

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

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-12-04**



*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 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

IZVJEŠAJE

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 Perekovi, 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 stvaraju i 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 stvaraju i 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 “ <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 određite je grana 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 točasto vežu pojedini ugostiteljski objekti te navedeni sadržaji. Kilometrima dug lijevi obalni pojas jednoličan je i jednostavnog karaktera pripisanog prirodnosti, no s aspekta krajobrazne arhitekture, neiskorištenog je potencijala prirodnosti prostora, nije 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 Tvru. Vise i pješaci 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 grana „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 time bi se ostvario koncept „rijeka 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.

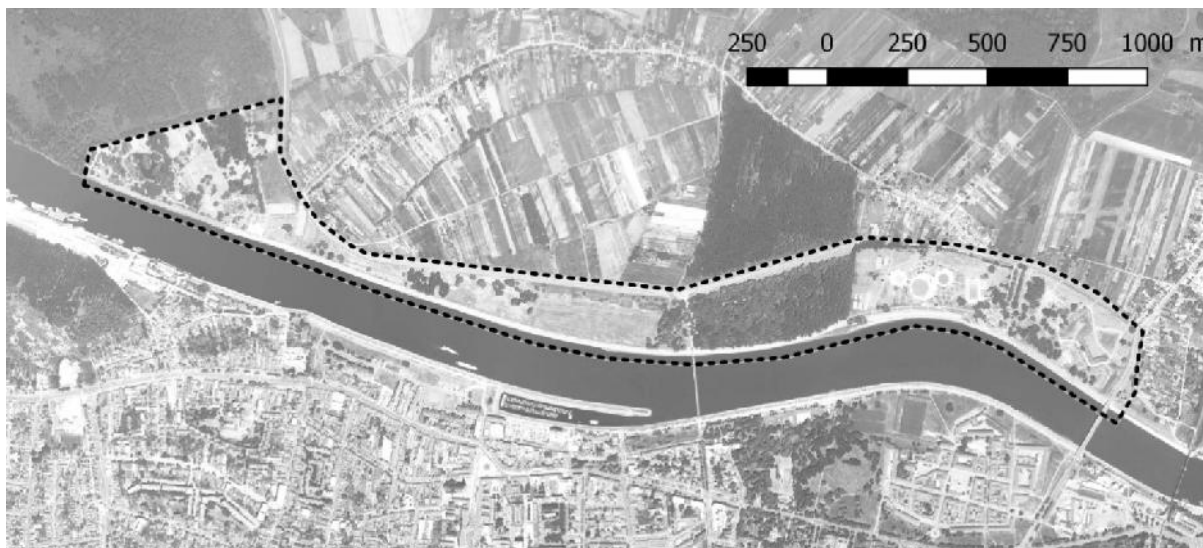
Funkcionalno, obale su trenutno povezane pješa kim i cestovnim mostom dužinom toka rijeke od 5 kilometara, s nepostojimim vodenim koridorima koji bi spajao obale, što otežava komunikacijsku interakciju obala. Trenutni uređeni longitudinalni pojas lijeve obale obuhvaća i toliko raspršen sadržaj duž obuhvata, 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 ista 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 i 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 automobilskeg 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 i 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. Koristi se i prostorno-plansku dokumentaciju i stručnu literaturu Zavoda za urbanizam grada Osijeka utvrditi koje postojeće stanje te strategija razvoja grada. Terenskim obilaskom i analitičkim dijelom rada će se inventarizirati i analizirati područje obuhvata s posebnim naglaskom na promet, gravitacijske zone ljudi, kontaktne zone, prostorne rubove, vizure te zone minimalnih intervencija s obzirom na prethodno utvrđena zaštitna područja. Metodom nestrukturiranog promatranja ponašanja ljudi analizirati 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 mjesec, čime će se utvrditi temelj analize različitih vrsta prometa s ciljem pronalaska alternativnih koridora komunikacije.

Na temelju prikupljenih podataka, proučene literature te provedenih analiza formirati će se konceptualne smjernice uređenja područja obuhvata s naglaskom na promet, boravišne zone, zaštitna područja te atrakte u prostoru. Smjernicama uređenja postaviti 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 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

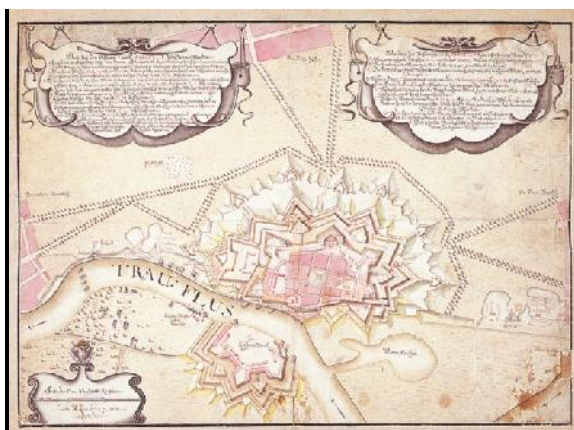
Osvajanjima Osmanlija pod Sulejmanovom vlasti početkom 16.stolje a Osijek se u kratkom roku s razvojem prometne infrastrukture pretvorio u važno isto no trgova ko središte. Gradnja tzv. osmog svjetskog uda na obali Drave – Sulejmanovog mosta (Samaržija, 2014.), svojim je karakteristikama omogućio prometnu 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 povijesnoj 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 (Kerže, 1997.). Danas je Tvr a 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 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. Povijesni 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. Najtežem 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 Duspari, 2009.). Daljnjim 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 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 dobrih 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 koja se implementacija odvija i u ovom radu:

„8.1. Nastaviti s aktivnostima na poboljšanju izgleda Osijeka – sa uvati 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. Uiniti Zoološki vrt multifunkcionalnim centrom (obrazovanje, rekreacija)“

(Singer i sur., 2015.)



