

# 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/um:nbn:hr:204:802813>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-05-11**



*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.

SVEU ILIŠTE U ZAGREBU  
AGRONOMSKI FAKULTET

IZJAVA STUDENTA  
O AKADEMSKOJ ESTITOSTI

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 jam im:

- 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 sveu ilišnog ili stru nog studija;
- da je elektronička verzija ovoga diplomskog rada identična tiskanoj koju je odobrio mentor;
- da sam upoznata/upoznat s odredbama Etičkog kodeksa Sveuilišta u Zagrebu ( l. 19).

U Zagrebu, dana \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*Potpis studentice*

SVEU ILIŠTE U ZAGREBU

AGRONOMSKI FAKULTET

IZVJEŠ E

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, lan \_\_\_\_\_
3. Doc.dr.sc. Petra Perekovi , lan \_\_\_\_\_

## **SAŽETAK**

Grad Osijek razvio se uz desnu obalu rijeke Drave prema kojoj je usmjeren prostorna i funkcionalna gravitacija šireg gradskog centra. Prostorne i krajobrazne karakteristike obala Drave izrazito se razlikuju prema namjeni, razvoju i ure enju s negativnim predznakom lijeve obale. Trenutno je uloga podru ja lijeve obale Drave sportsko rekreacijska, s bazenskim kompleksom, improviziranim gradskom plažom, stazom za tr anje te osnovnim koridorima komunikacija koji naglašavaju zasebna odredišta, ne stvaraju i funkcionalnu mrežu sadržaja i tipološki razli itih komunikacija.

Prou avanjem prostornih i povijesnih okolnosti te analizom šireg i užeg podru ja obuhvata s naglaskom na razvoj postoje ih karakteristika i sadržaja utvr eni su prostorni potencijali razvoja lijeve obale. Odabranom vizijom razvoja oblikovale su se smjernice ure enja razmatranog obuhvata s naglaskom na krajobrazno oblikovanje Dravske plaže. Konceptualizacijom smjernica ure enja predložena su tri varijantna idejna rješenja, razli itih pristupa oblikovanja, kojima se prožima vizija razvoja obale stvaraju i pritom prepoznatljivi prostorni identitet lijeve obale Drave.

Klju ne rije i: 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. Zaština područja .....	15
4.3.1. Natura 2000.....	15
4.3.2. Regionalni park Mura – Drava .....	17
4.4. Studija izvodljivosti biciklističkih staza “ <i>Green Belt Route</i> ” .....	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 gra ana 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 podru je lijeve obale uz samu rijeku iskorišteno za šetnicu uz koju se to kasto vežu pojedini ugostiteljski objekti te navedeni sadržaji. Kilometrima dug lijevi obalni pojas jednoli nog je i jednostavnog karaktera pripisanog prirodnosti, no s aspekta krajobrazne arhitekture, neiskorištenog je potencijala prirodnosti prostora, ije je ure enje i oblikovanje predmet ovog diplomskog rada.

Ljeva obala Drave, u potpunosti javni gradski prostor, otvorena je prema gradskoj sredini no svojim se karakteristikama ne name e kao važan i vrijedan javni prostor u odnosu na gradski centar te Tvr u. Vise i pješa ki 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 uklju ivanjem rijeke Drave u mrežu komunikacija grad bi se funkcionalno proširio i gra anima „približio“ lijevu obalu. Dodatnom sadržajnom raznolikoš u i ure enjem podru ja obale, s naglaskom na oblikovanje Dravske plaže, lijeva bi obala postala gravitacijska zona tijekom cijele godine ime bi se ostvario koncept „rijeku u gradu“ te upotpunio prostorni identitet grada me usobno 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.

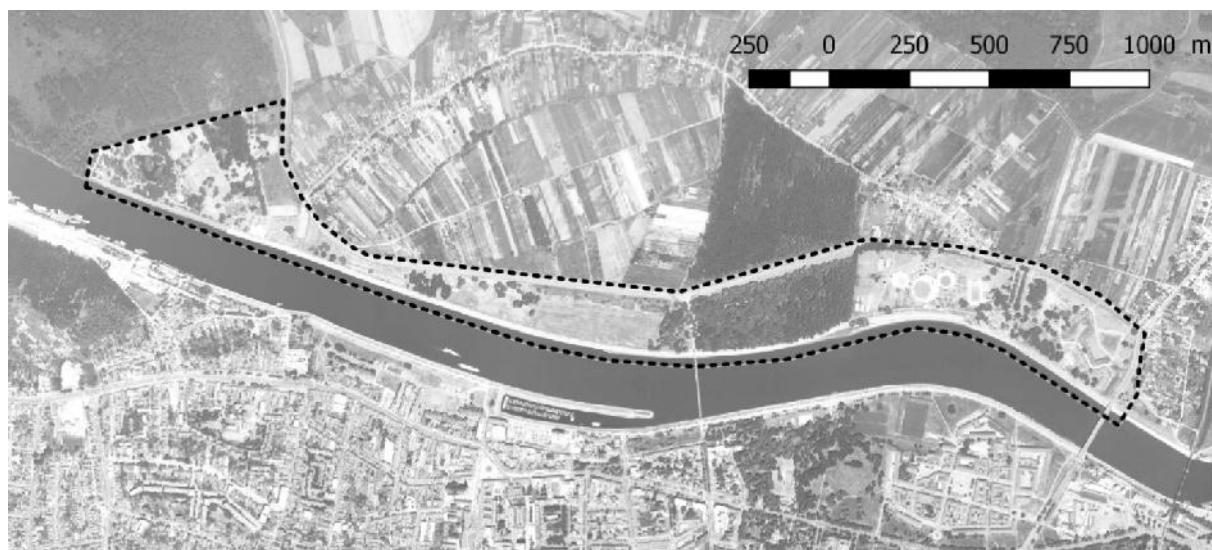
Funkcionalno, obale su trenutno povezane pješačkim i cestovnim mostom dužinom toka rijeke od 5 kilometara, s nepostojećim vodenim koridorima koji bi spajao obale, što otežava komunikacijsku interakciju obala. Trenutni uređeni longitudinalni pojas lijeve obale obuhvaća to kasto raspršen sadržaj duž obuhvata, 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 jednolnosti sadržaja te se ističe i problem neadekvatnog uređenja. Područje obuhvata sadržajno je skromno, što se najviše ističe u zoni sportsko-rekreacijske namjene koja doživljava razdvajanje 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 obala bi se 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 podru je smješteno nasuprot osje ke gradske sredine, longitudinalno prate i obalu rijeke dužine 3,7 kilometara.



Karta 1. Prikaz podru ja obuhvata

Istraživanje e zapo eti prikupljanjem literaturnih i prostornih podataka o povijesnom razvoju, karakteristikama i ulozi grada Osijeka. Koriste i prostorno-plansku dokumentaciju i stru nu literaturu Zavoda za urbanizam grada Osijeka utvrdit e se postoji e stanje te strategija razvoja grada. Terenskim obilaskom i analiti kim dijelom rada e se inventarizirat i analizirat podru je obuhvata s posebnim naglaskom na promet, gravitacijske zone ljudi, kontaktne zone, prostorne rubove, vizure te zone minimalnih intervencija s obzirom na prethodno utvr ena zašti ena podru ja. Metodom nestrukturiranog promatranja ponašanja ljudi analizirat e se obrazac korištenja i kretanja gra ana na podru ju obuhvata s obzirom na frekventnost smjerova i mesta zadržavanja gra ana tijekom cijele godine, s naglaskom na proljetne mjesecu, ime e se utvrditi temelj analize razli itih vrsta prometa s ciljem pronalaska alternativnih koridora komunikacije.

Na temelju prikupljenih podataka, prou ene literature te provedenih analiza formirat e se konceptualne smjernice ure enja podru ja obuhvata s naglaskom na promet, boravišne zone, zašti ena podru ja te atrakte u prostoru. Smjernicama ure enja postavit e se okviri za konceptualno oblikovanje Dravske plaže što e rezultirati prijedlogom varijantnih rješenja razli itih pristupa oblikovanja.

