Potencijal korištenja lijeve obale Drave za razvoj grada Osijeka

Dimter, Nora

Master's thesis / Diplomski rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Agriculture / Sveučilište u Zagrebu, Agronomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:204:802813

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Repository Faculty of Agriculture University of Zagreb







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
AGRONOMSKI FAKULTET

Krajobrazna arhitektura

Nora Dimter

POTENCIJAL KORIŠTENJA LIJEVE OBALE DRAVE ZA RAZVOJ GRADA OSIJEKA

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, srpanj 2017.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

AGRONOMSKI FAKULTET

Krajobrazna arhitektura

Nora Dimter

POTENCIJAL KORIŠTENJA LIJEVE OBALE DRAVE ZA RAZVOJ GRADA OSIJEKA

DIPLOMSKI RAD

Mentor: Izv.prof.art. Stanko Stergaršek, d.i.a.

Zagreb, srpanj 2017.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

AGRONOMSKI FAKULTET

IZJAVA STUDENTA
O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, **Nora Dimter**, JMBAG 0178092158, rođena 4. listopada 1993. u Osijeku, izjavljujem da sam samostalno izradila diplomski rad pod naslovom:

Potencijal korištenja lijeve obale Drave za razvoj grada Osijeka

Svojim potpisom jamčim:

- da sam jedina autorica ovoga diplomskog rada;
- da su svi korišteni izvori literature, kako objavljeni tako i neobjavljeni, adekvatno citirani ili parafrazirani, te popisani u literaturi na kraju rada;
- da ovaj diplomski rad ne sadrži dijelove radova predanih na Agronomskom fakultetu ili drugim ustanovama visokog obrazovanja radi završetka sveučilišnog ili stručnog studija;
- da je elektronička verzija ovoga diplomskog rada identična tiskanoj koju je odobrio mentor;
- da sam upoznata/upoznat s odredbama Etičkog kodeksa Sveučilišta u Zagrebu (Čl. 19).

U Zagrebu, dana _____ _____

Potpis studentice

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

AGRONOMSKI FAKULTET

IZVJEŠĆE

O OCJENI I OBRANI DIPLOMSKOG RADA

Diplomski rad studentice **Nore Dimter**, JMBAG 0178092158, naslova

Potencijal korištenja lijeve obale Drave za razvoj grada Osijeka

obranjen je i ocijenjen ocjenom _____ , dana _____ .

Povjerenstvo:

1. Izv.prof.art. Stanko Stergaršek, d.i.a., mentor _____
2. Doc.dr.sc. Iva Rechner Dika, član _____
3. Doc.dr.sc. Petra Pereković, član _____

SAŽETAK

Grad Osijek razvio se uz desnu obalu rijeke Drave prema kojoj je usmjerena prostorna i funkcionalna gravitacija šireg gradskog centra. Prostorne i krajobrazne karakteristike obala Drave izrazito se razlikuju prema namjeni, razvoju i uređenju s negativnim predznakom lijeve obale. Trenutno je uloga područja lijeve obale Drave sportsko rekreacijska, s bazenskim kompleksom, improviziranom gradskom plažom, stazom za trčanje te osnovnim koridorima komunikacija koji naglašavaju zasebna odredišta, ne stvarajući funkcionalnu mrežu sadržaja i tipološki različitih komunikacija.

Proučavanjem prostornih i povijesnih okolnosti te analizom šireg i užeg područja obuhvata s naglaskom na razvoj postojećih karakteristika i sadržaja utvrđeni su prostorni potencijali razvoja lijeve obale. Odabranom vizijom razvoja oblikovale su se smjernice uređenja razmatranog obuhvata s naglaskom na krajobrazno oblikovanje Dravske plaže. Konceptualizacijom smjernica uređenja predložena su tri varijantna idejna rješenja, različitih pristupa oblikovanja, kojima se prožima vizija razvoja obale stvarajući pritom prepoznatljivi prostorni identitet lijeve obale Drave.

Ključne riječi: obala, krajobrazno oblikovanje, plaža, prostorni identitet

SUMMARY

City of Osijek has developed along the right bank of the river Drava towards which the spatial and functional gravity of the city center is directed. The spatial and landscape features of the riversides are distinctly different to the purpose, development and organization with the negative sign of the left river bank. Currently, the role of the left bank is sport and recreation, with a swimming pool complex, an improvised city beach and basic corridors of communication that emphasize individual destinations, not creating a functional network of contents and typologically different communications.

Considering the spatial and historical circumstances and by analyzing the broader and narrower areas with an emphasis on the development of existing characteristics and content, the spatial potentials for the development of the left bank are determined. The chosen vision of development has shaped guidelines for the design of the considered area with an emphasis on the landscape design of the Drava beach. The conceptualisation of the design guidelines proposed three variant conceptual designs with different approaches, which permeate the vision of the riverside development, creating a recognizable spatial identity of the left bank of the river Drava.

Keywords: riverside, landscape design, beach, spatial identity

SADRŽAJ

1. Uvod 3
1.1. Problem rada 4
1.2. Cilj rada 4
2. Materijal i metode rada 5
3. Razvoj grada osijeka 6
3.1. Povijesni pregled razvoja grada uz obalu Drave 6
3.2. Strategija razvoja Grada Osijeka 2014.-2020. 8
4. Inventarizacija područja obuhvata 10
4.1. Inventarizacija 11
4.2. Inventarizacija prema GUP-u 12
4.2.1. Namjena 12
4.2.2. Promet 12
4.2.3. Područja posebnih obilježja 14
4.3. Zaštićena područja 15
4.3.1. Natura 2000 15
4.3.2. Regionalni park Mura – Drava 17
4.4. Studija izvodljivosti biciklističkih staza *"Green Belt Route"* 18
5. Prostorna analiza područja obuhvata 19
5.1. Gravitacijske zone 19
5.2. Kontaktne zone 22
5.3. Promet 23
5.4. Vizure 25
5.5. Zone minimalnih intervencija 26
5.6. Kompozitna analiza 27
6. Vizije razvoja područja obuhvata 28
7. Prijedlog uređenja područja obuhvata 29

7.1. Kopneni promet 29
7.2. Vodeni promet 31
7.3. Boravišne zone 32
7.4. Tipologija vegetacije 33
7.5. Atrakti u prostoru 34
8. Konceptualizacija rješenja Dravske plaže 35
8.1. Varijantno rješenje A 35
8.1.1. Presjeci 37
8.2. Varijantno rješenje B 38
8.2.1. Presjeci 40
8.3. Varijantno rješenje C 41
8.3.1. Presjeci 43
9. Zaključna razmatranja 44
10. Literatura 45
Životopis autora 46

1. Uvod

„Grad na rijeci“ ili „rijeka u gradu“?

Grad Osijek se dugi niz godina karakterizira kao „grad na rijeci“, sadržajno vezan tijekom cijele godine uz desnu obalu rijeke Drave. Mostovima povezana, lijeva obala Drave odredište je građana samo tijekom ljetnih mjeseci kada traže osvježenje na Dravskoj plaži ili bazenskom kompleksu Copacabane. Povijesno, lijeva je obala slovila za kontrastnu prirodnu zonu gradskoj sredini na desnoj obali, stoga je područje lijeve obale uz samu rijeku iskorišteno za šetnicu uz koju se točkasto vežu pojedini ugostiteljski objekti te navedeni sadržaji. Kilometrima dug lijevi obalni pojas jednoličnog je i jednostavnog karaktera pripisanog prirodnosti, no s aspekta krajobrazne arhitekture, neiskorištenog je potencijala prirodnosti prostora, čije je uređenje i oblikovanje predmet ovog diplomskog rada.

Lijeva obala Drave, u potpunosti javni gradski prostor, otvorena je prema gradskoj sredini no svojim se karakteristikama ne nameće kao važan i vrijedan javni prostor u odnosu na gradski centar te Tvrđu. Viseći pješački most, glavni koridor prelaska s desne na lijevu obalu, element je prostornog identiteta grada, no njegova se atraktivnost ogleda s lijeve na desnu obalu, upravo zbog te neartikuliranosti prostora lijeve obale.

Uspostavljanjem novih komunikacijskih koridora i uključivanjem rijeke Drave u mrežu komunikacija grad bi se funkcionalno proširio i građanima „približio“ lijevu obalu. Dodatnom sadržajnom raznolikošću i uređenjem područja obale, s naglaskom na oblikovanje Dravske plaže, lijeva bi obala postala gravitacijska zona tijekom cijele godine čime bi se ostvario koncept „rijeke u gradu“ te upotpunio prostorni identitet grada međusobno kontrastnim obalama u interakciji.

1.1. Problem rada

Problematika istraživana u ovom radu je konceptualna i funkcionalna nepovezanost grada Osijeka s lijevom obalom rijeke Drave.

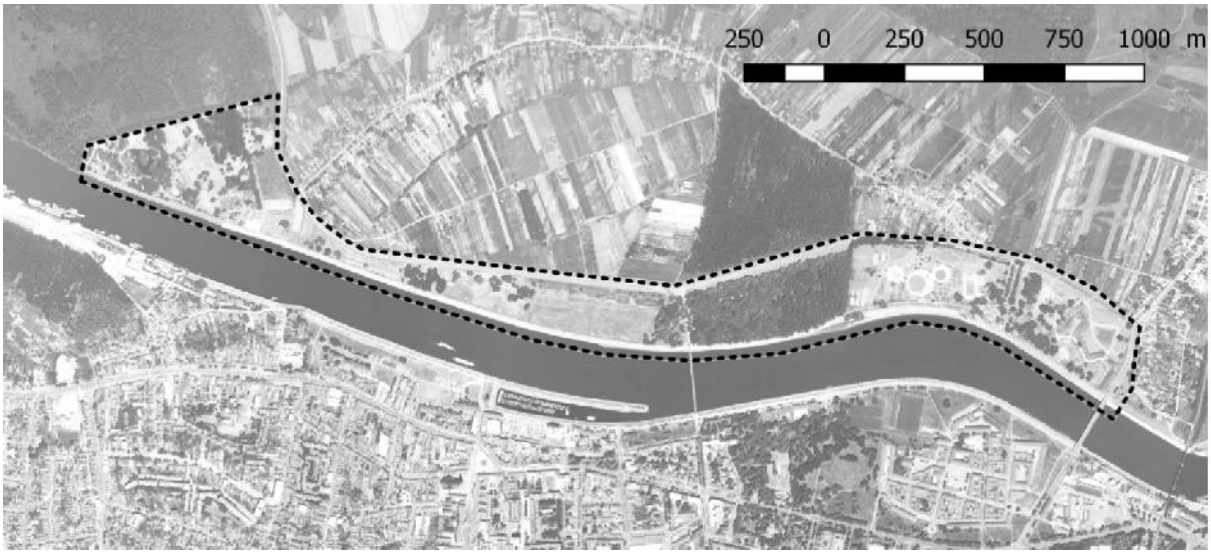
Funkcionalno, obale su trenutno povezane pješačkim i cestovnim mostom dužinom toka rijeke od 5 kilometara, s nepostojećim vodenim koridorima koji bi spajao obale, što otežava komunikacijsku interakciju obala. Trenutni uređeni longitudinalni pojas lijeve obale obuhvaća točkasto raspršen sadržaj duž obuhvata, tj. potencijalne gravitacijske točke neadekvatnog uređenja i organizacije. Tijekom ljetnih mjeseci komercijalna zona bazena i ugostiteljskih zgrada te javna gradska plaža postaju frekventna točka kretanja ljudi usprkos neuređenosti i jednoličnosti sadržaja te se ističe i problem neadekvatnog uređenja. Područje obuhvata sadržajno je skromno, što se najviše ističe u zoni sportsko-rekreacijske namjene koja doživljajno razdvaja frekventne zone Zoološkog vrta na zapadnom i kompleksa Copacabane na istočnom dijelu obuhvata, čime se ističe problem sadržajne nepovezanosti između dijelova obuhvata, odnosno nepoželjnog razdvajanja cjeline.

1.2. Cilj rada

Cilj ovog diplomskog rada je, kroz prijedlog uređenja područja lijeve obale Drave s krajobraznog i urbanističkog aspekta te prijedlog uređenja javnog gradskog kupališta, prostor lijeve obale Drave povezati u jedinstvenu cjelinu specifičnog prirodnog karaktera kojim bi se prostor obale nametnuo kao dio prostornog identiteta grada Osijeka. Reorganizacijom i uklanjanjem dijela prometa iz područja obuhvata, lijeva bi se obala u potpunosti rasteretila automobilskog prometa i postala pješačka i biciklistička zona, čime bi se upotpunila i naglasila sportsko-rekreacijska namjena dijela područja obuhvata. Naglasak ovog diplomskog rada je na uređenju Dravske plaže, koja bi unošenjem sadržaja kroz različite pristupe oblikovanja, ostvarila prepoznatljivost te vizualne i boravišne kvalitete prostora.