#### 4. Inventarizacija područja obuhvata

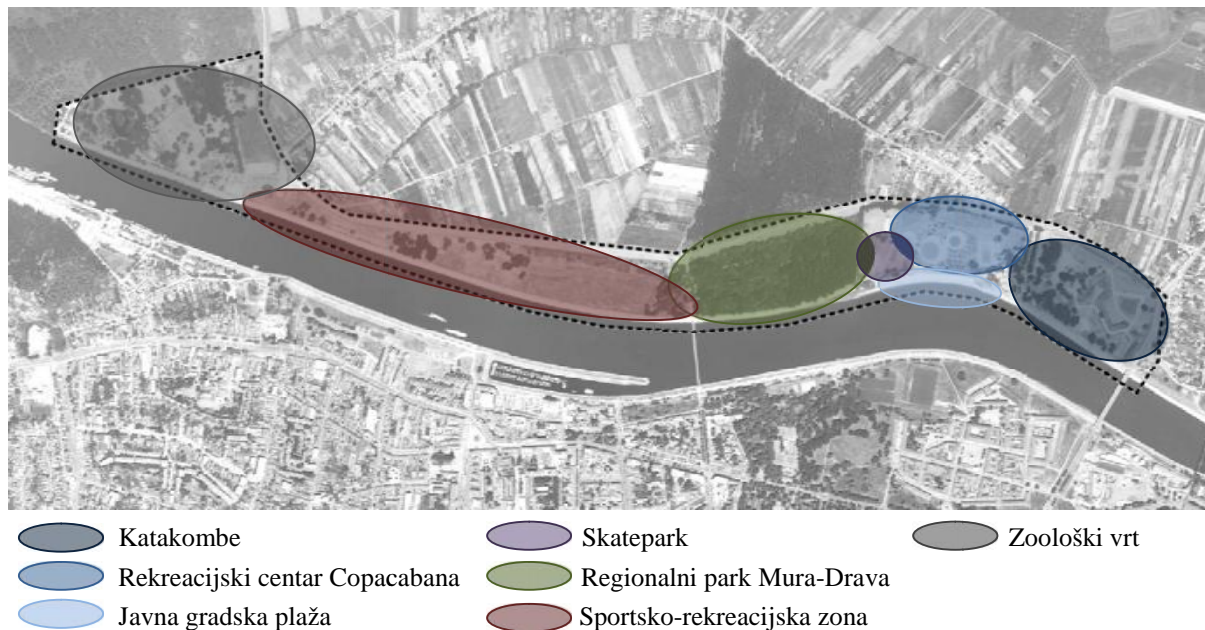
Danas je grad Osijek makroregionalno središte Slavonije i Baranje s trenutnih 85 000 stanovnika. Svojom se površinom od 170km<sup>2</sup> gradskog naselja longitudinalno proširio uz desnu obalu rijeke Drave te po veličini smjestio na 4.mjesto najvećeg grada u Hrvatskoj. U sastavu grada nalazi se 11 naselja, a samo naselje Osijek ima 7 glavnih gradskih četvrti. Zbog jedine mogućnosti širenja, rubne se gradske četvrti, zadnjih godina, šire prema južnoj gradskoj obilaznici ija se frekventnost prometa izričito povećala zbog izgradnje obilaznica dva velika trgovačka centra kojim 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



Karta 2. Inventarizacija područja obuhvata

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

Po evši s isto ne strane, ozna enim prostorom obuhvata uz glavnu obalnu šetnicu nižu se povijesne katakombe, Rekreativni centar Cobacapana (RC Copacabana) s ugostiteljskom zgradom, javna gradska plaža, skate park, šumski predjel Regionalnog parka Mura-Drava, šetnica i staza za tr anje te kompleks Zoološkog vrta (Zoo, hotel, restoran) kao krajnja gravitacijska to ka ovog predjela.

Komunikacijski, prostor lijeve obale s gradskim središtem povezan je s tri mosta razli itog karaktera i namjene. Krajnji isto ni, željezni ki most, stanovnici Podravlja esto koriste kao pješa ku komunikaciju, na svoju odgovornost. Središnji, cestovni most, glavna je prometna veza Osijeka s Baranjom te naselja Tvr avica i Podravlje koji se nalaze u neposrednoj blizini razmatranog obuhvata. Pješa ki je most jedna od glavnih atrakcija grada Osijeka te prepoznatljiv element grada na svim razglednicama.

Razmatrani obuhvat obuhva en je slijede om prostorno planskom dokumentacijom:

- Prostorni plan ure enja Grada Osijeka (Službeni glasnik Grada Osijeka 8/05., 5/09., 17A/09.-ispr., 12/10. i 12/12)
- Generalni urbanisti ki 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 Tvravica 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.



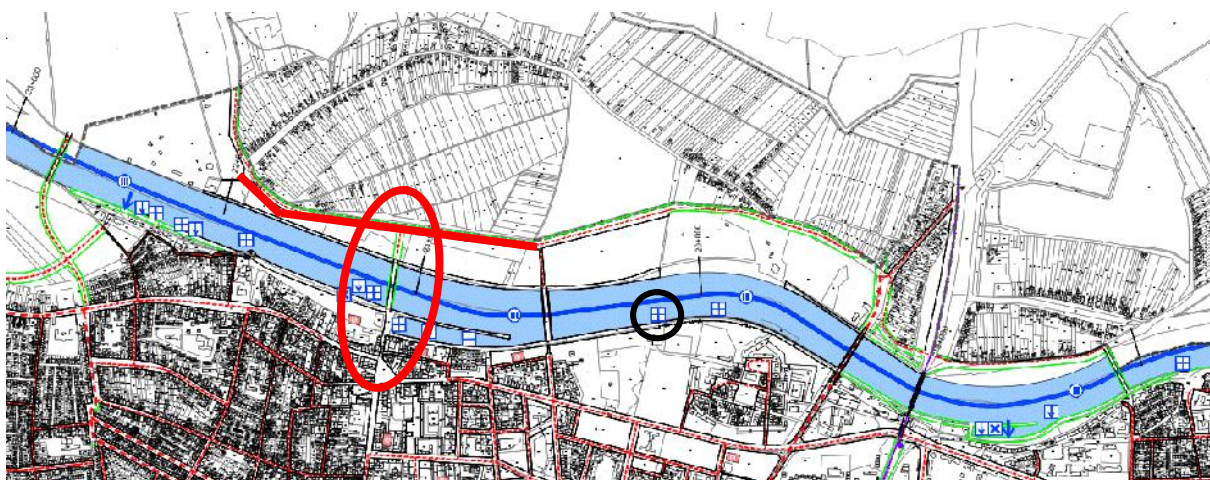
Karta 3. Namjena područja obuhvata, GUP grada Osijeka

### 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 Tvravica te se dalje razvija i slijede i granicu obuhvata sve do pješačkog mosta. Izmjenama i dopunama iz 2017. godine planirani su novi koridori (označeni crvenom linijom), to nije 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.).

