

Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije

Prilog I – Katalog ulaznih podataka Predviđeni infrastrukturni zahvati i projekti na području Grada Osijeka i Osječko- baranjske županije

27/12/2016



NARUČITELJ:	Regionalna razvojna agencija Slavonije i Baranje d.o.o. za međunarodnu i regionalnu suradnju	
IZVRŠITELJ:	Oikon d.o.o. – Institut za primijenjenu ekologiju, INSTITUT IGH d.d., Željezničko projektno društvo d.d.	
PODIZVODITELJI:	VERKEHRPLUS GmbH, Mobilita Evolva d.o.o., Rencon d.o.o.	
VRSTA DOKUMENTACIJE:	Konačni elaborat	
VODITELJICA IZRADE MASTER PLANA:	dr. sc. Una Vidović, mag.ing.arch. Mobilita Evolva d.o.o.	
EKSPERTI:	dr. sc. Una Vidović, mag.ing.arch. Mobilita Evolva d.o.o.	Voditeljica izrade Master plana
	mr.sc. Slobodan Kljajić, dipl.ing.prom. Mobilita Evolva d.o.o.	Izrađivač prometnih analiza i prometnih modela
	mr.sc. Stjepan Kralj, dipl.ing.građ. INSTITUT IGH d.d	Stručnjak iz područja cestovnog prometa
	Berislav Krtalić, dipl.ing.arh. INSTITUT IGH d.d	Stručnjak iz područja urbanizma i prostornog planiranja
SURADNICI:	Dr.teh. Markus Frewein Verkerhplus GmbH	
	Vanja Lukačić, dipl.ing.građ. Mobilita Evolva d.o.o.	
	Ivan Šimunec, mag. ing.traff. Mobilita Evolva d.o.o.	
	Matija Habuš, univ.spec.transp. Mobilita Evolva d.o.o.	
	Jelena Grižić, mag.math. Mobilita Evolva d.o.o.	
	Damjan Hatić, mag.ing.agr. Mobilita Evolva d.o.o.	

	Hrvoje Pandža, mag.ing.traff. Mobilita Evolva d.o.o.	
	Marijan Jakuš, dipl.ing.prom. Željezničko projektno društvo d.d.	
	Tomislav Glavaš, dipl.ing.građ. Rencon d.o.o.	
	Antonijo Tišljar, dipl.ing.prom. Mobilita Evolva d.o.o.	
DIREKTOR:	Dalibor Hatić, mag.ing.silv. OIKON d.o.o. – Institut za primjenjenu ekologiju	

SADRŽAJ

1. PREDVIĐENI ZAHVATI I PROJEKTI NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE.....	1
1.1. CESTOVNI PROMET	1
1.1.1. Planirani zahvati u cestovnom prometu na području Grada Osijeka.....	1
1.1.1. Planirani zahvati u cestovnom prometu na području Osječko-baranjske županije.....	6
1.1.2. Planirani zahvati na autocestama na području Osječko-baranjske županije.....	27
1.2. ŽELJEZNIČKI PROMET	30
1.2.1. Planirani zahvati u željezničkom prometu na području Grada Osijeka	30
1.3. PROMET UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA- PROJEKTI LUČKE UPRAVE OSIJEK	41
1.4. ZRAČNI PROMET	47
1.4.1. Putnički promet	47
1.4.2. Cargo promet	48
1.4.3. Infrastruktura i oprema Zračne luke Osijek	49

1. PREDVIĐENI ZAHVATI I PROJEKTI NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

1.1. Cestovni promet

1.1.1. Planirani zahvati u cestovnom prometu na području Grada Osijeka

Južna obilaznica grada Osijeka (D2)

Državna cesta D2 glavna je poveznica Podravsko-podunavskog prostora Hrvatske u smjeru zapad - istok. Sav promet koji se odvija u tom smjeru u okolici grada Osijeka upućen je na južnu obilaznicu grada Osijeka. Izgradnjom južne obilaznice grada Osijeka postigli su se značajni pomaci u organiziranju prometnog toka u smjeru istok-zapad (završena je 1989. godine. Zbog znatnog povećanja broja vozila na sjevernom kolniku južne obilaznice Osijeka, naročito u kritičnom vremenskom intervalu (od 7:00 sati do 15:00 sati) ukazala se potreba dogradnje južnog kolnika južne obilaznice grada Osijeka koja je puštena u promet krajem 2015. g.

Prometno opterećenje

Temeljem "Brojanja prometa na cestama republike Hrvatske godine 2012" (Hrvatske ceste, Zagreb 2013.), uzete su sljedeće vrijednosti:

- ukupan prometni tok (PGDP) = 19.254 voz/ dan
- učešće teretnih vozila = 9,50%

Sukladno prostorno-urbanističkim, prometnim i ostalim uvjetima, koridor navedene trase ceste D2 izgrađena je s ciljem:

- povećanja kapaciteta i propusne moći ceste D2, (u pogledu rasterećenja gradskog prometnog sustava od tranzitnih prometnih tokova).
- povećanja razine sigurnosti i prometne usluge ove ceste,
- povećanja razine zaštite okoliša i smanjenje štetnih utjecaja buke, vibracija i zagađenja sa ceste,
- bržeg gospodarskog razvitka grada Osijeka i okolice,
- povećanja razine kvalitete življenja u gradu Osijeku i njegove okolice.

Tipovi, oblikovanje i elementi čvorišta

Položaj i broj čvorišta na trasi brze ceste određen je u odnosu na postojeću cestovnu mrežu i potrebu za pristupom u grad Osijek i okolna prigradska naselja oko brze ceste, dok je tip čvorišta određen u odnosu na kategoriju cesta u križanju i prometno opterećenje čvora.

Na trasi su za potrebe križanja sa državnim i županijskim cestama izgrađeno je ukupno osam čvorišta. Čvorišta su na sljedećim lokacijama:

- čvorište „Josipovac“ – u razini
- čvorište "Čepinska" - denivelirano
- čvorište "Tenjska" – denivelirano
- čvorište „Nemetin-Saponia“ - denivelirano
- čvorište "Frigis" - denivelirano
- čvorište "Trpimirova" - denivelirano
- čvorište „Elektroslavonija“ - denivelirano
- čvorište „Nemetin“ - u razini

Zapadna obilaznica grada Osijeka (D7)

Državna cesta D7 (E 73) – GP Kneževo (granica Republike Mađarske)- B. Manastir-Osijek-Đakovo-Velika Kopanica-Slavonski Šamac, te dalje preko Bosne i Hercegovine i Metkovića do Ploča značajan je cestovni pravac, kako za Republiku Hrvatsku, tako i za više zemalja srednje Europe (Mađarska, Češka, Slovačka), odnosno Bosnu i Hercegovinu. Ova cestovna prometnica čini najpogodniju nizinsku vezu zemalja srednje Europe sa srednjim i južnim Jadranom, a što se vidi i po odluci III paneuropske prometne konferencije, održane u Helsinkiju 1997. god., a na kojoj je upravo taj prometni pravac svrstan u V europski prometni koridor (Vc).

Bivša trasa, prolazila je centralnim zonama grada (Ulica kneza Trpimira) i kroz prigradska naselja, stvarala je istima probleme kojima je bitno narušavala kvalitetu življenja lokalnog stanovništva, a što se naročito očitovalo kroz velike prometne gužve, smanjenu razinu sigurnosti učesnika u prometu (biciklisti i pješaci), povećanje stupnja zagađenosti i razine buke, te sukob tranzitnog i loko prometa. Problemi su riješeni izgradnjom zapadne obilaznice kojom se tranzitni prometa izmiještio izvan grada i naselja.

Zapadna obilaznica Osijeka je dio dužeg poteza izmiještanja trase državne ceste D7 na potezu Darda-Osijek-Čepin ukupne dužine 24,3 km. Izgradnjom ove ceste dobila se vrlo kvalitetna paralelna cesta visoke razine usluge autocesti Budimpešta-Osijek-Ploče (TEM-u).

Izgradnja zapadne obilaznice grada Osijeka izgrađena je kroz dvije faze:

1. Faza 1 - dionica: Čepin - Osijek L= 13,6 km
2. Faza 2 - dionica: Osijek - Darda L= 10,7 km

Izgradnja Zapadne obilaznice (druge faze) završena je 2007. godine i iste godine je puštena u promet sa ciljem izmještanja tranzitnog i dijela izvorno - ciljnog prometa izvan gradskog tkiva. U skladu sa prostorno – urbanističkim, prometnim i ostalim uvjetima navedena obilaznica Osijeka je izgrađena zapadno od grada Osijeka sa ciljem:

- povećanja kapaciteta i propusne moći državne ceste D7 na području grada Osijeka,
- povećanja stupnja sigurnosti i razine prometne usluge,
- povećanja razine zaštite okoliša i smanjenja štetnih utjecaja na grad,
- bržeg gospodarskog razvitka grada i okoline,
- povećanja razine kvalitete življenja u Osijeku.

Opis trase

Zapadna obilaznica Osijeka, je zapravo izmještena dionica državna cesta D7 u smjeru jug-sjever od Čepina preko Osijeka do Švajcarnice, u ukupnoj duljini od 24,3 km. Kroz Osijek prolazi između Retfale i Višnjevca, nadvožnjakom premošćujući Ulicu J. J. Strossmayera. Sama izgradnja zapadne obilaznice provedena je u dvije faze tj. dvije dionice i to dionica: Čepin - Osijek (dovršena 2003. godine) i dionica Osijek - Darda (dovršena 2007. godine).

Tipovi, oblikovanje i elementi čvorišta

Položaj i broj čvorišta na trasi državne ceste određen je u odnosu na postojeću cestovnu mrežu i potrebu za pristupom u grad Osijek i okolna prigradska naselja, dok je tip čvorišta određen u odnosu na kategoriju cesta u križanju i prometno opterećenje čvora. Na trasi su za potrebe križanja sa državnim i županijskim cestama predviđeno je ukupno deset čvorišta:

- | | |
|--|---|
| • čvorište "Švajcarnica" - čvorište u razini | • čvorište "Livana" - čvorište u razini |
| • čvorište "Darda" - čvorište u razini | • čvorište "Čepin - sjever" - čvorište u razini |
| • čvorište "Tvrđavica" - čvorište u razini - predviđeno | • čvorište "Čepin - zapad" - čvorište u razini – kružni tok |
| • čvorište "Strossmayerova" - denivelirano - tipa "Dijamant" sa trubro kružnim tokom | • čvorište "Čepin - jug" - čvorište u razini |
| • čvorište "Osijek - zapad" - denivelirano - tipa "Modificirana poludjetelina" | |

Objekti na trasi

Na predmetnoj trasi se nalazi se 13 objekata: nadvožnjaka, podvožnjaka, mostova, prolaza za životinje, a najveći je 660,6 metara dugačak most preko rijeke Drave.

Državna cesta D7 kao paralelna cesta budućoj Transeuropskoj autocesti ima poseban značaj u cestovnoj mreži Republike Hrvatske. Propusna moć, kapacitet, razina usluge, sigurnost i zaštita okoliša zahtjevi su koji se traže od ove prometnice. Na potezu prolaska kroz Slavoniju i Baranju u dužini od cca 110 km najkritičnija mjesta su područja grada Osijeka gdje se dužim potezom izmještanja trase državne ceste D7 obilaze gotovo spojena urbana područja Švajcarnice, Darde, Bilja, Osijeka, Livane i Čepina.

Izgradnjom zapadne obilaznice Osijeka praktično je riješena prometno najkritičnija točka, što će ovoj cesti bitno povećati prometno – tehničku i sigurnosnu razinu usluge, a trenutno grad Osijek i prigradska naselja osloboditi suvišnih prometnih gužvi, buke i zagađenja, te sigurnost prometa u ovom području dovesti na znatno višu razinu.

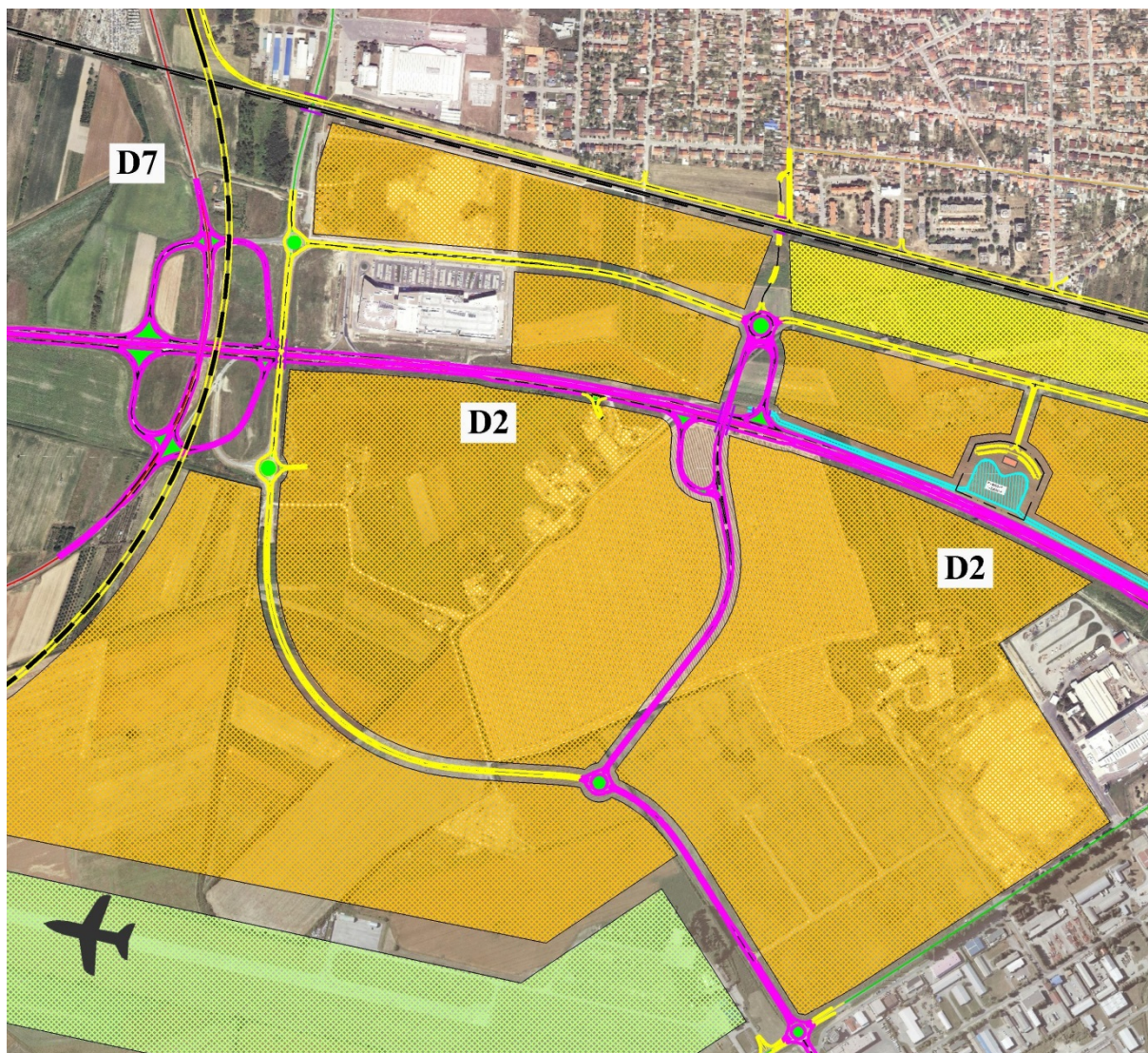
Spojna cesta „Svilajska ulica – Ulica Svetog. L. B. Mandića“ u Osijeku

Grad Osijek je kao investitor naručio izradu glavnog projekta izgradnje spojne ceste u produžetku Svilajske ulice do spoja sa Ulicom Sv. L.B. Mandića, u duljini od 1,94 km (S-cesta). Na temelju navedenog je tvrtka "Rencon" d.o.o., Osijek u listopadu 2007. godine izradila glavni projekt navedene ceste po kome je ista i izgrađena tijekom 2010. i 2011. godine.

Početak trase nalazi se na postojećem nadvožnjaku preko južne zaobilaznice u produžetku Svilajske ulice, dok se završetak trase nalazi na spoju sa Ulicom Sv.L.B. Mandića i to u visini priključka Ulice Borova. Prostor kroz koji prolazi cesta je neizgrađen, radi se o poljoprivrednom zemljištu, uglavnom oranicama i manjim dijelom voćnjacima. Teren je po konfiguraciji ravničarski. Trasa spojne ceste u skladu je s važećim Prostornim planom Osječko-baranjske županije. Projekt je izrađen na temelju idejnog rješenja, lokacijske dozvole i posebnih uvjeta građenja.

Prema konceptu novog rješenja, oko 700 m ove ceste treba biti prekategORIZIRAN u državnu cestu (nova državna cesta počinje u novom deniveliranom čvorištu na državnoj cesti D2 istočno od Portanove, spaja se na postojeću "S" cestu čvorištem u razini (kružni tok) i dalje po njoj do spoja s Ulicom Sv. L.B. Mandića.

Dio ceste koji se prekategORIZIRA (s obzirom na širinu kolnika od 6,6 m) treba rekonstruirati kako bi proširili cestu i pojačali nosivost.



Slika 1 Prijedlog prekategoriizacije dijela "S" u novu državnu cestu

Raskrižja na trasi

Raskrižje sa Ulicom Sv.L.B. Mandića i Ulicom borova

Na trasi spojne ceste najosjetljivije pitanje je oblikovanje raskrižja sa Ulicom Sv.L.B. Mandića i Ulicom borova. Predmetno raskrižje je i danas vrlo opterećeno, sa visokim udjelom lijevih skretača koji iz smjera grada Osijeka skreću prema Industrijskoj zoni. Izgradnjom spojne ceste situacija prometno gledano postaje još složenija, jer se pojavljuju i vozila iz smjera Svilajske ulice (tj. Zapadnog dijela grada), pa postojeće «T» raskrižje postaje četverokrako raskrižje, što bitno povećava broj konfliktnih točaka.

