

Tihomir JUKIĆ
Srečko PEGAN

Tradicionalne vrednote, kvantitativna rast in kakovosten razvoj

Študija za urbanistično zasnovo Osijeka

Ključna dejavnika pri uspešni prenovi mesta sta kontinuiteta in uveljavitev projektov, pomembnih za razvoj vse skupnosti, v sodelovanju z lastniki zemljišč in nosilci odločanja, ki bodo podprli predlagane projekte. Uspešna prenova mesta je možna takrat, ko so prepoznane lokalne potrebe in možnosti ter ko so na voljo učinkoviti in fleksibilni pristopi, ustrezni različnim razmeram in okoliščinam.

The key factors for a successful city rehabilitation project are continuity and implementation of projects significant for the development of the local community, together with owners of real estate and decision-makers that will support the proposed projects. Successful town renewal can be achieved in conditions when local needs and possibilities are recognised and efficient and flexible approaches appropriate for different situations and circumstances made available.

Osijek
Prenova
Razvoj mesta
Strategija
prenove
Urbanistična
zasnova

Osijek
Rehabilitation
Rehabilitation
strategy
Urban
development
Urban master
plan

1. Uvod

Prispevek predstavlja uveljavitev načel prenovne mesta prek povzetka znanstvene raziskave o mestu Osijek na Hrvaškem. Zasnova urbane prenovne mesta se je radikalno spremenila zaradi novih geopolitičnih okoliščin, gospodarskih razmer ter negativnih demografskih procesov. Novi koncept prenovne mesta je osnovan na prenovi grajene strukture in načelih ter ciljih ekološkega načrtovanja in varstva okolja. Mesto Osijek je še posebno vredno zaradi arhitekturne dediščine in oblikovanja parkov. Zato je treba nujno preprečiti tiste oblike prenovne (rekonstrukcije) posameznih mestnih predelov, ki lahko ogrozijo visoko kakovost mestne oblike in podedovana razmerja v mestu, tako z vidika prometnih ureditev kakor tudi s strukturnih oziroma funkcionalnih vidikov. Zdajšnja vozlišča je treba funkcionalno in strukturno prenoviti, nekatera pa oblikovati na novo. Območje ob železnici je najbolj degradirano in zahteva posebno pozornost, preoblikovanje pa mora potekati sočasno z oblikovanjem območji prihodnjih mestnih železniških postajališč. Prenova območij ob reki bi bistveno izboljšala podobo mesta, zato bo treba

ohraniti prepoznavno nizko silhueto mestnega z maloštevilnimi višjimi poudarki. Zavarovano območje zgodovinskega jedra bo treba previdno obnoviti, tako da se ohranijo slogovne in strukturne vrednote arhitekture ter vsega območja.

2. Kritični pregled in predlogi za prenavo Osijeka

Osijek je regionalno središče Slavonije z izrazitimi administrativnimi dejavnostmi, ki bi morale pritegniti polno podporo pri razvoju gospodarstva, prometa, turizma, izobraževanja in kulture. Z lego na križišču pomembnih mednarodnih cest, železnice in rečnih poti je nujna krepitev tudi transportnih povezav. Arhitekturna dediščina in krajinskoarhitekturne vrednote še bolj izrazito poudarjajo vrednosti Osijeka.

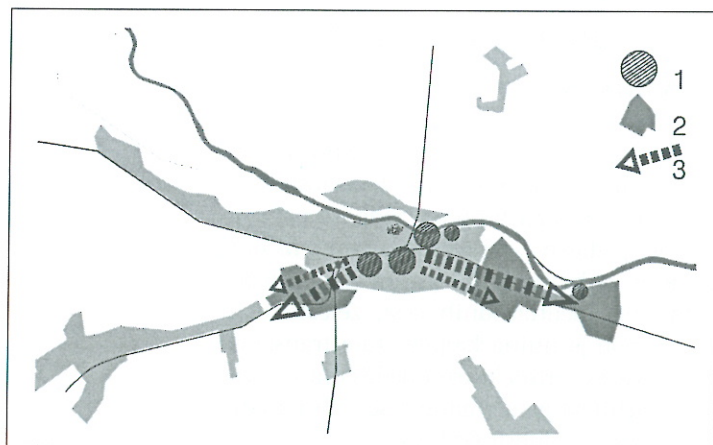
Razlogi za prenavo mesta so:

- geopolitične spremembe v regiji;
- nova gospodarska strategija;



Slika 1: Nova načrtovana področja v regulacijskih osnovah in urbanističnih načrtih Osijeka

- A – Regulacijska osnova Osijeka iz leta 1912
- B – Generalni urbanistični načrt Osijek 2000 iz leta 1975
- C – Generalni urbanistični načrt Osijeka iz leta 1988



Slika 2: Širitev industrijskih dejavnosti Osijeka

- 1 – Industrijske površine v XIX. st.
- 2 – Sedanje in načrtovane industrijske dejavnosti konec XX. st.
- 3 – Smeri širitve industrijskih in storitvenih dejavnosti

- zasebna lastnina;
- nova prostorska zakonodaja;
- obsežna vojna uničenja.

Članek je sestavljen iz dveh delov. V prvem, teoretičnem, je splošna razprava o strategiji prenove mesta, v drugem pa je poudarek na ključni raziskavi za urbanistično zasnovano Osijeka.

3. Osnovna strategija prenove mesta

Prenova mesta je kontinuiran proces razvoja urbanosti, ki obenem zahteva spremembe v nekaterih mestnih funkcijah. Prenova mesta presega merila tržne ekonomije, kajti s spremembami prostora hkrati spreminja medsebojne družbene odnose. Prenova torej ne more biti osnovana samo na tržnih vzvodih, temveč ali predvsem na družbenih programih.

Razvoj ni samo predmet fizičnih vidikov mesta, temveč tudi družbenih problemov, kot je npr. revščina.

Osnovna strategija prenove mesta je odvisna od ustreznih odgovorov na naslednja vprašanja:

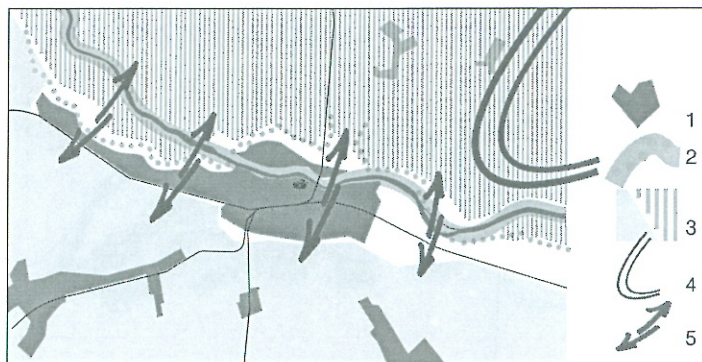
- Kako so umeščeni programi prenove mesta v načrte večjega merila?
- Kakšen bo učinek posameznih prenov na posamezne dele mesta?
- Kateri finančni programi lahko podprejo prenovo?
- Kakšni so pričakovani rezultati?

Ključni elementi, ki vplivajo na prenovo mesta, so: razumevanje načrtovanega namena posameznega prostora, ocena regionalnega in lokalnega pomena načrtovanega posega in zadovoljevanje potreb lokalnih prebivalcev. Pomembni vprašanja prenove mesta sta koncept (zasnova) in časovna fleksibilnost, tj. ustvarjanje odprtih sistemov in upravičenost izvajanja lokalnih projektov prenove.

Splošni cilji planiranja in prenove mesta so:

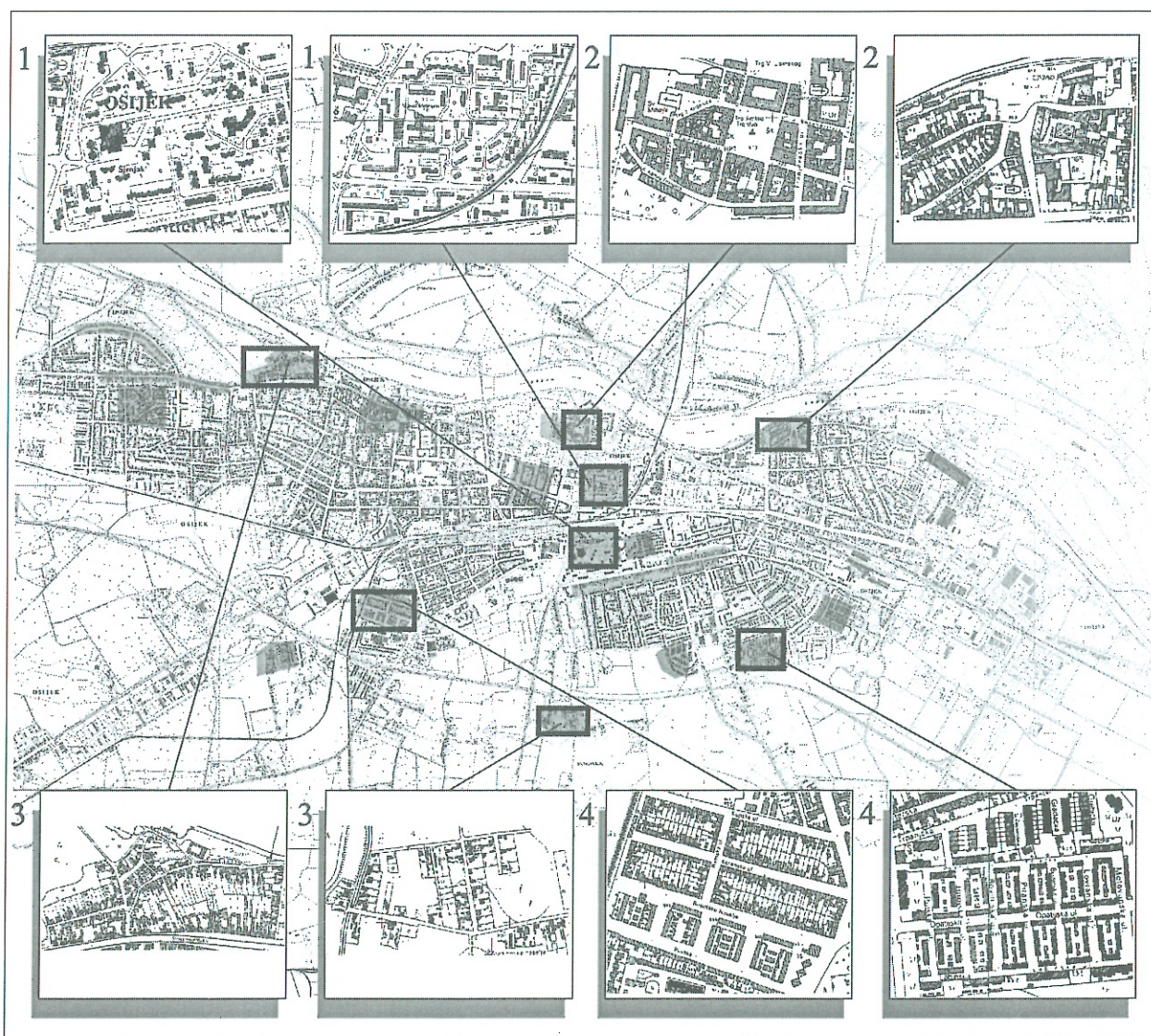
- poudariti in pospešiti regionalni razvoj;
- v planske postopke vključiti funkcionalno in prostorsko sklenjena območja, ki niso le administrativne cone;
- zagotoviti družbeno varnost in povečanje ravni življenjskega standarda;

- razviti politiko namenske rabe zemljišč in prilagoditi planiranje možnostim, obenem pa dati lastnikom zemljišč pravice ali ustrezne odškodnine;
- načrtovati razvoj mesta skladno z realno demografsko rastjo;
- upočasniti notranje migracijske tokove s povečano kakovostjo bivanja v vseh naseljih, z dobrimi prometnimi povezavami in decentralizacijo dejavnosti;
- gradnjo načrtovati spoštljivo do ambienta naselja in s tehtnim preudarkom o potrebah širitve mestnega prostora in infrastrukture;
- vzpostaviti in ohraniti identiteto ter strukturo naselja in ustaviti linearno razrast mesta ob glavnih cestah.