2. Materijal i metode rada

Lijevom obalom Drave, u ovom se diplomskom radu, naziva područje smješteno nasuprot osječke gradske sredine, longitudinalno prateći obalu rijeke dužine 3,7 kilometara.



Karta 1. Prikaz područja obuhvata

Istraživanje će započeti prikupljanjem literaturnih i prostornih podataka o povijesnom razvoju, karakteristikama i ulozi grada Osijeka. Koristeći prostorno-plansku dokumentaciju i stručnu literaturu Zavoda za urbanizam grada Osijeka utvrdit će se postojeće stanje te strategija razvoja grada. Terenskim obilaskom i analitičkim dijelom rada će se inventarizirat i analizirat područje obuhvata s posebnim naglaskom na promet, gravitacijske zone ljudi, kontaktne zone, prostorne rubove, vizure te zone minimalnih intervencija s obzirom na prethodno utvrđena zaštićena područja. Metodom nestrukturiranog promatranja ponašanja ljudi analizirat će se obrazac korištenja i kretanja građana na području obuhvata s obzirom na frekventnost smjerova i mjesta zadržavanja građana tijekom cijele godine, s naglaskom na proljetne mjesece, čime će se utvrditi temelj analize različitih vrsta prometa s ciljem pronalaska alternativnih koridora komunikacije.

Na temelju prikupljenih podataka, proučene literature te provedenih analiza formirat će se konceptualne smjernice uređenja područja obuhvata s naglaskom na promet, boravišne zone, zaštićena područja te atrakte u prostoru. Smjernicama uređenja postavit će se okviri za konceptualno oblikovanje Dravske plaže što će rezultirati prijedlogom varijantnih rješenja različitih pristupa oblikovanja.

3. Razvoj grada Osijeka

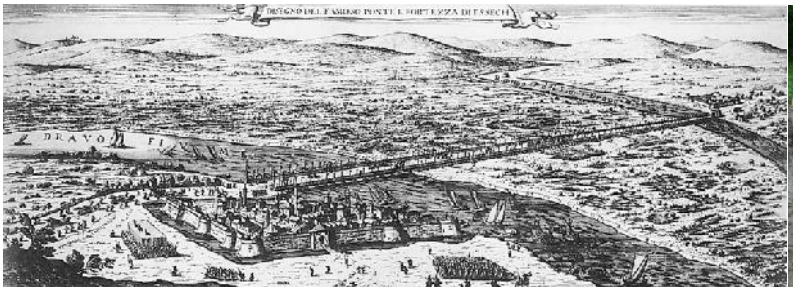
3.1. Povijesni pregled razvoja grada uz obalu Drave

Grad Osijek se kroz različita povijesna razdoblja karakterizirao kao vrlo važno središte tadašnjih vladara. Za vrijeme Rimskog carstva grad je pod imenom Mursa imao važan status grada-kolonije čije su obale naselili Rimljani, o čemu danas svjedoče pojedini tragovi uz samu obalu Drave (Springer, 1999.). Na današnjem mjestu osječkog Građevinskog fakulteta, u neposrednoj blizini rijeke, tijekom izgradnje zgrade Fakulteta 2008. godine pronađeni su i restaurirani ostaci rimskih cesta (slika 1).



Slika 1. Restaurirani ostaci rimskih cesta

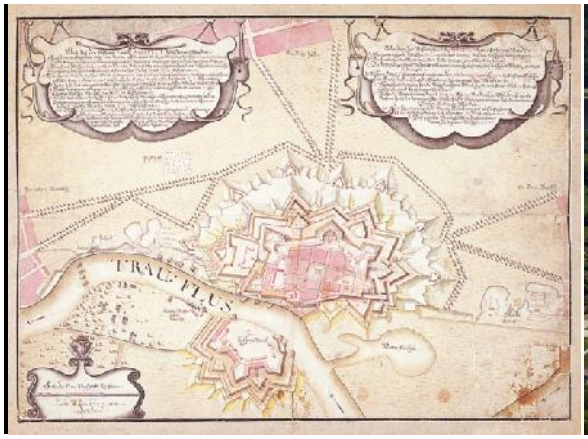
Osvajanjima Osmanlija pod Sulejmanovom vlasti početkom 16.stoljeća Osijek se u kratkom roku s razvojem prometne infrastrukture pretvorio u važno istočno trgovačko središte. Gradnja tzv. osmog svjetskog čuda na obali Drave – Sulejmanovog mosta (Samaržija, 2014.), svojim je karakteristikama omogućio prometnu komunikaciju tijekom cijele godine neovisno o oborinama i vodostaju rijeke Drave. Uspostavljeni put Osijek – Darda obuhvaćao je most preko Drave koji je stajao na lancima povezanim čamcima i cestu do Darde izgrađenu na balvanima preko tadašnjih baranjskih močvara (slika 2.). Sulejmanov je most pratio konfiguraciju terena drvenom konstrukcijom iznad tla, dužine osam kilometara te širine pet metara, koju su stabilizirali brojni potporni stupovi i trupci s nekoliko ugibališta, kula i tornjeva duž puta (Samaržija, 2014.). Danas se na mjestu mosta, na lijevoj i desnoj obali, nalazi edukativan pano s povijesnim izvorima i kartama ovog „osmog svjetskog čuda“, čiji su ostaci pronađeni na rubnim dijelovima korita Drave (slika 3.).




Slika 2. Sulejmanov most; slika 3. Ostaci Sulejmanovog mosta, http://www.matica.hr

Najreprezentativniji, ujedino i najprepoznatljiviji dio Osijeka nastaje pod austrijskom upravom u 17.stoljeću. Osječka je Tvrđa bila podignuta kao sjedište generalata i važna vojna obrambena točka jugoistočnog dijela carstva. Za primjetiti je na slici 4. da je već u to doba (17.st.) Osijek bio cjelovit utvrđeni grad koji se prostire na obje obale Drave.

Oko središnjeg se trga u povijesnoj Tvrđi nižu reprezentativne zgrade sa zvonicima i palače vojne namjene izgrađene u baroknom stilu, dok su se ostatkom Tvrđe nizale jednostavne skromne vojarne i spremišta. Središnjim se trgom uzdiže spomenik Presvetog Trojstva, podignut u 18.stoljeću u znak borbe protiv kuge koja je u to vrijeme često pogađala Slavoniju, te dvije sakralne građevine Crkva sv.Mihovila i Franjevačka crkva u neposrednoj blizini Trga sv. Trojstva (Kerže, 1997.). Danas je Tvrđa gradsko središte kulture i obrazovanja, u povijesnim su se zgradama smjestili Arheološki i Muzej Slavonije, Glazbena škola, brojne srednje škole, pojedini Fakulteti te zgrada rektorata Sveučilišta u Osijeku (slika 5.).




Slika 4. Povijesni Osijek, www.essekeri.hr Slika 5. Tvrđa u 21.stoljeću, http://www.skyscrapercity.com

Tijekom 20.stoljeća Osijek se isticao kao gospodarsko snažno središte s brojnim tvornicama različitih sirovina (željezo, koža, lan, hrana – šećer, pivo, meso,...) sve do Drugog svjetskog rata nakon kojeg gubi svu industrijsku moć (Samaržija, 2014.) Novim se regulacijskim osnovama, rađenim nakon Drugog svjetskog rata, po prvi put u obuhvat prostornog razvoja

uzima i lijeva obala Drave. Povijesni razlog neizgrađenosti lijeve obale krije se u visini same obale, točnije, lijeva je obala u odnosu na desnu (gradsku sredinu) niža 2 metra te je kroz povijest ona služila kao poplavno područje rijeke Drave. Natječajem se dobilo urbanističko rješenje (slika 6.), s naglaskom na gradnju novih stambenih jedinica kojima bi zbrinuli oko 10 000 stanovnika čime bi se rijeka Drava okarakterizirala kao „rijeka u gradu“, kojim se dodatno potvrđuje longitudinalno širenje uz rijeku čije bi obje obale tada postale dio gradske strukture (Ambruš i Dusparić, 2009.). Daljnjim se analizama potreba, neposredno nakon Domovinskog rata, uvidjelo da širenje na lijevu obalu Drave u takvom obujmu nije potrebno zbog smanjenja stanovništa samog Grada, što se nastavilo i u 21.stoljeću te je naposljetku Generalnim urbanističkim planom grada Osijeka iz 2006.godine do daljnjeg zabranjena gradnja na lijevoj obali Drave.



Slika 6. Nagrađena regulacijska osnova iz 1983.godine, http://www.croatianhistory.net

3.2. „Strategija razvoja Grada Osijeka od industrijskog do inteligentnog grada 2014.-2020.“

Studija naziva Strategija razvoja Grada Osijeka od industrijskog do inteligentnog grada 2014.-2020. službeno je donešena 2015.godine od strane tadašnje osječke vlasti čijom je prvobitnom inicijativom ekspertni tim osječkog Sveučilišta i izradio studiju. Korištenom participatornom metodologijom prikupljena su mišljenja različitih interesnih skupina iz područja

gospodarstva, akademske zajednice te civilnog društva i lokalne uprave različitih dobnih skupina. Studijom se predlažu nove odrednice strateškog pozicioniranja Grada i povezivanje financijskih i ljudskih resursa kojim bi se ostvarili potencijali i zadani ciljevi u okvirima Europske Unije te glavni cilj Grada; trajna atraktivnost življenja i rada u Osijeku.

U okvirima područja osnaživanja atraktivnosti Osijeka za stanovnike i posjetitelje, navedene su potrebne aktivnosti kojima bi se ispunio taj cilj, a čija se implementacija odvija i u ovom radu:

„8.1. Nastaviti s aktivnostima na poboljšanju izgleda Osijeka – sačuvati industrijsko graditeljsko naslijeđe kroz pronalaženje novih namjena tih kapaciteta

8.2. Planirati vraćanje života u centar grada – ne dozvoliti devastaciju centra zbog izlaska trgovačkih aktivnosti iz centra

8.3. Učiniti Zoološki vrt multifunkcionalnim centrom (obrazovanje, rekreacija)“

(Singer i sur., 2015.)

4. Inventarizacija područja obuhvata

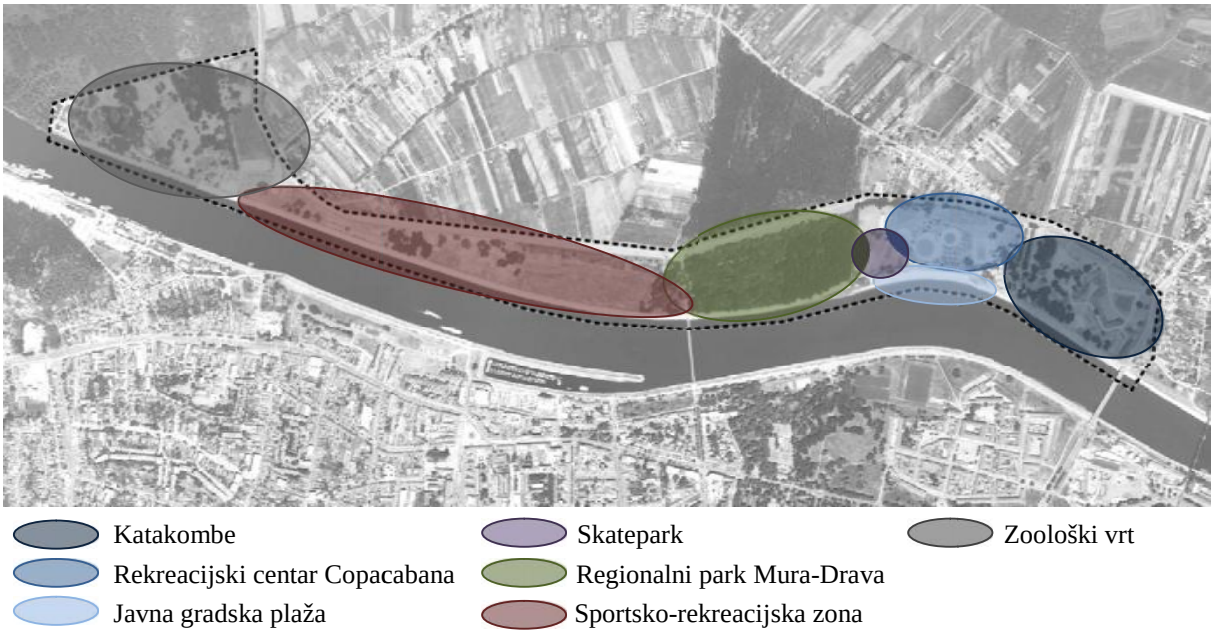
Danas je grad Osijek makroregionalno središte Slavonije i Baranje s trenutnih 85 000 stanovnika. Svojom se površinom od 170km² gradskog naselja longitudinalno proširio uz desnu obalu rijeke Drave te po veličini smjestio na 4.mjesto najvećeg grada u Hrvatskoj. U sastavu grada nalazi se 11 naselja, a samo naselje Osijek čini 7 glavnih gradskih četvrti. Zbog jedine mogućnosti širenja, rubne se gradske četvrti, zadnjih godina, šire prema južnoj gradskoj obilaznici čija se frekventnost prometa izričito povećala zbog izgradnje obližnja dva velika trgovačka centra kojem gravitiraju stanovnici cijelog dijela regije.