Nadalje, spojna cesta u budućnosti neće imati samo funkciju «spojne» ceste između zapadnog dijela Grada, već će postati jedna od okosnica buduće industrijsko-poslovne zone koja je u procesu planiranja.

Stoga je u svrhu osiguranja visokog kapaciteta opsluživanja raskrižja, ujedno uz osiguranje što veće sigurnosti učesnika u prometu (smirivanje prometa – promet se odvija smanjenom brzinom, nema čeonih sudara i sudara pod pravim kutom) kao rješenje odabrano izvedeno raskrižje tipa kružni tok.

Predloženo rješenje uključuje samostalno (odvojeno) vođenje pješačkog i biciklističkog prometa što pozitivno utječe na sigurnost učesnika u prometu. Tako su uz kružni tok izvedene biciklističke i pješačke staze, odvojene od kolnika uzdignutim rubnjakom i zelenim pojasom.

1.1.1. Planirani zahvati u cestovnom prometu na području Osječko-baranjske županije

Najznačajniji planirani zahvat u cestovnom prometu Županije je izgradnja autoceste u koridoru Vc, a osim ovog potrebno je graditi dionice na tehničkoj razini brze ceste, rješavati kritične dionice izgradnjom obilaznica i prilaza većim naseljima, graditi suvremene kolnike na dionicama državnih, županijskih i lokalnih cesta s tucaničkim i zemljanim kolnicima, te vršiti rekonstrukciju i održavanje županijskih i lokalnih cesta radi povećanja nosivosti, poboljšanja elemenata trasa i proširenja kolnika užih od 5,50 m.

Na tehničkoj razini autoceste planira se:

- Izgraditi dionicu:
 - granica R. Mađarske-Beli Manastir-Osijek-Đakovo-granica Osječko-baranjske županije (Novi Perkovci).

Na tehničkoj razini brze ceste planira se:

- Izgraditi dionice:
 - granica Osječko-baranjske županije (Bokšić)-Klokočevci-Našice-Čepinski Martinci- Antunovac.
 - Osijek-Antunovac-granica Osječko-baranjske županije (Korog).
 - Našice-Zoljan-granica Osječko-baranjske županije (Nova Ljeskovica).
 - državna granica-Donji Miholjac-Rakitovica-Beničanci-Klokočevci.

U okviru rješavanja kritičnih dionica, obilaznica i prilaza većim gradovima planira se:

- Na cesti D2
 - izgraditi obilaznicu Feričanaca,
 - rekonstruirati trasu u području Donje Motičine,
 - izgraditi južni kolnik na obilaznici Osijeka od čvora "Frigis" do čvora Trpimirova,
 - rekonstruirati čvorište "Frigis"
 - i cesti D53 izgraditi obilaznicu Našica.

- na cesti D7
 - izgraditi obilaznicu Osijeka na dionici - Ovčara-Višnjevaca-Švajcarnica,
 - izgraditi zaobilaznicu B. Manastira na dionici južno od prilaza gradu-Šumarina-Branjin Vrh, na postojećoj trasi ceste D7 izvršiti korekciju trase sjeverno od mosta preko Drave i izgraditi denivelirani prijelaz preko pruge Osijek-Beli Manastir,
 - izgraditi sjevernu spojnu cestu od postojeće trase D7 do obilaznice Osijeka na dionici Višnjevaca-Švajcarnica.
- Na cesti D53 i D34 izgraditi južnu i istočnu zaobilaznicu Donjeg Miholjca pri čemu je istočni dio
- zaobilaznice istovremeno dio rekonstrukcije ceste D53
- Na cesti D34 izgraditi južnu zaobilaznicu Petrijevac
- Cestu D517 potrebno je izmjestiti iz centra Grada Belog Manastira, te izvršiti korekcije trase na dionici od ceste D34 do Belišća i od baranjskog Petrovog Sela do Petlovca
- Na cesti D515 izvršiti korekciju trase kod Bračevaca i kod Našica do spoja s cestom D21
- Na cesti D46 izvršiti korekciju od Budrovaca do ceste D7

U okviru potreba za novim cestovnim koridorima u pograničnim i područjima od posebnog interesa predlaže se:

- provjeriti potrebu i izgraditi novu (dolinsku) cestu na pravcu D212 od Batine do trase planirane autoceste Beli Manastir-Osijek u visini Jagodnjaka,
- provjeriti potrebu i izgraditi novu cestu na dionici od čvora "Antunovac" planirane brze ceste Osijek-Jarmina-Vinkovci do ceste D418 (aerodrom "Klisa") te do spoja s cestom D213 istočno od Bijelog Brda.

Na županijskoj razini planira se:

- Izgradnja ceste radi povezivanja novog rasporednog željezničkog kolodvora "Brešće" na cestovnu mrežu i to:
 - nastavak ceste Ž4084-aerodrom Osijek-Čepin-cesta D7 ,
 - prelaganje ceste Ž 4090 na položaj istočno od Belišća na dionici D7-Brešće-L 44061 s nadvožnjakom preko MP 13,
 - nova cesta s južne strane raspodjelnog kolodvora "Brešće" na pravcu Ž 4090-Ankin Dvor-Ž4086.

Buduća Podravska brza cesta (D2)

Kao prioritetna prometnica na širem području grada Osijeka nameće se brza cesta Varaždin-Koprivnica-Virovitica-Osijek-Ilok (buduća Podravska brza cesta) ukupne dužine oko 330 km i procijenjene vrijednosti oko 450 milijuna kuna. Obzirom da se radi o vrlo važnom prometnom pravcu od velikog gospodarskog značenja koji bi trebao biti alternativa sadašnjoj državnoj cesti D2, buduća Podravska brza cesta je planirana sa ciljem povezivanja podravskog i podunavskog dijela sjeverne Hrvatske. Posebno je važna za područja većih gradova (Slatine, Našica, Osijek, Vukovara, Vinkovaca i Iloka) jer postojeća trasa prolazi kroz centre navedenih gradova i naselja ili ih rubno tangira, pa samim time uzrokuje stalni sukob tranzitnog i loko prometa (automobilskog, biciklističkog, pješačkog prometa, te radnih strojeva i traktora) i česte prometne nesreće.

Trasa postojeće državne ceste D2 ima veliki prometni značaj za povezivanje sjevernog dijela kontinentalne Hrvatske. No kako se nije poklopio s planiranim europskim koridorima, podravski je koridor neopravdano zapostavljen. On je značajan za prometno povezivanje podravskog i podunavskog prostora u kome se nalazi niz gradova, te veći broj stanovnika istočne Hrvatske.

Mala ulaganja u navedenu cestu su uzrok niza prometno-prostornih nedostataka koji utječu na smanjenje prometne usluge i kapaciteta prometnog koridora. U horizontalnom vođenju trase prisutni su mali radijusi, a kolnik je na dionicama nedovoljne konstruktivne debljine za promet koji se na njoj odvija (veći dio moderniziranih cesta je rađen na matrici ranijih makadamskih cesta i to za lako prometno opterećenje). Sljedeći ograničavajući čimbenik je velika izgrađenost uz trasu (koja iznosi cca. 70%), jer se građevinska područja naselja gotovo nastavljaju jedno na drugo, što uzrokuje usiljene prometne tokove, vrlo nizak stupanj sigurnosti i vrlo malu putnu brzinu. U dijelu gradova promatrana cesta prolazi kroz samo središte grada (Varaždin, Koprivnica, Virovitica) ili neposredno uz središnju zonu grada (Našice, Osijek, Vukovar, Ilok), gdje dolazi do stalnog sukoba tranzitnog i loko prometa (automobilskog, biciklističkog, pješačkog prometa, te radnih strojeva i traktora).

U okviru Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske predviđena je izgradnja buduće Podravske brze ceste, jer je ona vrlo bitna za povezivanje sjevernog dijela kontinentalne Hrvatske u smjeru istok-zapad.

Planiranje Podravske brze ceste (Podravske magistrale) započeto je još sredinom 80-tih godina. Za potrebe definiranja nove trase 1986. godine započeta je izrada Građevinsko-prometne studije Podravske magistrale, koja je došla do prvog prijedloga trase i tu su prestali daljnji radovi. Stvaranjem samostalne hrvatske države Republika Hrvatska se našla u novim geopolitičkim uvjetima, što je značajno utjecalo i na planirani prometni sustav nove države. Osim odnosa s okruženjem promijenio se i administrativno-teritorijalni ustroj države. To je utjecalo i na sustav prostornog planiranja koji je morao definirati način korištenja i organizacije prostora u novim uvjetima.

Daljnje planiranje i detaljnije definiranje Podravske brze ceste (magistrale) je nastavljeno 2003. godine sa izradom Građevinsko-tehničke studije Podravske brze ceste, sektor: Virovitica-Osijek-Ilok i priključnog pravca: Osijek/Vukovar-Vinkovci-Županja, (izrađivač: Institut građevinarstva Hrvatske d.d., Poslovni centar Osijek), koja ujedno predstavlja i zadnji izrađeni studijski dokument ove nove brze ceste na navedenom podravskom i podunavskom prostoru, te na prostoru Osječko-baranjske županije. Postojeća državna cesta D2 (južna obilaznica grada Osijeka) na navedenoj dionici prolazi uz naselja Josipovac, Višnjevac te na jednom dijelu između naselja Čepin i grada Osijeka te kroz sam grad Osijek, što ju čini djelom i gradskom prometnicom na kojoj se isprepliće tranzitni promet i velika količina lokalnog prometa. Sve navedeno uzrokuje usiljene prometne tokove, vrlo nizak stupanj sigurnosti i vrlo malu putnu brzinu. Cijelom dužinom postojeće državne ceste D2, južne obilaznice Osijeka dolazi do stalnog sukoba tranzitnog i loko prometa (automobilskog, biciklističkog i pješačkog prometa, te radnih strojeva i traktora). Vrijeme prijevoza roba i putnika je neprimjereno dugo, što se direktno reflektira na povećanje troškova prijevoza.

Planirana trasa buduće Podravske brze ceste definirana je Građevinsko-tehničkom studijom Podravske brze ceste, prolazi južno od naselja Čepinski Martinci, ulazi u koridor postojećih dalekovoda sve do čvorišta sa Transeuropskom autocestom A5 Budimpešta-Ploče (ogranak koridora Vc) na istočnom rubu šume Grabik. U produžetku trasa ulazi u zonu grada Osijeka, presijeca državnu cestu D-7 (zapadnu obilaznicu grada Osijeka), željezničku prugu Osijek – Đakovo, te južno od naselja Čepin u smjeru istoka dolazi do željezničke pruge Osijek – Vinkovci i spoja sa Ulicom kneza Trpimira (spoj na državnu cestu D-2, južnu obilaznicu grada Osijeka), skreće prema jugoistoku pored naselja Antunovac, te nastavlja u smjeru Vinkovaca.

Opis trase i čvorišta na podravskoj brzjoj cesti

Planirana trasa podravske brze ceste u promatranom obuhvatu započinje tako što prolazi južno od naselja Čepinski Martinci (čvor na L44057) te se sa autocestom A5 siječe sjeverno od čvorišta "Čepin". Prvotno je križanje autoceste A5 i Brze podravske ceste bilo zamišljeno kao interregionalno čvorište bez spoja na lokalnu mrežu prometnica. Izgradnjom autoceste A5 priključen je čvor Čepin spojnicom prema sjeveru na županijsku cestu Ž4105, te preko nje na zapadnu obilaznicu Osijeka – državnu cestu D7. Po izgradnji Brze podravske ceste taj se spoj planira zadržati te se umjesto interregionalnog čvorišta predlaže:

Varijanta 1

Na postojećoj spojnoj cesti autoceste A5 i županijske ceste Ž4105 i Brzjoj podravskoj cesti planira se denivelirano čvorište tipa "djeteline" uz minimalno izmještanje prema zapadu kako bi se nesmetano mogao izgraditi objekt i trasa u nasipu dok se postojećom cestom odvija promet.

Varijanta 2

Postojeća spojna cesta autoceste A5 i županijske ceste Ž4105 se denivelira u odnosu na Podravsku brzu cestu uz minimalno izmještanje prema istoku kako bi se nesmetano mogao izgraditi objekt i trasa u nasipu dok se postojećom cestom odvija promet. Na Podravskoj brznoj cesti planira se denivelirano čvorište tipa "truba" koje se spaja na spojnu cestu autoceste A5 i županijske ceste Ž4105 čvorištem u razini. Dužina spoja nakon "trube" dostatna je i za izgradnju eventualne naplate cestarini na Podravskoj brznoj cesti.

Za križanja sa autocestom A5 Podravska brza cesta ulazi u zonu grada Osijeka, na kratkoj udaljenosti presijeca državnu cestu D7 (zapadnu obilaznicu grada Osijeka), željezničku prugu M302 Osijek – Strizivojna-Vrpolje (pruga RH3 koridora, bivši ogranak V.c. paneuropskoga koridora).

Planiranim rješenjem Podravska brza cesta se izmješta tristotinjak metara južnije, na postojećoj državnoj cesti D7 predviđen je novi nadvožnjak preko Podravske brze ceste, te se novo čvorište tipa "truba" na Podravskoj brznoj cesti spaja na državnu cestu D7 u T čvorište za Vladislavce.

U produžetku trasa Podravske brze ceste denivelacijom prelazi koridorsku prugu M302 te između naselja Livana i Ivanovac nastavlja u smjeru istoka, dolazi do novoprojektiranog deniveliranog čvorišta tipa truba sa cestom koja prolazi kroz predviđenu poslovnu (industrijsku) zonu. Dalje prema istoku Podravska brza cesta prelazi preko novoplaniranog dijela željezničke pruge Osijek – Vinkovci L208 (bivša L209) sjeverno od naselja Antunovac, te nastavlja do deniveliranog spoja tipa poludjeteline u produžetku Ulice kneza Trpimira i planirane obilaznice naselja Antunovac – novi dio državne ceste D518, nakon čega skreće prema jugoistoku između naselja Antunovac i Tenja do deniveliranog križanja tipa poludjeteline sa budućom brzom dvotračnom cestom (izmještanje državne ceste D213), te nastavlja između naselja Silaš i Korođ u smjeru Vinkovaca - planirano čvorište tipa poludjetelina na županijskoj cesti Ž4122.

Upravo u toj zoni između naselja Antunovac i Korođ planirano je i varijantno rješenje trase Podravske brze ceste. Položeno je cca 2 km istočno od osnovne varijante, nešto je duža (oko 750 m), ali omogućuje skraćivanje trase dvotračne brze ceste - izmještanje državne ceste D213, povoljnije prolazi u odnosu na naselje Tenja, osigurava nešto bolji raster čvorišta na trasi, te prolazi sa istočne strane planirane regionalne deponije.

Razmatrajući sve oblike prometa u gradu Osijeku i njegovom širem okruženju pokazalo se neophodnim izvršiti određene korekcije planirane trase predviđene prije navedenom Građevinsko-tehničkom studijom Podravske brze ceste, a u skladu sa dozvoljenim odstupanjima u prostornim planovima zahvaćenih područja.

Ovako položena trasa Podravske brze ceste na području promatranog obuhvata zahvata omogućuje izvrsnu integraciju sa ostalim vrstama transporta (cestovni, riječni, željeznički i zračni) kako ljudi tako i roba, sa postignutom povećanom razinom prometne usluge, sigurnosti, zaštite okoliša i kvalitete življenja regije i okolice. Navedeno se omogućuje neposrednom blizinom međunarodnog cestovnog koridora (autocesta A5), spojem na predviđenu poslovnu (industrijsku) zonu čiji je

sastavni dio cestovno-željeznički terminal za promet robe, neposrednom blizinom zračne luke preko spoja sa državnom cestom D213, te brzim pristupom riječnoj luci preko mreže postojećih cesta visoke razine usluge (južna obilaznica grada Osijeka).

Brza cesta – izmještanje državne ceste D213 (Brza podravska magistrala – G.P. Erdut (gr. R. Srbije)

Postojeća trasa državne ceste D213 povezuje državnu cestu D2 sa cestovnim graničnim prijelazom Erdut u prometni sustav Republike Hrvatske. Navedena državna cesta ima niz ograničenja koje smanjuju nivo prometne usluge na tom prometnom pravcu. To se prvenstveno odnosi na loše stanje kolničke konstrukcije, prolaz trase kroz građevinska područja, te ograničavajući prometno-tehnički elementi horizontalnog i vertikalnog vođenja trase. Ograničavajući prometno-tehnički elementi manifestiraju se kao posljedica izvedenih čvorišta bez lijevih skretača i nezadovoljavanje standarda za projektiranje čvorišta (njemački RAL-K1).

Osnovne karakteristike navedenog postojećeg cestovnog pravaca su sljedeće:

Trasa kreće od deniveliranog čvora D2 i D417 (luka Osijek-Tranzit), ide trasom dionice južne zaobilaznice Osijeka i prije Sarvaša ulazi na trasu "stare" ceste. Nakon prolaza Sarvaša i Bijelog Brda trasa skreće uz koridor željezničke pruge R202 (dionica Osijek-Dalj), a od Dalja regionalne pruge R104 (MP14) tvoreći na taj način tzv. "složeni" koridor kojim dolazi sve do graničnog prijelaza Erdut.

Kako je trasa državne ceste D213 u okviru Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske (Zagreb, 1999.) svrstana u III skupinu prioriteta u mreži cestovnog prometa, ukazala se potreba za povećavanjem kriterija koje bi trebala imati trasa državne ceste. Kao jedino moguće rješenje za povećavanjem kriterija proizlazi izmještanje trase državne ceste D213 – planirana brza dvotračna cesta.

Predviđena nova trasa počinje u planiranom čvorištu istočno od naselja Antunovac na budućoj trasi Podravske brze ceste Ormož (granica R. Slovenije)–Ilok (granica R. Srbije), da bi se nakon toga spustila južno od naselja Tenja i u smjeru uzletno-sletne staze međunarodne zračne luke Osijek-Klisa ulazi u trasu postojeće državne ceste D418 koja spaja zračnu luku s trasom državne ceste D2. Nakon prelaska državne ceste D2 deniveliranim čvorištem trasa kreće novom trasom prema istoku, zaobilazi naselja Sarvaš i Bijelo Brdo, te nakon toga ulazi na postojeću trasu državne ceste D213 koju prati sve do ulaza u naselje Novi Erdut, gdje je predložena korekcija postojeće trase (u duljini od cca 2,1 km) na način da zaobiđe izgrađeno područje uz cestu, te se na kraju uključi u postojeću trasu D213 u čvorištu sa postojećom županijskom cestom Ž 4093 i po postojećoj trasi nastavlja prema lokaciji novo predloženog rješenje uređenja međunarodnog cestovnog graničnog prijelaza I kategorije Erdut.