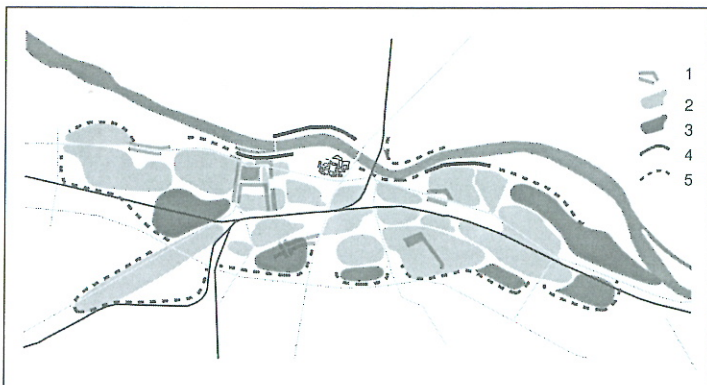
Slika 3: Parkovne ureditve in varstvo okolja

- 1 - Stavbna zemljišča
- 2 - Ohranjanje celovitosti krajinske podobe reke Drave
- 3 - Ohranjanje celovitosti krajinske podobe gozdov in polj
- 4 - Ohranjanje stične cone naravnega parka Kopački rit
- 5 - Prodori krajinskega zelenja



Slika 4: Tipološki vzorci in grajene strukture mesta

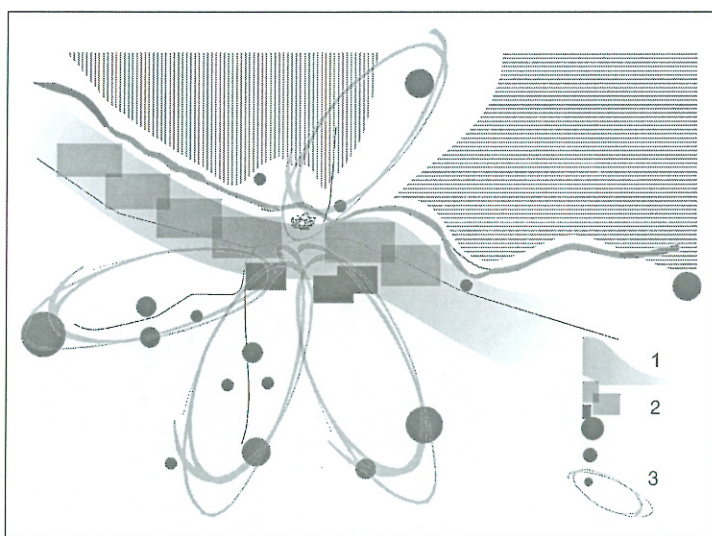
- 1 - Načrtovana nova večstanovanjska naselja
- 2 - Podedovana zgodovinska struktura
- 3 - Nenačrtovana gradnja
- 4 - Načrtovana gradnja naselij družinskih hiš



Slika 5: Slika mesta – območja in robovi
 1 – Osrednji mestni prostor
 2 – Sedanja grajena področja
 3 – Načrtovana področja gradnje
 4 – Sedanji robovi
 5 – Načrtovani robovi



Slika 6: Slika mesta – vozlišča in orientacijske točke
 1 – Mostovi
 2 – Orientacijske točke
 3 – Vozlišča



Slika 7: Smeri prostorskega razvoja Osijeka
 1 – Glavne smeri širitve mesta
 2 – Mestne četrti in naselja
 3 – Druga mestna naselja v conah okrepljene gravitacije

Neposredni cilji prenove mesta pa so:

- varovati stavbno dediščino in arheološka najdišča – opredeliti območja, vredna varovanja;
- ohranjati vredne strukture v naseljih, zlasti grajene dediščine in parkov;
- ohranjati in pospeševati večnamenske strukture in rabe zemljišč v mestnem jedru z ohranjanjem in povečanjem števila stanovanj;
- dejavno usmerjati in povečevati lastniški delež mesta;
- uresničevati naložbe s sodelovanjem lokalne uprave in zasebnega kapitala;
- izboljšati kakovost infrastrukture.

4. Kratak pregled razvoja mesta

V območju mesta je več arheoloških najdišč z ostalinami različnih predzgodovinskih obdobij in kultur, kot so pozna kamena, bakrena, bronasta in železna doba. Po osvojitvi tega dela Panonije so Rimljani na prostoru današnjega Spodnjega mesta osnovali vojaško utrdbo, ki se je pozneje razvila v mesto z imenom Mursa. Leta 133 je cesar Hadrijan podelil Mursi status kolonije. Utrjeno rimsko mesto je bilo pravokotne oblike z ortogonalno mrežo ulic in obdano z dvema zidovoma. Leta 441 so ga opleni in podrli Huni.