### 3. Razvoj grada Osijeka

#### 3.1. Povijesni pregled razvoja grada uz obalu Drave

Grad Osijek se kroz razli ita povjesna razdoblja karakterizirao kao vrlo važno središte tadašnjih vladara. Za vrijeme Rimskog carstva grad je pod imenom Mursa imao važan status grada-kolonije ije su obale naselili Rimljani, o emu danas svjedo e pojedini tragovi uz samu obalu Drave (Springer, 1999.). Na današnjem mjestu osje kog Gra evinskog fakulteta, u neposrednoj blizini rijeke, tijekom izgradnje zgrade Fakulteta 2008. godine prona eni su i restaurirani ostaci rimskih cesta (slika 1).



Slika 1. Restaurirani ostaci rimskih cesta

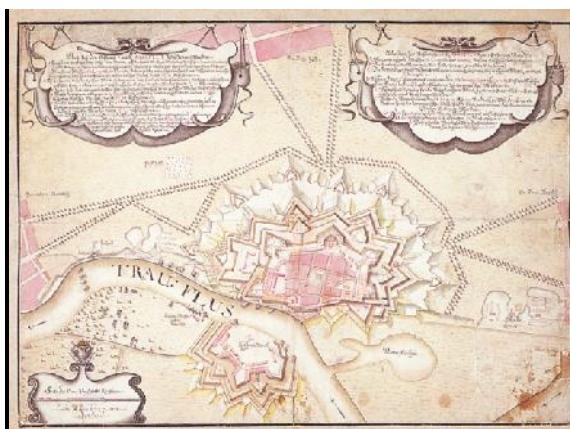
Osvajanjima Osmanlija pod Sulejmanovom vlasti po etkom 16.stolje a Osijek se u kratkom roku s razvojem prometne infrastrukture pretvorio u važno isto no trgova ko središte. Gradnja tzv. osmog svjetskog uda na obali Drave – Sulejmanovog mosta (Samaržija, 2014.), svojim je karakteristikama omogu io prometnu komunikaciju tijekom cijele godine neovisno o oborinama i vodostaju rijeke Drave. Uspostavljeni put Osijek – Darda obuhva ao je most preko Drave koji je stajao na lancima povezanim amcima i cestu do Darde izgra enu na balvanima preko tadašnjih baranjskih mo vara (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 uda“, iji su ostaci prona eni 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.stolje u. Osje ka je Tvr a bila podignuta kao sjedište generalata i važna vojna obrambena to ka jugoisto nog dijela carstva. Za primjetiti je na slici 4. da je ve u to doba (17.st.) Osijek bio cjelovit utvr eni grad koji se prostire na obje obale Drave.

Oko središnjeg se trga u povjesnoj Tvr i nižu reprezentativne zgrade sa zvonicima i pala e vojne namjene izgra ene u baroknom stilu, dok su se ostatkom Tvr e nizale jednostavne skromne vojarne i spremišta. Središnjim se trgom uzdiže spomenik Presvetog Trojstva, podignut u 18.stolje u u znak borbe protiv kuge koja je u to vrijeme esto poga ala Slavoniju, te dvije sakralne gra evine Crkva sv.Mihovila i Franjeva ka crkva u neposrednoj blizini Trga sv. Trojstva (Kerž, 1997.). Danas je Tvr a gradsko središte kulture i obrazovanja, u povjesnim su se zgradama smjestili Arheološki i Muzej Slavonije, Glazbena škola, brojne srednje škole, pojedini Fakulteti te zgrada rektorata Sveu ilišta u Osijeku (slika 5.).



Slika 4. Povijesni Osijek, [www.essekeri.hr](http://www.essekeri.hr)



Slika 5. Tvr a u 21.stolje u, <http://www.skyscrapercity.com>

Tijekom 20.stolje a Osijek se isticao kao gospodarsko snažno središte s brojnim tvornicama razli itih sirovina (željezo, koža, lan, hrana – še er, pivo, meso,...) sve do Drugog svjetskog rata nakon kojeg gubi svu industrijsku mo (Samaržija, 2014.) Novim se regulacijskim osnovama, ra enim nakon Drugog svjetskog rata, po prvi put u obuhvat prostornog razvoja

uzima i lijeva obala Drave. Povjesni razlog neizgrađenosti lijeve obale krije se u visini same obale, to nije, 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. Ime bi se rijeka Drava okarakterizirala kao „rijeka u gradu“, kojim se dodatno potvrđuje longitudinalno širenje uz rijeku ije bi obje obale tada postale dio gradske strukture (Ambruš i Duspari, 2009.). Dalnjim se analizama potreba, neposredno nakon Domovinskog rata, uvidjelo da širenje na lijevu obalu Drave u takvom obujmu nije potrebno zbog smanjenja stanovništva samog Grada, što se nastavilo i u 21. stoljeću te je napisljetu Generalnim urbanističkim planom grada Osijeka iz 2006. godine do daljnog 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 donesena 2015. godine od strane tadašnje osječke vlasti. Ijom je prvobitnom inicijativom ekspertnog tima 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 finansijskih 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 njihova implementacija odvija se u ovom radu:

„8.1. Nastaviti s aktivnostima na poboljšanju izgleda Osijeka – sa učvati industrijsko graditeljsko naslijeće kroz pronalaženje novih namjena tih kapaciteta

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

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

(Singer i sur., 2015.)

#### 4. Inventarizacija područja obuhvata

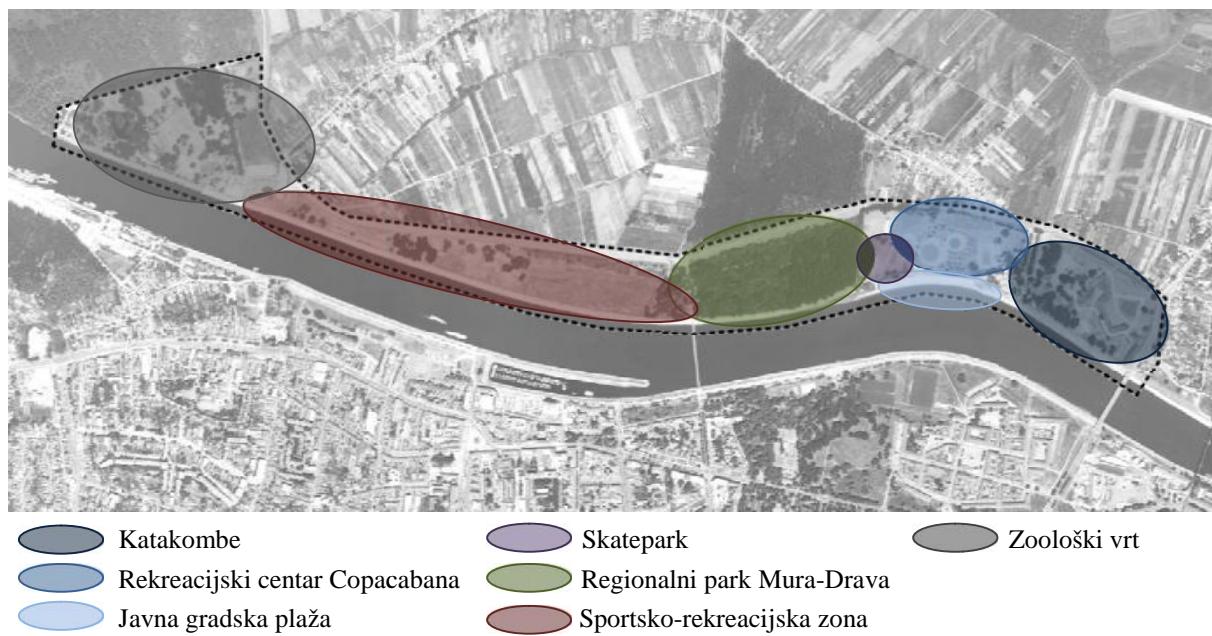
Danas je grad Osijek makroregionalno središte Slavonije i Baranje s trenutnih 85 000 stanovnika. Svojom se površinom od 170km<sup>2</sup> gradskog naselja longitudinalno proširio uz desnu obalu rijeke Drave te po veličini smjestio na 4.mjesto najvećeg grada u Hrvatskoj. U sastavu grada nalazi se 11 naselja, a samo naselje Osijek ima 7 glavnih gradskih četvrti. Zbog jedine mogunosti širenja, rubne se gradske četvrti, zadnjih godina, šire prema južnoj gradskoj obilaznici i ja se frekventnost prometa izričito povećala zbog izgradnje obližnja dva velika trgovaca kojima 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 390.000m<sup>2</sup>, grad s najviše zelenila i zelenih površina u Hrvatskoj (Osijek 360, 2012.).