Cjelovito rješenje izmještanje državne ceste D213 može se sagledati kao tri povezane dionice kako slijedi:

- a) dionica: Čvorište na Podravskoj brznoj cesti istočno od Antunovca - D213 (uklapanje na postojeću trasu istočno od Bijelog Brda) ukupne duljine $L \approx 19,0$ km,
- b) dionica: D213 – Novi Erdut, (postojeća trasa D213 od Bijelog Brda do ulaska u naselje Novi Erdut), ukupne duljine $L \approx 12,4$ km,
- c) dionica: Obilazak Novog Erduta - D213 (prema međunarodnom graničnom prijelazu Erdut), ukupne duljine $L \approx 2,1$ km,

U odnosu na prijašnja rješenja u modificirana je prva dionica do uklapanja u D417. Naime, zbog velikih planova ulaganja stranih partnera u ZL Osijek, sa sjeverne strane zračne luke definirane su velike industrijske zone zbog koje je planirana brza cesta položena nešto sjevernije prema naselju Tenja. U toj zoni predloženo je i varijantno rješenje koje je položeno južnije od prethodnog, nešto je kraće (cca 1,8 km) sa čvorištem na Podravskoj brznoj cesti koje je južnije prema Vinkovcima za 3,3 km. Ovo rješenje smanjuje prostor industrijskih zona oko zračne luke, ali osigurava bolji raster čvorišta Podravske brze ceste.

Na promatranoj dionici je planirano ukupno devet čvorišta (V2 – osam), a od toga je osam (sedam) u razini i jedno je denivelirano. Planirana čvorišta su projektirana sukladno njemačkim standardima RAL-K1 i nalaze se na sljedećim lokacijama:

dionica: A) Čvorište Antunovac-D213

- čvorište 1– križanje nove trase sa L 44110 – u razini (ne postoji u V2)
- čvorište 2– križanje nove trase sa L 44083 – u razini
- čvorište 3– spoj industrijske zone zračne luke Osijek (Klisa) na novu trasu – u razini
- čvorište 4- spoj zračne luke Osijek (Klisa) na novu trasu – u razini
- čvorište 5– križanje nove trase sa D2 – denivelirano
- čvorište 6– križanje nove trase sa L 44115 – u razini
- čvorište 7– uklapanje nove trase na postojeću D213 – u razini

dionica: C) Obilazak Novog Erduta-D213

- čvorište 8 – spoj postojeće D213 na obilaznicu izgrađenog područja - u razini
- čvorište 9 – spoj obilaznice izgrađenog područja na postojeću D213 - u razini

Državna cesta D2, spoj od čvorišta „Nemetin-Saponia“ na južnoj obilaznici Osijeka do zračne luke Osijek (Klisa)

Očekivani gospodarski razvoj regije nameće potrebu brzog protoka roba i usluga što se prvenstveno odnosi na bolju povezanost gospodarske zone grada Osijeka sa riječnom lukom Osijek, gospodarske zone u blizini Nemetina i međunarodne zračne luke Osijek (Klisa) s međunarodnim prometnim koridorima (riječna luka Osijek, željeznički koridor RH3, bivši ogranak V.c. paneuropskoga koridora, autocesta u koridoru Vc i gradom Osijekom).

Postojeća povezanost gospodarske zone Nemetin i zračne luke Osijek (Klisa) sa gradom Osijekom ostvarena je preko čvorišta „Nemetin-Saponia“ s južnom obilaznicom Osijeka kao državna cesta sa jednim kolnikom sa dva prometna traka u ukupnoj duljini od 5,6 km.

Budući razvoj regije i povećanje protoka roba i putnika između grada Osijeka, riječne luke Osijek, gospodarske zone Nemetin, zračne luke Osijek (Klisa) i željezničkog kolodvora Nemetin sa spojem na željeznički koridor RH3, te interes Indonezijskog poslovnog partnera za ulaganje u zračnu i riječnu luku Osijek i gospodarske zone ovog dijela Grada potencijalno nameće potrebu dogradnje još jednog kolnika na državnoj cesti D2 (sa zapadne strane) između Zračne luke Osijek-Klisa i čvorišta „Nemetin-Saponia“ na južnoj obilaznici Osijeka.

Prema prometnom modelu u vremenskom periodu od 30 godina, neće biti potrebna dogradnja južnog kolnika na ovoj dionici, ali smatramo vrlo važnim rezervirati koridor u prostorno planskoj dokumentaciji kako bi u slučaju znatnijeg povećanja prometne potražnje uslijed povećanog gospodarskog rasta (razvoja gospodarskih zona u istočnom dijelu grada i oko Zračne luke Osijek) mogao nesmetano izgraditi i drugi kolnik na ovom dijelu državne ceste D2.

Dogradnjom još jednog kolnika državne ceste D2 od zračne luke Osijek (Klisa) do čvorišta „Nemetin-Saponia“ uz postojeći razgraničen zelenim pojasom od 4,0 m na osnovi udaljenosti od 11,80 m uz računsku brzinu od 110 km/h bi se ostvarila kvalitetna veza između svih navedenih čimbenika u prostoru i osigurao brz i nesmetan protok roba i putnika na navedenom potezu.

Rekonstrukcija čvorišta "Frigis" na južnoj obilaznici Osijeka (državna cesta D2)

Tijekom analize prometnih tokova na mreži postojećih i planiranih cesta, a u skladu s rješenjima ostalih vidova prometa i rasporeda i veličine novih gospodarskih zona uvidjela se potreba izmjene čvorišta "Frigis" na križanju zapadne obilaznice Osijeka (državna cesta D7) i južne obilaznice Osijeka (državna cesta D2) i gradske Svilajske ulice (bivša županijska cesta Ž4084).

Svilajska ulica (bivša županijska cesta Ž4084) izuzetno je važna transversalna prometnica zapadnog dijela grada, denivelirana je u odnosu na magistralnu prugu R202, od Ulica J. J. Strossmayera pa sve do Južne obilaznice Osijeka (državna cesta D2) uz nju su izgrađeni veliki robni centri (Portanova, Pevec, Emmezeta, Lidl) i poslovno-proizvodni pogoni. U neposrednoj blizini nalazi se MD Profil, Plodine, Unijapapir, Ricardo i Bios poduzetnički inkubator. Uz sve to "S" cesta cijelom svojom dužinom prolazi obostrano planiranom gospodarskom zonom, a povezana je sa Ulicom Sv. L.B.Mandića uz koju je smještena najstarija i najveća gospodarsko-poslovna zona grada Osijeka.

Na navedenom se čvorištu trenutno prepliće izvangradski tranzitni i izvorno-ciljni promet s lokalnim gradskim prometom što dovodi do opadanja razine prometne usluge i sigurnosti za koju je čvorište prvobitno namijenjeno. U sadašnjem rješenju se sveukupni promet šireg područja koncentrira u jednu jedinu točku što predstavlja značajan sigurnosni problem.

Prijedlogom rješenja apostrofiraju se gore navedeni problemi uz planirani prelazak trase izmještene međunarodne koridorske pruge M-302 u zoni čvorišta te se predlaže promjenu u oblikovanju čvorišta u smislu odvajanja tranzitnih prometnih tokova na državnim cestama D2 i D7 od lokalnog gradskog prometa (Svilajska ulica, bivša županijska cesta Ž4084) na način da se križanje zapadne (D7) i južne (D2) obilaznice Osijeka riješi deniveliranim čvorištem tipa "djetelina", dok se Svilajska ulica, kao glavna transversalna prometnica ovog područja i nositelj lokalnog prometa povezuje na južnu obilaznicu preko kružnih tokova i novoplaniranih zonskih cesta u gospodarskim zonama sjeverno i južno od državne ceste D2 na novoplanirano čvorište tipa "poludjetelina" smješteno južno od Kolodvorske ulice..

Novo čvorište integralni je dio rješenja čvorišta "Frigis" koje uključuje dogradnju deniveliranog čvorišta D2 i D7 na punu djetelinu, novo denivelirano čvorište s kružnim tokom i spojem do postojeće ceste kod robnog centra Portanova (cca 500 m) sjeverno od D2 i spoj do "S" ceste i novi kružni tok sa južne strane državne ceste D2.



Slika 2 Prijedlog rekonstrukcije čvorišta "Frigis"

Ovakvim rješenjem postižu se brojne prednosti u odnosu na dosadašnje prometno rješenje, a to su:

- razdvojen je tranzitni i lokalni promet (promet se ne koncentrira u jednu točku),,
- razina prometne usluge i sigurnosti na križanju podignuta je na najvišu razinu,
- nema lijevih skretača,
- ovim rješenjem državne ceste D2 i D7 i bivša županijska cesta Ž4084 zadržale su direktne smjerove kretanja – prolazak kroz čvorište uz minimalnu promjenu brzine i najkraću putanju, što je izuzetno važno za kontinuitet prometnog toka,
- usklađen je sa svim vidovima prometa i planiranim razvojem gospodarsko-poslovnih zona šire zone obuhvata kroz dugi niz godina (duže od perioda koji razmatra ovaj MP),
- sveukupni promet disperziran je na više čvorišta što i u trenucima najvećeg prometnog opterećenja osigurava najbrži i najsigurniji prolazak,
- osigurava dominantnom dijelu korisnika ulazak u poslovno-gospodarsku zonu (Portanova, Pevec, Emmezeta) sjeverno i južno od državne ceste D2 bez povratne vožnje kao do sada,
- u funkciji je razvoja šireg prostora, stimulira toliko važan i deficitaran transverzalni promet uz maksimalnu integraciju s logitudinalnim prometnim pravcima,
- rješenje je optimalno, jeftino je i primjereno izvođenju pod velikim prometnim opterećenjem kakvo je na državnoj cesti D2, D7 i bivšoj županijskoj cesti Ž4084 (i bitno je što ne utiče na funkcioniranje poslovno-gospodarskih subjekata u zoni čvorišta).

Rekonstrukcija-dogradnja državne ceste D7 (Zapadna obilaznica Osijeka)

Zapadna obilaznica Osijeka je dio dužeg poteza izmiještanja trase državne ceste D7 na potezu Darda-Osijek-Čepin ukupne dužine 24,3 km. Izgradnjom ove ceste dobila se vrlo kvalitetna paralelna cesta visoke razine usluge autocesti A5, Budimpešta-Osijek-Ploče (TEM-u). Izgradnja zapadne obilaznice grada Osijeka izgrađena je kroz dvije faze:

- 1) Faza 1 - dionica: Čepin - Osijek L= 13,6 km
- 2) Faza 2 - dionica: Osijek - Darda L= 10,7 km

Izgradnja Zapadne obilaznice (druge faze) završena je 2007. godine i iste godine je puštena u promet sa ciljem izmještanja tranzitnog i dijela izvorno - ciljnog prometa izvan gradskog tkiva.

Tijekom planiranja novih infrastrukturnih zahvata u prostoru, potrebno je modificirati i dio ove ceste kako bi se postigla puna funkcionalnost integralnog prometnog sustava, a prema sljedećem:

- 1) denivelacija državne ceste preko planirane koridorske pruge M301 u zoni čvorište "Švajcarnica" (početak neposredno nakon postojeće trase pruge M301 sa južne strane) – izmještanje prema zapadu i izgradnja novog čvorišta u razini u naselju Uglješ,
- 2) čvorište "Darda" - čvorište u razini - nakon izgradnje pruge koridora RH3 (bivši ogranku koridora Vc) treba napraviti denivelaciju spojne ceste prema Dardi preko pruge i ceste sa sjeverne strane (postojeće ceste) te spoj u postojeće čvorište sa zapadne strane (istočni dio čvorišta će se ukloniti zbog koridora pruge M301),
- 3) čvorište "Tvrdavica" - čvorište u razini - predviđeno kroz projektiranje Zapadne obilaznice, proširen je nasip i izveden objekt u trupu ceste, stavit će se u funkciju izgradnjom "Sjeverne obilaznice Osijeka (Tvrdavice)",
- 4) novoplanirano čvorište u razini južno od čvorišta "Čepin - jug" - u T spoju D7 i županijske ceste za Vladislavce (Ž4109) - spoj sa Brzom podravskom magistralom.

Državna cesta D518, obilaznica Antunovca

Trasa državne ceste D518 je značajna transversalna veza dvaju regionalnih središta istočne Hrvatske (Osijek i Vinkovci). Na pojedinim su dionicama predmetne ceste predviđeni, a na pojedinim i izvršeni zahvati modernizacije radi dovođenja iste na višu razinu prometne usluge i povećanja sigurnosti u skladu sa njenom kategorijom i ulogom u cestovnoj mreži.

Tijekom razmatranja cjelokupnog prometnog rješenja grada Osijeka i njegove šire okolice (mimo predviđenih modernizacija) predviđeno je kvalitetno rješenje dionice državne ceste D518 od čvorišta "Trpimirova" na državnoj cesti D2 do spoja naselja Ivanovac na trasu iste (spoj Ž 4089 i D518).

Prvi dio do deniveliranog čvorišta tipa "poludjeteline" na Podravskoj brznoj cesti kao spojnicu Grada i brze ceste (u prvoj fazi kao dvotračna, a u konačnici kao četverotračna brza cesta), te drugi dio od deniveliranog čvorišta na Podravskoj brznoj cesti do uklapanja u postojeću trasu državne ceste D518 istočno od naselja Ivanovac kao obilaznicu naselja Antunovac (dvotračna cesta).

Navedena dionica državne ceste D518 izvedena je s dva prelaska (sjeverno i južno) preko lokalne pruge L208 (prije L209), Vinkovci-Osijek u razini unutar urbane zone naselja.

Kako je predviđeno izmještanje i jednog dijela navedene lokalne pruge L208 (prije L209) zbog nove lokacije teretnog kolodvora Osijek i povećanja prometne usluge i sigurnosti, ukazala se potreba za denivelacijom pružnih prijelaza sa državnim i brzim cestama u okruženju radi zadovoljavanja zakonskih odredbi i osnovnih sigurnosnih uvjeta.

Planirana trasa izmještanja državne ceste D518 južno od planirane Podravske brze ceste definirana je sa dva varijantna rješenja.

Prva varijanta polazi od čvorišta buduće Podravske brze ceste – spoj sa Trpimirovom ulicom (D518) i kreće se prema jugu, ali u potpunosti zaobilazi naselje Antunovac sa južne strane te se spaja na postojeću trasu državne ceste D518 u blizini naselja Ivanovac (blizu spoja Ž4089 i postojeće D518), a ukupne je duljine 4,2 km. Ovom se varijantom zaobilazi naselje Antunovac u cijelosti čime se izbjegava sukob raznih vrsta prometa, te usporenja usljed ograničenja prometnog toka kroz naselje, a ujedno se omogućava i denivelacija pružnog prijelaza preko navedene lokalne pruge što rezultira značajnim povećanjem razine prometne usluge i sigurnosti.

Druga varijanta također polazi od čvorišta buduće Podravske brze ceste – spoj sa Trpimirovom ulicom (D518) i kreće se prema jugu (nastavlja trasu Trpimirove ulice) te se uklapa na trasu Ulice Hrvatske Republike i spaja se sa postojećom trasom državne ceste D518 u naselju Antunovac, a ukupne je duljine 2,5 km. Ovom se varijantom izbjegava većina usporenja usljed ograničavanja prometnog toka kroz naselje Antunovac, ali ostaje činjenica da jednim dijelom trasa ipak prolazi centrom naselja i ne rješava se južni prijelaz preko navedene željezničke pruge L208 (prije L209), Vinkovci-Osijek.

Ako zbog prometnog opterećenja bude potrebna obilaznica Antunovca i Brijesta prije nego se izgradi Podravska brza cesta, moguće je u prvoj fazi izgraditi novu dvotračnu cestu od Brijesta (postojeća D518) po trasi spojnice i planirane obilaznice Antunovca do spoja na postojeću državnu cestu D518 u zoni istočno od naselja Ivanovac, a u drugoj fazi, pri izgradnji Brze podravske ceste denivelirati čvorišta i po potrebi dograditi drugi kolnik spojnice od čvorišta "Trpimirova" na državnoj cesti D2 do čvorišta na Brzoi podravskoj magistrali.

Nova državna cesta: spojnica državne ceste D2 i Podravske brze ceste

Ova je cesta planirana s ciljem povezivanja novog cestovno-željezničkog tereminala (teretnog kolodvora), postojećih gospodarskih zona uz Ulicu Sv. L. B. Mandića, te novoplanirani gospodarskih zona sjeverno i južno od nje na državnu cestu D2 sa sjeverne i Podravsku brzu cestu sa južne strane. Ukupne je dužine 6900 m, od toga po "S" cesti oko 680 m i Ulici borova oko 770 m. Ove dvije dionice po trasi postojećih cesta treba ujednačiti po pitanju širine i nosivosti s ostatkom trase planirane ceste. Predviđena je za računsku brzinu od 70 km/h.

Novoplanirana cesta počinje deniveliranim čvorištem na državnoj cesti D2 istočno od Portanove, spaja se na postojeću "S" cestu čvorištem u razini (kružni tok) i dalje po njoj do spoja s Ulicom Sv. L.B. Mandića (postojeci kružni tok), te nastavlja Ulicom borova preko postojeće poslovne zone. Na kraju Ulice borova skreće prema jugu u novoplaniranu industrijsko-poslovnu zonu, sa zapadne strane prolazi pored cestovno-željezničkog terminala te denivelirano prelazi preko nove trase koridorske željezničke pruge M302 i spaja se na Podravsku brzu cestu deniveliranim čvorištem tipa "trube".