Srednjeveški Osijek se je razvil zahodno od rimskega naselja. Prve zabeležene omembe obstoja mesta so iz leta 1196. Takrat je bilo sestavljeno iz utrdbe in mestnega jedra. Leta 1526 so ga zasedli, izropali in požgali Turki, pozneje pa obnovili v orientalsko mesto. V času Otomanskega imperija je Osijek slovel po osemkilometrskem lesenem mostu, tedaj opevanem kot svetovno čudo.

Osijek je bil osvobojen turške oblasti leta 1687. Mestna trdnjava je bila takrat okrepljena. Zvezdasti bastijoni so bili dodani pozneje, mestno jedro pa se je razvilo okoli pravokotnega baročnega trga.

Zaradi potrebe po gradnji novih zvezdastih bastijonov so (dotedanje) prebivalce mesta preselili proti zahodu. Tako je leta 1692 nastala nova mestna entiteta, poimenovana Zgornje mesto (Gornji grad). Na podobni razdalji, zunaj dosega topov, so na vzhodni strani leta 1698 zgradili še tretjo mestno en-

titeto, t. i. Spodnje mesto (Donji grad). Leta 1786 so trdnjavo, Zgornje in Spodnje mesto združili v enovito mesto Osijek in do sredine 19. stoletja je ostalo največje na Hrvaškem.

Zavarovano zgodovinsko jedro bi bilo treba previdno prenoviti in ohraniti stilistične in strukturne vrednote arhitekture ter vsega območja. Potruditi se bo treba in jih uveljaviti tudi v regionalnem in mednarodnem okolju (Tvrđja, Kopacki rit).

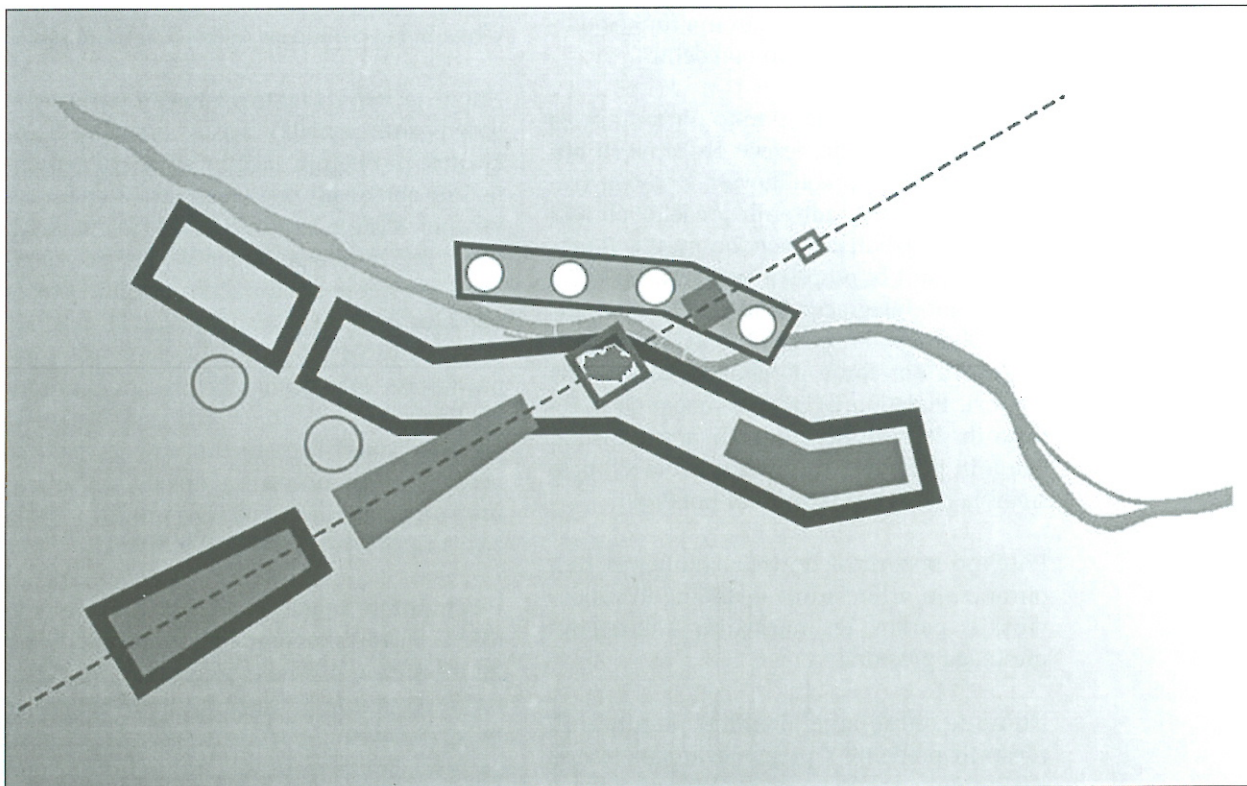
Obseg regulacij in urbanističnih načrtov skozi čas (1912, 1934, 1960, 1975 in 1988) kaže na različne vizije načrtovanega razvoja mesta v različnih obdobjih. Opaznejša je urbanistična zasnova iz leta 1975, ki je povsem nestvarno anticipirala razvoj mesta vzdolž levega brega Drave. Primerjalna analiza razvoja mesta, razbrana iz vseh načrtov od leta 1912 do 1988, je pokazala obseg načrtovanih novih mestnih površin v primerjavi z že pozidanimi.