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

#### 4.1. Inventarizacija



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

Po evši s isto ne strane, označena enim prostorom obuhvata uz glavnu obalnu šetnicu nižu se povijesne katakombe, Rekreacijski centar Cobacapana (RC Copacabana) s ugostiteljskom zgradom, javna gradска 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 isto ni, željezni ki most, stanovnici Podravlja esto koriste kao pješaku 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. Pješaku je most jedna od glavnih atrakcija grada Osijeka te prepoznatljiv element grada na svim razglednicama.

Razmatrani obuhvat obuhvata en 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 pojedine 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 задржалo i dodatno naglasilo kontrast između gusto izgrađene gradske sredine s jedne i prirodnosti s druge strane rijeke Drave.



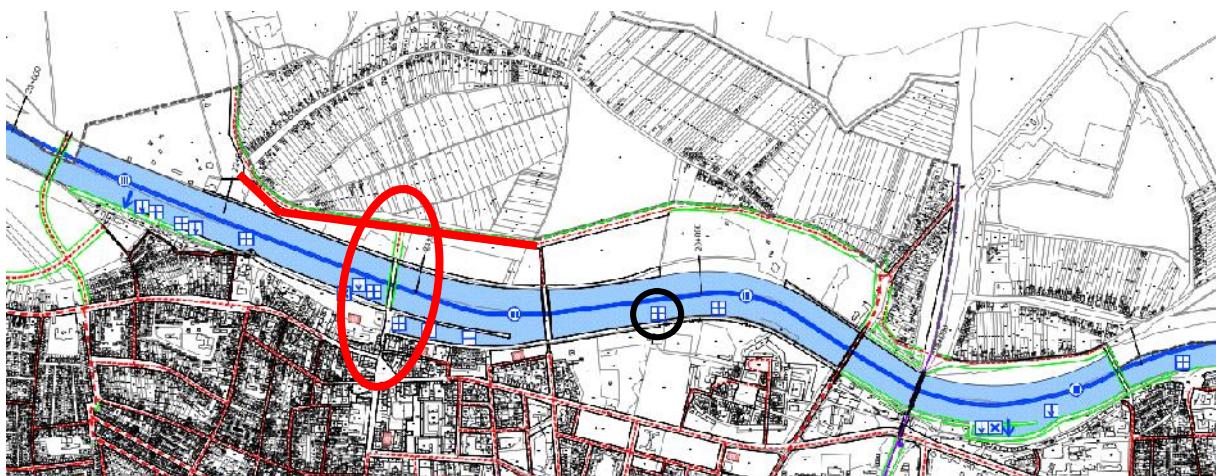
Karta 3. Namjena područja obuhvata, GUP grada Osijeka

### 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 nastavlja slijedeći granicu obuhvata sve do pješačkog mosta. Izmjenama i dopunama iz 2017. godine planirani su novi koridori (označeni crvenim linijama), to nije izgradnja manjeg pješačkog mosta sa zapadne strane gradske luke, te

poplo enje i ure enje postoje eg makadama, koji se nastavlja na prometnicu kod pješa kog mosta, kojim je trenutno zabranjeno prometovanje (karta 4.).

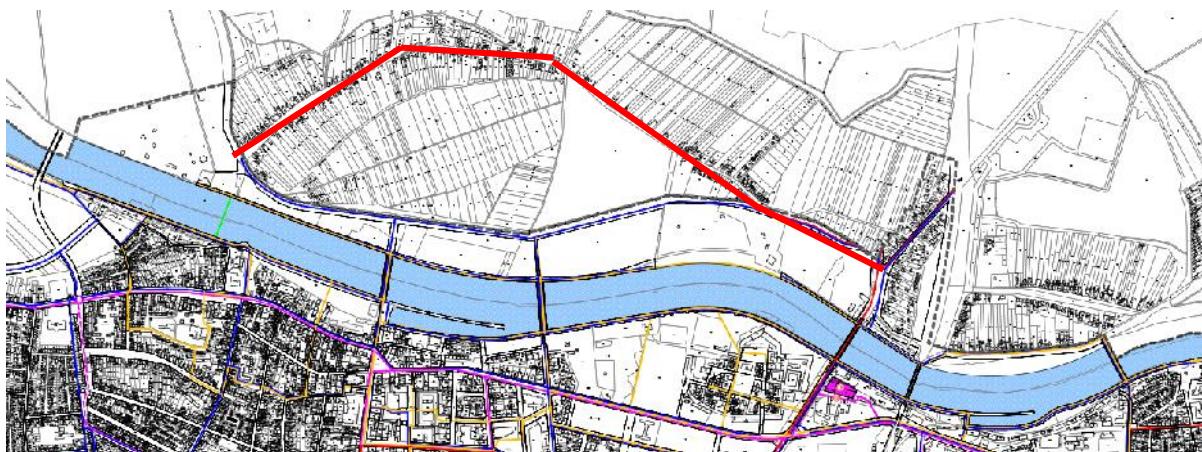
Rije ni promet gravitira prema manjoj gradskoj luci koja se nalazi u središtu grada te gospodarskoj luci smještenoj na isto noj obali grada. Duž desne obale postavljena su brojna sidrišta i pristaništa za manja plovila, kojih na lijevoj obali nema, te plutaju i ugostiteljski objekti – restorani i no ni klubovi. Jedina poveznica lijeve s desnom obalom, rije nim putem, bila je plovna motorna skela na zapadnom dijelu obuhvata, povezuju i Zoološki vrt s gradom, no ona je zadnjih godina u potpunosti prestala s radom. Uz pristanište u blizini Tvr e smjestila su se zgrada i dvorana vesla kog kluba Iktus (karta 4., oznaka ●) iji vesla i svakodnevno treniraju dijelom toka rijeke Drave.



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

Biciklisti ki se promet, uz obalu Drave, isprepli e s pješa kim šetnicama duž obje rije ne obale. Poteško e u prometovanju javljaju se kod cestovnog i pješa kog mosta jer nisu u potpunosti prilago eni biciklistima ve samo pješacima. Biciklisti ka je staza trasirana i kroz naselje Tvr avica 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 onemogu en s jedne na drugu obalu Drave.



Karta 5. Regulacija biciklisti kog prometa u podruju obuhvata, GUP grada Osijeka

#### 4.2.3. Podruja posebnih obilježja

Podruje Zoološkog vrta obuhva eno je Prostornim planom podruja posebnih obilježja u sklopu osje kog Pampasa na desnoj gradskoj obali.

Važe im Urbanističkim planom uređenja br. 6 posebno se kategorizira širi prostor osje te Tvrđe te prostor povijesnih katakombi na lijevoj obali Drave (karta 6.). Danas se podruje katakombi koristi isključivo tijekom velikih manifestacija u obliku koncerata, praznika, izleta i sl.



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

### 4.3. Zaštiti ena podru ja

Zakonom o zaštiti prirode (NN 80/13), prema Ministarstvu zaštite okoliša i energetike, kategorizirana su zaštiti ena podru ja u Republici Hrvatskoj s ciljem zaštite i o uvanja izvornosti prirode, osiguravanja neometanog odvijanja prirodnih procesa i održivog korištenja prirodnih dobara. Razmatrani obuhvat dijelom obuhva a 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 podru ja važnih za o uvanje vrsta i stanišnih tipova Europske unije. Cilj Nature je o uvati ili ponovno uspostaviti povoljno stanje ugroženih i rijetkih vrsta i prirodnih i poluprirodnih stanišnih tipova, a dijelimo ju na Podru ja zna ajna za o uvanje i ostvarivanje povoljnog stanja divljih vrsta ptica (POP) i Podru je zna ajno za o uvanje i uspostavljanje povoljnog stanja za druge divlje vrste i stanišne tipove (POVS).