Novoplanirana cesta sa novim čvorištem na državnoj cesti D2 ne djeljivi je dio nove organizacije razvoja Grada koja podrazumijeva novi smještaja novoplaniranih gospodarskih i stambenih zona, te novu cestovnu mrežu za servisiranje istih a u funkciji smanjenja broja uzdužnih vožnji i znatnom povećanju broja poprečnih vožnji (u smjeru sjever – jug).

Sa sjeverne strane osigurava poveznicu ovog dijela Grada (bivša Z4084) sa državnom cestom D2 (Južnom obilaznicom), dok sa južne strane povezuje novoplanirani teretni kolodvor, cestovno-željeznički terminal i veliku gospodarsko-poslovnu zonu s ciljem razvoja Grada u smjeru sjever-jug kako bi dobio bar oblik elipse u odnosu na postojeći, vrlo nepovoljni, jako izduženi pravokutni oblik (20 km * 2,5 km).

Prostor kroz koji prolazi cesta je neizgrađen i radi se o poljoprivrednom zemljištu. Teren je po konfiguraciji ravničarski.

Kao poveznica produžetka spojne ceste u smjeru zapad - istok je postavljena zonska cesta koja ulazi u dubinu zapadnog dijela gospodarske zone i vodi preko željezničke pruge M302 (denivelirano) neposredno iznad novog teretnog kolodvora Osijek, te se spaja na Vinkovačku ulicu na istoku. Većim dijelom ide po trasi postojeće ceste koju također treba novelirati po pitanju nosivosti i širene postojećeg kolnika.

Ova je spojnica izuzetno važna, predložena je kao nova državna cesta jer će do izgradnje Podravske magistrale biti jedina poveznica cestovno-željezničkog terminala i teretnog kolodvora Osijek prema jugu (državnoj cesti D518).

Spojna cesta riječne luke Osijek i TE-TO Osijek na državnu cestu D2

Postojeći ulaz u Luku Osijek nalazi se u njenom istočnom dijelu s južne strane i nije najbolje riješen. Spaja se na postojeću državnu cestu D417 (Ž4068) pod pravim kutom, a u zoni čvorišta industrijski kolosijek prelazi i preko državne ceste i pristupne ceste luci u razini, na vrlo maloj udaljenosti i pod kutom od cca 45°. Smatramo da ovakav ulaz ne može korektno funkcionirati ni

Iako je trenutno promet u Osječkoj luci vrlo mali (cca 250 000 t/god.), ne smijemo zaboraviti činjenicu da je osječka luka "Tranzit" prije domovinskog rata bila, nakon Rijeke, druga najveća hrvatska luka za prekrcaj tereta. Za luku je GUP-om Grada Osijeka rezervirano oko 160 hektara zemljišta, a trenutačno je u funkciji lučkih djelatnosti angažirano 50 hektara u istočnom dijelu rezerviranog prostora, dok će se ostalo zemljište koristiti za daljnji razvoj luke. Dosad su izrađeni planovi za izgradnju nove Luke Osijek s povećanjem kapaciteta od 2 na 5 mil. tona godišnje za različite vrste tereta, a čija se investicija planira na razini 95,5 mil. EUR.

Zbog gore navedenog, planirana je izgradnja direktnog spoja Luke Osijek sa postojećeg čvorišta "Elektroslavonija" na državnoj cesti D2, uz denivelirani prijelaz preko pruge R202 i Vukovarske ulice, poseban spoj u razini Vukovarske i Vinogradske ulice te dogradnje drugog kolnika državne ceste D2 do čvorišta "Elektroslavonija". Neposredno prije ulaska u luku planirano je parkiralište za osobna i teretna vozila.

Novoplanirano rješenje u funkciji je razvoja luke, permanentno osigurava kvalitetan pristup luci sa mreže prometnica visoke razine usluge (autoceste A5, Podravske brze ceste te državne ceste D2) – daljinski promet, a jednako je dobro povezuje na mrežu lokalnih prometnica, što je izuzetno važno za lokalno stanovništvo i djelatnike Luke Osijek. Sam ulaz u luku i spoj na glavnu lučku cestu

planiran je na idealnom mjestu, u samom težištu luke u točki spoja sjeverne, južne i intermodalne obale i RO-RO terminala na stacionaži □0+700 glavne lučke ceste sa južne strane.

Denivelacija D417 preko R202 kod Nemetina

Primarna funkcija postojeće državne ceste D417 je ulazu u Luku Osijek. Kako se ulaz nalazi u njenom istočnom dijelu s južne strane i nije najbolje riješen, predložen je novi ulaz koji je u funkciji razvoja luke, permanentno osigurava kvalitetan pristup luci sa mreže prometnica visoke razine usluge (autoceste A5, Podravske brze ceste te državne ceste D2) – daljinski promet, a jednako je dobro povezuje na mrežu lokalnih prometnica.

Nakon izgradnje novog ulaza u Luku Osijek postojeća državna cesta D417 bit će prekategoriizirana u županijsku cestu (a novi ulaz u državnu cestu), te kao takva ne spada u nikakve prioritete gradnje, niti je važna u prometnom sustavu ovog područja. Potreba za denivelacijom javlja se nakon pune funkcionalnosti planirane Luke Osijek kada se zbog velike količine prometa javi potreba za dodatnim istočnim ulazom.

Ova denivelacija dio je Trilateralnog sporazuma Županije, Grada i HŽ Infrastrukture zato što su u sporazum mogle ući samo denivelacije postojeće ceste i postojeće pruge, dakle kao kompenzacija za novoplanirani ulaz u Luku Osijek (da bi se naglasila potreba denivelacije glavnog ulaza u luku).

Državna cesta D46 na prostoru grada Đakova

Trasa državne ceste D46 je značajna longitudinalna veza istočne granice Republike Hrvatske sa središnjim prostorom istočne Hrvatske u smislu povezivanja regionalnih središta (Đakovo, Vinkovci) te kao paralelni alternativni cestovni pravac autoceste A3 (Zagreb-Lipovac). Za nevedenu su cestu predviđeni zahvati modernizacije radi dovođenja iste na višu razinu prometne usluge i povećanja sigurnosti u skladu sa njenom kategorijom i ulogom u cestovnoj mreži, međutim sveobuhvatnim rješavanjem svih vidova prometa u okolici grada Đakova se uvidjela potreba za izmještanjem dijela navedene državne ceste od križanja sa državnom cestom D7 (obilaznicom Đakova) do spoja sa postojećom trasom između naselja Budrovci i Đurđanci.

Navedena dionica državne ceste D46 u postojećem stanju od križanja sa državnom cestom D7 vodi do središta grada Đakova, nakon čega se odvaja u smjeru naselja Budrovci pri tome ponovno prolazeći kroz grad Đakovo, te dalje nastavlja u smjeru naselja Đurđanci u ukupnoj duljini od cca 11 km. Takvim vođenjem trasa dva puta prolazi urbaniziranim dijelom grada Đakova i naselja Budrovci i pri tome dolazi do preplitanja lokalnog i tranzitnog prometa (biciklistički, pješački i promet motornih vozila i radnih strojeva), uz neprikladno riješeni prelazak preko magistralne pruge M-302, Đakovo-Osijek u razini, unutar urbane zone samoga grada. Kako je rješenjem cjelokupnog prometa grada Đakova predviđeno izmještanje navedene magistralne pruge M-302 radi povećanja brzine prometovanja na 160 km/h, a samim time i prometne usluge i sigurnosti ukazala se potreba za denivelacijom svih pružnih prijelaza sa cestama u okruženju radi zadovoljavanja osnovnih sigurnosnih uvjeta.

Planirana trasa izmještanja državne ceste D46, polazi od spoja s državnom cestom D7 čvorištem u razini i kreće se gotovo pravocrtno u smjeru istoka gdje na istom mjestu dolazi do križanja s izmještenom prugom i sadašnjom državnom cestom D46. Postojeća državna cesta u zoni denivelacije se ruši i s dva T- spoja (sjeverno i južno) priključuje na planiranu državnu cestu. Nadalje, trasa nastavlja u smjeru istoka gdje se spaja na postojeću trasu državne ceste D46 između naselja Budrovci i Đurđanci čvorištem u razini. Ovim rješenjem se smanjila duljina tranzitnog putovanja prema Vinkovcima sa 11 km na 5 km, te su izbjegnute urbane zone grada Đakova i naselja Budrovci usljed čega dolazi do povećanja razine prometne usluge navedene ceste (izdvajanje lokalnog i gradskog prometa od tranzitnog) i sigurnosti kroz izbjegnuto preplitanje raznih vrsta prometa, a pogotovo u vidu interakcije sa željezničkim prometom.

Rekonstrukcija Ulice Sv. L. B.Mandića u Osijeku

Predložen je novi koncept željezničkog čvora Osijek apostrofirao je križanje u razini Ulice Sv.L.B.Mandića i pruge Koprivnica – Osijek – Dalj (R202) kao "gorući" problem i prvi prioritet koji treba realizirati na području Grada Osijeka.

Ulica Sv.L.B.Mandića je najopterećenija transversala veza, ulazno-izlazna ulica iz Osijeka u smjeru Čepina i Đakova. Osim toga izuzetno je značajno da su uz ulicu Sv.L.B.Mandića formirane najznačajnije i najstarije industrijsko poslovne zone i trgovački centri što na nju dovodi veliki promet koji kao posljedicu ima usiljeni prometni tok – vožnja u koloni sa čestim zastoјima tokom cijelog dana i zagušenja uz vrlo nisku sigurnost svih sudionika u prometu.

Kulminaciju permanentnih prometnih problema uzrokuju čekanja na pružnom prijelazu u razini koja, zbog male međusobne udaljenosti, blokira kružni tok "Đakovština" i križanje Županijske i Gundulićeve ulice. Kako je Gundulićeva ulica jedina ulica koja dvosmjerno povezuje istočni i zapadni dio grada (glavna uzdužna veza – spojnica Ulice J. J. Strossmayera i Vukovarske ulice) a Županijska ulica nosi glavni poprečni promet u/iz centra grada, spuštanje rampe u Ulici Sv.L.B.Mandića IMPLICIRA APSOLUTNU BLOKADU PROMETA ŠIREG CENTRA GRADA.

Prije nekoliko godina napravljen je glavni i izvedbeni projekt podvožnjaka ispod dvokolosiječne pruge R202 i intrazonske ceste koji je potrebno izmijeniti zbog potrebe produženja podvožnjaka za cca 50 m kako bi se denivelirao i novo planirani pružni odvojak, smjer Našice – novi kolodvor Brijest.

Kao moguća rješenja analizirani i cestovni podvožnjak i nadvožnjak.

Prednosti podvožnjaka su: manji uzdužni padovi trese ceste, biciklističke i pješačke staze se lakše vode kroz zonu, bolje uklapanje u okoliš i smanjen utjecaj buke.

Nedostatci podvožnjaka su znatno složenije, kompliciranije i skuplje rješenje, jer osim cestovnog podvožnjaka uključuje i objekt ispod dvokolosiječne pruge R202, odvojak/spoj pruge R202 u smjeru novog teretnog željezničkog kolodvora (poligon "C"), te intrazonske ceste, dakle osim podvožnjaka potrebno je izgraditi i tri nova objekta preko njega. Apsolutno fiksira horizontalno i vertikalno rješenje spoja R 202 i novog teretnog željezničkog kolodvora i intrazonske ceste, te

uvjetuje izvođenje objekata iznad cestovnog podvožnjaka prije izgradnje preostalog dijela pruge i ceste, tj. prije puštanja u funkciju cjelokupnog prometnog rješenja ceste i željeznice definiranog područja.

Podvožnjak uvjetuje armirano-betonski nepropusni sanduk koji čini konstrukcija ispod kolnika i bočni zidovi, zatvoreni sustav odvodnje (kanalizacija) s retencijskim bazenom, prepumpnom stanicom, trafo stanicom sa višesmjernim neovisnim napajanjem, sustav pumpi sa pričuvnim dizel-električnim agregatom i tlačni transport vode do primjerenog recipijenta.

Ovakvo rješenje daleko je složeniji i skuplji pri izvođenju i jednako tako i u održavanju, puno rizičnije u eksploataciji, odnosno održavanju kontinuiteta prometa bez plavljenja podvožnjaka.

Rekonstrukcija Vukovarske ulice u Osijeku

Vukovarska ulica je glavna uzdužna četvertračna cesta koja servisira i do 50% prometa istok – zapad kroz grad Osijek. Križanje ovog ranga gradske prometnice sa željezničkom prugom M301 Osijek – B.Manastir RH3 koridor (bivši ogranak Vc paneuropskoga koridora) u razini je neprihvatljivo i prometno neodrživo.

Novo rješenje izvedbe denivelacije Vukovarske ulice i koridorske pruge M301, tj. postojećeg cestovno-željezničkog prijelaza u razini, predviđeno je izgradnjom nadvožnjaka u trasi željezničke pruge. Potrebno je podići postojeću prugu M301 D.G. – Osijek od podvožnjaka "Trpimirova" do Europske Avenije tako da se dobije prijelaz preko Vukovarske ulice u drugoj razini uz minimalno ukopavanje Vukovarske ulice (do 1,5 m).

Spojna cesta uz prugu R202 u Osijeku

Intrazonska cesta izuzetno je važna novoplanirana cesta zapadnog dijela grada, longitudinalna je prometnica planirana u složenom prometnom koridoru sa sjeverne strane željezničke pruge R202.

Važno je naglasiti da u zapadnom dijelu grada nakon Gundulićeve (Kanižlićeve) ulice jedino Ulica J.J. Strossmayera može kvalitetno preuzeti uzdužni promet. Ostale longitudinalne prometnice u Retfali, prvenstveno Sljemenska i Kozjačka ulica nužno preuzimaju znatno veći promet nego što objektivno mogu servisirati. Ove ulice nemaju niti adekvatan ulični niti cestovni profil koji to može sigurno preuzeti (često i manje od deset metara od kuće do kuće) te je neophodno što prije planirati izgradnju ove spojne ceste kako bi se podigla razina prometne usluge lokalnog prometa ovog dijela grada.

Planirana trasa intrazonske ceste kreće od postojeće gradske ceste (završetak ulice J.J. Strossmayera), vodi se paralelno sa državnom cestom D7 u smjeru juga do željezničke pruge (rubom gospodarsko-poslovne zone), te lijevim zavojem nastavlja u pravcu istoka paralelno sa željezničkom prugom sve do glavnog osječkog željezničkog i autobusnog kolodvora gdje i završava.

Ova prometnica osigurala bi osim dominantnog uzdužnog prometa istok - zapadu i brzo dreniranje prometa gradske četvrti Retfala prema jugu. Izgradnjom dva planirana denivelirana prijelaza ispod

željezničke pruge (nastavak Kolodvorske ulice i Ulice A. Kanižlića) osigurala bi i mogućnost za proširenje grada prema jugu u zonu između pruge R202 i južne obilaznice Osijeka, državne ceste D2. Na taj bi se način rasteretila prometna mreža u naselju i osigurali uvjeti za razvoj grada južno od željezničke pruge. Duljina spojne ceste je 4,5 km, a predviđena računaska brzina iznosi 70 km/h.

Preseljenjem autobusnog kolodvora na novu lokaciju pruža se prilika produžetka intrazonske ceste pored starog kolodvora Ulicom Bartola Kašića sve do Ulice D. Cesarića kojom se spaja na Vukovarsku ulicu.

Spojna cesta u gospodarskoj zoni „Retfala jug“ u Osijeku

Spojnom cestom u gospodarskoj zoni "Retfala jug" će se izdvojiti tranzitni od lokalnog prometa i rasteretiti čvorište "Frigis" na križanju državne ceste D2 (južne obilaznice Osijeka) i državne ceste D7 (zapadne obilaznice Osijeka), te osigurati poveznica prema gradskom tkivu sjevernim spojnica i preko čvorišta "Čepinska" na Ulicu Sv.L.B.Mandića.

Spojna cesta je podijeljena na smjer zapad-istok i smjer sjever-jug i opsluživat će prostor za trgovinsko-industrijske i stambene potrebe. Duljina spojne ceste je 2,6 km u smjeru zapad-istok, a u smjeru sjever-jug definirana je sa dvije spojnice prema gradskom tkivu ukupne dužine 1,4 km.

U smjeru zapad-istok zonska cesta na udaljenosti cca 200 m južno, paralelno s prugom R202 kreće od postojeće gradske Svilajske ulice prema istoku, kružnim tokom povezana je na novo čvorište na državnoj cesti D2 istočno od Portanove i spojnica prema Kolodvorskoj ulici, čvorištem u razini na spojnica prema Ulici A. Kanižlića (Sljemenskoj ulici) ulici te završava na Ulicu Sv.L.B.Mandića u čvorištu "Čepinska".

U smjeru sjever-jug ova spojna cesta definirana je spojnica koje denivelirano (podvožnjacima) prolaze ispod pruge R202 (spojnice u produžetku Kolodvorske ulice i Ulice A. Kanižlića sa spojevima na novoplaniranu intrazonsku cestu).

Za smjer zapad-istok predviđena je računaska brzina od 70 km/h, a za spojnice (smjer sjever-jug) računaska brzina od 50 km/h.

Spojna cesta mora zadovoljiti funkcionalnost i potrebe opsluživanja lokalnog prometa planiranog naselja sa njene sjeverne strane i gospodarsko-trgovinsko-industrijske namjene na promatranom prostoru.

Spojna cesta JUG 1 – Opatijska ulica –Jug 2- Divaltova ulica – Vukovarska ulica – Vinogradska ulica-veza novi most Donji grad u Osijeku

Razmratrana je cesta koja predstavlja nastavak izgrađene ceste (Ulici Rastanci) koja prolazi južnim djelom četvrti Jug II prema Opatijskoj ulici, a završava na Opatijskoj ulici neposredno prije kružnog toka na Ulici J.R.Kira. Važnost ove longitudinalne ceste je u punjenju i pražnjenju naselja Jug II jer postojeća Opatijska ulica nema pregledan cestovi i ulični profil niti za postojeći promet. Njenim spajanjem na Ulicu Rastanci omogućuje se još jedan pristup zoni industrije i izlaz prema istoku.