Načrt iz leta 1912 je opredelil razvoj novega industrijskega območja in prostih površin okoli trdnjave. Katastrski načrt iz leta 1936 je opredelil širitev industrijskega območja, območje okoli trdnjave na novo opredelil kot novo mestno središče, vzhodni del mesta pa

kot industrijsko območje. V načrtu iz leta 1947 je bila poudarjena ideja o zaokrožitvi osrednjega prostora mesta z razširitvijo ob levem bregu Drave in obsežno razširitvijo industrijskih con. Urbanistična zasnova iz leta 1960 je predvidevala mogočno rast mesta: rast stanovanjskih območij na obeh bregovih reke, razširitev tedanjih industrijskih con in odpiranje novih. Nova zasnova iz leta 1975 je zamisli prejšnje še razširila z novimi stanovanjskimi in industrijskimi območji. Zasnova iz leta 1988 je prej načrtovana stanovanjska območja zmanjšala, vendar povečala tista, namenjena industriji. Ob upoštevanju elementov iz teh načrtov, povzetih iz analize zasnov, je bilo treba za potrebe prihodnjega razvoja razviti nov nabor dejavnosti in regulacije, da bi tako zavarovali zgodovinske in naravne prednosti Osijeka.

5. Nekatere prihodnje potrebe mesta

Kritična ocena demografskih sprememb je osnovni dejavnik za opredelitev prostorskega razvoja Osijeka. Demografski razvoj namreč ni dosegel napovedanih možnosti. Primerjava med popisi prebivalstva leta 1971 in 2001



Slika 8: Shema prostorske organizacije Osijeka

kaže, da je število prebivalcev približno enako. Zaradi takšnih razmer bo razvoj mesta verjetno upočasnjen. Zdajšnje potrebe so zato predvsem prenova posameznih mestnih predelov, zagotavljanje manjkajočih dejavnosti in izboljšanje tehničnih standardov prometa in komunalne infrastrukture.

Sistematičen in harmoničen linearen koncept razvoja mesta iz 20. stoletja je osnova prihodnjih razmišljanj. Meniva, da se bo povečalo zanimanje za razvoj mesta proti zahodu (z dostopom do V. Evropskega koridorja), kar lahko posledično povzroči obsežne spremembe v širšem zahodno ležečem delu urbane regije, kakor tudi v južnem delu. Osijek sicer ni nastal ob daljši osi mesta, takšna oblika je posledica njegove postopne rasti ob reki Dravi. Transevropski V. koridor bo lahko bistveno vplival na linearno rast, saj bo pospešil oblikovanje novega zahodnega vstopa v mesto.

Razmerje med mestom in reko se je spreminjalo skozi čas. Mesto se v svoji zgodovini ni nikoli obračalo k reki, danes pa se ji v manjšem gorvodnem delu reki približuje. Regulacija reke s promenadno oblikovanimi nabrežji vzpostavlja povsem nova razmerja med reko in mestom. Nekateri dele mesta, ki ležijo ob njej, npr. Spodnje mesto (Donji grad), je treba prenoviti oziroma funkcionalno in strukturno na novo opredeliti.