Povijesni razvoj grada i sam položaj uz rijeku oblikovali su Osijek u grad zelenila, spomenika i vrijedne arhitekture (slika 7.) koji je sa svojih 17 parkova svih kategorija, sveukupne površine 390.000m², grad s najviše zelenila i zelenih površina u Hrvatskoj (Osijek 360, 2012.).



Slika 7. Centar Osijeka, http://www.skyscrapercity.com

4.1. Inventarizacija



Karta 2. Inventarizacija područja obuhvata

Osječanima, lijeva obala Drave trenutno predstavlja javno gradsko kupalište i prostor rekreacije.

Počevši s istočne strane, označenim prostorom obuhvata uz glavnu obalnu šetnicu nižu se povijesne katakombe, Rekreacijski centar Cobacapana (RC Copacabana) s ugostiteljskom zgradom, javna gradska plaža, skate park, šumski predjel Regionalnog parka Mura-Drava, šetnica i staza za trčanje te kompleks Zoološkog vrta (Zoo, hotel, restoran) kao krajnja gravitacijska točka ovog predjela.

Komunikacijski, prostor lijeve obale s gradskim središtem povezan je s tri mosta različitog karaktera i namjene. Krajnji istočni, željeznički most, stanovnici Podravlja često koriste kao pješačku komunikaciju, na svoju odgovornost. Središnji, cestovni most, glavna je prometna veza Osijeka s Baranjom te naselja Tvrđavica i Podravlje koji se nalaze u neposrednoj blizini razmatranog obuhvata. Pješački je most jedna od glavnih atrakcija grada Osijeka te prepoznatljiv element grada na svim razglednicama.

Razmatrani obuhvat obuhvaćen je slijedećom prostorno planskom dokumentacijom:

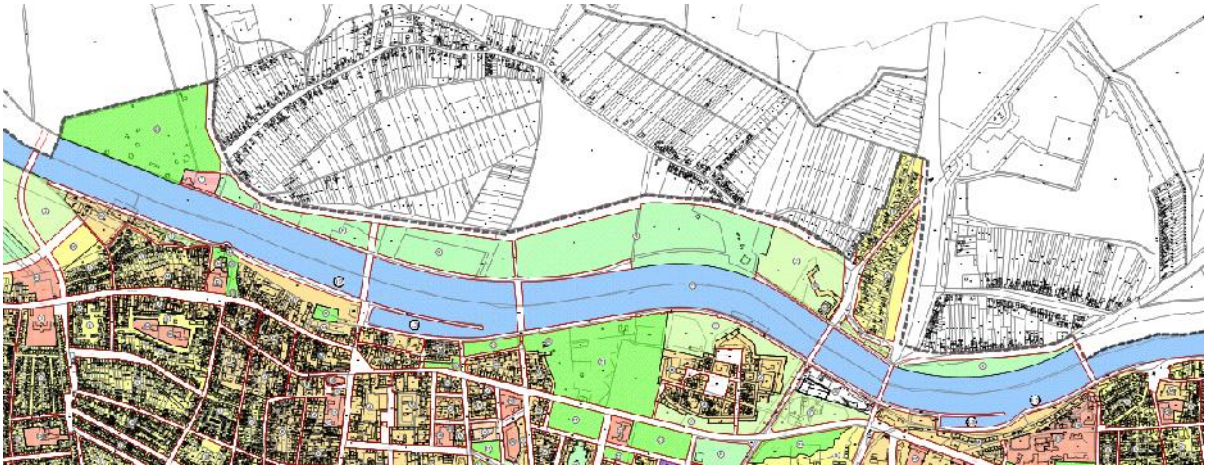
- Prostorni plan uređenja Grada Osijeka (Službeni glasnik Grada Osijeka 8/05., 5/09., 17A/09.-ispr., 12/10. i 12/12)
- Generalni urbanistički plan Grada Osijeka (Službeni glasnik Grada Osijeka 2/17)

4.2. Inventarizacija područja obuhvata prema Generalnom urbanističkom planu

Razmatrani obuhvat longitudinalno se proteže uz samu obalu i jedini je dio koji administrativno pripada gradu Osijeku sa sjeverne strane rijeke Drave. Graniči s naseljima Podravlje i Tvrđavica koja obuhvaćaju većinom privatne pojedinačne stambene jedinice s brojnim poljoprivrednim parcelama koje se protežu sve do administrativne granice s područjem lijeve obale Drave.

4.2.1. Namjena

Područje je pretežito sportsko-rekreacijske namjene sa zaštitnim zelenim površinama te tematskim parkom (Zoološki vrt) s pripadajućim gospodarskim zgradama (karta 3.). Područje se, zadnjih desetljeća, štiti od izgradnje i prenamjene prostornim planovima kako bi se zadržao i dodatno naglasio kontrast između gusto izgrađene gradske sredine s jedne i prirodnosti s druge strane rijeke Drave.



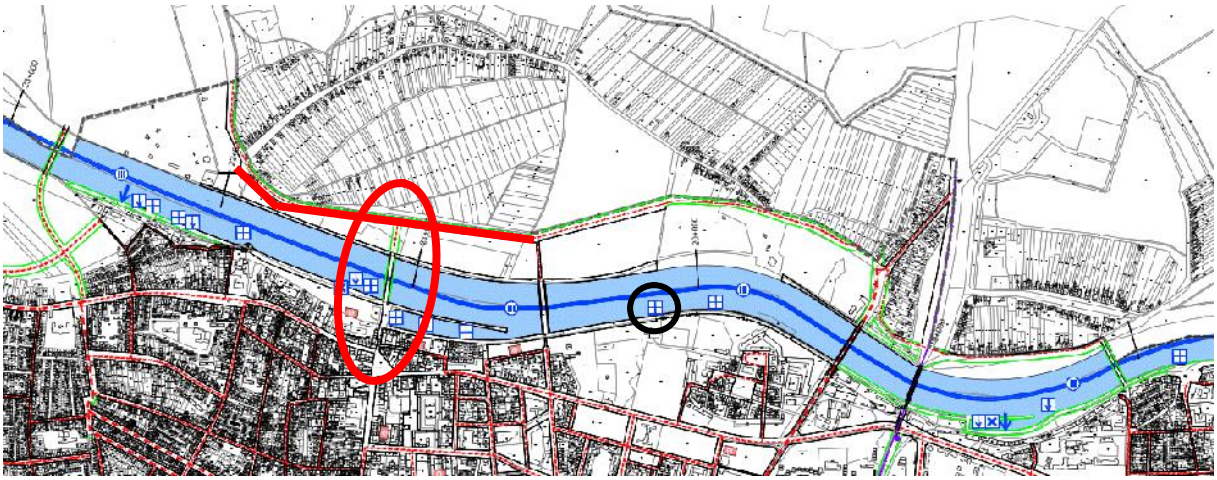
Karta 3. Namjena područja obuhvata, GUP grada Osijeka

4.2.2. Promet

Cestovni se promet odvija preko dravskog cestovnog mosta i trenutno je jedina poveznica Osijeka s Baranjom na ovom gradskom području. Prometnicom koja prati sjevernu granicu obuhvata područja ulazi se u naselje Tvrđavica te se dalje račva slijedeći granicu obuhvata sve do pješačkog mosta. Izmjenama i dopunama iz 2017.godine planirani su novi koridori (označeni ——), točnije izgradnja manjeg pješačkog mosta sa zapadne strane gradske luke, te

popločenje i uređenje postojećeg makadama, koji se nastavlja na prometnicu kod pješačkog mosta, kojim je trenutno zabranjeno prometovanje (karta 4.).

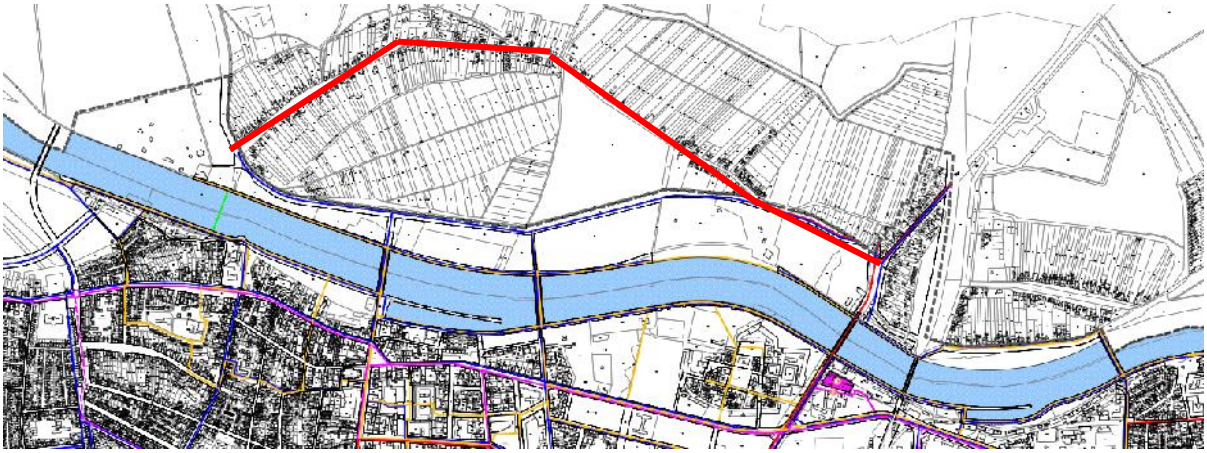
Riječni promet gravitira prema manjoj gradskoj luci koja se nalazi u središtu grada te gospodarskoj luci smještenoj na istočnoj obali grada. Duž desne obale postavljena su brojna sidrišta i pristaništa za manja plovila, kojih na lijevoj obali nema, te plutajući ugostiteljski objekti – restorani i noćni klubovi. Jedina poveznica lijeve s desnom obalom, riječnim putem, bila je plovna motorna skela na zapadnom dijelu obuhvata, povezujući Zoološki vrt s gradom, no ona je zadnjih godina u potpunosti prestala s radom. Uz pristanište u blizini Tvrđe smjestila su se zgrada i dvorana veslačkog kluba Iktus (karta 4., oznaka ⭘) čiji veslači svakodnevno treniraju dijelom toka rijeke Drave.



Karta 4. Regulacija prometa u području obuhvata, GUP grada Osijeka

Biciklistički se promet, uz obalu Drave, isprepliće s pješačkim šetnicama duž obje riječne obale. Poteškoće u prometovanju javljaju se kod cestovnog i pješačkog mosta jer nisu u potpunosti prilagođeni biciklistima već samo pješacima. Biciklistička je staza trasirana i kroz naselje Tvrđavica sjeverno od granice obuhvata, uz prometnicu koja vodi prema kompleksu Zoološkog vrta (karta 5.).

Javna gradska prometna mreža se zadržava na desnoj obali te je, osim spomenute vodene kompe i pojedinim autobusima s baranjskim odredištima, prijelaz javnim prijevozom onemogućen s jedne na drugu obalu Drave.



Karta 5. Regulacija biciklističkog prometa u području obuhvata, GUP grada Osijeka

4.2.3. Područja posebnih obilježja

Područje Zoološkog vrta obuhvaćeno je Prostornim planom područja posebnih obilježja u sklopu osječkog Pampasa na desnoj gradskoj obali.

Važećim Urbanističkim planom uređenja br. 6 posebno se kategorizira širi prostor osječke Tvrđe te prostor povijesnih katakombi na lijevoj obali Drave (karta 6.). Danas se područje katakombi koristi isključivo tijekom većih manifestacija u obliku koncerata, praznika, izleta i sl.