Drugi dio ove spojne ceste Ulicu Rastanci prema sjeveru povezuje sa Ulicom M. Divalta, Vukovarskom i Vinogradskom ulicom uz denivelaciju preko željezničke pruge R202 te osigurava kvalitetnu vezu prema novoplaniranom mostu preko Drave u Donjem gradu. Posebno je važan dio ove ceste od Ulice M. Divalta do Vukovarske ulice jer osigurava još jednu deniveliranu transverzalnu prometnicu kojom se može osigurati i veza tramvajske pruge za servisiranje javnog prijevoza putnika.

Veliki značaj ove prometnice je u tome što bi izgradnjom postala glavna poprečna prometnica istočnog dijela Grad (isto što je Svilajska ulica na zapadu) jer omogućuje denivelirani prijelaz preko željezničke pruge u težištu između Hutlerove ulice i poprečne ceste istočne industrije zone koji su međusobno udaljene 2,5 km i prugu R202 prelaze u razini bez mogućnosti denivelacije.

Veći dio predloženih cesta u skladu je s važećom prostorno planskom dokumentacijom, a zbog njene izuzetne važnosti za istočni dio grada, usklađenje s planskom dokumentacijom bi trebalo hitno odraditi i za ostale dijelove od Ulice Rastanci do Divaltove ulice te od Vukovarske prema Vinogradskoj ulici sve do planiranog mosta preko rijeke Drave u Donjem gradu. Važno je napomenuti da samo u integralnom obliku kako je predložena može osigurati punu prometnu funkciju koja joj je namijenjena.

Prelaganje Biljske ceste (zapadna obilaznica Podravlja) u Osijeku

Izgradnjom obilaznice Biljske ceste (Ž4257) od Barutane do benzinske postaje, planira se izmjestiti promet iz naselja i denivelirati prijelaz ceste preko željezničke pruge M301 (u budućnosti putnički promet na ogranku koridora Vc). Dužina zahvata je oko 1100 m.

Sjeverna obilaznica naselja Tvrdavica u Osijeku

Prvotno su predložene dvije varijante prometnog rješenja naselja Tvrdavica, koje se razlikuju položajno u odnosu na građevinsko područje naselja Tvrdavica i u točki spoja na Ulicu J. J. Strossmayera.

Detaljnijom analizama promatranog prostora može se zaključiti da su to prije faze izvođenja nego varijante, jer varijanta jedan ne isključuje varijantu dva, već je varijanta dva sljedeća faza gradnje cestovne mreže na lijevoj obali Drave kao rezultat ozbiljnije izgradnje grada na suprotnoj obali rijeke.

Kao što je poznato, Osijek je grad uz Dravu, a ne grad na rijeci Dravi, Grad se nalazi na desnoj obali, a na lijevoj postoje samo prigradska naselja Tvrdavica i Podravlje. Izduženi oblik grada s prigradskim naseljima ukupne je duljine cca 20 km (Josipovac - Nemetin), a svega 1.5 do 2 km širine, rijeka Drava sjeverno, pruga R202 južno potiču na duge uzdužne vožnje, te se većina lokalnog prometa provodi kroz najuži centar grada što u prometnim špicama dovodi do zastoja i niske razine usluge.

Rješenje postoji u smanjenju broja uzdužnih vožnji, a znatnom povećanju poprečnih vožnje sjever – jug, a što implicira novu radikalnu organizaciju smještaja gospodarskih i stambenih zona, te novu cestovnu mrežu za servisiranje istih.

Dakle, Gradu treba arhitektonski olikovati u odnosu na postojeći jako izduženi pravokutni oblik, a što se može postići jedino formiranjem novih radnih zona oko budućeg cestovno–željezničkog terminala na lokaciji "Ankin dvor – C poligon", odnosno formiranjem novog stambenog bloka površine cca 100 ha između rijeke Drave i naselja Tvrdavica, te međusobnim boljim poprečnim povezivanjem tih cjelina.

Kao rezultat ove analize nastala je i varijanta jedan (prva faza) cestovnog prometnog rješenja na lijevoj obali Drave.

Ona počinje na planiranoj zapadnoj obilaznici Podravlja (Biljske ceste), budućoj županijskoj ceste Ž4257 Osijek – Bilje te se pruža u smjeru istok - zapad sjeverno od športsko rekreacijskog centra "Copacabana", prolazi središtem prostora između naselja Tvrdavica i Rijeke Drave, te na zapadnom rubnom dijelu građevinskog područja (prije zoološkog vrta) skreće okomito na rijeku Dravu, mostom prelazi na desnu obalu Drave i spaja se u križanje Strossmayerove i Rokove ulice.

Prostor između rijeke Drave i planirane ceste zamišljen je kao novi gradski centar na lijevoj obali poslovno–stambene namijene (kolektivno stanovanje). Drugi dio prostora između planirane ceste i građevinskog područja naselja Tvrdavica planiran je za rezidencijano-individualno stanovanje, dok bi naselje Tvrdavica ostalo nepromijenjenog, ruralnog tipa.

Drugi krak varijante jedan se u čvorištu prije mosta odvaja od glavne trase i prolazi s istočne strane pored zoološkog vrta te se spaja na državnu cestu D7 čvorištem u razini sa sjeverne strane lijevog obrambenog nasipa rijeke Drave.

Sjeverna obilaznica naselja Podravlje u Osijeku

Sjeverna obilaznica naselja Podravlje ili istočni dio sjeverne obilaznice također počinje na izmještenom dijelu županijske ceste Ž4257 Osijek – Bilje, ali sjeveroistočno u zoni benzinske postaje na Biljskoj cesti (sa južne strane). Nastavlje prema istoku sjeverno od naselja Podravlje, skreće prema jugu, prelazi rijeku Dravu te se spaja na ulicu Zeleno polje i spojnu cestu prema Vinogradskoj i Vukovarskoj ulici. Ukupne je dužine 2,9 km.

Ovom cestom osigurava se nesmatano širenje grada na lijevu obalu rijeke Drave u zoni naselja Podravlje (ima istu funkciju kao i varijanta 2 za Tvrdavicu) te istočni dio grada povezuje sa Baranjom.

Spojna cesta Gradski vrt u Osijeku

Ova spojna cesta je produžetak Kninske ulice na Uskim njivama prema dvorani Gradski vrt. Ima funkciju rasterećenja prvenstveno Vilsonove, Vatrogasne i ostalih uskih ulica na Uskim njivama i Vatrogasnom naselju, te dijela Divalentove i Trpimirove ulice (osigurava direktan ulaz/izlaz sa Trpimirove ulice iz smjera južne obilaznice), brži pristup športskim objektima jugoistočnog dijela grada (Jug II, Uske njive, Vatrogasno naselje). Ukupna dužina ceste je 650 m.

Južna obilaznica Darde – denivelacija koridorske pruge M301 - VAR1,3

Izgradnja južne obilaznice naselja Darda neophodna je samo za usvojenju varijantu 1,3 koridorske željezničke pruge M301 u kojoj se trasa pruge izmiješta sa istočne strane naselja Darda, a postojeću županijsku cestu Ž4257 prelazi cca 100 m zapadno od postojećeg cestovno–željezničkog prijelaza.

Planirana je sa južne strane naselja, s postojeće županijske ceste, počine pred kraj naselja Mece (oko 400 m od pružnog prijelaza) a završava u zoni benzinske postaje u naselju Darda. Dužina planiranog zahvata je oko 1400 m.

Spojna cesta za novi željeznički kolodvor Darda

Ovu spojnu cestu neophodno je izgraditi kao pristupnu cestu novom željezničkom kolodvoru u Dardi koji je planiran sa zapadne strane naselja.

Spaja se na postojeću županijsku cestu Ž4257 u centru naselja Darda u sjevernom spoju razdvojenih kolnika gdje je planiran kružni tok eliptičnog oblika. U funkciji je novog željezničkog kolodvora. Ukupna dužina ceste je cca 450 m.

Spojni tunel Ulica Hrvatske Republike – Ilirska ulica i rekonstrukcija Ulice A. Kanižlića u Osijeku

Izduženi oblik grada s prigradskim naseljima ukupne duljine cca 20 km (Josipovac -Nemetin) većinu lokalnog prometa, zbog dominantnih uzdužnih vožnji, provodi kroz najuži centar grada što u prometnim špicama dovodi do zastoja i niske razine usluge.

Glavni razlog je prekid kontinuiteta Vukovarska ulica – Ulica Hrvatske Republike na Županijskoj ulici i Ulice J. J. Strossmayera - Europske Avenije. Zanimljivost je da je još 1912. godine u regulacijskoj osnovi grada Osijeka predviđen nastavak Ulice Hrvatske Republike do Ilirske ulice, koji nije niti može biti realiziran jer je u međuvremenu poduzeto sve da se ovo ne ostvari (četverokatne zgrade na trasi: Županijske, Zadarske i Dubrovačke ulice). Ostale uzdužne ceste neprikladna su i nedovoljna zamjena, nedovoljnog gabarita i male propusne moći.

Nakon rekonstrukcije Trga Ante Starčevića dodatno se pogoršala prometna slika užeg centra grada zatvaranjem prometa iz Ulice J. J. Strossmayera i Ulice P. Pejačevića u Županijsku ulicu preko Trga A. Starčevića i ukidanjem lijevog skretača od kružnog toka "Đakovština" u Ulicu I. Gundulića. Dolazimo li u Grad Vinkovačkom cestom ili Ulicom Sv. L. B. Mandića prema zapadnom dijelu Grada možemo samo iz kružnog toka na Đakovštini (u Županijskoj ulici nema niti jednog lijevog skretača).

Kako je državna cesta D2 (Južna obilaznica) trenutno jedina longitudinalna neprekinuta prometnica u široj zoni grada (sa prigradskim naseljima), te zbog ozbiljnih prometnih problema gradske mreže preuzima i dio gradskog prometa, pa u zoni Grada dolazi do miješanja tranzitnog i lokalnog (gradskog) prometa. Raspored prometnog opterećenja potvrđuje činjenicu da se južna obilaznica koristi za gradski promet jer intenzitet prometa opada kako se udaljava od centra grada. Naime, nedostatak dobrih longitudinalnih poveznica „kroz grad“ uzrokuje migraciju prometa na južnu

obilaznicu, a prometni se problemi umanjuju promjenom navika vozača koji koriste alternativne smjerove i time ne potenciraju i ne potiču stvaranje većih zastoja. Nedostatak toga je nešto veća duljina putovanja, povećana zagađenja i nerazmjerno opterećenje dijelova prometne mreže.

Značajnije poboljšanje stanja moguće je samo uz ispravljanje takvih pogrešaka za što postoje znatna ograničenja, a koja impliciraju i povećane troškove. Inzistiranje na planiranju i očuvanju važnih infrastrukturnih koridora u tkivu grada, osigurava preduvjete za poboljšanje stanja, barem u daljoj budućnosti.

Kako nastavak u razini terena nije moguć predlaže se tunel koji povezuje ove dvije ulice, odnosno dva dijela grada. Prilazna rampa tunelu počinjala bi u križanju Ulice Hrvatske Republike i Županijske ulice, prije Zadarske ulice spustila bi se u donju razinu gdje počinje tunel, prolazi ispod Ulice Svete Ane, Dubrovačke ulice i Ulice Svetog Roka. Tunel u razinu terena izlazi u Ilirskoj ulici cca 200 metara nakon križanja s Rokovom ulicom u smjeru zapada. Dužina tunela je oko 550 m, a ulazno–izlaznih rampi dodatnih 270 m (130 m+140 m).

Izgradnjom tunela potrebno će biti izvršiti i rekonstrukcija Ulice A. Kanižlića od Ilirske ulice do Ulice J. J. Strossmayera. U grafičkom prilogu 5. prikazano je finalno rješenje nakon izgradnje cjelokupne planirane mreže mikro prostora, mosta preko rijeke Drave po varijanti dva (faza dva) i spojne ceste Ulice A. Kanižlića – hipodrom Pampas – Ulica J. J. Strossmayera na sjeveru, te spoj Ulice A. Kanižlića na Intrazonsku cestu (uz prugu R202), podvožnjakom do spojne ceste u zoni "Retfala-jug" (izlazak na državnu cestu D2) na jugu. Ovim rješenjem Ulica A. Kanižlića postaje višestruko opterećena kao sabirna cesta dvije najvažnije longitudinalne prometnice (Ulice I. Gundulića i Vukovarske-Hrvatske Republike-novi tunel-Ilirske ulice) prema Ulici J. J. Strossmayera, te izuzetno važna poprečna veza planiranog naselja sa lijeve obale Drave na južnu obilaznicu Grada (državna cesta D2).

U nekoj je daljnjoj budućnosti, sa sigurnošću se ne može govoriti o apsolutno primjerenom rješenju, koje bi i uz rušenje nekoliko stambenih objekata moglo biti nedostatno i za prometne potrebe samo cestovnog prometa (bez tramvaja i biciklističkih staza) kao ideja za razmišljanje nameće se otvaranje koridora širine gotovo 50 m koji može zadovoljiti sve zahtjeve (četverotračne ceste sa dodatnim skretačima, tramvaja, biciklističke i pješačke staze), ali zahtjeva radikalno rušenje zapadnog dijela ulice od autobusne stanice, tj. od Ružine ulice do Ulici J. J. Strossmayera.

Spojni tunel Ul. Europske Avenije – Ulica J. J. Strossmayera u Osijeku

Tunelsko povezivanje na ovoj lokaciji generalno ima dosta problema. Zbog pothodnika na trgu, instalacija i podruma u zgradama, većih kolektora u toj zoni (cca 3 i više m dubine) na trasi tunela treba napraviti detaljnu visinsku provjeru trase i vidjeti da li je ta opcija tunela uopće moguća, odnosno kakva izmještanja zahtjeva i koji su troškovi toga! Ovo je osobito važno, jer izgradnja tog tunela može biti samo tunelskim metodama (metodacijevnog štita, u lošem je materijalu, nema nadsloja za sidrenja, ne može se dublje spuštati jer su prilazne rampe ionako dosta strme, tu je i pitanje vodonepropusnosti, itd. Ova varijanta rješenja mogla bi dosta opteretiti investiciju te dovesti

u pitanje isplativost projekta (cca 3 puta skuplja od klasičnih tunelskih metoda što bi u ovoj situaciji bilo oko 25 do 30 mil eura po km tunela).

Dužina tunela je oko 620 m, a ulazno–izlaznih rampi dodatnih 260 m (110 m+150 m).

1.1.2. Planirani zahvati na autocestama na području Osječko-baranjske županije

Trenutno je čvor Čepin na autoceti A5 izveden spojom cestom prema sjeveru na županijsku cestu Ž4105, te preko nje na zapadnu obilaznicu Osijeka – državnu cestu D7.

Izgradnjom Podravske brze ceste postojeća spojna cesta autoceste A5 i županijske ceste Ž4105 se zadržava (prethodno planirano kao interregionalno čvorište bez spoja na lokalnu mrežu), te se denivelira u odnosu na Podravsku brzu cestu uz minimalno izmještanje prema istoku ili zapadu ovisno o usvojenom rješenju varijante 1 ili 2) kako bi se nesmetano mogao izgraditi objekt i trasa u nasipu dok se postojećom cestom odvija promet. Na Podravskoj brznoj cesti planira se denivelirano čvorište tipa "djetelina" (V1) ili "truba" (V2). U varijanti 2 denivelirano čvorište tipa "truba" spaja se na spojnu cestu autoceste A5 i županijske ceste Ž4105 čvorištem u razini. Dužina spoja nakon "trube" dostatna je i za izgradnju eventualne naplate cestarini na Podravskoj brznoj cesti.

Dionica: Granica s Republikom Mađarskom - Beli Manastir

Dionica granica Republike Mađarske-Beli Manastir ukupne je duljine 5,0 km i cijelom svojom dužinom proteže se na području Osječko-baranjske županije. Predmetna dionica počinje na granici s Republikom Mađarskom te se proteže u smjeru sjever - jug.

Na predmetnoj dionici planirana su 4 objekta (nadvožnjaka). Autocesta nadvožnjakom dužine cca 300 m prelazi preko koridorske pruge M301, a za potrebe presječenih mreža postojećih cesta i putova na ovoj dionici autoceste projektirano je i 3 putna prijelaza.

Dinamika izgradnje predmetne dionice biti će definirana narednim četverogodišnjim programom.

Dionica: Beli Manastir - Osijek

Dionica Beli Manastir-Osijek ukupne je duljine 24,6 km i cijelom svojom dužinom se proteže na području Osječko-baranjske županije. Dionica se nastavlja na graničnu dionicu granica Republike Mađarske - Beli Manastir sjeverno od državne ceste D517, prolazi zapadno od Belog Manastira, prolazi kraj Jagodnjaka i Novog Čemince, prolazi preko rijeke Drave te se proteže do izgrađene autoceste kod Osijeka.

Na predmetnoj dionici projektirana su dva čvorišta:

- čvorište Beli Manastir (tipa trube) sa spojem na državnu cestu D517
- čvorište Čeminac (tipa trube) sa spojem na županijsku cestu Ž4041 u Novom Čemincu, a u budućnosti će se vezati na novoplaniranu brzu dvotračnu cestu tj. izmještanje državne ceste D212 Beli Manastir-Batina-granica RH.

Na predmetnoj dionici projektirano je 26 objekata (1 vijadukt, 12 mostova i 13 nadvožnjaka), od čega su najznačajniji objekti most Drava duljine 2507 m, te vijadukt Josipovac duljine 310 m. Za potrebe presječne mreže postojećih cesta i putova na ovoj dionici autoceste projektirano je 11 putnih prijelaza.

Predmetna dionica je u zatvorenom sustavu naplate te su projektirani čeonu cestarinski prolaz Sudaraš dok je u čvorištu Čeminac projektiran cestarinski prolaz Čeminac.