Donji tok Drave HR2001308 naziv je POVS podru ja koje obuhva a cjelokupno podru je obuhvata u ekološku mrežu (karta 7.). Glavna su karakteristika ovog podru ja aluvijalni šumski predjeli vrsta *Alnus glutinosa* i *Fraxinus excelsior*, crne johe i jasena, koji se protežu Osje ko-baranjskom županijom.

Tako er, ovo je podru je važno stanište za vrste *Triturus dobrogicus* (podunavski vodenjak), *Bombina bombina* (crveni muka ), *Cobitis elongatoides* (veliki vijun), *Pelecus cultratus* (sabljarka), *Rhodeus amarus* (gav ica) koje zajedno s navedenim šumskim predjelima ine subjekte zaštite ovog podru ja.

Donji tok Drave HR2001308



Karta 7. Prikaz POVS podru ja, ARKOD

Podunavlje i donje Podravlje HR1000016 naziv je POP područja, važnog uzgajališta aplji, štekavca i vrste patke *Ferruginous*, koji obuhvaća tok rijeke Drave i manji dio granice obuhvatan (karta 8.). Zaštiti eno 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-tradicionalne te geološke baštine, s dozvolom obavljanja gospodarskih aktivnosti održivog razvoja.

Regionalni park obuhvaća poplavno područje formirano duž rijeke Drave i prijelazno područje s poljoprivrednim površinama i manjim naseljima uz rijeke do ušća u Dunav (karta 9.). Uz tokove rijeka s godinama su se razvile tradicionalne i rekreativne aktivnosti koje povezuju ovih 5 kontinentalnih županija (Međimurska, Varaždinska, Koprivnicko-križevačka, Virovitičko-podravska, Osječko-baranjska županija). Park karakterizira krajobrazna raznolikost koja predstavlja značaj potencijala za razvoj geoturizma kao dio ponude Parka, uz posebnu zaštitu 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 biciklisti kih staza „Green Belt Route“

Studija izvodljivosti za razvoj biciklisti kih staza u hrvatskom zelenom pojasu „Green Belt Route“ zamišljena je kao potencijalna biciklisti ka 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 biciklisti ka bi ruta prolazila cestovnim mostom preko rijeke Drave, kroz područje obuhvata, sve do Tvrđave nastavljajući isto na prema Batini (karta 10.). Studijom su predložena izdvajanja manjih ogrankaka prema atraktivnim krajobraznim predjelima što otvara mogunost povezivanja biciklisti kog prometa obuhvata lijeve obale Drave s biciklisti kom trasom „Green Belt Route“.



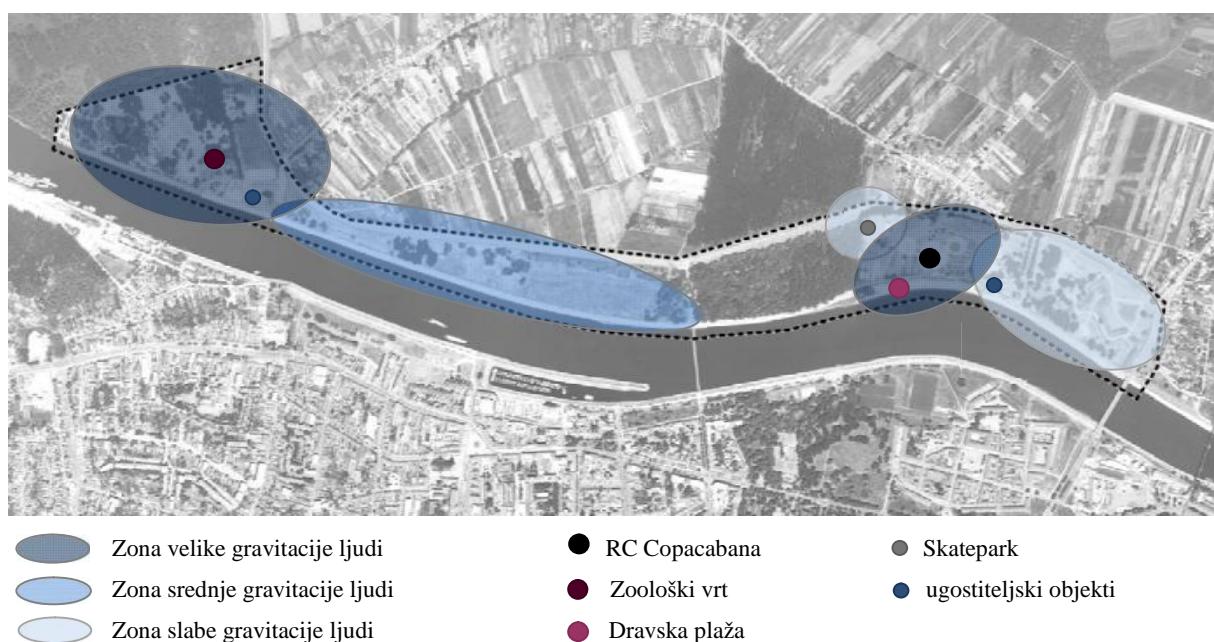
Karta 10. Karta biciklističke trase u Osječko-baranjskoj županiji, Studija izvodljivosti za razvoj biciklističkih staza u hrvatskom zelenom pojasu

## 5. Prostorna analiza područja obuhvata

Prostornim analizama utvrđuju se obilježja i potencijali prostornog obuhvata te izdvajaju mogućnosti ograničenja u dalnjem 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 ija je svrha „gradskog“ izletni kog karaktera (slika 8.). Tijekom Praznika rada, popularne Norijade i manifestacije Dana osjećaju 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, pripadaju im toboganim, 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 gradaine ga gra anima 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, postoje a 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 pješačka plaža koja se proteže dužinom 300 metara s lijeve strane šetnice. Sa šetnice se popločanim platoima spušta do praznog pješačkog dijela plaže i tamo je površina izložena estetskim promjenama visine rijeke (slika 9.). Plaža je neuređena, djelomično obrašta, 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 posje uje mali broj zaljubljenika u adrenalinske sportove, a tijekom nekoliko dana me unarodnog natjecanja naziva *Pannonian challenge*, u Skateparku se održavaju natjecanja svih kategorija tijekom dana i održavaju koncerti tijekom veernjih sati koje posje uje velik broj ljudi iz Hrvatske i susjednih zemalja. Zoološki vrt s pripadaju im restoranom i hotelom krajnja je gravitacijska to ka lijeve obale Drave. Zoološki vrt najve e površine u Hrvatskoj, dje je igralište ispred hotela i ure ena ugostiteljska terasa postavljena iznad same rijeke stvaraju mrežu boravišnih zona koje gra ani posje uju tijekom sunanih dana. Cestovnim prometom do ovog se prostora dolazi kroz naselje Tvravica, no naj eš e gra ani dolaze šetnicom uz Dravu, uz koju se, od pješa kog mosta, protežu biciklisti ka i staza za tranje posebne podloge stvaraju i svojevrsnu rekreativsku zonu ovog prostora (slika 10.).