Karta 6. Planske mjere zaštite unutar područja obuhvata, GUP grada Osijeka

4.3. Zaštićena područja

Zakonom o zaštiti prirode (NN 80/13), prema Ministarstvu zaštite okoliša i energetike, kategorizirana su zaštićena područja u Republici Hrvatskoj s ciljem zaštite i očuvanja izvornosti prirode, osiguravanja neometanog odvijanja prirodnih procesa i održivog korištenja prirodnih dobara. Razmatrani obuhvat dijelom obuhvaća kategoriju zaštite regionalnog parka, Regionalni park Mura – Drava, te Ekološku mrežu Natura 2000.

4.3.1. Natura 2000

Razmatrani obuhvat nalazi se pod zaštitom Nature 2000, ekološke mreže sastavljene od područja važnih za očuvanje vrsta i stanišnih tipova Europske unije. Cilj Nature je očuvati ili ponovno uspostaviti povoljno stanje ugroženih i rijetkih vrsta i prirodnih i polu prirodnih stanišnih tipova, a dijelimo ju na Područja značajna za očuvanje i ostvarivanje povoljnog stanja divljih vrsta ptica (POP) i Područje značajno za očuvanje i uspostavljanje povoljnog stanja za druge divlje vrste i stanišne tipove (POVS).
Donji tok Drave HR2001308 naziv je POVS područja koje obuhvaća cjelokupno područje obuhvata u ekološku mrežu (karta 7.). Glavna su karakteristika ovog područja aluvijalni šumski predjeli vrsta *Alnus glutinosa* i *Fraxinus excelsior*, crne johe i jasena, koji se protežu Osječko-baranjskom županijom.
Također, ovo je područje važno stanište za vrste *Triturus dobrogicus* (podunavski vodenjak), *Bombina bombina* (crveni mukač), *Cobitis elongatoides* (veliki vijun), *Pelecus cultratus* (sabljarka), *Rhodeus amarus* (gavčica) koje zajedno s navedenim šumskim predjelima čine subjekte zaštite ovog područja.

Donji tok Drave HR2001308



Karta 7. Prikaz POVS područja, ARKOD

Podunavlje i donje Podravlje HR1000016 naziv je POP područja, važnog uzgajališta čaplji, štekavca i vrste patke *Ferruginous*, koji obuhvaća tok rijeke Drave i manji dio granice obuhvatan (karta 8.). Zaštićeno je područje stanište preko 20 000 ptica močvarica tijekom migracija i zimskog razdoblja.

Podunavlje i donje Podravlje HR1000016



Karta 8. Prikaz POP područja, ARKOD

4.3.2. Regionalni park Mura-Drava

Regionalni park Mura-Drava prvi je regionalni park u Republici Hrvatskoj i prostire se kroz 5 županija površinom od 87.680,50ha. Svrha ove kategorije zaštite je očuvanje prirodnih tipova staništa ugroženih na državnoj i europskoj razini, očuvanje izuzetnih krajobraznih vrijednosti i kulturno-tradicijske te geološke baštine, s dozvolom obavljanja gospodarskih aktivnosti održivog razvoja.

Regionalni park obuhvaća poplavno područje formirano duž riječnih tokova i prijelazno područje s poljoprivrednim površinama i manjim naseljima uz rijeke do ušća Drave u Dunav (karta 9.). Uz tokove rijeka s godinama su se razvile tradicionalne i rekreativne aktivnosti koje povezuju ovih 5 kontinentalnih županija (Međimurska, Varaždinska, Koprivničko-križevačka, Virovitičko-podravska, Osječko-baranjska županija). Park karakterizira krajobrazna raznolikost koja predstavlja značajan potencijal za razvoj geoturizma kao dio ponude Parka, uz posebna zaštićena staništa velikog broja ugroženih i zaštićenih vrsta ptica i 5 regionalnih endemskih ribljih vrsta u rijeci Dravi.

Regionalni park Mura-Drava

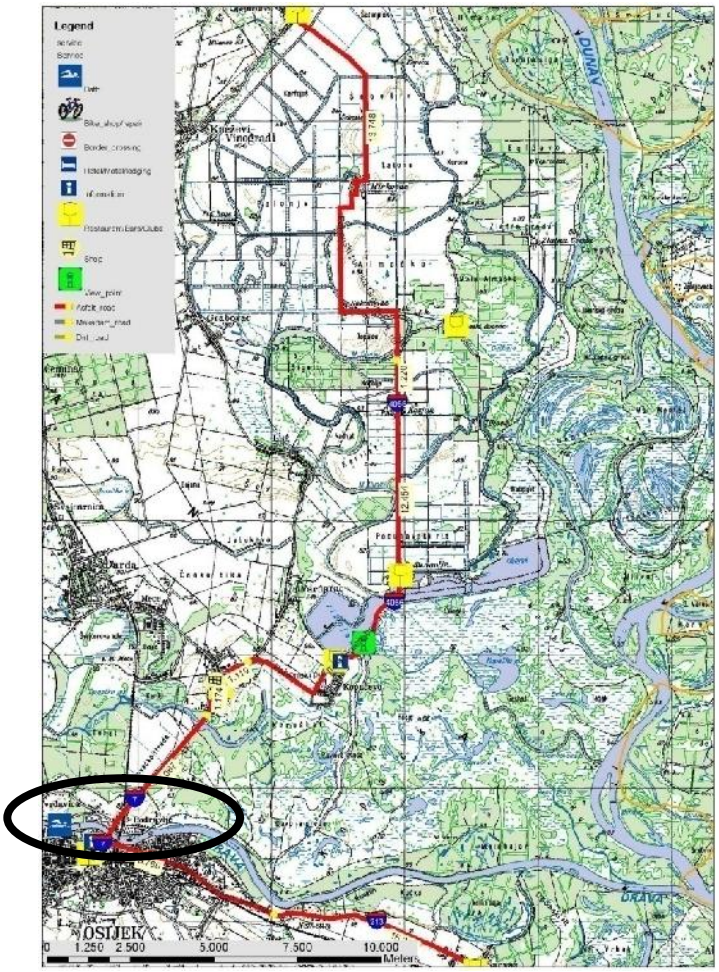


Karta 9. Prikaz područja Regionalnog parka, ARKOD

4.4. Studija razvoja biciklističkih staza „*Green Belt Route*“

Studija izvodljivosti za razvoj biciklističkih staza u hrvatskom zelenom pojasu „*Green Belt Route*“ zamišljena je kao potencijalna biciklistička staza rekreativnog karaktera koja će prolaziti nizinskim dijelom Hrvatske – kroz Međimurje, Podravinu, Slavoniju te Baranju. Planirana trasa povezala bi sjeverozapadni i sjeveroistočni dio Hrvatske, krećući od mjesta Podturen u Međimurju sve do naselja Batina u Baranji. Zbog karakterne raznolikosti i atraktivnosti rute, uz asfaltirane ceste nižeg reda, koristile bi se i makadamske ceste i zemljani putevi.

Na području grada Osijeka biciklistička bi ruta prolazila cestovnim mostom preko rijeke Drave, kroz područje obuhvata, sve do Tvrđe nastavljajući istočno prema Batini (karta 10.). Studijom su predložena izdvajanja manjih ogranaka prema atraktivnim krajobraznim predjelima što otvara mogućnost povezivanja biciklističkog prometa obuhvata lijeve obale Drave s biciklističkom trasom „*Green Belt Route*“.



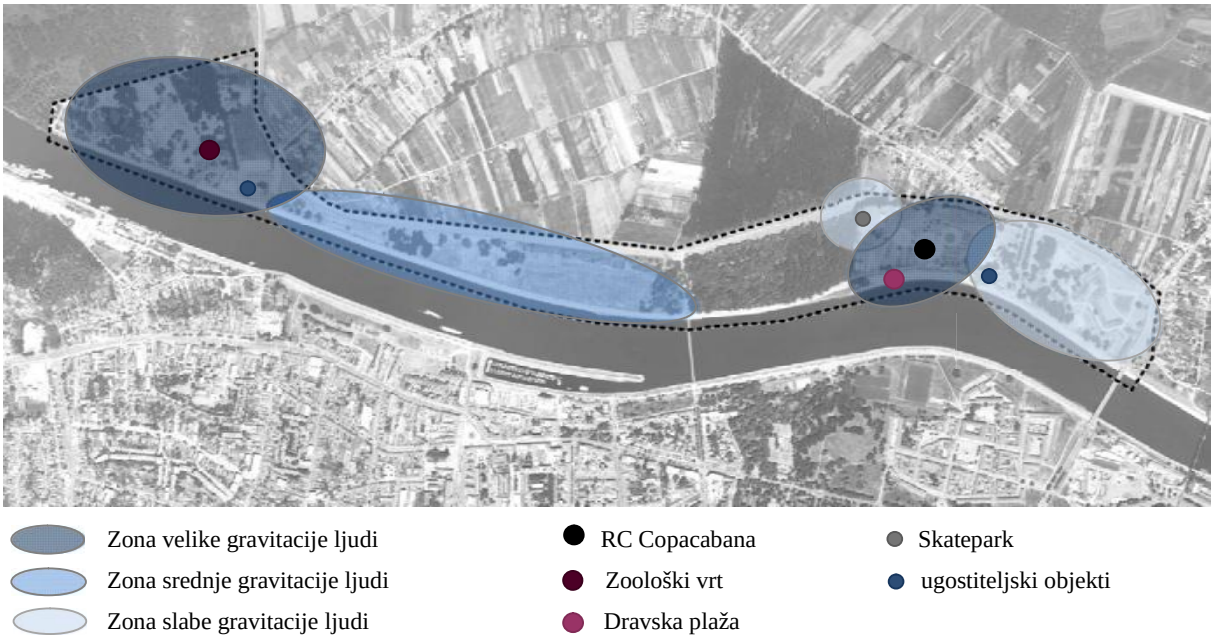
Karta 10. Karta biciklističke trase u Osječko-baranjskoj županiji, Studija izvodljivosti za razvoj biciklističkih staza u hrvatskom zelenom pojasu

5. Prostorna analiza područja obuhvata

Prostornim analizama utvrđuju se obilježja i potencijali prostornog obuhvata te izdvajaju moguća ograničenja u daljnjem planiranju razvoja područja. Kritičkim se osvrtom na postojeće stanje daju smjernice za daljnje krajobrazno oblikovanje razmatranog obuhvata. Analizirale su se gravitacijske zone, kontaktne zone šireg obuhvata i njihovi prostorni rubovi, promet, vizure i zone minimalnih intervencija u vidu zaštite prostora.

5.1. Gravitacijske zone

Područje lijeve obale Drave zbog svoje je trenutne namjene najaktivnije tijekom proljetnih i ljetnih mjeseci. Zoološki vrt, javno gradsko kupalište, katakombe i skatepark s dolaskom toplijih dana postaju važne gravitacijske zone kretanja stanovništva (karta 11.).



Karta 11. Analiza gravitacijskih zona

Od povijesnih su katakombi trenutno ostali obrasli zapušteni prostori uz amfiteatar čija je svrha „gradskog“ izletničkog karaktera (slika 8.). Tijekom Praznika rada, popularne Norijade i manifestacije Dana osječkog piva ovo se područje pretvara u glavno odredište posjetitelja, dok se tijekom ostalih 360 dana u godini manji dio ovog područja koristi kao parkiralište obližnje ugostiteljske zgrade i kupališta u ljetnim mjesecima.



Slika 8. Amfiteatar katakombi, http://osijek-culture.eu

RC Copacabana javno je gradsko kupalište s 4 velika otvorena bazena, pripadajućim toboganima, tuševima i toaletima. Tijekom ljetnih je mjeseci, zajedno s Dravskom plažom, najfrekventnija gravitacijska zona lijeve obale Drave. Minimalna cijena ulaznice u kompleks, različitost bazena i blizina grada čine ga građanima privlačnim, no prostor Copacabane je neadekvatno uređen. Boravišnih zona u hladu gotovo da i nema, kao ni dovoljno urbane opreme kojom bi se građani služili (klupe, koševi za smeće i sl.). Zbog proširenja parkirališta i izgradnje Skateparka, postojeća stara stabla su se počela uklanjati tako da je cijeli kompleks izložen suncu, zbog čega se zadnjih godina povećao broj intervencija i nesretnih slučajeva zbog zdravstvenih tegoba na području kompleksa u ljetnim mjesecima.

Dravska plaža koja se nalazi neposredno ispred kompleksa Copacabane, javna je gradska pješčana plaža koja se proteže dužinom 300 metara s lijeve strane šetnice. Sa šetnice se popločanim platoima spušta do praznog pješčanog dijela plaže čija je površina izložena čestim promjenama visine rijeke (slika 9.). Plaža je neuređena, djelomično obrasla, cijelom površinom izložena suncu i bez adekvatnih kabina za presvlačenje, tuševa, urbane opreme i mogućih manjih ugostiteljskih objekata.