Obzirom da se na predmetnoj dionici nalazi najvažniji infrastrukturni objekt na autocesti A5 - most preko rijeke Drave te vrijeme potrebno za njegovu izgradnju, izgradnja dionice je podijeljena na slijedeće poddionice:

- - Beli Manastir - most Drava, l=18,3 km
- - most Drava, l=2,5 km
- - most Drava - Osijek, l=3,8 km

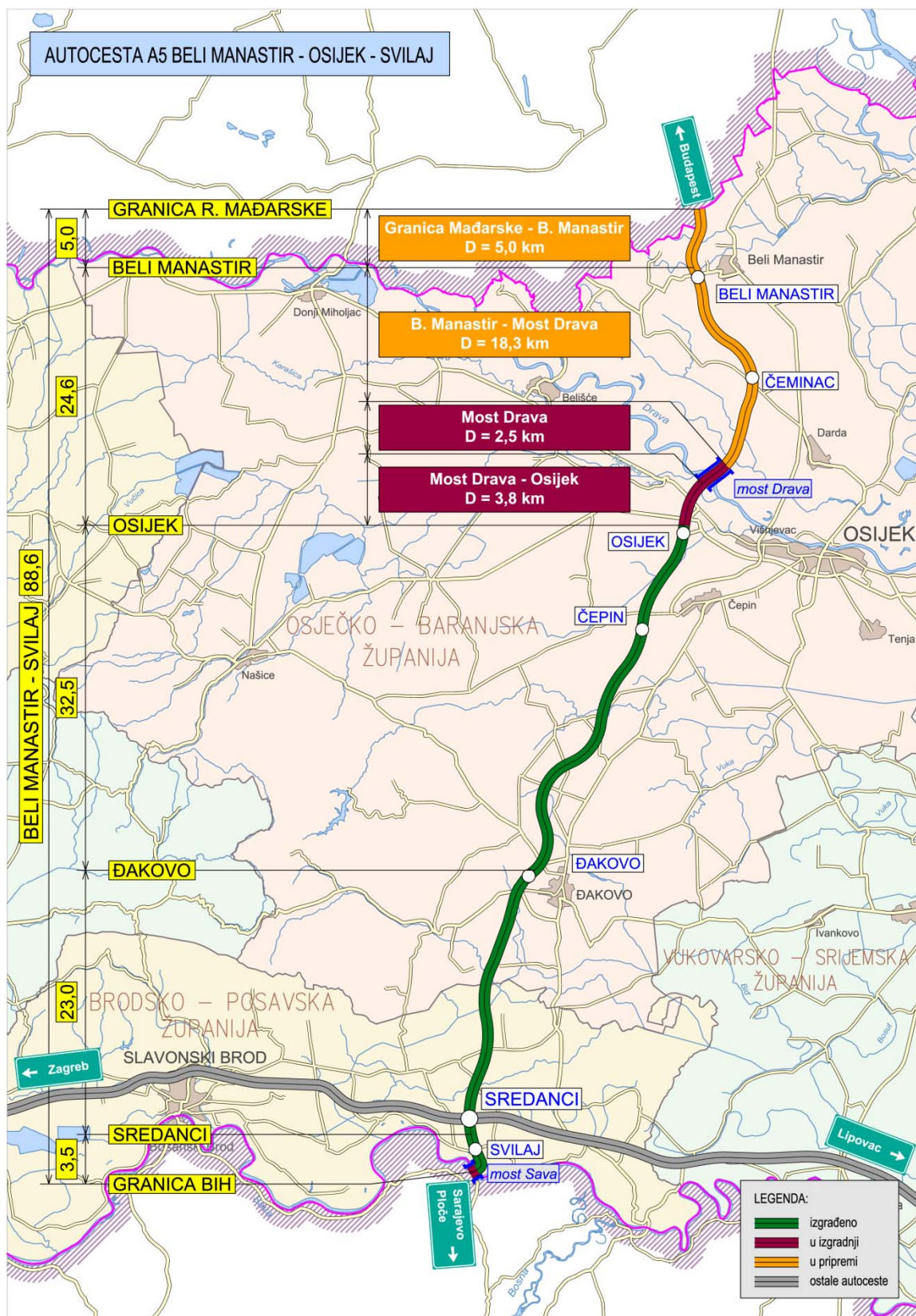
Radovi na izgradnji dionice su započeli izgradnjom mosta preko rijeke Drave koji predstavlja sponu Slavonije i Baranje te su radovi na izgradnji mosta u završnoj fazi.

Most je projektiran kao ovješeni spregnuto čelični sklop na prijelazu preko same rijeke Drave i betonska polumontažna konstrukcija na samim inundacijama rijeke Drave.

U sklopu izgradnje mosta izvedeni su radovi na regulaciji rijeke Drave u dužini 3,0 km, regulacije rijeke Vučice, te mosta preko rijeke Vučice koja protječe ispod novog mosta.

U svrhu spoja izgrađenih dionica autoceste A5 i mosta Drava, u tijeku su radovi na izgradnji poddionice most Drava - Osijek. Predmetna poddionica, dužine 3,8 km, podrazumijeva izgradnju trase, nadvožnjaka Josipovac dužine 310 m preko državne ceste DC2 i željezničke pruge R202, putnog prijelaza Petrijevcu (DC34), odvodnje, paralelnih putova, prometne opreme i signalizacije, TK instalacija.

Dinamika izgradnje poddionice Beli Manastir - most Drava ovisi o osiguranju financijskih sredstava te će ista biti definirana narednim četverogodišnjim programom.



Slika 3 Stanje izgrađenosti autoceste A5

Izvor: Hrvatske autoceste

1.2. Željeznički promet

1.2.1. Planirani zahvati u željezničkom prometu na području Grada Osijeka

Promišljenim planiranjem trasa željezničkih pruga se rješavaju problemi povezanosti Osijeka sa okolnim naseljima i željeznica kao takva više ne predstavlja „barijeru“ napretku grada već je u službi gospodarskog razvitka te brže i kvalitetnije mobilnosti putnika. Kako bi se cjelokupni teretni promet izmjestio iz samog centra grada Osijeka planirane se nove trase željezničke pruge koja bi sa zapadne strane zaobišla grad Osijek. Razmatran je prolaz oko Đakova i to na dionici Budrovci - Viškovci – Široko Polje (Semeljci), kao i stanje na tom cijelom pravcu od Osijeka do Strizivojne-Vrpolja. Osim dionice Budrovci – Široko Polje, otvoreni dio predmetne pruge i glavni prolazni kolosijeci u kolodvorima su građevinski rekonstruirani. Da bi se završila rekonstrukcija ovog pravca u cijelosti, na dionici treba izvesti elektrifikaciju, ugraditi nove elektroničke signalno – sigurnosne uređaje (ESSU) u kolodvorima i na otvorenoj pruzi, izvesti rekonstrukciju krivina na dionici Osijek - Đakovo (Viškovci, Meteor - obilaznica) te rekonstruirati kolodvore.

Karakteristike novih pruga određuju osnovni parametri i njihova namjena. Osnovni parametri su brzina vlakova na pruzi do 160 km/h i nagib nivelete pruge od 12,5 mm/m. Namjena pruga je uglavnom za mješoviti promet (putnički i teretni) dakle konvencionalne željezničke pruge. Kod toga je dan naglasak na teretni promet, koji bi bio dominantan (preko 80 % prometa izraženog u brutotonskim kilometrima - brtkm). Teretni promet obavlja se uglavnom s brzinama do 100 km/h, odnosno 120 km/h za specijalne vrste prometa, koje mogu podnijeti povećane troškove eksploatacije. Značajna karakteristika pruge je da ona omogućuje što veći kapacitet prometa. Prema toj karakteristici pruga pripada u kategoriju visoko učinkovitih pruga (što je jedna od osnovna karakteristika transeuropskih koridorskih konvencionalnih pruga, kod kojih je najveća brzina prometa uglavnom do 160 km/h). Nove pruge predviđene su za mješoviti promet s brzinom teretnih vlakova od 80 -120 km/h. Upravo naglasak na teretnom prometu na pruzi kao dominantnom, zahtjeva da najveći otpori na pruzi ne bi trebali prelaziti vrijednost od 12,5 daN/t (što je ekvivalent nagibu ravne pruge na usponu od 12,5 mm/m). To znači kada se uračunaju otpori zavoja i otpori od uspona, rezultanta ne bi trebala prelaziti navedeni iznos. Planirane brzinske karakteristike cijele mreže pruga na širem području grada Osijeka, bile bi 100 km/h za regionalne i lokalne pruge i 160 km/h za međunarodne pruge. Otvoreni dijelovi trase imaju 160, a lokalno, spojni dijelovi, ulasci u kolodvore 100 (90) km/h.

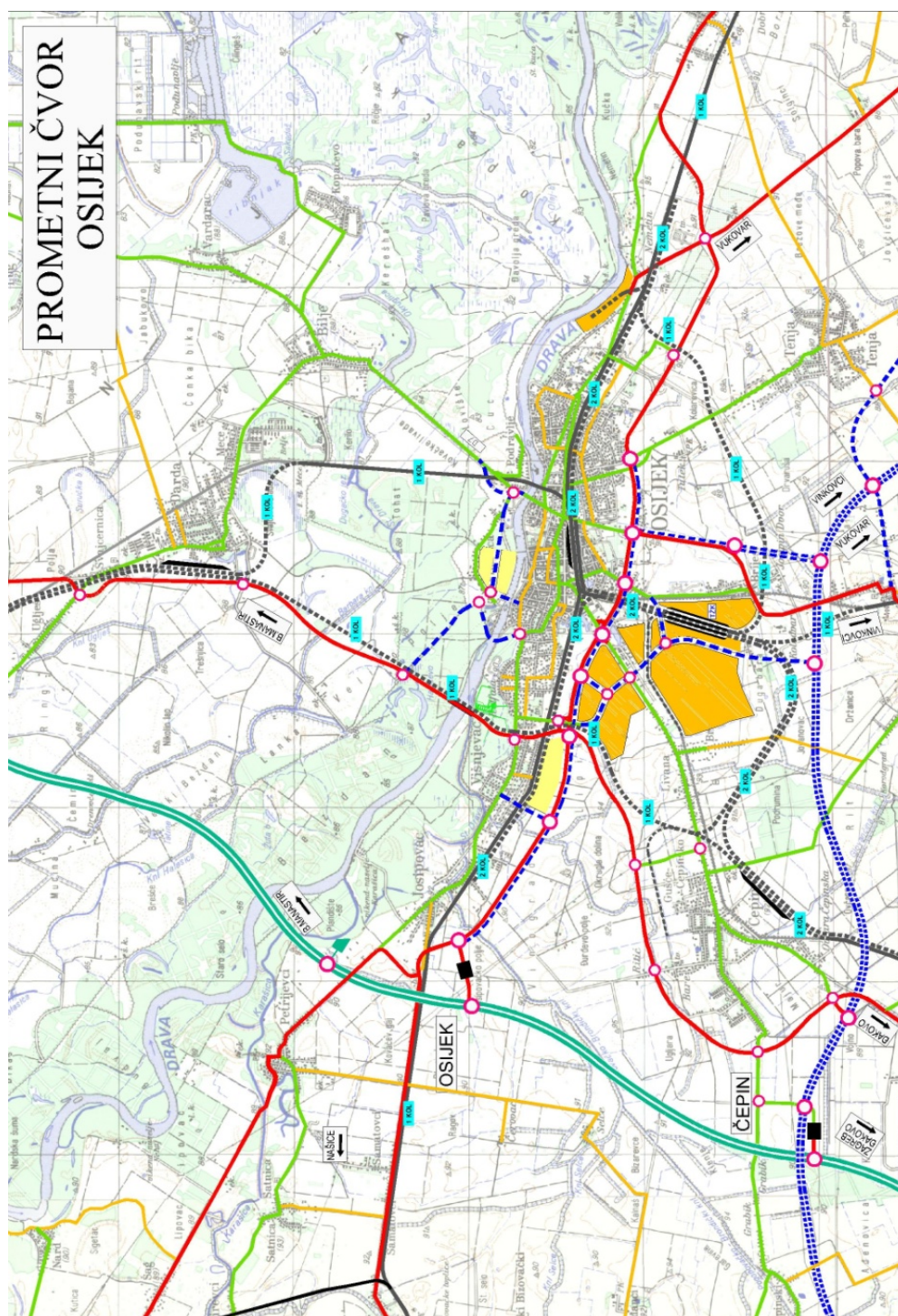
Postojeća trasa pruge od značaja za međunarodni promet M301 izmjestiti će se zapadno uz jugozapadni rub građevinskog područja naselja Darda, gdje prelazi južnu obilaznicu grada Osijeka u čvorištu "Frigis" do novog kolodvora Čepin. Ukupna duljina izmještene trase željezničke pruge iznosi oko 22,7 km. Trasa izmještene željezničke pruge prati s istočne strane postojeću trasu državne ceste D7, zapadne obilaznice grada Osijeka, dionica: Darda – Osijek, područje inundacije rijeke Drave, križanje s postojećom regionalnom prugom R202 Varaždin – Dalj i čvorište "Frigis"



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz
Europskog fonda za regionalni razvoj

željeznička pruga prelazi objektom u duljini od 4,4 km. Također, predviđena je izgradnja novog kolodvora Darda koji se nalazi na jugozapadnom dijelu naselja Darda. U novi kolodvor Darda sa sjeverne strane ulazi jedan kolosijek otvorene pruge iz Belog Manastira (u prostornom planu rezervacija za drugi kolosijek), a s južne strane jedan kolosijek odvaja se prema novom kolodvoru Čepin, a drugi se spaja s postojećom trasom pruge M 301.



Slika 4 Prijedlog konačnog rješenja željezničke obilaznice grada Osijeka prema Varijanti 1.1.

Izvor: Prostorno-prometna studija prometnog sustav grada Osijeka sa širim okruženjem; prosinac 2013

Kolodvor je otvoren za prijem i otpremu putnika i roba te se iz njega odvaja industrijski kolosijek za gospodarsku zonu Darda. Spoj postojeće trase pruge od značaja za međunarodni promet na izmještenu trasu, ostvaruje se planiranom izgradnjom spojnog kolosijeka, koji počinje južno od

naselja Mece (PIK Belje) i završava kao spoj na kolodvor Darda sa njegove južne strane. Duljina nove trase pruge iznosi 3,7 km. Brzina na novoj trasi iznositi će 100 km/h. Trasa kroz postojeći kolodvor Darda se napušta, dok se iz novog kolodvora Darda, u slučaju potrebe može izdvojiti industrijski kolosijek.

Novo stajalište Čepin izgraditi će se istočno od postojećeg, a samim time izgraditi će se dio nove trase željezničke pruge na dionici od južnog ulaza u naselje Čepin (područje Ovčare). Prenamjena u kolodvor Čepin obavit će se pri izgradnji obilaznice od triangla Čepin do novog kolodvora Darda. Od triangla Čepin (novog kolodvora Čepin) izgraditi će se dvije jednokolosiječne pruge, jedna za povezivanje kolodvora Čepin, a druga kao obilaznica grada Osijeka. Obzirom da se planira izgradnja spoja obilaznice sa kolodvorom Brijest, na jednom dijelu trase kod naselja Livana predviđene su dvije jednokolosiječne pruge. Od kolodvora Brijest do kolodvora Osijek također su planirane dvije jednokolosiječne pruge (M302 i L208). Ukupna duljina izmještene trase željezničke pruge iznosi oko 10,0 km.

Radi izgradnje novog kolodvora Brijest biti će potrebno trasu pruge Vinkovci – Osijek izmjestiti od naselja Antunovac do novog kolodvora u duljini od 3,5 km sa zapadne strane. U pogledu računske brzine prometovanja, predviđena je najveća dopuštena brzina od 100 km/h. Postojeća trasa pruge se napušta, po potrebi se dio pruge može koristiti kao industrijski kolosijek na području naselja Brijest. Planira se izmještanje dijela željezničkih kapaciteta (teretni promet, čišćenje i njega vagona, gariranje lokomotiva i slično) iz kolodvora Osijek u novi kolodvor Brijest. Samim time kolodvor Osijek će se koristiti isključivo za potrebe javnog putničkog prometa i moguća je njegova rekonstrukcija prema novim potrebama.

Predviđa se i izgradnja spojne pruge na križanju s Ulicom Sv L.B.Mandića prema novom kolodvoru Brijest u duljini od 550 m, najveća dopuštena brzina na ovom spoju iznositi će 50 km/h zbog prostornih ograničenja. Ovim spojem omogućio bi se direktna veza pruge R202 na novi teretni kolodvor Brijest. Spoj je neophodno izgraditi kako bi se teretni promet iz/za luku Osijek izmjestio iz centra grada – prometovanje teretnih vlakova preko nove obilaznice Brijest – Nemetin.

Od kolodvora Brijest do kolodvora Nemetin predviđa se izgradnja nove jednokolosiječne obilaznice duljine 9,47 km najveće dopuštene brzine prometovanja vlakova 100 (120) km/h. Ista se planira južno od naselja Brijest. Svi teretni vlakovi koji u kolodvor Brijest ulaze s južne strane a nastavljaju vožnju prema Nemetinu, Vinkovcima ili Đakovu morati će promijeniti smjer kretanja, odnosno položaja vozne lokomotive.

Tijekom izrade Prostorno prometne studije detaljno su analizirani i planovi modernizacije i gradnje dodatnih postrojenja u Šećerani Osijek. Šećerana Osijek planira razvoj dijela tehnoloških postrojenja (nova laguna s pripadnim postrojenjima) na novu lokaciju u istočnom dijelu grada Osijeka, na k.č. 10550/8, k.č. 10550/11, k.č. 10550/50, sve u k.o. Osijek. U blizini zone navedene lokacije prolazi planirani kolosijek željezničke pruge od novog teretnog kolodvora u Brijestu do kolodvora Nemetin (rekonstruiranog), odnosno do Luke Osijek.

Trasa prolazi u zajedničkom koridoru sa spojnom cestom od deniveliranog čvorišta "Elektroslavonija" prolazi preko velikih poljoprivrednih parcela (rubnim dijelovima) sjeverno i južno od državne ceste D2, te se na postojeću prugu R202 spaja prije spoja industrijskog kolosijeka Luke Osijek, ali prolazi preko zapadnog (ulaznog) dijela lokacije Tvornice šećera Osijek na kojoj se planira graditi postrojenje za pročišćavanje otpadnih voda nastalih u procesu pripreme šećerne repe za proizvodnju šećera. Lokacija se nalazi istočno uz samu spojnu cestu od deniveliranog čvorišta "Elektroslavonija" otprilike na sredini udaljenosti između južne obilaznice (D2) i pruge R202.