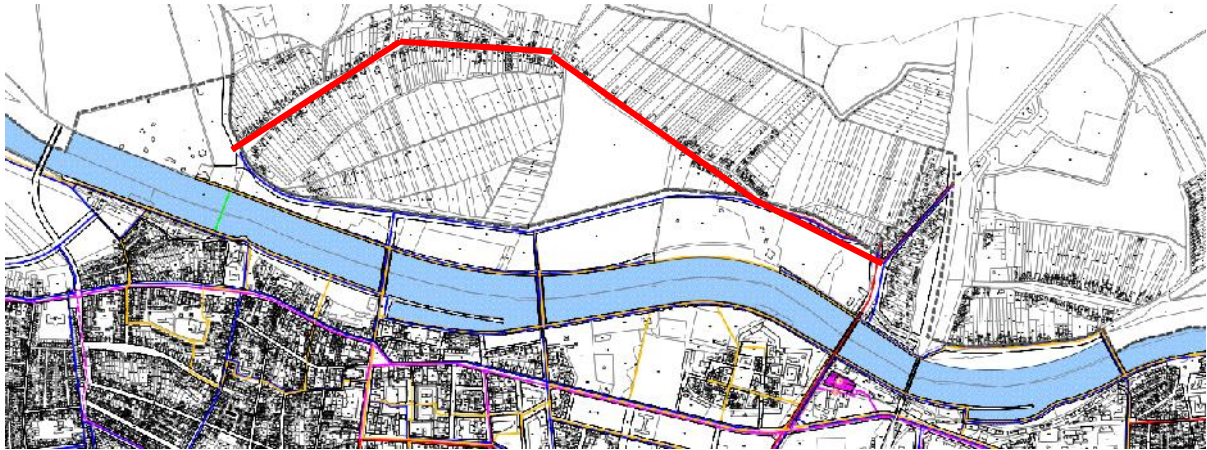
Rije ni promet gravitira prema manjoj gradskoj luci koja se nalazi u središtu grada te gospodarskoj luci smještenoj na istočnoj obali grada. Duž desne obale postavljena su brojna sidrišta i pristaništa za manja plovila, kojih na lijevoj obali nema, te plutaju i ugostiteljski objekti – restorani i noćni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



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

Biciklistički promet, uz obalu Drave, isprepliće se 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 staza trasirana i kroz naselje Tvrdavica 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 omogućen s jedne na drugu obalu Drave.



Karta 5. Regulacija biciklisti kog 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.

Važeći Urbanistički plan uređenja br. 6 posebno se kategorizira širi prostor osječke tvrđave i prostor povijesnih katakomba na lijevoj obali Drave (karta 6.). Danas se područje katakomba 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 poluprirodnih stanišnih tipova, a dijelimo ju na Područja značajna za očuvanje i ostvarivanje povoljnog stanja divljih vrsta ptica (POP) i Područja značajna 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 obuhvaća 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 orientalis* (crveni muka), *Cobitis elongatoides* (veliki vijun), *Pelecus cultratus* (sabljarka), *Rhodeus amarus* (gavica) 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 plji, 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 mo varica 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 



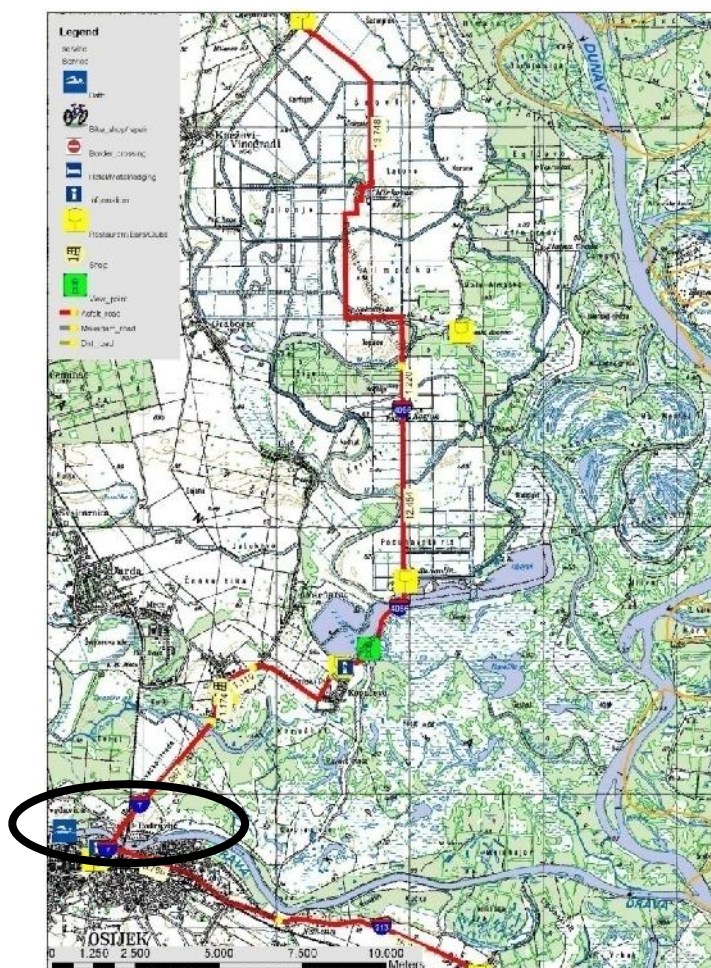
Karta 9. Prikaz područja Regionalnog parka, ARKOD



#### 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 se 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 Tvrdice i nastavljaju 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