Slika 9. Dravska plaža

Skatepark u blizini kompleksa Copacabane tijekom godine posjećuje mali broj zaljubljenika u adrenalinske sportove, a tijekom nekoliko dana međunarodnog natjecanja naziva *Pannonian challenge*, u Skateparku se održavaju natjecanja svih kategorija tijekom dana i održavaju koncerti tijekom večernjih sati koje posjećuje velik broj ljudi iz Hrvatske i susjednih zemalja. Zoološki vrt s pripadajućim restoranom i hotelom krajnja je gravitacijska točka lijeve obale Drave. Zoološki vrt najveće površine u Hrvatskoj, dječje igralište ispred hotela i uređena ugostiteljska terasa postavljena iznad same rijeke stvaraju mrežu boravišnih zona koje građani posjećuju tijekom sunčanih dana. Cestovnim prometom do ovog se prostora dolazi kroz naselje Tvrđavica, no najčešće građani dolaze šetnicom uz Dravu, uz koju se, od pješačkog mosta, protežu biciklistička i staza za trčanje posebne podloge stvarajući svojevrsnu rekreacijsku zonu ovog prostora (slika 10.).

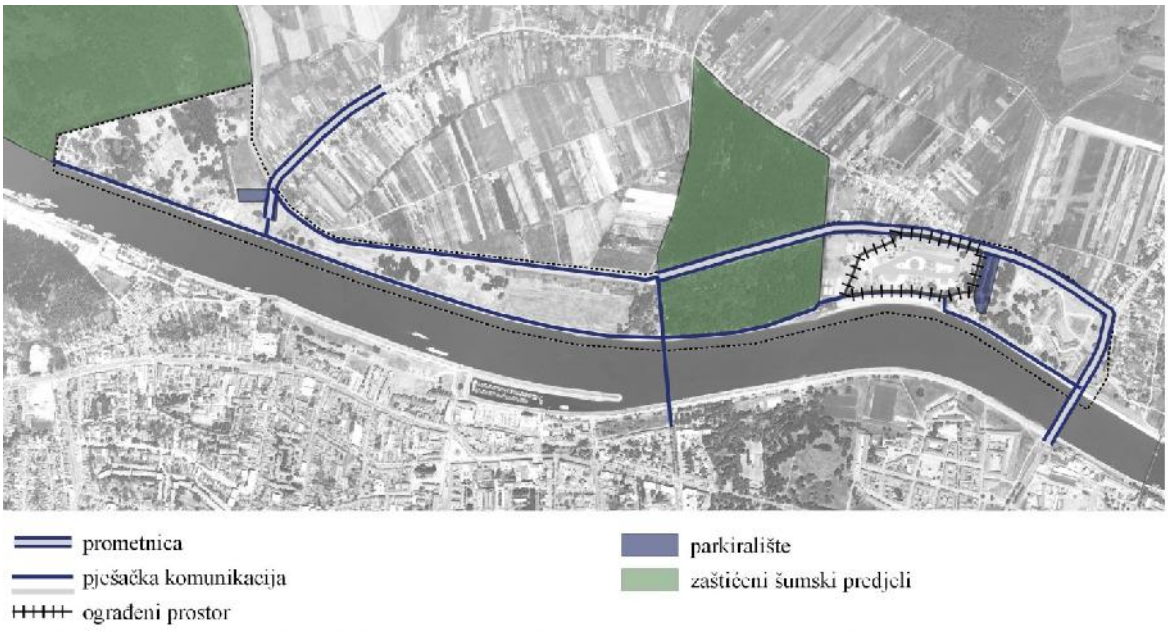


Slika 10. Sportsko rekreacijska zona

Lijeva obala Drave podijeljena je u dvije veće gravitacijske zone aktivne većim dijelom godine. Područje obuhvata dužine je 5 kilometara, što rezultatom od dvije gravitacijske zone pokazuje kako je potencijal prostora neiskorišten. Unošenjem novih sadržaja kojim bi se potvrdila sportsko-rekreacijska namjena prostora te prenamjenile i uredile dosadašnje zone, prostor bi se povezao u cjelinu koju bi građani koristili kao dijelom gradske sredine.

5.2. Kontaktne zone

Kontaktne zone, odnosno granice zona, jasno su definirane pješačkim komunikacijama, ogradama i zaštitnim zelenilom (karta 12.). Cestovnim se mostom jasno odjeljuje naselje Podravlje od obuhvata lijeve obale Drave, s kojeg se stubama silazi na glavnu obalnu šetnicu. Područje katakombi je ogradom i parkiralištem, kao buffer zonom, odvojeno od područja kompleksa Copacabana koje je u cijelosti ograđeno sve do glavne šetnice. Nastavljajući se na ograđeni prostor, Skatepark je kompaktna cjelina smještena uz šumski predjel, pod zaštitom Nature, koji funkcionalno i vizualno djeli cjelokupni prostor obuhvata. Pješačkim se mostom, kao vizualno snažnom intervencijom odvaja prostor prirodne šumske zone od sportsko rekreacijske zone. Parkiralište kojim se završava naselje Tvrđavica, dijeli zonu rekreacije i daljnji ugostiteljsko-turistički sadržaj Zoološkog vrta. Sam prostor Zoološkog parkovnog je uređenja s mnoštvo zelenila koje se na krajnjim granicama Zoološkog stapa sa šumom koja se nastavlja van granica obuhvata uz obalu rijeke.

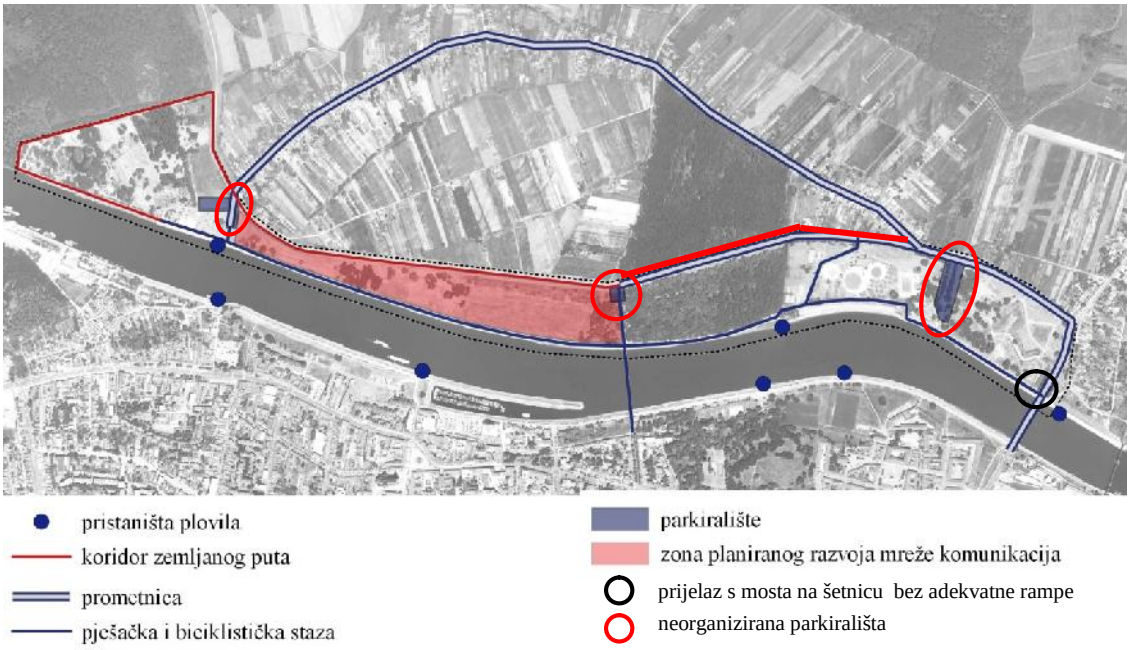


Karta 12. Analiza kontaktnih zona

Granica obuhvata s južne je strane jasno definirana rijekom Dravom uz pješački, cestovni i željeznički most kojima se direktno uspostavlja kontakt s gradskom sredinom. Sjeverna se granica obuhvata definira cestom do pješačkog mosta te nastavljajućim zemljanim putem do Zoološkog vrta, čime se jasno linearno odjeljuje javni od privatnog prostora. Uz cestu se najvećim dijelom nižu poljoprivredne parcele isprepliću se s naseljem Tvrđavica i šumskim predjelima koji ulaze unutar granica obuhvata.

5.3. Promet

Kolni promet lijeve obale Drave najvećim je dijelom organiziran van razmatranog obuhvata. Ulaženjem u naselje Tvrđavica, prometnica koja nastavlja obuhvatom se sužava i nakon pješačkog mosta postaje zemljani put kojim je zabranjeno prometovanje automobilima te se do krajnje točke obuhvata, Zoološkog vrta, prometnim putem može doći jedino prometnicom kroz naselje Tvrđavica (karta 13.). Trenutna je organizacija kolnog prometa u potpunosti zadovoljavajuća s obzirom na frekventnost posjetitelja i potrebe kompleksa Zoološkog vrta. Prometnica koja vodi do pješačkog mosta manje je frekventnosti i izravno je trasirana kroz područje Nature i Regionalnog parka Mura-Drava, čime prometovanje tom trasom negativno utječe na zaštićeno područje (karta 13.).



Karta 13. Analiza prometnih koridora

Parkirališni prostor između katakombi i RC Copacabana asfaltirana je površina bez vidljivih oznaka mjesta i s većim brojem napuknutih i devastiranih rubnjaka zbog dotrajalosti, ali i zbog širenja i izbijanja korijena stabala u neposrednoj blizini.

Improvizirani parkirališni prostor u produžetku pješačkog mosta kao krajnja točka prometnice trenutno je šljunčano proširenje uz pješačku komunikaciju.

Parkirališni prostor ispred kompleksa Zoološkog vrta dijeli se na dva dijela. Sjeverni je parking adekvatno organiziran, uređen i osvjetljen, a istočni je parking trenutno prazna asfaltirana površina bez označenih parkirališnih mjesta ni prometne trake. Istočnim se dijelom

parkinga dolazi do sportsko-rekreacijske zone i zapadnog dijela lijeve obale Drave, a zbog konfiguracije terena osobama smanjene pokretljivosti prilaz šetnici s parkinga je otežan.

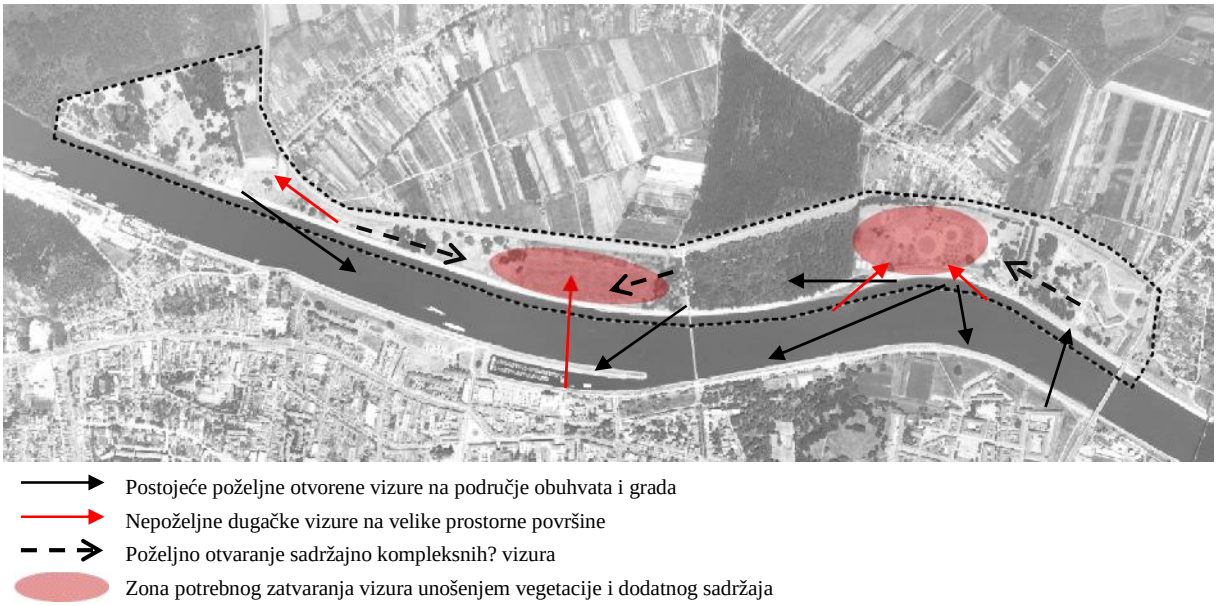
Biciklistički se promet odvija usporedno s glavnom šetnicom uz obalu Drave te uz prometnicu koja vodi naseljem Tvrđavica sve do Zoološkog vrta (karta 13.). Na glavnu se šetnicu biciklisti spuštaju rampom s pješačkog mosta te stubama s cestovnog mosta, čime ujedno zauzimaju pješačku komunikaciju i nemaju adekvatan pristup drugoj biciklističkoj stazi. Jedna biciklistička staza na lijevoj obali Drave, pogotovo tijekom toplijih dana, nije fizički, ni kvantitativno dovoljna za sve građane svojom jednom linearnom trasom.