Posamezni deli mesta morajo ohraniti svojo identiteto. Obmestje, ležeče ob Dravi in obvoznici, je treba preoblikovati. Prenova (rekonstrukcija) degradiranih predelov ob reki bi bistveno izboljšala podobo mesta. S takšnimi dejanji bi pospešili tudi funkcionalno in vizualno integracijo Trvdje in Krunske utvrde. Območje ob železnici je najbolj degradirano in potrebuje posebno pozornost pri obnovi. Podobno velja za območja ob načrtovanih železniških mestnih postajališčih. Ohraniti je treba prepoznavno nizko silhueto središča z redkimi višinskimi poudarki.

Posebno pozornost bo treba nameniti tudi ohranjanju arhitekturne dediščine in zgodovinskih parkov ter naravnim kakovostim mestnega prostora.

Nujno je ohranjanje identitete posameznih mestnih predelov s preprečevanjem trenda razkrajanja medsebojne ločljivosti, tako v smislu strukturnih značilnosti kot identitete.

6. Izbrani elementi prostorskega razvoja mesta

Tipologije grajenih struktur mesta so bile analizirane na osnovi obdobja njihovega nastanka, strukturna raznovrstnost arhitekture pa skozi vso njeno zgodovino ter načrtovano in nenačrtovano gradnjo stanovanjskih območij. Cilj je bil prepoznati in ohraniti urbano identiteto prostora in lego.

Zdajšnja stanovanjska območja bi bilo treba prenoviti. Nov razvoj stanovanjske gradnje bo treba načrtovati v omejenem obsegu v delno pozidanih območjih. Stanovanja bo treba umeščati v območja prenove prek rekonstrukcije že pozidanih območij pa tudi z manjšimi dopolnitvami južno od obvozne ceste. Nove stanovanjske stavbe naj bi bile nizke (največ trinadstropne) z bolj racionalno izrabo prostora.

Rabo prostora v sedanjih industrijskih conah bi bilo treba racionalizirati, njihovo širitev pa omejiti. Posamezne industrijske in skladiščne stavbe bi bilo treba racionalizirati. Nova industrijska območja (skladišča in storitve) bi morali načrtovati v zahodnem delu mesta s preprostim dostopom do V. evropskega koridorja, velika nakupovalna središča pa le na obrobju.

Nujno je treba zagotoviti boljše povezanost posameznih predelov mesta, izboljšati učinkovitost prometnih tokov v smeri vzhod-zahod in oblikovati novo povezavo v smeri sever-jug. Slednja bi povezala dele mesta, ki jih danes deli železnica. Železniško križišče za tovorni promet je treba načrtovati na mestnem obrobju. Zdajšnje železniške tire, ki potekajo skozi mesto, je treba ohraniti, z manjšimi popravki tras, tako da bi izboljšali rabo prostora. Uporabljali bi jih za daljinski železniški promet in tudi hitri medmestni promet. Za pešce je treba nujno načrtovati krajše poti med posameznimi mestnimi predeli v povezavi z različnimi novimi funkcijami.

Pešci morajo imeti prednost v mestnem središču. Prav tako pomembno je zagotoviti kontinuirano promenado ob reki. Tradicionalne povezave z nasprotnim obrežjem je treba obnoviti. Zgraditi bo treba še en most za pešce čez reko Dravo, na preostalih mostovih pa pešcem in kolesarjem zagotoviti

varno rabo. Zdajšnje parke in območja, namenjena športu, je treba povezati v enovit sistem. Na levem bregu je treba nujno povečati zmogljivosti rekreacijskih dejavnosti in pospeševati kakovost in pestrost storitev.

Zasnova preнове mesta mora biti osnovana na varovanju javne koristi, dediščine, preno ve grajene strukture, načel in ciljev ekološkega planiranja in varovanja okolja ter stvarnih dohodkov gospodarstva, obremenjenega z obnovo, privatizacijo in prestrukturiranjem. Za uresničitev takšnega plana so nujni koncepti, jasna zakonodaja in finančna konstrukcija, ki lahko združijo vse udeležene: mesto, načrtovalce in izvajalce.