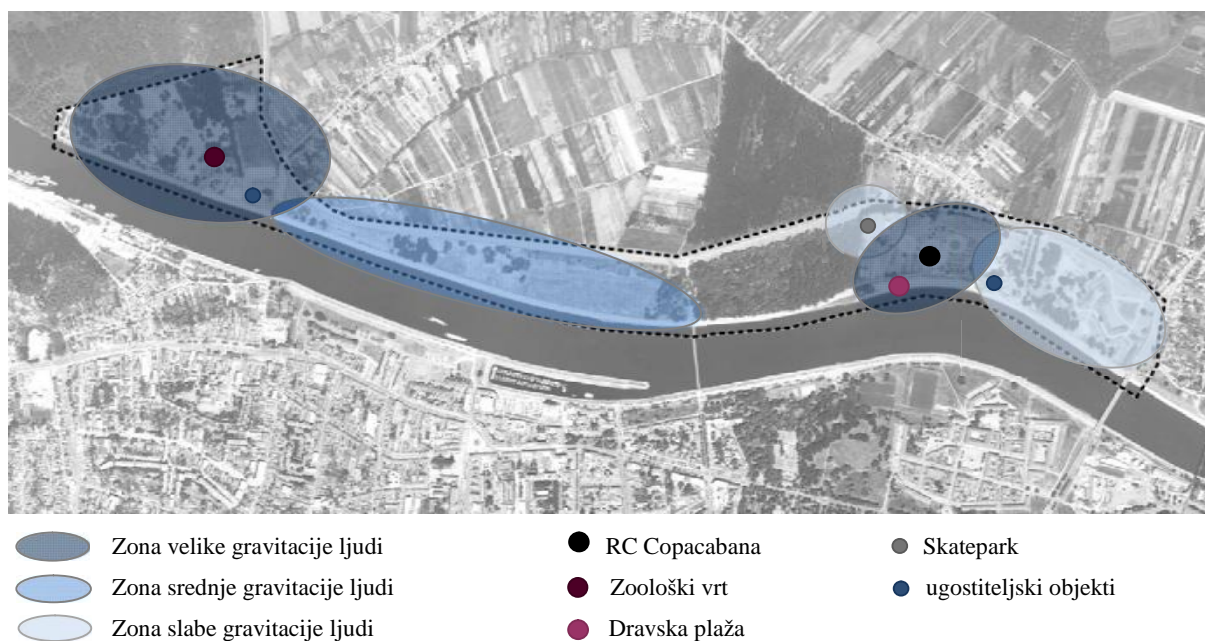
## 5. Prostorna analiza područja obuhvata

Prostornim analizama utvrđuju se obilježja i potencijali prostornog obuhvata te izdvajaju moguće 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, pripadaju im 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 zanimljivim, 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 pješačka plaža koja se proteže dužinom 300 metara s lijeve strane šetnice. Sa šetnice se popločanim platformama spušta do praznog pješačkog dijela plaže koja je površina izložena ekstremnim 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 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 večernjih sati koje posje uje 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, gdje je igralište ispred hotela i uređena ugostiteljska terasa postavljena iznad same rijeke stvaraju mrežu boravišnih zona koje građani posjeuju tijekom sunčanih dana. Cestovnim prometom do ovog se prostora dolazi kroz naselje Travarica, no građani dolaze šetnicom uz Dravu, uz koju se, od pješakog mosta, protežu biciklistička i staza za trčanje posebne podloge stvaraju i svojevrsnu rekreacijsku zonu ovog prostora (slika 10.).

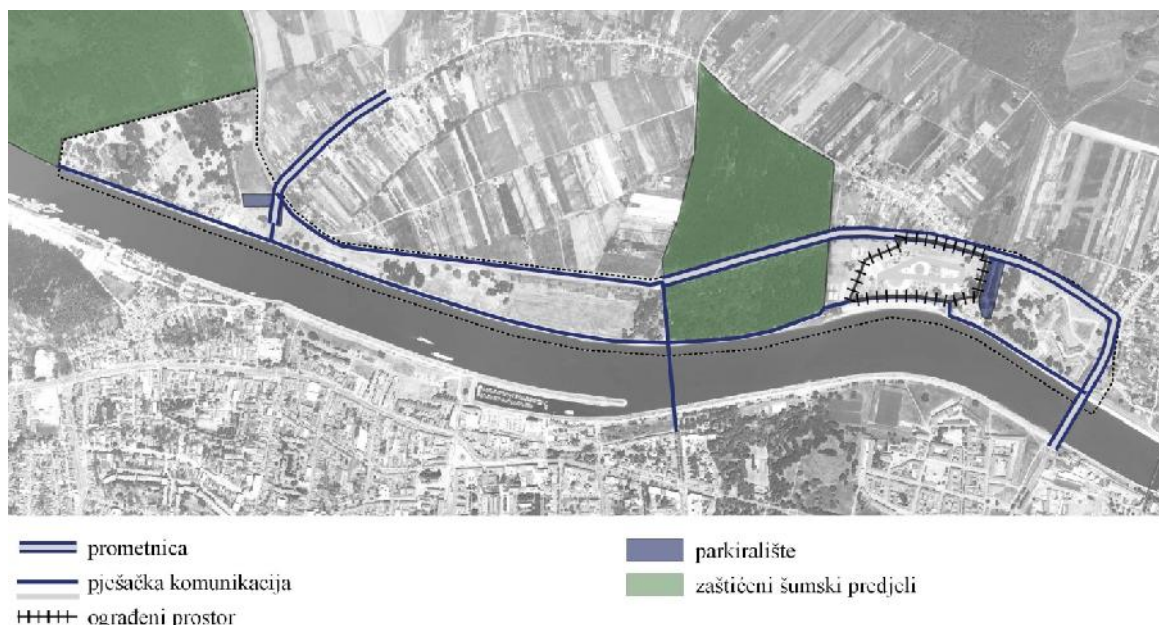


Slika 10. Sportsko rekreacijska zona

Lijeva obala Drave podijeljena je u dvije velike 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 pješa kim 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 šumski predjel, pod zaštitom Nature, koji funkcionalno i vizualno djeli cjelokupni prostor obuhvata. Pješa kim se mostom, kao vizualno snažnom intervencijom odvaja prostor prirodne šumske zone od sportsko rekreacijske 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 mnoštvo zelenila koje se na krajnjim granicama Zoološkog stapa sa šumom koja se nastavlja van granica obuhvata uz obalu rijeke.