Pješački je promet glavna karakteristika ovog prostora. Pješačkim se mostom iz centra grada najčešće prelazi na lijevu obalu čija šetnica prati rijeku dužinom od 3 kilometra (karta 13.). Pješačke su komunikacije adekvatno uređene s većim brojem urbane opreme, ali s problemom nedovoljno artikuliranih boravišnih zona u hladu. Uz glavnu se šetnicu, uz klupe, nalaze i kasete jednoličnog grmolikog bilja, a s „gradske“ se strane Drave u kasetama sade cvjetni grmovi i manja drveća čime se povećava atraktivnost prostora.

Vodeni je promet na Dravi moguć samo privatnim plovilima čime je plovni potencijal rijeke u gradu neiskorišten. Najčešće se Dravom mogu vidjeti veslači lokalnog kluba i pojedini privatni brodovi u ljetnim mjesecima. Javni vodeni promet trenutno ne postoji iako ima nekoliko pristaništa i sidrišta spremnih za korištenje duž cjelokupnog toka rijeke Drave.

5.4. Vizure

Prostor lijeve obale Drave zbog svoje je trenutne uređenosti, kompaktnih i veličinom značajnih sadržajnih površina i snažnog riječnog toka, koji ga odvaja od grada, vizualno zanimljiv i privlačan. U istočnom se dijelu nalaze sadržaji na koje se pružaju duboke vizure sa šetnice, a kontrastno se zapadnom stranom, točnije rekreacijskom zonom prožimaju grupe visokih stabala, livade i nasipi zbog čega se doživljaj prostora neprestano mijenja (karta 14.). Nasipom se djelomično zaklanjaju parkirališna površina i privatne poljoprivredne parcele smještene uz sjevernu granicu obuhvata.



Karta 14. Analiza vizura

S obale prema gradu pružaju se duboke vizure, izmjenjujući se pritom prizori povijesne Tvrđe, parkovnih površina uz samu rijeku te strogog centra grada visokih nebodera i konkatedrale (slika 11.). Najatraktivnija je, ujedno i najčešće korištena vizura u turističke svrhe, longitudinalna duboka vizura koja se otvara s lijeve obale Drave uzvodnim tokom u kasne popodnevne sate tijekom zalaska sunca.

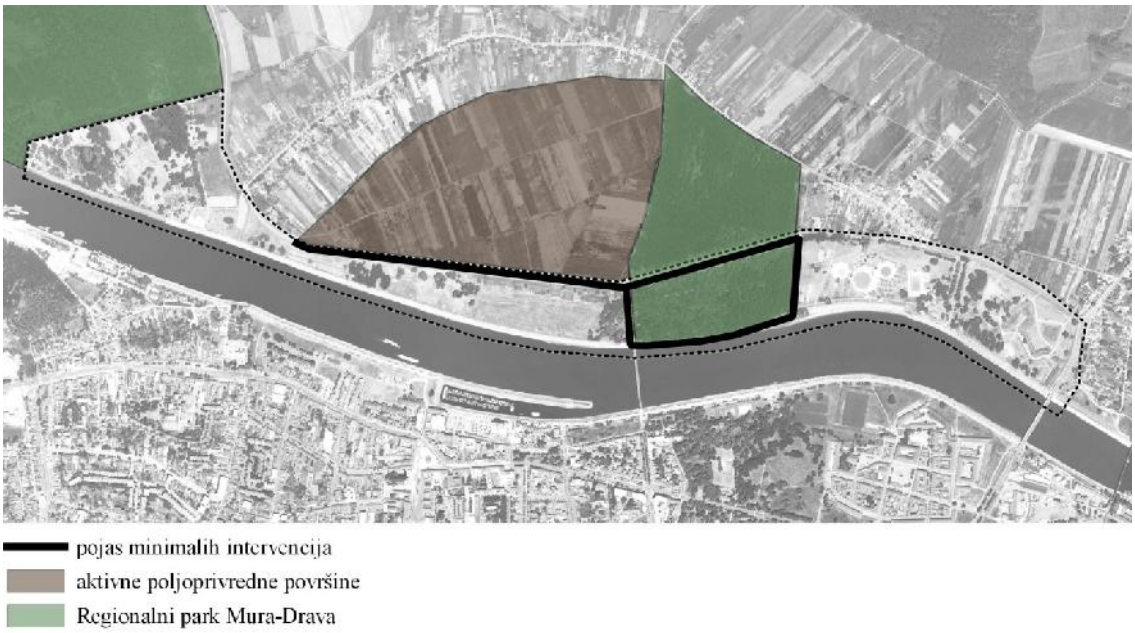


Slika 11. Pogled s Dravske plaže prema Tvrđi

5.5. Zone minimalnih intervencija

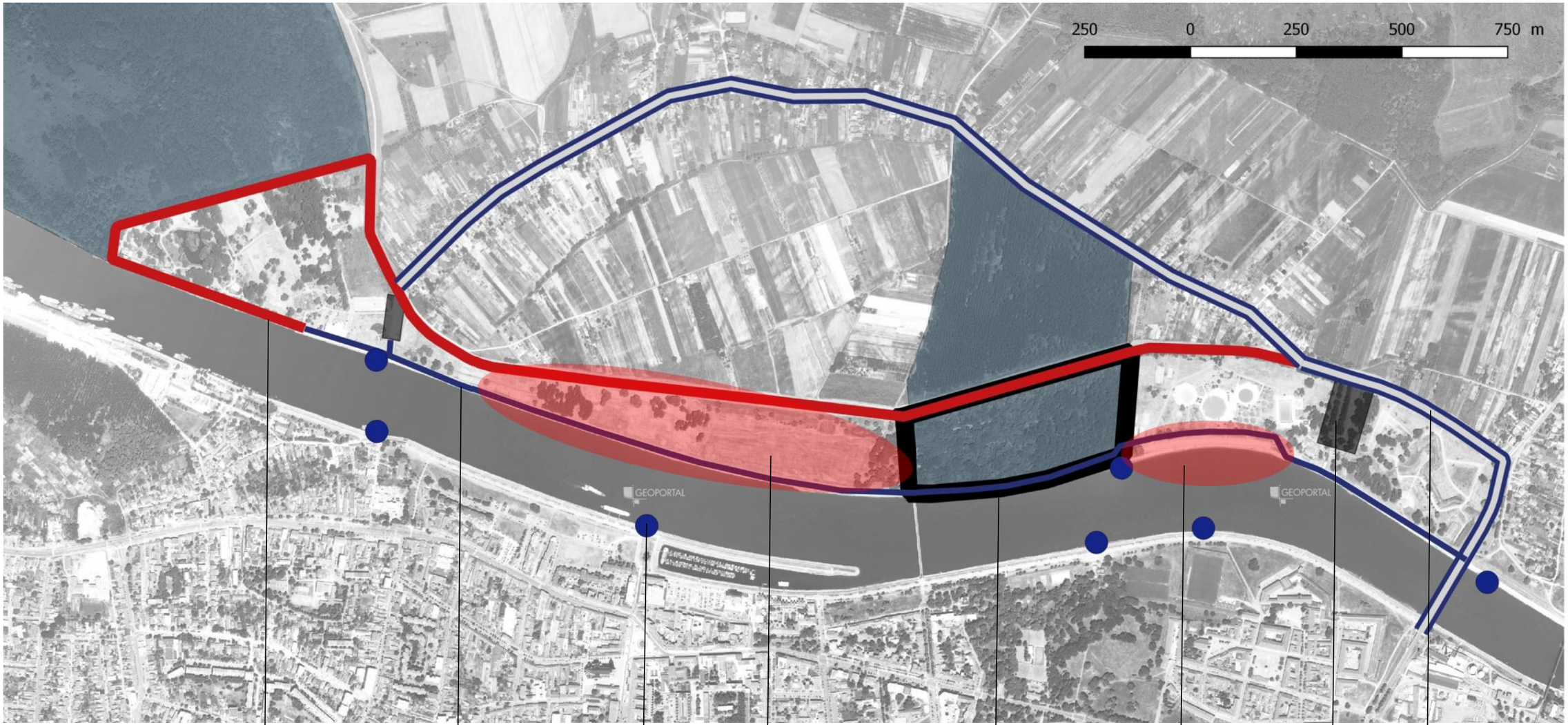
Područje Regionalnog parka koje se preklapa s Naturom 2000, šumski predjel u sredini obuhvata, definirano je kao zona minimalne intervencije. Zbog mogućeg narušavanja bioraznolikosti i ravnoteže staništa ova će se zona obuhvata ostaviti netaknuta, uz iznimku dijela glavne šetnice koja prolazi rubnim dijelom područja (karta 15.).

Zemljani put, odnosno sjeverna granica obuhvata koja se proteže od pješačkog mosta do Zoološkog vrta, također je zona minimalne intervencije. Put se proteže nasipom s čije se vanjske strane obuhvata pružaju aktivno obradive poljoprivredne parcele te bi svaka veća intervencija imala vidljivog negativnog utjecaja na to područje (karta 15.).



Karta 15. Analiza zona minimalnih intervencija

5.6. Kompozitna analiza



Karta 16. Kompozitna analiza

Zapušteni koridor zemljanog puta – neiskorišten potencijal stvaranja mreže komunikacija

Postojeća trasa biciklističke staze – kvantitativno nedovoljna

Postojeća riječna pristaništa – neiskorišten potencijal za razvoj vodenog prometa

Nedovoljno sadržajna i uređena sportsko rekreacijska zona

Pojas zone minimalnih intervencija zbog zaštite područja Regionalnog parka Mura-Drava

Zona zapuštene neuređene Dravske plaže

Neadekvatno organizirani parkirališni prostor

Postojeća prometnica – neiskorišten obuhvat za usporedno trasiranje biciklističke staze

6. Vizije razvoja područja obuhvata

Analitičkim su se dijelom istaknule mogućnosti, odnosno vizije razvoja tematsko različitih pristupa lijeve obale Drave.

- Ekoturizam

Specifičnost prostora pod zaštitom Nature 2000 i zaštićenog područja regionalnog parka predstavlja potencijal razvoja ekoturizma. Vizija obuhvaća planiranje i razvoj uslužnih ponuda na navedenim područjima uz informativno-edukacijske rute i edukacijske centre, u okvirima upravljanja zaštićenim područjima.

- Kultura

Povijesne katakombe imaju iznimno izraženu društvenu funkciju građanima Osijeka zbog festivala, manifestacija i koncerata koji se tamo održavaju, dok je kulturno povijesni aspekt katakombi u potpunosti zanemaren. Vizija razvoja kulture obuhvaća revitalizaciju katakombi kako bi se ostvarila svojevrsna interakcija povijesne baštine s građanima i posjetiteljima te planiranje i ulaganje u svrhu razvoja specifične kulturne scene grada Osijeka.

- Sport i rekreacija

Sportsko rekreacijska namjena dijela razmatranog obuhvata uvrštavanjem i obogaćivanjem postojećih sadržaja, razvojem i planiranjem novih centara predstavlja potencijal razvoja cjelokupnog područja kao sportsko rekreacijske destinacije. Vizija razvoja obuhvaća prvenstveno korištenje prirodnih resursa (rijeka Drava) kao temelj profiliranja ponude.

- Eno i gastroturizam

Specifičnost tradicionalne gastronomske ponude Slavonije i Baranje i enologije baranjskih podruma i vinograda razvojni je potencijal za objedinjavanje ponude i poticanje razvoja tematskih destinacija, cesta i puteva (vinske ceste i sl.) na jednom mjestu.

7. Prijedlog uređenja područja obuhvata

Prijedlogom uređenja obuhvatit će se intervencije i smjernice uređenja šireg razmatranog obuhvata s posebnim naglaskom na Dravsku plažu. Konceptualizacijom će se definirati novi prostorni zoning obuhvata koji je proizašao iz analitičkih i razvojnih spoznaja te postojećih karakteristika područja, koji stvara urbanističke i krajobrazne temelje za daljnje oblikovanje Dravske plaže.