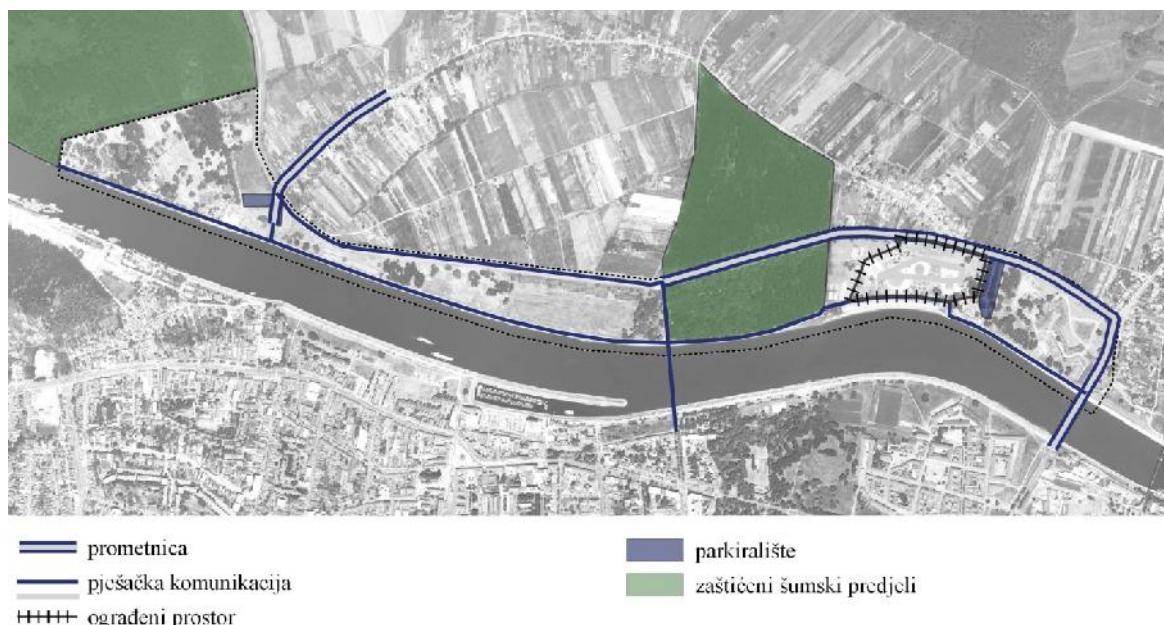


Slika 10. Sportsko rekreativska zona

Ljeva obala Drave podijeljena je u dvije ve e gravitacijske zone aktivne ve im dijelom godine. Podru je 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-rekreativska namjena prostora te prenamjenile i uredile dosadašnje zone, prostor bi se povezao u cjelinu koju bi gra ani koristili kao dijelom gradske sredine.

## 5.2. Kontaktne zone

Kontaktne zone, odnosno granice zona, jasno su definirane pješa k i 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. Podru je katakombi je ogradom i parkiralištem, kao buffer zonom, odvojeno od podru ja kompleksa Copacabana koje je u cijelosti ogra eno sve do glavne šetnice. Nastavljaju i se na ogra eni prostor, Skatepark je kompaktna cjelina smještena uz šumske predjel, pod zaštitom Nature, koji funkcionalno i vizualno djeli cjelokupni prostor obuhvata. Pješa k i se mostom, kao vizualno snažnom intervencijom odvaja prostor prirodne šumske zone od sportsko rekreatijske zone. Parkiralište kojim se završava naselje Tvr avica, dijeli zonu rekreacije i daljnji ugostiteljsko-turisti ki sadržaj Zoološkog vrta. Sam prostor Zoološkog parkovnog je ure enja s mnoštvom zelenila koje se na krajnjim granicama Zoološkog stapa sa šumom koja se nastavlja van granica obuhvata uz obalu rijeke.

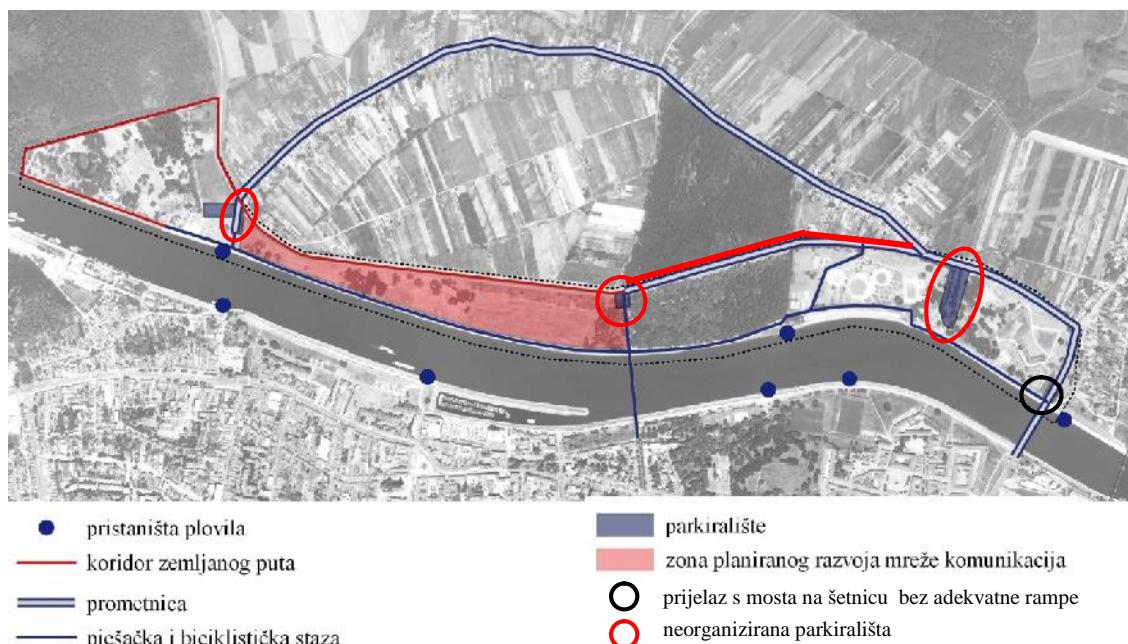


Karta 12. Analiza kontaktnih zona

Granica obuhvata s južne je strane jasno definirana rijekom Dravom uz pješa k, cestovni i željezni ki most kojima se direktno uspostavlja kontakt s gradskom sredinom. Sjeverna se granica obuhvata definira cestom do pješa kog mosta te nastavljaju im zemljanim putem do Zoološkog vrta, ime se jasno linearno odjeljuje javni od privatnog prostora. Uz cestu se najve im dijelom nižu poljoprivredne parcele isprepli u i se s naseljem Tvr avica i šumskim predjelima koji ulaze unutar granica obuhvata.

### 5.3. Promet

Kolni promet lijeve obale Drave najvećim dijelom je 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 zadovoljavajući s obzirom na frekvenciju 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 zaštitu životne sredine području (karta 13.).



Karta 13. Analiza prometnih koridora

Parkirališni prostor između katakombi i RC Copacabana asfaltirana je površina bez vidljivih oznaka mjesto 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 šljunak proširenje uz pješačku komunikaciju.

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

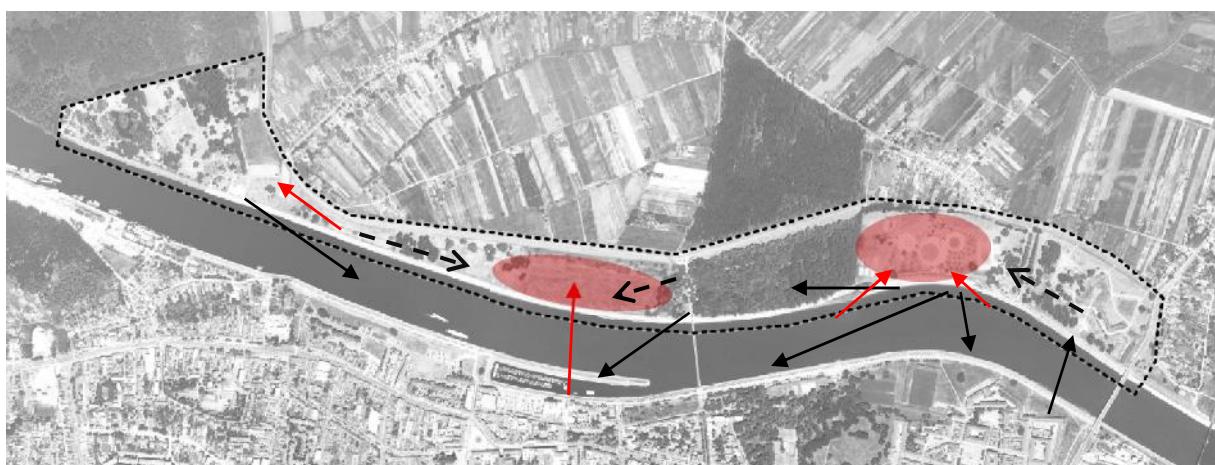
Biciklisti ki se promet odvija usporedno s glavnom šetnicom uz obalu Drave te uz prometnicu koja vodi naseljem Tvr avica sve do Zoološkog vrta (karta 13.). Na glavnu se šetnicu biciklisti spuštaju rampom s pješa kog mosta te stubama s cestovnog mosta, ime ujedno zauzimaju pješa ku komunikaciju i nemaju adekvatan pristup drugoj biciklisti koj stazi. Jedna biciklisti ka staza na lijevoj obali Drave, pogotovo tijekom toplijih dana, nije fizi ki, ni kvantitativno dovoljna za sve gra ane svojom jednom linearnom trasom.