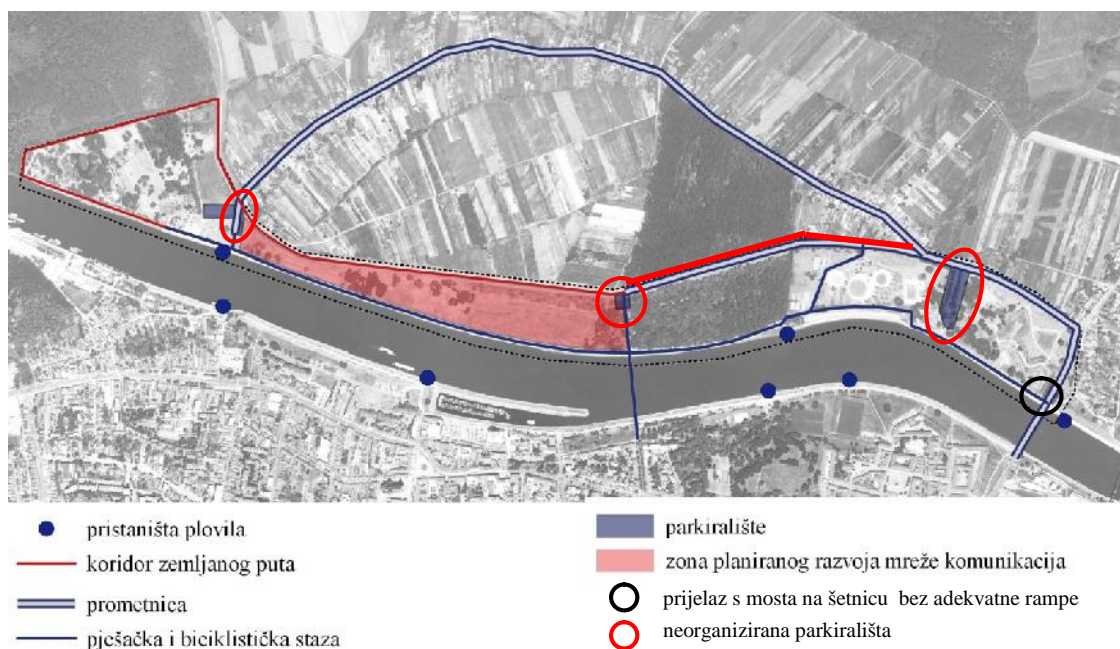


Karta 12. Analiza kontaktnih zona

Granica obuhvata s južne je strane jasno definirana rijekom Dravom uz pješa ki, 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 najveći je dijelom organiziran van razmatranog obuhvata. Ulaženjem u naselje Tvr avica, prometnica koja nastavlja obuhvatom se sužava i nakon pješa kog mosta postaje zemljani put kojim je zabranjeno prometovanje automobilima te se do krajnje to ke obuhvata, Zoološkog vrta, prometnim putem može do i jedino prometnicom kroz naselje Tvr avica (karta 13.). Trenutna je organizacija kolnog prometa u potpunosti zadovoljavajuća a s obzirom na frekventnost posjetitelja i potrebe kompleksa Zoološkog vrta. Prometnica koja vodi do pješa kog 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 velikim brojem napuknutih i devastiranih rubnjaka zbog dotrajalosti, ali i zbog širenja i izbijanja korijena stabala u neposrednoj blizini.

Improvizirani parkirališni prostor u produžetku pješa kog 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 osvijetljen, a istočnim 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.

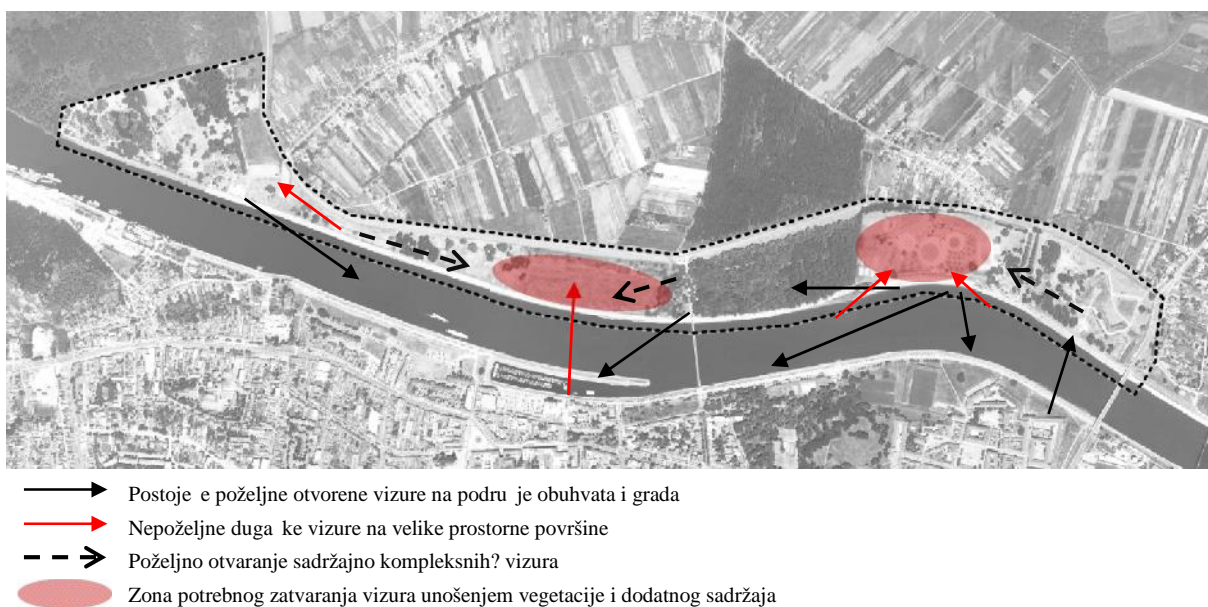
Biciklisti koji se promet odvija usporedno s glavnom šetnicom uz obalu Drave te uz prometnicu koja vodi naseljem Tvr avica sve do Zoološkog vrta (karta 13.). Na glavnu se šetnicu biciklisti spuštaju rampom s pješa kog mosta te stubama s cestovnog mosta, ime ujedno zauzimaju pješa ku komunikaciju i nemaju 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 uređenosti, kompaktnih i veliki i raznolikih sadržajnih površina i snažnog riječnog toka, koji ga odvaja od grada, vizualno zanimljiv i privlačan. U isto vrijeme se dijelom nalaze sadržaji na koje se pružaju duboke vizure sa šetnice, a kontrastno se zapadnom stranom, to nije rekreacijskom zonom prožimaju grupe visokih stabala, livade i nasipi zbog čega se doživljava prostor 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, izmjenjuju i se pritom prizori povijesne Tvrđave, parkovnih površina uz samu rijeku te strogog centra grada visokih nebodera i katedrale (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.