7.1. Kopneni promet

1. Projektiranje rampe prilagođene biciklistima i osobama smanjene pokretljivosti

Biciklistička staza, trasirana zapadnim rubom cestovnog mosta, nema biciklistički adekvatan prijelaz na šetnicu stoga se predlaže unošenje rampe uz lokaciju stubišnog prijelaza s mosta.

2. Organizacija parkirališta P1

Predlaže se ogranizacija parkirališta, uz obavezno označavanje parkirališnih mjesta i osvjetljenje prostora, i sanacija rubnjaka i popločenja na određenim mjestima parkirališnog prostora. Zbog očuvanja izrazito visokih i starih stabala, čiji je korijen utjecao na deformaciju popločenja, predlaže se uklanjanje dijelova popločenja oko stabala.

3. Ukidanje prometnice, prenamjena u biciklističku stazu

Predlaže se ukidanje prometnice uz sjevernu granicu obuhvata kako bi se automobilski promet u potpunosti izmjestio iz obuhvata, a tri postojeća parkirališta postala svojevrsni klinovi automobilskog prometa na graničnim dijelovima. Trasa postojeće prometnice bi se prenamjenila u biciklističku i pješačku stazu kojima bi se upotpunila mreža komunikacija lijeve obale Drave.

4. Trasiranje prometnice, prenamjena zemljanog puta

Postojeći zemljani put od prometnice naselja Tvrđavica, uz rubni dio šumskog predjela Regionalnog parka Mura-Drava, koristi se u svrhe održavanja poljoprivrednih parcela stoga se predlaže prenamjena zemljanog puta u prometnicu koja bi vodila od naselja Tvrđavica, istom trasom, do pješačkog mosta te završavala planiranim parkiralištem P2.

5. Organizacija parkirališta P2

Improvizirano parkiralište na kraju prometnice, u produžetku pješačkog mosta, šljunčana je površina uz pješačku komunikaciju stoga se predlaže organizacija parkirališta. Potrebno je asfaltirati površinu trenutnog parkiranja, označiti parkirališna mjesta te adekvatno osvjetliti i rubnjacima ograditi parkirališni prostor.

6. Biciklistički punktovi

Predlaže se unošenje biciklističkih punktova koji bi sadržavali stalke za parkiranje bicikala te opremu za bicikle poput pumpe za gume, alata za provjeru tlaka u gumama i opreme za pranje bicikla. Punktovi bi se smjestili uz parkiralište P2, u zoni pješačkog mosta, i parkiralište P3, u zoni Zoološkog vrta i ugostiteljskog objekta.



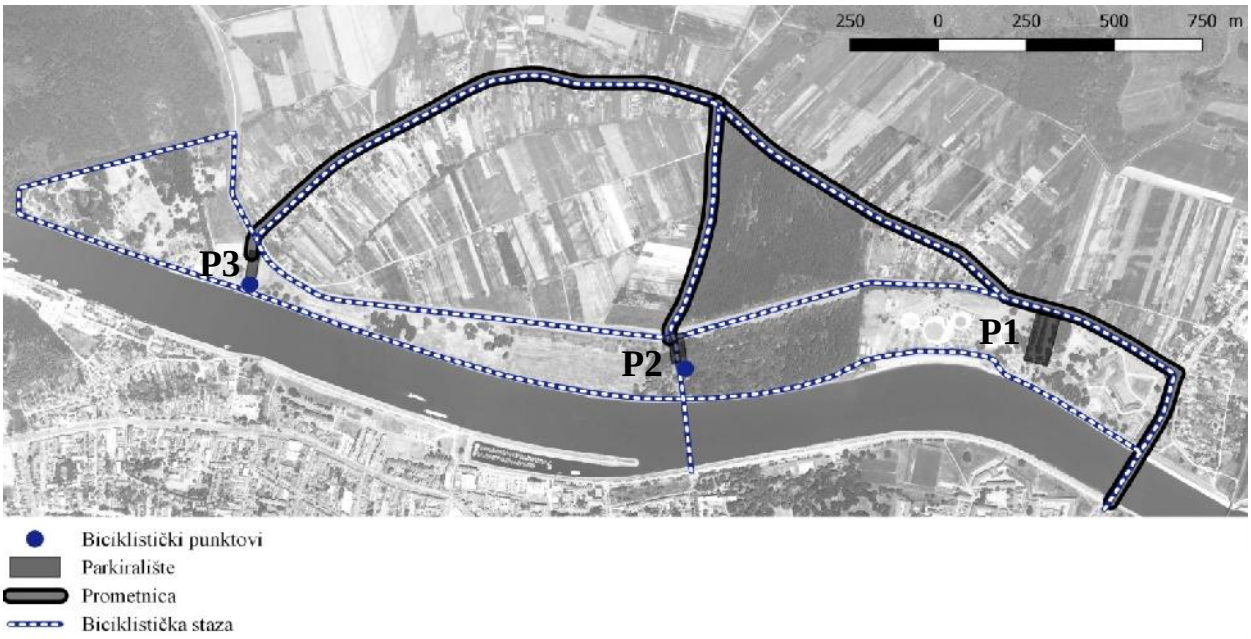
Slika 12. Biciklistički punktovi, www.istarski.hr

7. Biciklistička i pješačka staza na mjestu zemljanog puta

Zemljani put na nasipu koji se nastavlja od pješačkog mosta, sjevernom granicom obuhvata sve do Zoološkog vrta, prenamjenio bi se u biciklističku i pješačku stazu. Daljnjim trasiranjem biciklističke staze prijedloga 8., uz pješačku stazu, koja bi zemljanim putem došla do granice Zoološkog vrta, s vanjske ga strane okružila te se južno spustila uz samu obalu Drave spajajući se na glavnu šetnicu kod ugostiteljskih objekata Zoološkog vrta uspostavila bi se cirkularna mreža komunikacija lijeve obale Drave.

8. Organizacija parkirališta P3

Parkiralište uz ugostiteljske objekte Zoološkog vrta prazna je asfaltirana površina te se predlaže organizacija i označavanje parkirališnih mjesta radi maksimalne iskoristivosti prostora i unošenje podrasta i visokog zelenila na rubnim dijelovima parkirališta radi stvaranja hlada i zatvaranja vizura na parkiralište iz sportsko rekreacijske zone.



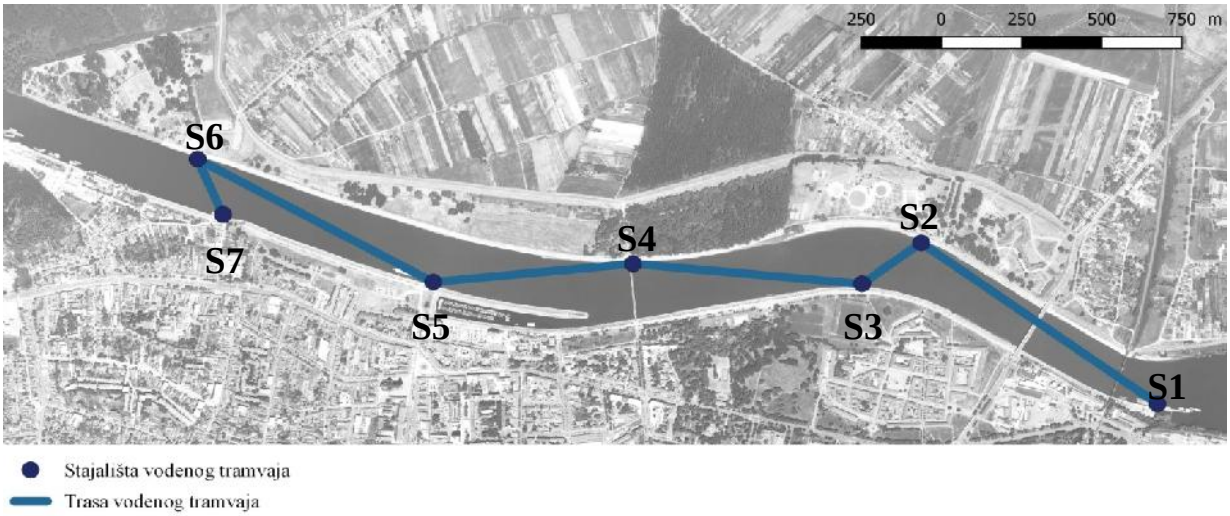
Karta 16. Prijedlog uređenja kolnog i biciklističkog prometa

7.2. Vodeni promet

1. Trasiranje vodenog tramvaja

Vodeni tramvaj, kao funkcionalna i turistička atrakcija, riječnim bi tokom spajao obale Drave kroz svojih 7 stajališta – istočna gradska luka (stanica 1 – S1) koja bi ujedno bila i matična luka vodenih tramvaja; ugostiteljski objekt Kopika (S2), smješten na istočnom rubu Dravske plaže; Tvrđa (S3), stanica smještena uz povijesni Bastion; Pješački most (S4), stanica smještena neposredno uz pješački most na lijevoj obali; glavna gradska luka (S5); Zoološki vrt (S6), krajnja točka lijeve obale Drave te vidikovac (S7), zapadna krajnja točka gradske šetnice, ujedno i krajnja stanica tramvajske trase. S četiri bi se stanice, na području zapadno od pješačkog mosta, uključujući i stanicu podno mosta, premostile lijeva i desna obala Drave koristeći novoplanirani koridor, bez potrebe za izgradnjom novog mosta.

Vodeni su tramvaji brodovi na solarnu energiju koji bi se preko noći smještali u istočnu gradsku luku u kojoj bi se, po potrebi, mogli dodatno puniti i održavati.



Karta 17. Trasa vodenog tramvaja

2. Stanica vodenog tramvaja S2

Stanica vodenog tramvaja S2 kod ugostiteljskog objekta Kopika, okarakterizirana kao vrlo frekventna točka, postaje natkrivena boravišna zona uključujući terasu ugostiteljskog objekta za sve posjetitelje i putnike.





Slika 13. Prikaz pontonskog stajališta i slika 14. Prikaz broda na solarnu energiju, www.ev-charging.com

7.3. Boravišne zone

1. Uređenje amfiteatra katakombi

Amfiteatar, uz glavnu šetnicu lijeve obale, obrasli je prostor napuknutih obloga i popločenja. Okarakteriziran je kao prostor okupljanja građana tijekom praznika, izleta i različitih manifestacija, stoga se predlaže uređenje i sanacija materijala putem Natječaja za izradu idejnog urbanističko-arhitektonskog rješenja uređenja zbog toga što je cjelokupno područje katakombi u zaštićenom području Nature 2000.

2. Uklanjanje kontrolnih kućica

Ulazno/izlazne kućice, smještene ispred ugostiteljskog objekta Kopika, korištene za prostor RC Copacabane nisu u funkciji zbog posebnog ograđivanja bazena Copacabane stoga se predlaže uklanjanje kućica i pripadajućih ograda radi otvaranja prostora i vizura.

3. Uređenje Dravske plaže

Zbog dotrajalosti i obraslosti popločenih dijelova te neuređenosti cjelokupnog prostora plaže predlaže se uređenje prostora s naglaskom na sadržajnost, funkcionalnost i vizualnu privlačnost lokacije.

4. Sadržaji sportsko rekreacijske zone

Sportsko rekreacijska zona, smještena između pješačkog mosta i kompleksa Zoološkog vrta, obuhvaća stazu za trčanje specifične podloge uz nekoliko klupa koje se nalaze uz stazu. Predlaže se formiranje glavne sportsko rekreacijske zone s javnim vježbalištem sa spravama (slika 15.) na istočnom dijelu sportsko rekreacijske zone i nekoliko manjih boravišnih zona koje bi spajale stazu za trčanje s pješačkim i biciklističkim komunikacijama na granicama obuhvata.

7.4. Tipologija vegetacije

1. Drvored uz glavnu šetnicu

Zbog problema nedostatka hlada i dodatnog naglašavanja longitudinalnih prirodnih vizura predlaže se unošenje drvoreda autohtone vrste uz glavnu šetnicu (slika 16.), kojim bi se ujedno i vizualno odvojio prostor plaže od RC Copacabana te stvorilo „zaleđe“ kupačima na Dravskoj plaži.



Slika 15. Prijedlog uređenja dijela glavne šetnice

2. Drvored uz biciklističku stazu Regionalnog parka Mura-Drava

Šumski predjel Regionalnog parka Mura-Drava trenutno je podijeljen prometnicom i njenim obuhvatom stoga se predlaže unošenje dvostrukog drvoreda s podrastom, prevladavajućih vrsta crne johe i jasena u šumskom predjelu, uz novoplaniranu biciklističku stazu radi vizualnog približavanja i stapanja odijeljenih dijelova (slika 17.).