Pješa ki je promet glavna karakteristika ovog prostora. Pješa kim se mostom iz centra grada naj eš e prelazi na lijevu obalu ija šetnica prati rijeku dužinom od 3 kilometra (karta 13.). Pješa ke su komunikacije adekvatno ure ene s ve im brojem urbane opreme, ali s problemom nedovoljno artikuliranih boravišnih zona u hladu. Uz glavnu se šetnicu, uz klupe, nalaze i kasete jednoli nog grmolikog bilja, a s „gradske“ se strane Drave u kasetama sade cvjetni grmovi i manja drve a ime se pove ava atraktivnost prostora.

Vodeni je promet na Dravi mogu samo privatnim plovilima ime je plovni potencijal rijeke u gradu neiskorišten. Naj eš e se Dravom mogu vidjeti vesla i 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 ure enosti, kompaktnih i veli inom zna ajnih sadržajnih površina i snažnog rije nog toka, koji ga odvaja od grada, vizualno zanimljiv i privla an. U isto nom se dijelu nalaze sadržaji na koje se pružaju duboke vizure sa šetnice, a kontrastno se zapadnom stranom, to nije rekreatijskom zonom prožimaju grupe visokih stabala, livade i nasipi zbog ega se doživljaj prostora neprestano mijenja (karta 14.). Nasipom se djelomi no zaklanjaju parkirališna površina i privatne poljoprivredne parcele smještene uz sjevernu granicu obuhvata.



- Postoje e poželjne otvorene vizure na podru je obuhvata i grada
- Nepoželjne duga ke vizure na velike prostorne površine
- Poželjno otvaranje sadržajno kompleksnih? vizura
- Zone potrebnog zatvaranja vizura unošenjem vegetacije i dodatnog sadržaja

Karta 14. Analiza vizura

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

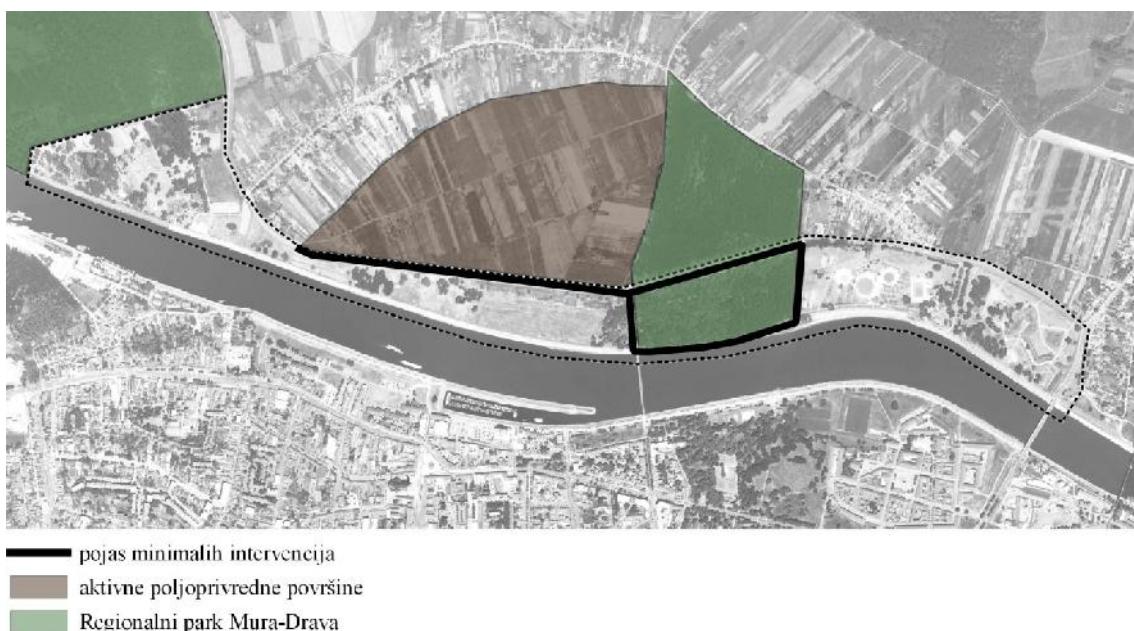


Slika 11. Pogled s Dravske plaže prema Tvr i

## 5.5. Zone minimalnih intervencija

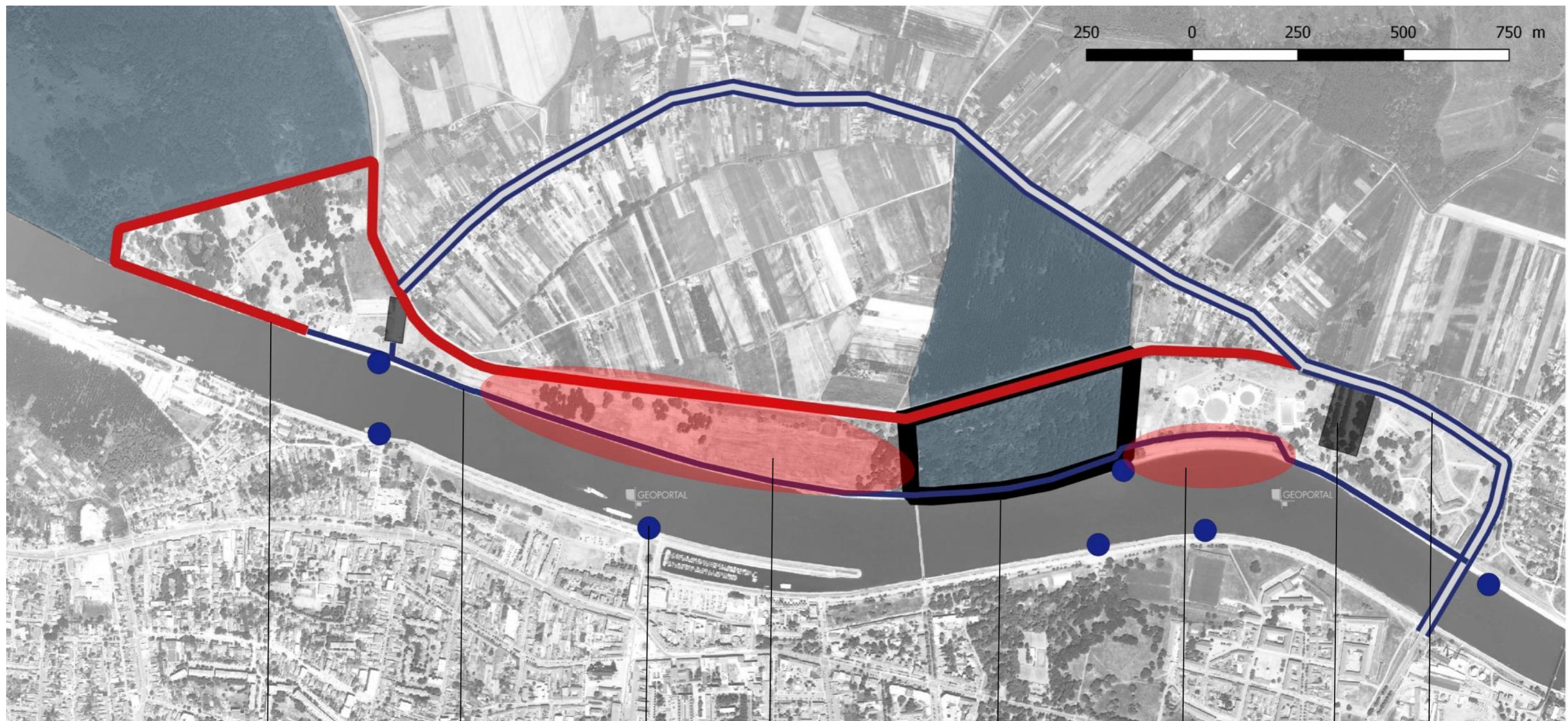
Podru je Regionalnog parka koje se preklapa s Naturom 2000, šumski predjel u sredini obuhvata, definirano je kao zona minimalne intervencije. Zbog mogu eg narušavanja bioraznolikosti i ravnoteže staništa ova e se zona obuhvata ostaviti netaknuta, uz iznimku dijela glavne šetnice koja prolazi rubnim dijelom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

Zemljani put, odnosno sjeverna granica obuhvata koja se proteže od pješa kog mosta do Zoološkog vrta, tako er je zona minimalne intervencije. Put se proteže nasipom s ije se vanjske strane obuhvata pružaju aktivno obradive poljoprivredne parcele te bi svaka ve a intervencija imala vidljivog negativnog utjecaja na to podru je (karta 15.).