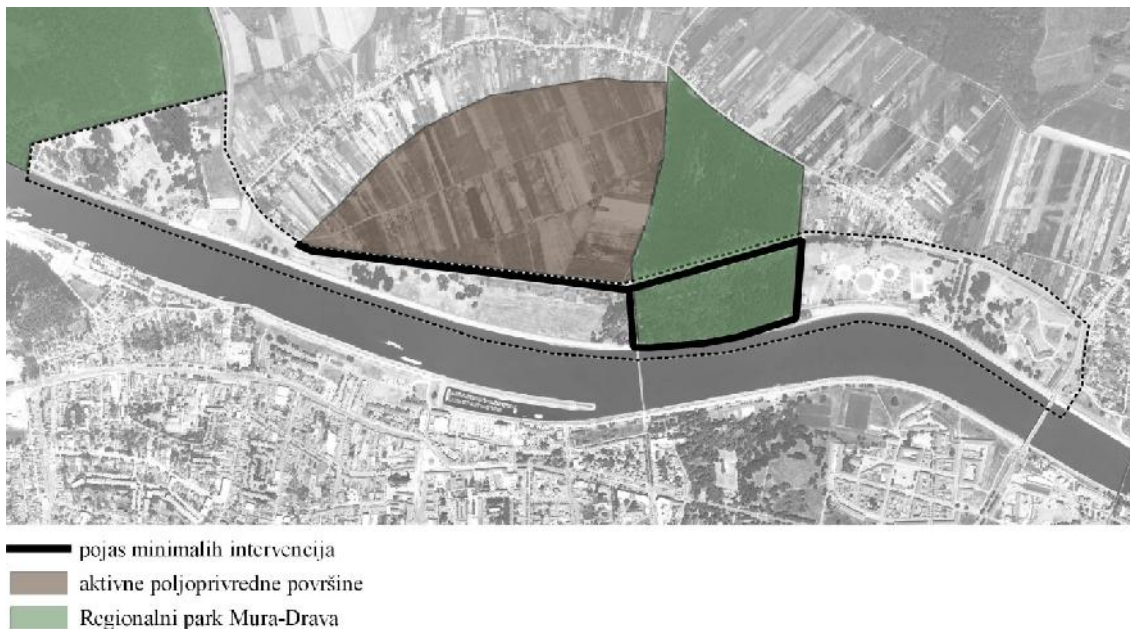
Slika 11. Pogled s Dravske plaže prema Tvrđavi i katedrali



## 5.5. Zone minimalnih intervencija

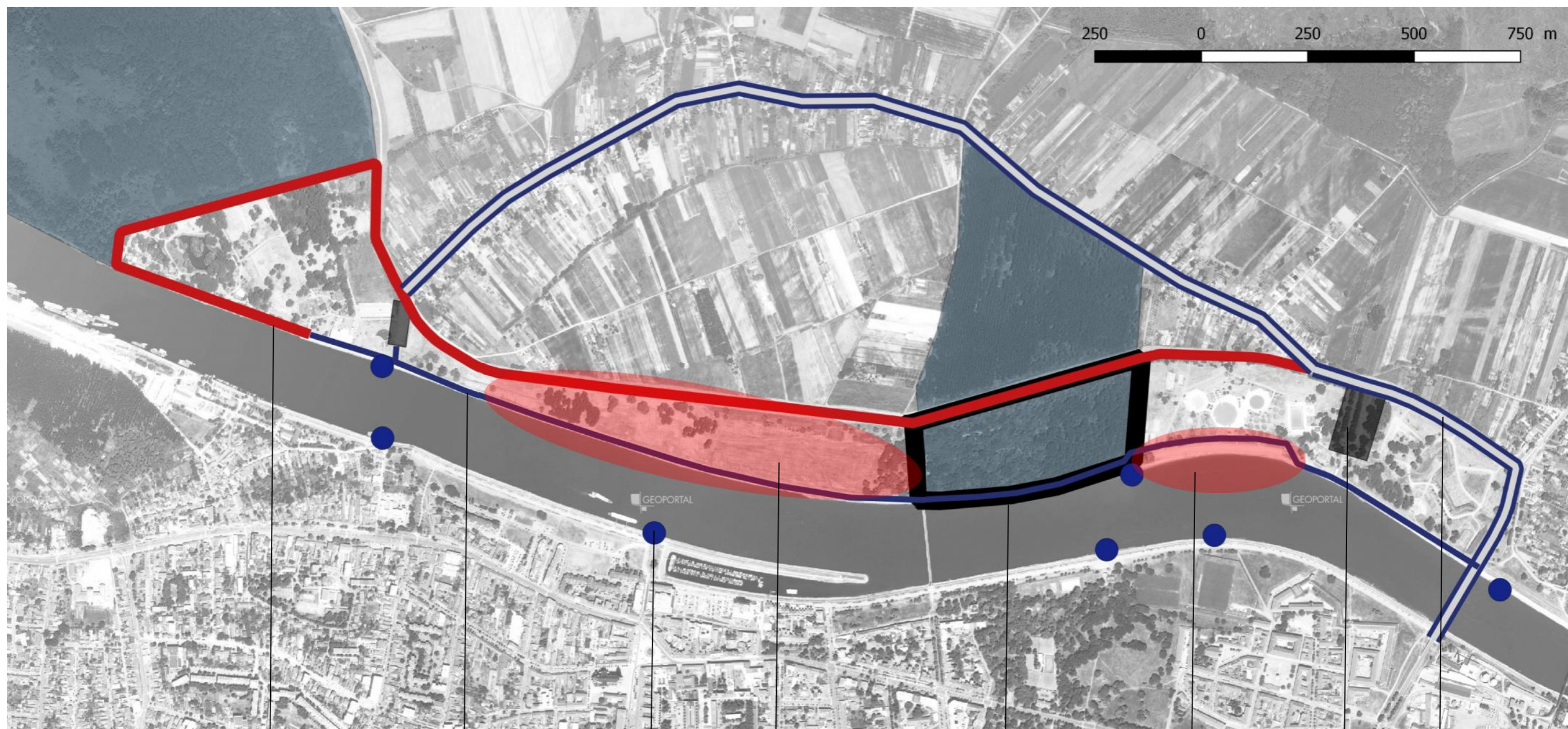
Područje Regionalnog parka koje se preklapa s Naturom 2000, šumski predjel u sredini obuhvata, definirano je kao zona minimalne intervencije. Zbog mogućeg narušavanja bioraznolikosti i ravnoteže staništa ova se zona obuhvata ostaviti netaknuta, uz iznimku dijela glavne šetnice koja prolazi rubnim dijelom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