Željeznička pruga R202 Varaždin – Dali

Ova pruga neće pretrpjeti značajnije izmjene u pogledu same trase željezničke pruge, predviđeni su zahvati u pogledu spoja s cestovno – željezničkim terminalom zapadno od postojećeg putničkog kolodvora Osijeka u sklopu denivelacije Ulice Sv.L.B.Mandića i rekonstrukcija spoja na postojeću M301 u smjeru Darde (denivelirano križanje pruge i Vukovarske ulice u Osijeku), te denivelacija Svačićeve ulice u Osijeku.

Prema PPS Grada Osijeka planirano je nekoliko novih deniveliranih prijelaza pruge R202 u zoni grada i prigradskih naselja: spoj naselja Višnjevac sa Južnom obilaznicom (produžetak postojeće Ulice Ivane Brlić Mažuranić)), dva spoja prema cesti u gospodarskoj zoni "Retfala jug" u produžetku Kolodvorske i Kanižličeve (Sljemenske) ulice, novi spoj riječne luke Osijek na čvorište "Elektroslavonija" na državnoj cesti D2 (buduća državna cesta D417) i denivelacija postojeće državne ceste D417.

Također, na dionici željezničke pruge od Josipovca do Nemetina predviđa se dogradnja drugog kolosijeka u dužini cca 14 km. Izgradnjom drugog kolosijeka stvorili bi se uvjeti za gradsko-prigradski putnički promet i uvođenje taktnog voznog reda. Tako bi se izbjegli problemi koji su se javili u prethodnoj implementaciji željezničkog prometa u javnom gradskom prometu putnika (prije 30-tak godina), koja se pokazala u tom trenutku neodrživom u vršnim satima radi nedovoljne propusne moći jednokolosiječne pruge.

Pruga i kolodvori opremiti će se suvremenim signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim uređajima.

Postojeća stajališta će se rekonstruirati, odnosno izraditi peroni (duljine 160 m i visine 0,55 m iznad GRT-a) s pothodnicima koji će putnicima omogućiti siguran prijelaz preko kolosijeka.

Kolodvor Josipovac postat će krajnji kolodvor u gradsko-prigradskom prometu putnika. Predviđa se izgradnja bočnog perona uz 1. i bočno/otočnog uz 4. kolosijek. Peroni će se povezati pješačkim pothodnikom. Korisne duljine kolosijeka se zadržavaju u odnosu na postojeće stanje. Uz perone planira se i izgradnja garažnog 5. kolosijeka za prigradske vlakovi južno od 4. prijemno – otpremnog kolosijeka, a u slučaju potrebe moguća je izgradnja krnjeg manipulativnog 6. kolosijeka za pristup skladištu sjeverno od 1. prijemno otpremnog kolosijeka.

U kolodvoru Osijek će se nakon rekonstrukcije zadržati 6 prijemno - otpremnih kolosijeka uz koje je potrebno predvidjeti i još 2 krnja kolosijeka. Kolodvor će se funkcijski izvesti na način da se

prilagodi za dogradnju drugog kolosijeka. Predviđa se izgradnja otočnog perona duljine 400 m, visine 0,55 m iznad GRT između 3. i 4. kolosijeka, te otočnog/bočnog perona duljine 400 m uz kolodvorsku zgradu (između 2. i dijela 1. kolosijeka, odnosno kolodvorske zgrade).

Funkcija kolodvora Osijek Donji Grad neće se mijenjati u odnosu na postojeću. S obzirom da je kolodvor Osijek Donji Grad prostorno ograničen predviđena je izgradnja bočnog perona duljine 160 m uz kolodvorsku zgradu.

Funkcija kolodvora Nemetin će se proširiti obzirom da će uz ranžirni postati i krajnji kolodvor u gradsko-prigradskom putničkom prometu. Predviđa se izgradnja bočnog perona duljine 160 m uz kolodvorsku zgradu i otočnog perona između 3. i 4. kolosijeka, također duljine 160 m. Peroni će se povezati pješačkim pothodnikom. Uz perone planira se i izgradnja tri ranžirno – otpremna kolosijeka koji će služiti za ranžiranje teretnih vagona iz/za luku Tranzit Osijek te garažnog kolosijeka za prigradske vlakove.

Željeznička pruga L208 Vinkovci – Osijek

Obzirom na položaj pruge i značaj u putničkom prometu može se očekivati ubrzan porast korisnika putničkog prijevoza zbog kraće relacije i jeftinijeg prijevoza u odnosu cestovni promet. Također, na pruži je, u slučaju potrebe moguće organizirati promet teretnih vlakova, te se ona može koristiti kao pomoćni prijevozni put u slučaju prekida prometa na dionici Osijek – Đakovo – Strizivojna/Vrpolje. Preduvjet za povećanje broja vlakova za prijevoz putnika je i rekonstrukcija kolodvora Laslovo/Korođ. U njemu bi se omogućilo križanje i pretjecanje vlakova, a samim tim i povećala propusna i prijevozna moć pruge.

Prema varijantnim rješenjima izgradnje novog kolodvora Brijest, biti će potrebno izmjestiti trasu postojeće pruge u duljini od cca 3,5 km od naselja Antunovac do kolodvora. Postojeća trase se napušta nakon izgradnje nove trase.

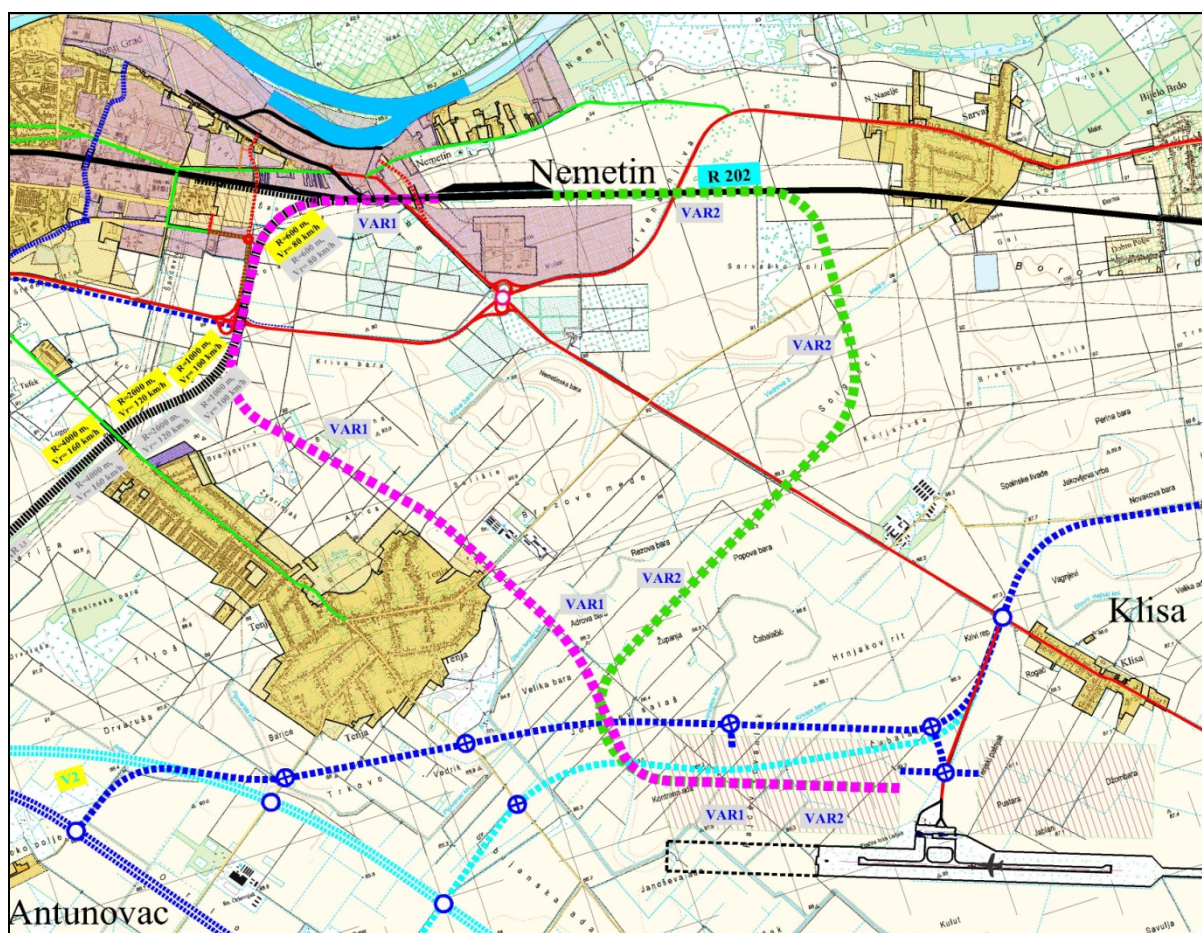
Industrijski kolosijek od zračne luke Osijek (Klisa) do kolodvora Nemetin

Prijedlog industrijskog kolosijeka između Zračne luke Osijek i kolodvora Nemetin planiran je prema zahtjevu Grada da se u okviru izrade PPS Grada Osijeka istraži mogućnost povezivanja zračne luke Osijek s kolodvorom Nemetin.

Prijedlog moguće trase industrijskog kolosijeka predložen je u dvije varijante, samo u smislu građevinsko-tehničkih i prostornih mogućnosti. Gotovo su iste dužine cca 12 km i vrlo sličnih horizontalnih i vertikalnih elemenata (minimalni horizontalni radijus je 600 m i po jedan denivelirani prijelaz preko državne ceste D2).

Razlikuju se prema položaju, zapadna varijanta (VAR1) položena je istočno od naselja Tenja te neposredno prije državne ceste D2 (južne obilaznice) ulazi u zajednički koridor planiranog spoja novog teretnog kolodvora Osijek, na lokaciji Poligona C i teretnog kolodvora Nemetin, odnosno riječne luke Osijek što joj daje i određenu prednost nad istočnom varijantom.

Istočna varijanta (VAR2) položena je prema naselju Sarvaš, gotovo pod pravim kutom prelazi preko državne ceste D2 te se s istočne strane spaja na postojeću prugu R202 i kolodvor Nemetin. Planirana je u potpuno odvojenom koridoru preko poljoprivrednih površina i za nju se mora tražiti suglasnost HŽI-a zato što prelazi preko podvožnjaka državne ceste D213 po trasi planiranog drugog kolosijeka (objekt je u gradnji izveden za dvokolosiječnu prugu, trenutno je u prometu samo jedan kolosijek-sjeverni).



Slika 5 Moguće varijante trase industrijskog kolosijeka ZL Osijek

Izvor: PPS Grada Osijeka

Industrijski kolosijek Tvornice ulja Čepin

Industrijski kolosijek za tvornicu ulja Čepin planiran je prema prostorno planskoj dokumentaciji Osječko – baranjske županije. Prema Idejnom rješenju izrađenom tijekom 2005. godine industrijski kolosijek bi se odvajao s otvorene pruge M302 Osijek – Strizivojna/Vrpolje u km 7+002. Ukupna duljina industrijskog kolosijeka prema projektu iznosila je 3.873,07 m.

Na području tvornice projektirana su ukupno tri kolosijeka. Prvi kolosijek služio bi za utovar i istovar zrnatog materijala, drugi bi se koristio za prometovanje manevarske lokomotive, a treći za utovar tekućeg tereta. U produžetku drugog kolosijeka planiran je izvlačni kolosijek.

Osim postrojenja za utovar i istovar tereta na matičnom kolosijeku planirana je ugradnja elektronske vagonске vage nosivosti 100 t. Međutim, navedeni industrijski kolosijek nije do sada izgrađen.

Postoji naznaka da će se planirani industrijski kolosijek prema dogovoru Općine Čepin i Tvornice ulja Čepin izmjestiti nešto sjevernije uz glavnu cestu gospodarske zone Čepin (u odnosu na trasu iz Idejnog rješenja).

Budući da se na području Čepina planira izmicanje željezničke pruge istočno od postojeće, te izgradnja novog kolodvora predviđen je i novi spoja industrijskog kolosijeka na novoplaniranu trasu željezničke pruge. Novi industrijski kolosijek odvajao bi se iz novoizgrađenog kolodvora Čepin.

Rješenja željezničko – cestovnih prijelaza na području grada Osijeka

Na području grada Osijeka nalazi se ukupno pet željezničko – cestovnih prijelaza u razini. Navedene prijelaze potrebno je denivelirati.

Željezničko – cestovni prijelazi su:

- u Ulici Sv. L. B. Mandića
- Vukovarska ulica
- Ulica kralja P. Svačića
- Biljska cesta ŽC 4257
- Državna cesta D 417

Željeznička pruga M302 Osijek – Đakovo – Strizivojna-Vrpolje

Dugoročno, na željezničkoj pruzi M 302 modernizacijom se osigurava maksimalna brzina od 160 km/h, korisna duljina glavnih kolosijeka je 600 m odnosno 750 m ovisno o kolodvoru, osovinsko opterećenje 25 t/os i 8,8 t/ m' te najveći nagib nivelete 7‰. Pruga će biti elektrificirana sustavom 25 kV, 50 Hz i opremljena elektroničkim signalno-sigurnosnim i telekomunikacijskim sustavom. Duljina pruge je cca 49 km.

Prema projektu modernizacije, trasa pruge Osijek-Strizivojna-Vrpolje djelomično ide po postojećoj trasi pruge, a djelomično po novoj trasi koja je izmaknuta radi postizanja većih brzina.

Predviđeni potrebni radovi na remontu pruge su ugrađivanje betonskih pragova, a na čeličnim mostovima i u kolodvorima drvenih. Rekonstrukcije lukova, radi povećanja brzine do 160 km/h mogu se izvoditi u sklopu radova remonta pruge gdje su ta odstupanja u granicama željezničkog zemljišta. Čelične konstrukcije mostova se zamjenjuju armirano betonskim, a propusti se saniraju.

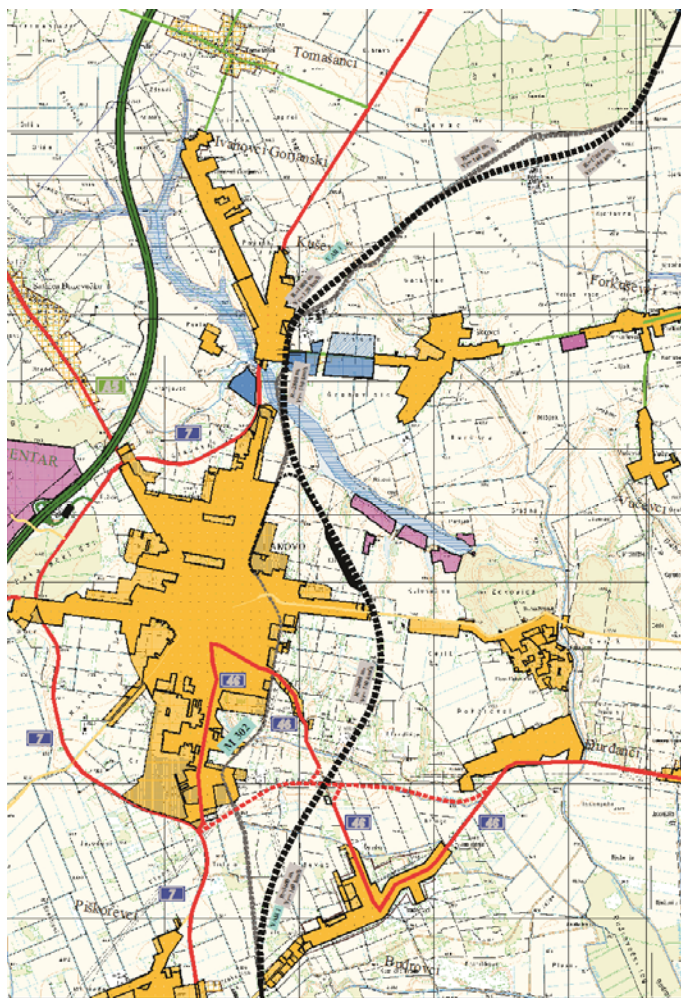
Položajna rješenja križanja cestovnih komunikacija s željezničkom prugom predviđena su na mjestima već postojećih križanja. Ovisno o prostornim mogućnostima određeni se cestovni prijelazi preko pruge ukidaju ili svode. Na području grada Osijeka željezničko cestovni prijelazi predviđeni su u dvije razine.

Postojeće stajališta će se rekonstruirati na način da će se izgraditi bočni peroni duljine 160 m i visine 0,55 m iznad GRT-a.

Postojeći kolodvor Đakovo je u luku te glavni prolazni kolosijek ima elemente za najveću brzinu 90 km/h. Zbog neodgovarajućih geometrijskih elemenata za predviđenu brzinu prometovanja, dotrajalosti pruge, prolazak kroz naseljeno područje, s mnogobrojnim križanjima s cestama lokalnog prometa u razini, predviđena je izgradnja obilaznice grada Đakova. Izmještanje dijela trase željezničke pruge planira se u duljini od 17,51 km od naselja Budrovci do 10 km sjeverno od grada Đakovo (istočno od naselja Široko Polje).

Obilaznica grada Đakova

Promjene u strategiji razvitka željezničke mreže u Republici Hrvatskoj, imaju za tendenciju povećanja prometa u smjeru sjever - jug, preko željezničkih pruga M104 Novska — Tovarnik — DG i M302 Osijek — Đakovo — Strizivojna/Vrpolje.



Slika 6 Obilaznica grada Đakova

Izvor Prostorno plaska

Zbog neodgovarajućih geometrijskih elemenata za predviđenu brzinu prometovanja, dotrajalosti pruge, prolazak kroz naseljeno područje, s mnogobrojnim križanjima s cestama lokalnog prometa u razini predviđeno je rješenje izgradnje obilaznice grada Đakovo.

Izmještanje dijela trase željezničke pruge planira se od naselja Budrovci do 10 km sjeverno od grada Đakovo (istočno od naselja Široko Polje). Izmještanje dijela trase željezničke pruge planira se u duljini od 17,51 km. Trasa pruge nalazi se s istočne strane postojeće do naselja Kuševac gdje prelazi preko nje i nastavlja sa zapadne strane. Zatim nakon cca 3 km ponovno prelazi preko postojeće trase i nalazi se s istočne strane. Spoj nove i postojeće trase izvodi se na području Šelevrtka – jugoistočno od naselja Široko Polje.