Karta 15. Analiza zona minimalnih intervencija

## 5.6. Kompozitna analiza



Karta 16. Kompozitna analiza

Zapušteni koridor zemljjanog puta – neiskorišten potencijal stvaranja mreže komunikacija	Postoje a trasa biciklisti ke staze – kvantitativno nedovoljna	Postoje a rije na pristaništa – neiskorišten potencijal za razvoj vodenog prometa	Nedovoljno sadržajna i ure ena sportsko rekreacijska zona	Pojas zone minimalnih intervencija zbog zaštite podru ja Regionalnog parka Mura-Drava	Zona zapuštene neure ene Dravske plaže	Neadekvatno organizirani parkirališni prostor	Postoje a prometnica – neiskorišten obuhvat za usporedno trasiranje biciklisti ke staze
--	--	---	---	---	--	---	---

## 6. Vizije razvoja područja obuhvata

Analitikim su se dijelom istaknule mogunosti, odnosno vizije razvoja tematsko različitih pristupa lijeve obale Drave.

- **Ekoturizam**

Specifnost prostora pod zaštitom Nature 2000 i zaštiti enog 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 zaštiti enim područjima.

- **Kultura**

Povijesne katakombe imaju iznimno izraženu društvenu funkciju građana 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 obogađivanjem 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 gastr turizam**

Specifnost tradicionalne gastronomске 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 ure enja podru ja obuhvata

Prijedlogom ure enja obuhvatit će se intervencije i smjernice ure enja 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 postoje ih karakteristika područja, koji stvara urbanističke i krajobrazne temelje za daljnje oblikovanje Dravske plaže.

### 7.1. Kopneni promet

#### 1. Projektiranje rampe prilagodene biciklistima i osobama smanjene pokretljivosti

Biciklisti ka staza, trasirana zapadnim rubom cestovnog mosta, nema biciklisti ki adekvatan prijelaz na šetnicu stoga se predlaže unošenje rampe uz lokaciju stubišnog prijelaza s mosta.

#### 2. Organizacija parkirališta P1

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

#### 3. Ukidanje prometnice, prenamjena u biciklističku stazu

Predlaže se uklidanje 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 granicnim dijelovima. Trasa postojeće prometnice bi se prenamjenila u biciklističku i pješuću 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 pješuću komunikaciju stoga se predlaže organizacija parkirališta. Potrebno je asfaltirati površinu trenutnog parkiranja, označiti parkirališna mesta te adekvatno osvjetliti i rubnjacima ogradići parkirališni prostor.

## 6. Biciklisti ki punktovi

Predlaže se unošenje biciklisti kih 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 pješa kog mosta, i parkiralište P3, u zoni Zoološkog vrta i ugostiteljskog objekta.



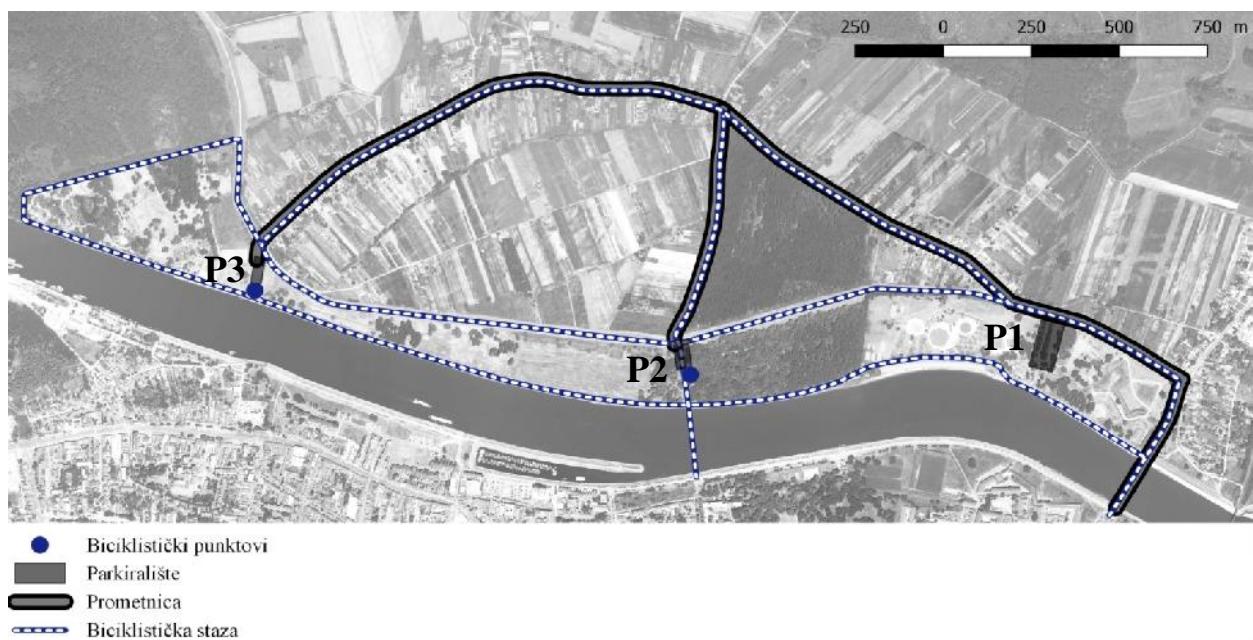
Slika 12. Biciklisti ki punktovi,  
[www.istarski.hr](http://www.istarski.hr)

## 7. Biciklisti ka i pješa ka staza na mjestu zemljanog puta

Zemljani put na nasipu koji se nastavlja od pješa kog mosta, sjevernom granicom obuhvata sve do Zoološkog vrta, prenamjenio bi se u biciklisti ku i pješa ku stazu. Dalnjim trasiranjem biciklisti ke staze prijedloga 8., uz pješa ku stazu, koja bi zemljanim putem došla do granice Zoološkog vrta, s vanjske ga strane okružila te se južno spustila uz samu obalu Drave spajaju i 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 ozna avanje 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 rekreativske zone.



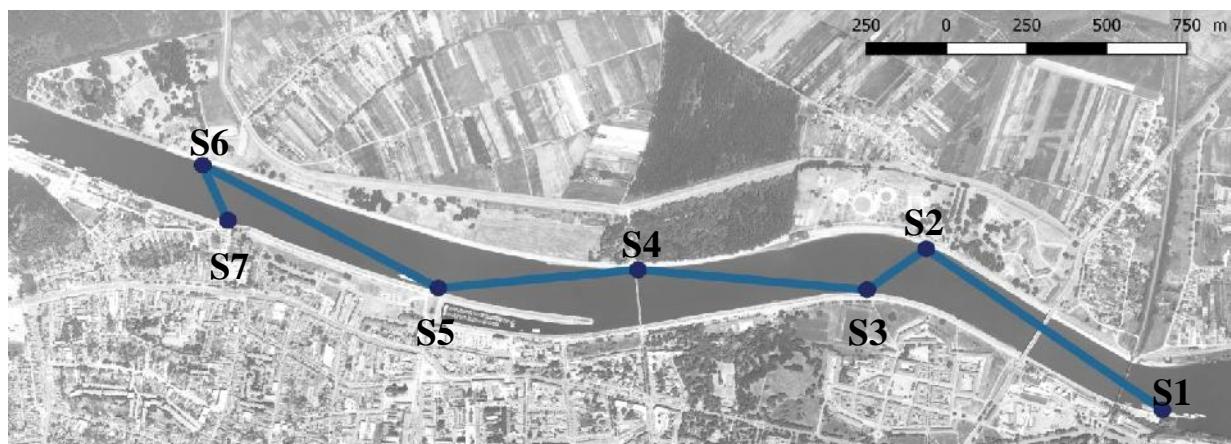
Karta 16. Prijedlog ure enja kolnog i biciklisti kog prometa