Zemljani put, odnosno sjeverna granica obuhvata koja se proteže od pješaka kod mosta do Zoološkog vrta, također je zona minimalne intervencije. Put se proteže nasipom s lijeve 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 zaštite enog područja regionalnog parka predstavlja potencijal razvoja ekoturizma. Vizija obuhvata 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 obuhvata 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 obuhvata 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 ure enja podru ja obuhvata

Prijedlogom ure enja obuhvatit e se intervencije i smjernice ure enja šireg razmatranog obuhvata s posebnim naglaskom na Dravsku plažu. Konceptualizacijom e se definirati novi prostorni zoning obuhvata koji je proizašao iz analiti kih i razvojnih spoznaja te postoje ih karakteristika podru ja, koji stvara urbanisti ke i krajobrazne temelje za daljnje oblikovanje Dravske plaže.

### 7.1. Kopneni promet

#### 1. Projektiranje rampe prilago ene 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 ograničavanje parkirališta, uz obavezno označavanje parkirališnih mjesta i osvjetljenje prostora, i sanacija rubnjaka i poplo enja na odre enim mjestima parkirališnog prostora. Zbog o uvanja izrazito visokih i starih stabala, iji je korijen utjecao na deformaciju poplo enja, predlaže se uklanjanje dijelova poplo enja oko stabala.

#### 3. Ukidanje prometnice, prenamjena u biciklisti ku stazu

Predlaže se ukidanje prometnice uz sjevernu granicu obuhvata kako bi se automobilski promet u potpunosti izmjestio iz obuhvata, a tri postoje a parkirališta postala svojevrsni klinovi automobilskog prometa na grani nim dijelovima. Trasa postoje e prometnice bi se prenamjenila u biciklisti ku i pješa ku stazu kojima bi se upotpunila mreža komunikacija lijeve obale Drave.

#### 4. Trasiranje prometnice, prenamjena zemljanog puta

Postoje i zemljani put od prometnice naselja Tvr avica, 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 Tvr avica, istom trasom, do pješa kog mosta te završavala planiranim parkiralištem P2.

#### 5. Organizacija parkirališta P2

Improvizirano parkiralište na kraju prometnice, u produžetku pješa kog mosta, šljun ana je površina uz pješa ku komunikaciju stoga se predlaže organizacija parkirališta. Potrebno je asfaltirati površinu trenutnog parkiranja, ozna iti parkirališna mjesta te adekvatno osvijetliti i rubnjacima ograditi 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.



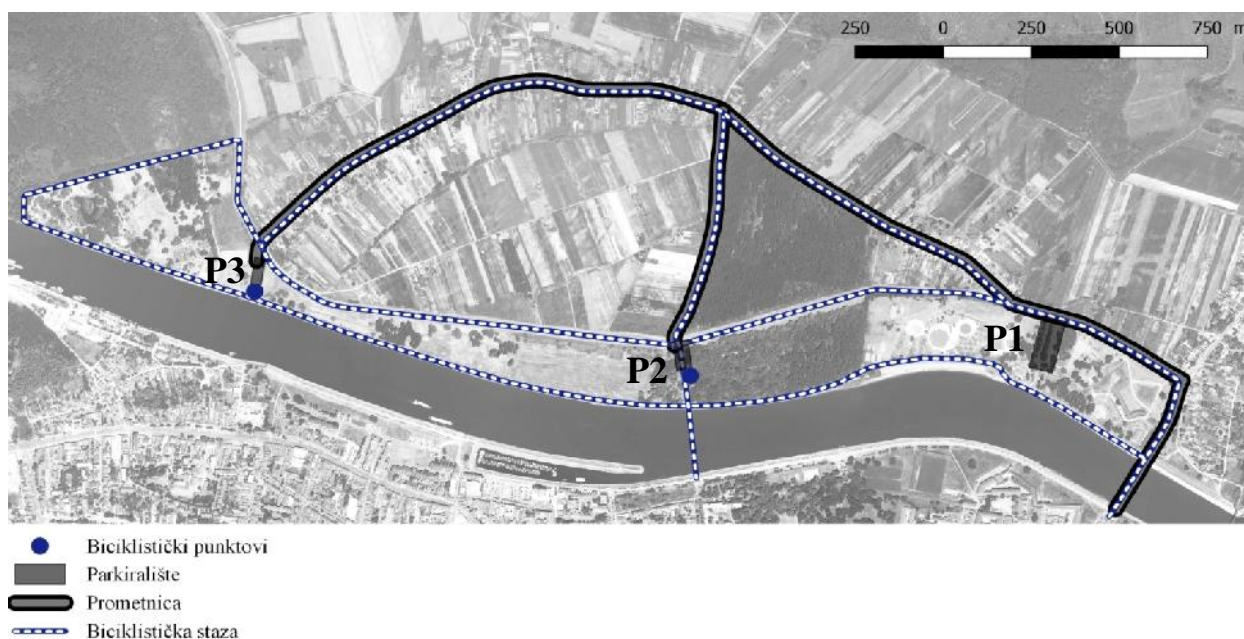
Slika 12. Biciklisti ki punktovi,  
[www.istarski.hr](http://www.istarski.hr)

## 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. Daljnjim 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 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.