Doc. dr. Tihomir Jukić, arhitekt, prof. dr. Srećko Pegan, arhitekt, Univerza v Zagrebu, Fakulteta za arhitekturo, Oddelek za urbanistično in regionalno načrtovanje, Zagreb, Hrvatska
E-pošta: srecko.pegan@arhitekt.hr

Viri in literatura:

- Ambroš, V. (1988) Osijek na prijelazu u 20. st., Peristil, št. 31, Osijek, str. 71–83.
- Bosendorfer, J. (1910) Crtice iz slavonske povijesti ..., Osijek.
- Denich, A.; Kolarić, J. (1997) Perivoji Osijeka, Unikom, Osijek.
- Dražić, Đ. (1984–85) Po-etika ponašanja u urbanom kontekstu, Arhitektura, št. 189–195, Zagreb, str. 114–119.
- Gaćina, S.; Ivanković, G. M. (1996) Planovi I Vedute Osijeka, Muzej Slavonije, Osijek
- Ayguavives, P. (1979) Pour un retour a la rue - En ville nouvelle, Techniques & Architecture, št. 323, str. 64–67.
- Bacon, E. N. (1975) Design of cities, Thames and Hudson, London.
- Curdex, C. (1993) Stadtstruktur und stadtgestaltung, Kohlhammer, Stuttgart.
- Čaldarević, O. (1996) Javni prostori i javnost u gradu – pretpostavke socijalne interakcije, Čip, št. 3/5, Zagreb, str. 86–87.
- Delalle, R. (1988) Traganje za identitetom grada, Izdavački centar Rijeka, Rijeka.
- Engel, D.; Jagals, R.; Jagals, U. (1970/1) Analyse structurale de l'espace urbain, L' Architecture d'aujourd'hui, št. 12/1970-1/1971, str. 48–50.
- Finke, W. in dr. (1977) Der Baublock, Strasse, Wohnung, Hof, Callwey, München.
- Ivanković, G. M. (1994) Secesijski duh u arhitekturi i životu Osijeka, Muzej Slavonije, Osijek.
- Jukić, T. (1997) Perivoj Kralja Tomislava u Osijeku – povijesno prostorna analiza perivoja od nastanka do 1945., Prostor, Vol.4, št.1, Zagreb, str. 61–78.
- Jukić, T. (1998) Strukturalne promjene rubnih dijelova grada – prilog proučavanju urbanističkog razvoja grada Zagreba (doktorska disertacija), Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski Fakultet, Zagreb.
- Kusik, V. (2000) Ideja Osijek – 2000 živi i dalje, Glas Slavonije, Osijek.
- Matić, V.; Sršan, S. (1997) Stari Osijek, Povijesni arhiv u Osijeku, Osijek.
- Mažuran, I. (1994) Srednjovjekovni i turski Osijek, Školska knjiga, Osijek.
- Miščević, R. (1984–85) Traganje za boljim gradom, Arhitektura, št. 189–195, Zagreb, str. 108–109.
- Pasinović, A. (1984–85) U pohvalu longitudinalnom gradu, Arhitektura, št. 189–195, Zagreb, str. 120–123.
- Pegan, S. (2001) Approach To The Renewal Of The Town, Mostar in the new millennium - Prospects and challenges for conservation«, VII. workshop and symposium, Ircica Istanbul in WMF New York, Mostar-Dubrovnik.
- Plevnik, B. (1987) Stari Osijek, Radničko sveučilište Božidar Maslarić in Revija, Osijek.
- Prelog, M. (1973) Prostor - Vrijeme, Društvo historičara umjetnosti Hrvatske«, Zagreb.
- Seissel, J. in dr. (1949) Osijek - regulaciona osnova novog centralnog dijela grada, Arhitektura, št. 18–22, Osijek, str. 60–61.
- Sršan, S. (1996) Povijest Osijeka, Povijesni arhiv u Osijeku, Osijek.
- Škreblić, M. (1988) Kritička rekonstrukcija grada – IBA, izložba Galerije suvremene umjetnosti, Zagreb.
- Topić, M. (1990) Osijek (fotomonografija), Osijek.
- Vukić, F. (1995) Grad uzduž pruge, »Govor o gradu«, Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekova okoliša, Zagreb, str. 36–39.
- Živaković-Kerže, Z. (1996) Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868–1918), Osijek.