## 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 – isto na gradska luka (stanica 1 – S1) koja bi ujedno bila i mati na luka vodenih tramvaja; ugostiteljski objekt Kopika (S2), smješten na isto nom rubu Dravske plaže; Tvrđava (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. Sedam bi se stanice, na području zapadno od pješačkog mosta, uključujući i stanicu podno mosta, premostile lijevu i desnu obalu 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 i 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](http://www.ev-charging.com)

### 7.3. Boravišne zone

#### 1. Ure enje amfiteatra katakombi

Amfiteatar, uz glavnu šetnicu lijeve obale, obrasli je prostor napuknutih obloga i poplo enja. Okarakteriziran je kao prostor okupljanja gra ana tijekom praznika, izleta i razli itih manifestacija, stoga se predlaže ure enje i sanacija materijala putem Natje aja za izradu idejnog urbanisti ko-arhitektonskog rješenja ure enja zbog toga što je cjelokupno podru je katakombi u zašti enom podru ju Nature 2000.

#### 2. Uklanjanje kontrolnih ku ica

Ulagno/izlazne ku ice, smještene ispred ugostiteljskog objekta Kopika, korištene za prostor RC Copacabane nisu u funkciji zbog posebnog ogra ivanja bazena Copacabane stoga se predlaže uklanjanje ku ica i pripadaju ih ograda radi otvaranja prostora i vizura.

#### 3. Ure enje Dravske plaže

Zbog dotrajalosti i obraslosti poplo enih dijelova te neure enosti cjelokupnog prostora plaže predlaže se ure enje prostora s naglaskom na sadržajnost, funkcionalnost i vizualnu privla nost lokacije.

#### 4. Sadržaji sportsko rekreacijske zone

Sportsko rekreacijska zona, smještена izme u pješa kog mosta i kompleksa Zoološkog vrta, obuhva a stazu za tr anje specifi ne podloge uz nekoliko klupa koje se nalaze uz stazu. Predlaže se formiranje glavne sportsko rekreacijske zone s javnim vježbalištem sa spravama (slika 15.) na isto nom dijelu sportsko rekreacijske zone i nekoliko manjih boravišnih zona koje bi spajale stazu za tr anje s pješa kim i biciklisti kim komunikacijama na granicama obuhvata.

## 7.4. Tipologija vegetacije

### 1. Drvored uz glavnu šetnicu

Zbog problema nedostatka hлада 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 „zale“ kupa imo na Dravskoj plaži.



Slika 15. Prijedlog uređenja dijela glavne šetnice

### 2. Drvored uz biciklisti ku 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, prevladavaju ih vrsta crne johe i jasena u šumskom predjelu, uz novoplaniranu biciklisti ku stazu radi vizualnog približavanja i stapanja odijeljenih dijelova (slika 17.).



Slika 16. Prijedlog uređenja dijela glavne šetnice

### 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. Postoje u ogradi 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 to noj lokaciji ije su po etne to ke na obalama trenutno informativni punktovi. Rekonstrukcijom mosta, kojom se otvara mogu nost i atraktivnog spajanja Dravske plaže s mostom, uspostavlja se novi pješa ki koridor izme u lijeve i desne obale izrazitog kulturnog zna aja.

### 2. Ure enje 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 pješane 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 ravninom spajaju šetnicu plaže s glavnom šetnicom razmatranog obuhvata. Uz sjeverni se rub plaže proteže jedrima natkriveni prostor ugostiteljskog objekta i šetnice ispred kojeg se otvara pješana plaža šire i 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, ime se linearno, u potpunosti prilagođeno šetnicom osobama smanjene pokretljivosti, spajajući 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 pješane plaže gustom vegetacijom. Zapadnom se stranom plaže, neposredno uz granicu Regionalnog parka Mura-Drava, planira unošenje gусте autohtone vegetacije parka kako bi se plaža vizualno i funkcionalno povezala sa zašti enim 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 prirodni boravišna zona u hladu. Postupnim produživanjem platoa iz travnatog predjela prema pješanom, stvara se prijelaz na samu plažu. Uz sjeverni se rub nalazi natkrivena terasa ugostiteljskog objekta koja je izravna poveznica glavne šetnice s Dravskom plažom. Isto nim se dijelom, uz pojedine drvene platoe, pružaju linearne strukture predviene za dječju igru koje vode do staze novoplaniranog istog ulaza. Stazom se s plaže dolazi do pristaništa plovila smještenog ispred 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 isto nog i zapadnog dijela glavne šetnice preko prostora plaže, odnosno ukidanja šetnice sa sjeverne strane obuhvata. Rješenjem se planira nastavak šetnice, organi no uz Dravu, kroz prostor plaže stvaraju i 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 pješane plaže te stvaraju mirniji dio za djeju igru u pli em predjelu rijeke. Platoi su dimenzijama prilagođeni neometanom boravku i šetnji te pružaju mogunost boravka na samoj rijeci tijekom ljetnih dana. Šetnica se u isto nom dijelu širi u visinski rašlanjeni multifunkcionalni prostor staze, pojasa vegetacije te platoa sa sunalištem, ležaljkama te strukturama za sjedenje ispred kojeg se otvara pješani predjel plaže. Šetnica se, na kraјnjem isto nom dijelu, pruža iznad rijeke Drave u funkciji mosta na visini od 3,5 metra od visine rijekeime se ostavlja neometani prolaz podno mosta za posjetitelje plaže. Uz završetak mosta, na glavnoj šetnici, smjestilo se pristanište plovila kao poletna točka plaže s isto ne strane obuhvata. Ovim se varijantnim rješenjem artikulira atraktivna šetnica uz rijeku stvarajući i 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 povjesnu Tvrđavu te pješkim i biciklističkim stazama linearno povezuje isto ni i zapadni dio grada dok lijeva obala ima rekreacijsku ulogu uz pojedine individualne sadržaje takođe vezane uz glavnu šetnicu. Problematsko polazište ove teme je sadržajna nepovezanost, odnosno necjelovitost i neiskorištenost potencijala područja lijeve obale Drave. Razmatrani je obuhvat trenutno područje točka manje gravitacije kretanja ljudi do kojih se dolazi određenim koridorima iz urbane gradske jezgre,ime se otvaraju mogunosti 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 biciklisti kog, pješa kog te vodenog prometa s naglaskom na prirodnost krajobraza,ime 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, njom se artikulacijom uvodi i atraktivna šetnica uz rijeku, prostor se funkcionalno i vizualno poveza u karakterno kompleksnu cjelinu,ime lijeva obala Drave podiže kvalitetu gradske društvene funkcije i nameće se kao prirodni kontrast urbanoj gradskoj jezgri.

## 10. Literatura

1. Agencija za upravljanje zašti enim prirodnim vrijednostima na podruju Osje ko Baranjske županije (2011.) Zašti ena podruja - Regionalni park Mura - Drava <http://www.obz-zastita-prirode.hr/regionalni-park-mura-drava> (travanj 2017.)
2. Ambruš D., Duspari V.(2009), Osijek - rijeka u gradu ili grad na rijeci?, Simpozij Kontinuitet-Diskontinuitet, Beograd, 2009.
3. Duspari V., Hebar Z., Šmit E.(2001), Studija prostorno-urbanisti kog razvoja grada Osijeka, Zavod za urbanizam i izgradnju, Osijek
4. Grlica I. (2007), Studija izvodljivosti za razvoj biciklisti kih staza u hrvatskom zelenom pojasu, Državni zavod za zaštitu prirode, [http://www.dzzp.hr/dokumenti\\_upload/20100423](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.) Zašti ena podruja <http://www.zastita-prirode.hr/Zasticena-priroda/Zasticena-podrucja> (svibanj 2017.)
7. Odluka o izmjenama i dopunama Odluke o donošenju Generalnog urbanisti kog 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 ure enja 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 inteligenntnog 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. Živakovi 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 odra uje 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 odra uje 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.).