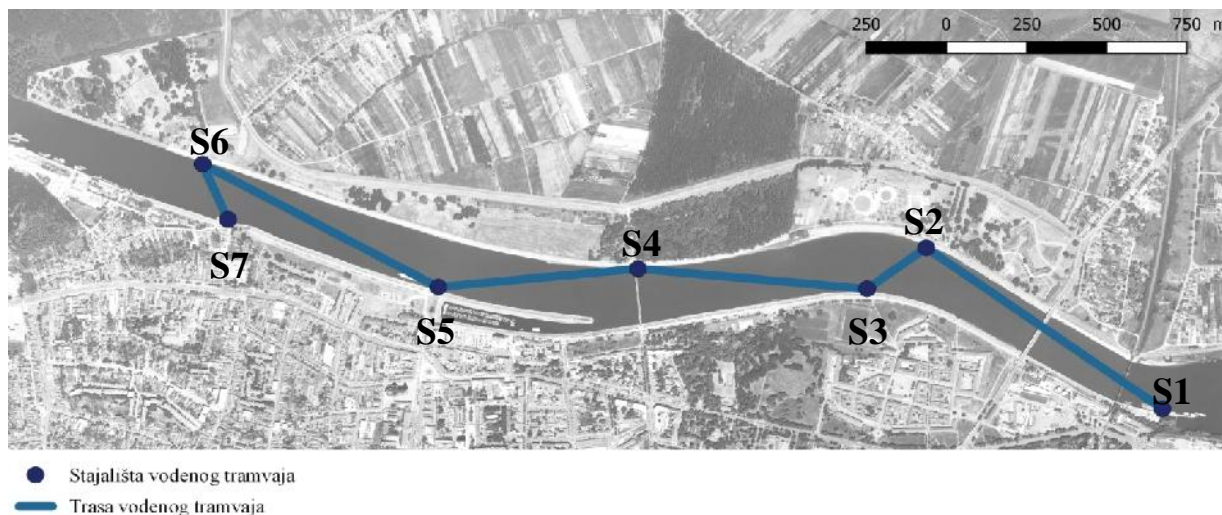
Karta 16. Prijedlog ure enja kolnog i biciklisti kog prometa

## 7.2. Vodeni promet

### 1. Trasiranje vodenog tramvaja

Vodeni tramvaj, kao funkcionalna i turisti ka atrakcija, rije nim 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; Tvr a (S3), stanica smještena uz povijesni Bastion; Pješa ki most (S4), stanica smještena neposredno uz pješa ki most na lijevoj obali; glavna gradska luka (S5); Zoološki vrt (S6), krajnja to ka lijeve obale Drave te vidikovac (S7), zapadna krajnja to ka gradske šetnice, ujedno i krajnja stanica tramvajske trase. S etiri bi se stanice, na podru ju zapadno od pješa kog mosta, uklju uju i i stanicu podno mosta, premostile lijeva i desna obala Drave koriste i novoplanirani koridor, bez potrebe za izgradnjom novog mosta.

Vodeni su tramvaji brodovi na solarnu energiju koji bi se preko no i smještali u isto nu 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 to ka, postaje natkrivena boravišna zona uklju uju 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 građana tijekom praznika, izleta i različitih 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 područje katakombi u zaštitenom području Nature 2000.

#### 2. Uklanjanje kontrolnih kuća

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

#### 3. Ure enje Dravske plaže

Zbog dotrajalosti i obraslosti popločenih dijelova te neuređenosti cjelokupnog prostora plaže predlaže se ure enje 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 istom 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 „zaleće“ kupa ima 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, prevladavaju ih 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](http://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. Postoje u 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 toj lokaciji ije su po etne to ke na obalama trenutno informativni punktovi. Rekonstrukcijom mosta, kojom se otvara mogućnost i atraktivnog spajanja Dravske plaže s mostom, uspostavlja se novi pješaki 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 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 „poetika“ 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 sjevernim strukturama koji visinskom razlikom 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 pješana plaža šire i se prema zapadnoj strani obuhvata. Na zapadnoj se strani planiraju kaskade lomljenog oblika, spuštanja prema rijeci, stvaraju i 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, pružaju i 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 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 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. Istom 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 stvaraju i 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, organizirano 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 djecu i 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 istom dijelu širi u visinski razlijevanjeni multifunkcionalni prostor staze, pojasa vegetacije te platoa sa sunalištem, ležaljka i strukturama za sjedenje ispred kojeg se otvara pješani predjel plaže. Šetnica se, na krajnjem istom dijelu, pruža iznad rijeke Drave u funkciji mosta na visini od 3,5 metra od visine rijeke i time se ostavlja neometani prolaz podno mosta za posjetitelje plaže. Uz završetak mosta, na glavnoj šetnici, smjestilo se pristanište plovila kao po etna to ka plaže s istočne strane obuhvata. Ovim se varijantnim rješenjem artikulira atraktivna šetnica uz rijeku stvaraju 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 „rijeka u gradu“. Desna je obala rijeke sadržajno vezana uz centar grada i povijesnu Tvrću te pješaci i biciklistički stazama linearno povezuje isto i zapadni dio grada dok lijeva obala ima rekreacijsku ulogu uz pojedine individualne sadržaje točnije vezane uz glavnu šetnicu. Problematično polazište ove teme je sadržajna nepovezanost, odnosno ne cjelovitost i neiskorištenost potencijala područja lijeve obale Drave. Razmatrani je obuhvat trenutno područja točnije manje gravitacije kretanja ljudi do kojih se dolazi određanim koridorima iz urbane gradske jezgre i otvaraju mogućnosti razvoja područja da se planskim uređenjem i uspostavljanjem mreže komunikacija ostvari potencijal kojim bi lijeva obala Drave postala prepoznatljiviji dio prostornog identiteta grada Osijeka.

Vizijom razvoja područja formirane su smjernice uređenja koje su obuhvatile razvoj mreže komunikacija biciklističkog, pješakog te vodenog prometa s naglaskom na prirodnost krajobrazac i 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, vizijom se artikulacijom uvodi i atraktivna šetnica uz rijeku, prostor se funkcionalno i vizualno povezao u karakterno kompleksnu cjelinu i 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-priode.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-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](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-priode.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 natjecanja u suradnji s kolegom s Arhitektonskog fakulteta; *Central Park Summer Pavillion*, New York (veljača 2016.) te *Island of Arts*, Venecija (kolovoz 2016.).