniranja gradskog prometa. Pod utjecajem industrije (i ostalih faktora) značajno je izmijenjen intezitet prometa u pojedinim gradskim ulicama i četvrtima. Kao značajan problem postavlja se i rješavanje pitanja međusobnog funkcionalnog povezivanja pojedinih dislociranih industrijskih pogona istih organizacija udruženog rada (»Podravka«, »Bilokalnik«). U rješavanje prometne funkcije vrlo uspješno se uključuje i željeznica, osobito izgradnjom zasebnog industrijskog kolo-sjeka prema Danici što je upravo u toku. U interesu daljnjeg razvoja industrije, koja je u Koprivnici već postala šireg jugoslovenskog značaja, važno je ubuduće efikasnije riješiti i nagomilane probleme povezivanja grada sa Zagrebom i ostalim središtima suvremenijim cestovnim i željezničkim vezama.

**Umjesto zaključka** valjalo bi navesti da je u dosadašnjem razvoju grada industrija u Koprivnici odigrala primarnu ulogu. Medjutim, nagli razvoj industrije nije se odvijao u skladu sa sporijim razvojem ostalih gradskih funkcija, pa do 2000. godine predstoji razdoblje prilagodjavanja i uskladjivanja. Evo i vizije tog razvoja iz Prostornog urbanističkog plana općine Koprivnica (izgradjenog 1978.): »U Ko-



privnici je i dalje planirana znatna stopa porasta broja stanovnika, te privrednih i neprivrednih aktivnosti, pa će se grad nakon što se kompletira s odgovarajućim institucijama, funkcijama i sadržajima transformirati u dobro opremljeni efikasan subregionalni općinski centar sposoban da odgovori na sve zahtjeve koji će dolaziti iz njegova gravitacijskog područja. Koprivnica će biti sve atraktivniji gradski ambijent srednjih dimenzija, zahvaljujući svome kulturnom naslijeđu, dinamičnom privrednom i društvenom razvoju i prirodnim ljepotama, kako bilogorskog zaleđja tako i pridravске ravnice.

#### IZVORI I LITERATURA

1. Koprivnica — urbanistički plan i program, Koprivnica—Zagreb 1972.
2. Općinski prostorni plan općine Koprivnica, Zagreb—Koprivnica 1978.
3. Statistički pregled općine Koprivnica, Koprivnica 1979.
4. Igor Vrišer: Industrializacija Slovenije, Metodološka zasnova Industrijske geografije, Ljubljana 1973.
5. Informacija o SOUR »Podravka«, Koprivnica 1979.
6. Ivan Crkvenčić i dr.: Centralna naselja i gradovi SR Hrvatske, Zagreb 1976.
7. Pavao Kurtek: Gornja hrvatska Podravina, Zagreb 1966.
8. Pavao Kurtek: Kretanje radne snage u Koprivnicu, Podravski zbornik, Koprivnica 1975.
9. Anđela Horvat: Osvrt na urbanizam Koprivnice, Bulletin odjela VII. za likovne umjetnosti JAZU, VIII., broj 2—3, Zagreb 1960.
10. Leander Brozović: Gradnja za povijest Koprivnice, Koprivnica 1978.
11. Rudolf Horvat: Povijest slobodnog i kraljevskog grada Koprivnice, Zagreb 1943.
12. Dragutin Feletar, Pavle Gaži, Petar Matić i Zvonimir Vrbanić: Utjecaj agroindustrijskog kompleksa na redistribuciju dohotka i transfer radne snage iz poljoprivrednih u nepoljoprivredna zanimanja u Podravini, rad za UNIDO, Zagreb—Koprivnica 1977.
13. Dragutin Feletar i Zvonimir Turek: Urbanistički razvoj Koprivnice, Podravski zbornik, Koprivnica 1979.
14. Dragutin Feletar: Dnevne migracije u Koprivnicu, Geografski glasnik, XXIX, Zagreb 1977.
15. Dragutin Feletar: Podravina, monografija, Koprivnica 1973.

Dragutin Feletar

#### THE INFLUENCE OF INDUSTRY ON THE INDUSTRIAL DEVELOPMENT OF KOPRIVNICA

The first bigger industrial plants were built in Koprivnica towards the end of the 19th century, but as these plants did not utilize all the favourable location factors they were closed down in the inter-war period. The new industrial development of Koprivnica begins in the 1960ies and in less than two decades since some branches of industry have raised to a level of Yugoslav significance (food industry, chemical-pharmaceutical industry, wood industry).

Such a rapid development of industry was bound to effect a series of changes in the urban organism. At the beginning the development of the secondary activities was even slowing down the urban development of the town, but in the second phase industry had become the principal motive power for the development of the town in the urban and functional sense. Rapid changes are to be observed in the spatial physiognomy of the settlement: in 1948 there lived in Koprivnica only 14.8% of the population of the commune, but in 1979 already 33.2%.

The overall urban development of the town shows a great discrepancy in the first phase between the rapid spread of industry and the slow overcoming of the infrastructure problems of the growing urban organism; in the last few years this disparity has caused an already expected shift in the direction of investments; now also in the development of other activities than only secondary ones.

The biggest changes occurred in the housing industry, where again the main investor is the industry. In 1859 the town had a bare total of 658 houses used for living, by 1906 the number increased to 1862, by 1950 to 2160 and by 1978 it had risen to 4759 (houses and blocks of flats). During the 1961-1978 period Koprivnica had renovated as much as 56.2% of its flats. During the last two decades the industry has exercised a great influence on the changes in the functioning of trade, artisan activities, catering enterprises, banking and other central urban functions, as well as on the expansion of traffic.