Slika 16. Prijedlog uređenja uz biciklističku stazu, www.city-data.com

3. Vegetacija i urbana oprema na prostoru RC Copacabana

Predlaže se unošenje većih i manjih grupacija autohtonih stabala s podrastom te solitera na cjelokupno područje RC Copacabana. Uz vegetaciju, predlaže se i unošenje urbane opreme, u obliku pergola, elemenata za sjedenje te dodatnih koševa za otpatke. Postojeću ogradu oko prostora RC Copacabana potrebno je upotpuniti gustim podrastom i penjačicama kojima bi se ograda vizualno zaklonila.

7.5. Atrakti u prostoru

1. Rekonstrukcija Sulejmanovog mosta

Predlaže se rekonstrukcija povijesnog drvenog Sulejmanovog mosta na točnoj lokaciji čije su početne točke na obalama trenutno informativni punktovi. Rekonstrukcijom mosta, kojom se otvara mogućnost i atraktivnog spajanja Dravske plaže s mostom, uspostavlja se novi pješački koridor između lijeve i desne obale izrazitog kulturnog značaja.

2. Uređenje glavne šetnice

Sjevernim se rubom glavne šetnice nižu klupe i kasete jednolike grmolike vegetacije u lošem stanju stoga se predlaže obnavljanje svih elemenata urbane opreme (klupe, koševi za otpatke, rasvjetna tijela) te sadnja komplementarne, vizualno atraktivne, vegetacije radi stvaranja ambijentalnih kvaliteta uz samu šetnicu lijeve obale.

8. Konceptualizacija rješenja Dravske plaže

Konceptualizacija rješenja temelji se na stupnjevima intervencije koji su zajednički za sva varijantna rješenja. Rješenja dijele osnovni prostorni zoning, tj. zone namjene na koje se prostor plaže dijeli, koji je proizašao iz prostornih analiza i društvenih potreba. Unošenje kaskadnih boravišnih platoa, ugostiteljskog objekta, pristaništa plovila te zadržavanje kompaktnog prostora pješčane plaže glavne su karakteristike koje se protežu kroz sva varijantna rješenja. Različitim pristupom oblikovanja proizašli su različiti načini artikulacije plaže u pogledu funkcionalnosti, kompleksnosti te estetskih kvaliteta prostora.

8.1. Varijantno rješenje A

Ideja varijantnog rješenja A proizašla je iz potrebe stvaranja „početka“ i „kraja“ plaže kao svojevrsnih prijelaza s glavne šetnice, odnosno okolnog područja. Rješenjem se planiraju novi, istočni i zapadni ulazi na plažu uz zadržavanje glavne šetnice te dva postojeća ulaza sa sjeverne strane plaže. Šetnicom se, s istočnog ulaza, spušta do pristaništa plovila na rijeci te platoa sa sjedećim strukturama koji visinskom raščlambom spaja šetnicu plaže s glavnom šetnicom razmatranog obuhvata. Uz sjeverni se rub plaže proteže jedrima natkriveni prostor ugostiteljskog objekta i šetnice ispred kojeg se otvara pješčana plaža šireći se prema zapadnoj strani obuhvata. Na zapadnoj se strani planiraju kaskade lomljenog oblika, spuštanja prema rijeci, stvarajući pritom manje boravišne zone u izmaku na različitim visinskim kotama. Stazom uz najviši kaskadni plato prelazi se zapadno na glavnu šetnicu čime se linearno, u potpunosti prilagođenom šetnicom osobama smanjene pokretljivosti, spajaju istočni i zapadni dio plaže. Ovim se varijantnim rješenjem artikuliraju karakterno različite boravišne zone, pružajući posjetiteljima mogućnost izbora boravka na plaži, te sadržajima vizualno atraktivan, prepoznatljiv prostor Dravske plaže.

8.2. Varijantno rješenje B

Ideja varijantnog rješenja B proizašla je iz prožimanja obuhvata šumskim predjelom Regionalnog parka, odnosno prožimanja pješčane plaže gustom vegetacijom. Zapadnom se stranom plaže, neposredno uz granicu Regionalnog parka Mura-Drava, planira unošenje guste autohtone vegetacije parka kako bi se plaža vizualno i funkcionalno povezala sa zaštićenim predjelom. Rješenjem se planira novi ulaz sa zapadne strane kojim bi se, uz kaskadiranje terena, prevladale visinske razlike te prilagodilo kretanje osobama smanjene pokretljivosti. Kaskadiranjem terena zapadnog dijela te unošenjem drvenih platoa podno visoke vegetacije stvara se prirodnija boravišna zona u hladu. Postupnim produživanjem platoa iz travnatog predjela prema pješčanom, stvara se prijelaz na samu plažu. Uz sjeverni se rub nalazi natkrivena terasa ugostiteljskog objekta koja je izravna poveznica glavne šetnice s Dravskom plažom. Istočnim se dijelom, uz pojedine drvene platoe, pružaju linearne strukture predviđene za dječju igru koje vode do staze novoplaniranog istočnog ulaza. Stazom se s plaže dolazi do pristaništa plovila smještenog ispred postojećeg ugostiteljskog objekta te glavne šetnice. Ovim se varijantnim rješenjem planiraju boravišne zone bogate vegetacijom stvarajući dojam odmaka od urbane gradske jezgre prema prirodnom krajobrazu.

8.3. Varijantno rješenje C

Ideja varijantnog rješenja C proizašla je iz ideje spajanja istočnog i zapadnog dijela glavne šetnice preko prostora plaže, odnosno ukidanja šetnice sa sjeverne strane obuhvata. Rješenjem se planira nastavak šetnice, organično uz Dravu, kroz prostor plaže stvarajući pritom boravišnu zonu s ugostiteljskim objektom na sjevernoj te platoima s južne strane šetnice. Oblikovno, platoi elipsom koja se pruža duboko u rijeku zatvaraju dio pješčane plaže te stvaraju mirniji dio za dječju igru u plićem predjelu rijeke. Platoi su dimenzijama prilagođeni neometanom boravku i šetnji te pružaju mogućnost boravka na samoj rijeci tijekom ljetnih dana. Šetnica se u istočnom dijelu širi u visinski raščlanjeni multifunkcionalni prostor staze, pojasa vegetacije te platoa sa sunčalištem, ležaljkama te strukturama za sjedenje ispred kojeg se otvara pješčani predjel plaže. Šetnica se, na krajnjem istočnom dijelu, pruža iznad rijeke Drave u funkciji mosta na visini od 3,5 metra od visine rijeke čime se ostavlja neometani prolaz podno mosta za posjetitelje plaže. Uz završetak mosta, na glavnoj šetnici, smjestilo se pristanište plovila kao početna točka plaže s istočne strane obuhvata. Ovim se varijantnim rješenjem artikulira atraktivna šetnica uz rijeku stvarajući pritom boravišne zone koje pružaju različitu tipologiju boravka na samoj plaži.

9. Zaključna razmatranja

Obalni prostor rijeke Drave neposredna je komunikacija grada s rijekom, odnosno funkcija koncepta „rijeke u gradu“. Desna je obala rijeke sadržajno vezana uz centar grada i povijesnu Tvrđu te pješačkim i biciklističkim stazama linearno povezuje istočni i zapadni dio grada dok lijeva obala ima rekreacijsku ulogu uz pojedine individualne sadržaje točkasto vezane uz glavnu šetnicu. Problemsko polazište ove teme je sadržajna nepovezanost, odnosno necjelovitost i neiskorištenost potencijala područja lijeve obale Drave. Razmatrani je obuhvat trenutno područje točaka manje gravitacije kretanja ljudi do kojih se dolazi odredišnim koridorima iz urbane gradske jezgre čime se otvaraju mogućnosti razvoja područja da se planskim uređenjem i uspostavljanjem mreže komunikacija ostvari potencijal kojim bi lijeva obala Drave postala prepoznatljivi dio prostornog identiteta grada Osijeka.

Vizijom razvoja područja formirane su smjernice uređenja koje su obuhvatile razvoj mreže komunikacija biciklističkog, pješačkog te vodenog prometa s naglaskom na prirodnost krajobraza čime se kolni promet u potpunosti izmjestio van razmatranog obuhvata. Uređenjem i formiranjem novih sadržajnih zona te oblikovanjem Dravske plaže, kao glavne i specifične gravitacijske točke kretanja ljudi, čijom se artikulacijom uvodi i atraktivna šetnica uz rijeku, prostor se funkcionalno i vizualno povezao u karakterno kompleksnu cjelinu čime lijeva obala Drave podiže kvalitetu gradske društvene funkcije i nameće se kao prirodni kontrast urbanoj gradskoj jezgri.

10. Literatura

1. Agencija za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima na području Osječko-Baranjske županije (2011.) Zaštićena područja - Regionalni park Mura - Drava http://www.obz-zastita-prirode.hr/regionalni-park-mura-drava (travanj 2017.)
2. Ambruš D., Dusparić V.(2009), Osijek - rijeka u gradu ili grad na rijeci?, Simpozij Kontinuitet-Diskontinuitet, Beograd, 2009.
3. Dusparić V., Hebar Z., Šmit E.(2001), Studija prostorno-urbanističkog razvoja grada Osijeka, Zavod za urbanizam i izgradnju, Osijek
4. Grlica I. (2007), Studija izvodljivosti za razvoj biciklističkih staza u hrvatskom zelenom pojasu, Državni zavod za zaštitu prirode, http://www.dzzp.hr/dokumenti_upload/20100423 (travanj 2017.)
5. Ministarstvo turizma (2013.), Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. http://www.mint.hr/UserDocsImages/Strategija-turizam-2020-editfinal.pdf (svibanj 2017.)
6. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode (2017.) Zaštićena područja http://www.zastita-prirode.hr/Zasticena-priroda/Zasticena-podrucja (svibanj 2017.)
7. Odluka o izmjenama i dopunama Odluke o donošenju Generalnog urbanističkog plana Grada Osijeka, 2/17, http://www.osijek.hr (ožujak 2017.)
8. Osijek 360 http://www.osijek360.com/osijek-info/ (svibanj 2017.)
9. Prostorni plan uređenja Grada Osijeka, 2012., http://www.osijek.hr (ožujak 2017.)
10. Samaržija Z. (2014.), Mostovi - Evolucija,anatomija,fiziologija http://www.matica.hr/hr/428/Sulejmanov%20most%20u%20Osijeku/ (travanj 2017.)
11. Singer i suradnici (2015), Studija Strategija razvoja grada Osijeka od industrijskog do inteligentnog grada 2014.-2020., Službeni glasnik grada Osijeka br.2, 2015.
12. Springer S. (1999.), Osijek-Essek-Mursa http://www.croatianhistory.net/etf/osijek.html (svibanj 2017.)
13. Živaković Kerže Z. (1997.), Svaštice iz starog osijeka http://essekeri.hr/povijest-osijeka (svibanj 2017.)

Životopis autora

Nora Dimter rođena je 4. listopada 1993. godine u Osijeku. Nakon završene osnovne škole, upisala je prirodoslovno-matematički smjer III.gimnazije Osijek te maturirala 2012.godine. Po završetku srednje škole, upisuje studij Krajobrazne arhitekture na Agronomskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu akademske godine 2012./2013. Tijekom završetka druge godine preddiplomskog studija odrađuje stručnu praksu u tvrtci Bonar GmbH & Co. sa sjedištem u Belgiji, grad Zele; s naglaskom na projektiranje i proizvodnju materijala korištenih u građevini i krajobraznoj arhitekturi. Preddiplomski studij završava 2015.godine obranom završnog rada na temu *Dendroflora krovnih vrtova* pod mentorstvom izv.prof.dr.sc. Ksenije Karlović. Nastavlja diplomski studij Krajobrazne arhitekture te stručnu praksu odrađuje u Kerns Landscape Architecture Studio u Ashevilleu, Sjeverna Karolina, SAD; radom na projektima oblikovanja otvorenih prostora te rezidencijalnim projektima. Tijekom studija stječe znanja za rad u AutoCADU, Photoshopu, Microsoft Office programima, SketchUp-u, GIS-u te govori engleski (C1 razina) i njemački jezik (B2 razina). Tijekom diplomskog studija sudjeluje u dva međunarodna natječaja u suradnji s kolegom s Arhitektonskog fakulteta; *Central Park Summer Pavillion*, New York (veljača 2016.) te *Island of Arts*, Venecija (kolovoz 2016.).