Novi kolodvor Đakovo predviđen je istočno od postojećeg na udaljenosti od 1,2 km. Od novog kolodvora, u slučaju potrebe, moguće je odvojiti industrijski kolosijek za potrebe poslovnih zona. Za navedeni industrijski kolosijek može se koristiti i dio postojeće trase željezničke pruge.

U pogledu računske brzine i broja kolosijeka pruga je predviđena kao jednokolosiječna (prostornim planom rezerviran koridor za dvokolosiječnu prugu) koja zadovoljava tlocrtne geometrijske elemente za računsku brzinu od $V_r=160$ km/h odnosno 120 km/h lokalno na jednom dijelu.

Kolodvor Vladislavci

Buduće stanje kolodvora Vladislavci predviđa izgradnju ukupno 6 kolosijeka s minimalnim korisnim duljinama 600 m. Od toga jedan kolosijek bi bio garažni za potrebe prigradskog prometa na liniji sjever-jug. Otočni peron smješten je između 4. i 5. kolosijeka a bočni uz kolodvorsku zgradu, oba duljine 160 m i povezana pješačkim pothodnikom sa svom pripadajućom opremom. Izgradnja bočnog perona podijeliti će postojeći 1. kolosijek na prijemno – otpremni i manipulativni kolosijek. Predviđena je i izgradnja industrijskog kolosijeka unutar kolodvora.

Stajalište Čepin

Novo stajalište Čepin izgraditi će se istočno od postojećeg, a samim time izgraditi će se dio nove trase željezničke pruge na dionici od južnog ulaza u naselje Čepin (područje Ovčare). Prenamjena u kolodvor Čepin obavit će se pri izgradnji obilaznice od trianglera Čepin do novog kolodvora Darda. Od trianglera Čepin (novog kolodvora Čepin) izgraditi će se dvije jednokolosiječne pruge, jedna za povezivanje kolodvora Čepin, a druga kao obilaznica grada Osijeka.

Kolodvor Brijest

Obzirom da se planira izgradnja spoja obilaznice sa kolodvorom Brijest, na jednom dijelu trase kod naselja Livana predviđene su dvije jednokolosiječne pruge. Od kolodvora Brijest do kolodvora Osijek također su planirane dvije jednokolosiječne pruge (M302 i L208).

Radi izgradnje novog kolodvora Brijest biti će potrebno trasu pruge Vinkovci – Osijek izmjestiti od naselja Antunovac do novog kolodvora u duljini od 3,5 km sa zapadne strane.

U pogledu računske brzine prometovanja, predviđena je najveća dopuštena brzina od 100 km/h. Postojeća trasa pruge se napušta, po potrebi se dio pruge može koristiti kao industrijski kolosijek na području naselja Brijest.

Kolodvor Osijek

Izgradnjom kolodvora Brijest u kolodvoru Osijek prestaje potreba za pojedinim sadržajima, odnosno kolosijecima. Kolodvor Brijest preuzeti će funkciju tehničko putničkog kolodvora i lokomotivskog depoa u kojem će se obavljati sve komercijalno – tehničke radnje s vagonima, lokomotivama odnosno motornim garniturama koje će se koristiti za prijevoz putnika na ovom području.

Nakon rekonstrukcije u kolodvoru Osijek će se zadržati 6 prijemno - otpremnih kolosijeka uz koje je potrebno predvidjeti i još 2 krnja kolosijeka. Kolodvor će se funkcijski izvesti na način da se prilagodi za dogradnju drugog kolosijeka. Dogradnja dugog kolosijeka radi učinkovitog gradskog i prigradskog prometa planira se uz postojeću prugu od Nemetina do Josipovca. Obzirom da se u kolodvoru planira zaustavljanje interoperabilnih putničkih vlakova u međunarodnome prometu

planira se izgradnja otočnog perona duljine 400 m, visine 0,55 m iznad GRT između 3. i 4. kolosijeka, te otočno/bočni peron duljine 400 m uz kolodvorsku zgradu (između 2. kolosijeka i dijela 1. kolosijeka i kolodvorske zgrade) koji su međusobno povezani pješačkim pothodnikom.

1.3. Promet unutarnjim plovnim putovima- Projekti Lučke uprave Osijek

Planiranom izgradnjom i rekonstrukcijom luke Osijek Lučka uprava Osijek namjerava postići povećanje atraktivnosti područja i industrijski razvoj šire regije, a u cilju revitalizacije gospodarstva, te u cilju ravnomjernog razvoja regija u Hrvatskoj pa tako i u EU

Glavni ciljevi razvoja luke Osijek su sljedeći:

- 1) Povećanje udjela riječnog prometa u odnosu na željeznički i cestovni promet u Republici Hrvatskoj
- 2) Revitalizacija gospodarstva i ravnomjeran razvoj regija u Hrvatskoj
- 3) Smanjenje zagušenja u centru grada Osijeka i sprječavanje mogućeg ekološkog zagađenja u centru grada, u blizini bolnice
- 4) Poboljšanje prometne produktivnosti i intermodalnih kapaciteta
- 5) Postati osovina za privlačenje novih industrija dodane vrijednosti i industrijskog razvoja

Projekti su u skladu s Operativnim programom Konkurentnost i kohezija 2014-2020, prioritetna os 7. Povezanost i mobilnost, Investicijski prioritet 7i- Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T.

Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta

Izgradnja će uključivati:

- Izgradnju obale za pretovar rasutog tereta u dužini 240m
- Usipni koš sa postrojenjem za pretovar tereta
- Izgradnju nastavka željezničkih kolosijeka, kranske staze i pristupne ceste
- Izgradnju infrastrukture potrebne za rad terminala (opskrba vodom, oborinska odvodnja, rasvjeta, snabdjevanje električnom energijom i sl.)

Završena dokumentacija:

- glavni i izvedbeni projekt
- građevinska dozvola
- studija utjecaja na okoliš
- studija izvodljivosti sa analizom troškova i koristi

- odluka Europske komisije SA43109/2016

Izgradnja obuhvaća prostor od 4 ha.

Izgradnja projekta je odobrena za sufinanciranje iz EU fondova.

Ukupno procijenjena vrijednost izgradnje i ostalih prihvatljivih troškova za sufinanciranje iz EU fondova je oko 130.000.000 HRK.



Slika 7 Nacrt budućeg terminala za rasute terete

Izgradnja i rekonstrukcija južne obale

Obzirom na složenost objekta južne obale luke Osijek ali i veličinu i dinamiku izgradnje te investicije, izgradnja južne obale planira se po građevinama, a svaka građevina u fazama. U osnovi, planirane građevine južne obale lučkog bazena luke Osijek su:

Građevina 1– lučke prometnice koje se sastoje od infrastrukturnih elemenata potrebnih za daljnje funkcioniranje južne obale i to od koridora željezničkih kolosijeka, cestovne infrastrukture, vodovoda, koridora oborinske odvodnje, kolektora sanitarne odvodnje, elektroenergetske mreže, TK mreže, plinovoda, rasvjete te objekata za zaštitu voda od zagađivanja za ispuštanje oborinskih voda.

Građevina 2– kontejnerski terminal koji se sastoji od 3 veza i to LO-LO tehnologija opremljena kontejnerskom dizalicom sa pripadajućom infrastrukturom.

Građevina 3– RO-RO terminal namijenjen prekrcanju kamiona, tegljača sa poluprikolicom i ostalih vozila na vlastiti pogon sa pripadajućim manipulativnim elementima za vozila.

Građevina 4– rekonstrukcija postojeće vertikalne i kose obale u dužini 410m.

Pripremljena dokumentacija:

- -idejni projekt
- -lokacijska dozvola
- -studija utjecaja na okoliš

Izgradnja obuhvaća prostor od 17 ha.

Ukupna procijenjena vrijednost izgradnje prema idejnom projektu iznosi 308.000.000 HRK.

IZGRADNJA INTERMODALNE INFRASTRUKTURE ZAPADNOG DIJELA LUKE

Planirani radovi na izgradnji intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke mogu se podijeliti na tri osnovne grupe : obalne građevine, nasipavanje i izgradnja infrastrukture.

Obalne građevine

Izgradnja obalnih građevina podrazumijeva uređenje desne obale rijeke Drave u duljini oko 2.220 m i konačnu fazu izvedbe pregrade „G“. Ovaj zahvat je potreban radi zaštite luke od djelovanja rijeke. Investitor izgradnje ove faze su Hrvatske vode.

Nasipavanje

Zapadni dio luke Osijek treba nasipati u cilju osiguranja uvjeta za daljnje korištenje prostora za infrastrukturne i gospodarske svrhe. Postojeći teren rezultat je višegodišnjih aktivnosti odnosno namjena za koje se koristio kao područje za deponiranje pijeska, inundacijsko područje povremeno poplavljeno i sl. Nasipavanje zemljišta je u konačnici potrebno izvesti na kotu 87,50 m nm.

Izgradnja infrastrukture

Glavnim projektom su planirana tri željeznička kolosijeka – glavni kolosijek i dva prijemno-otpremna kolosijeka, izgradnja glavne ceste i pješačke staze, kao i izgradnja oborinske odvodnje i vodoopskrbe te ostale potrebne infrastrukture.

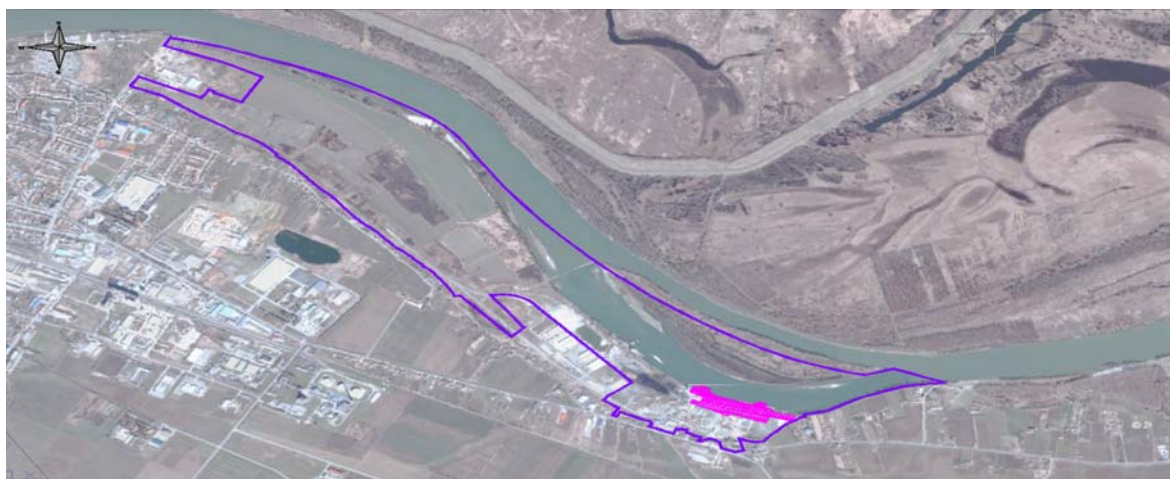
Tablica 1 Faze izgradnje intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke

Broj faze	Naziv faze	procijenjena vrijednost u HRK prema glavnom projektu
1.	Obalne građevine (investitor Hrvatske vode)	68.000.000
2.	Nasipavanje i izgradnja lučke infrastrukture	40.000.000
3.	Nasipavanje i izgradnja kolosiječnih postrojenja	165.000.000
4.	Nasipavanje i izgradnja kolosiječnih postrojenja	85.000.000
	Ukupno	358.000.000

Izgradnja sve četiri faze obuhvaća prostor od 90 ha.

Pripremljena dokumentacija:

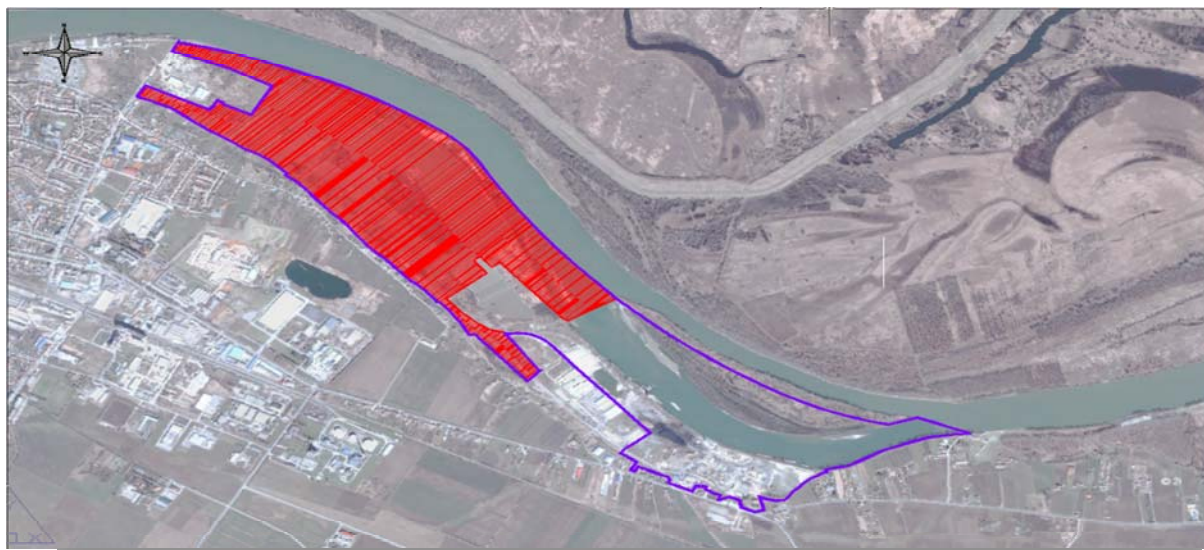
- glavni projekt
- lokacijska dozvola za sve faze
- građevinska dozvola za I fazu
- studija utjecaja na okoliš.



Slika 8 Pozicija projekta “Izradnja terminala za rasute terete” unutar lučkog područja



Slika 9 Pozicija projekta “Izgradnja južne obale” unutar lučkog područja



Slika 10 Pozicija projekta “Izgradnja intermodalne infrastrukture” unutar lučkog područja

Izgradnja intermodalne infrastrukture zapadnog dijela luke

Predviđeno je uređenje južne obale otoka (u dužini 1.211 m) koja je ujedno i sjeverna obala budućeg zatvorenog lučkog bazena. Obala se uređuje za potrebe kolnog i pješačkog pristupa privezanim brodovima, te za privez službenih plovila i privez plovila na čekanju za prekrcaj i carinjenje.

Otok je formiran 80-tih godina prošlog stoljeća prokopom novog dravskog korita na tadašnjem riječnom meandru kod luke Nemetin. Između prokopa i starog korita ostao je otok koji i danas postoji. Otok je dugačak cca 1.250 m. Širina otoka, u projektiranom budućem stanju varirati će od 70 m na krajnjem zapadu, do 180 m u središnjem dijelu i 40 m na istočnom kraju. Visina teritorija otoka dignut će se na kotu +87,5 mm. Današnji otok pretvorit će se u poluotok izgradnjom pregrade starog dravskog korita na njegovom uzvodnom kraju.

Funkcionalno se obala dijeli na dva osnovna dijela. Operativni dio je kosa obala predviđena za vezivanje i pristup plovilima, a drugi, više infrastrukturni dio, smješten je na kruni i predviđen je za cestovni i pješački promet.

Infrastrukturni dio čine građevine sjeverne obale lučkog bazena, a to su lučka cesta, zgrada, opskrba električnom energijom, rasvjeta, telekomunikacije, oborinska i sanitarno-fekalna odvodnja, te vodoopskrba i vatroobrana. Infrastruktura je smještena u jedinstveni koridor i veže se na već projektiranu i postojeću infrastrukturu lučkog područja.

kapetanije Osijek, planira se izgradnja sportskih pristaništa i u područjima izvan grada Osijeka. Sportska pristaništa se grade kako bi se omogućilo uređeno i sigurno vezivanje sportskih čamaca.

1.4. Zračni promet

Razvitak prometne ponude vezan je uz razvitak prometne potražnje koja je danas na niskoj razini. Izgradnja autocesta, je uvjetovala promjenu prometnih tokova na način da se dio prometne potražnje u zračnom prometu prelio na cestovni. Ponude zračnih luka Budimpešta i Beograd su dovele do daljnjeg odlijevanja dijela prometne potražnje preko zračnih luka.

Očekivani promet putnika i tereta prema postojećim trendovima u potpunosti je pokriven sadašnjim kapacitetima manevarske površine, stajanke, putničkog i teretnog terminala.

U tom smislu potrebno je povećati konkurentnost i atraktivnost Zračne luke Osijek-Klisa u smislu povećanja potražnje u putničkom i teretnom prijevozu. U tom smislu Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture RH dalo je mandat Zračnoj luci Osijek-Klisa za pronalaženja poslovnog partnera u smislu razvoja zračne luke kao regionalnog centra za teretni promet.

Činjenica je da se Zračna luka Osijek-Klisa nalazi u centarlnoj poziciji u odnosu na zračne luke u okruženju (Zagreb, Budimpešta, Sarajevo i Beograd), te prema procjeni iz Poslovne studije razvoja Zračne luke Osijek (Inter VISITAS Consulting) iz 2013. godine u kojoj se navodi da se 76% potencijalnog tržišta Zračne luke Osijek-Klisa nalazi izvan područja Republike Hrvatske. Zato je potrebno razvoj Zračne luke Osijek-Klisa usmjeriti k razvoju ponude koja na najbolji način koristi povezanost sa zračnim lukama u okruženju; npr. Beč preko Zagreba i Budimpešta su „HUB-ovi“ za Jugo-istočnu Europu u zračnom prijevozu.

Sukladno Poslovnoj studiji razvoja Zračne luke Osijek i ciljevima Zračne luke Osijek, definirane su sljedeće smjernice razvoja:

1.4.1. Putnički promet

Zračna luka Osijek nastoji povećati i ubrzati prometno povezivanje grada Osijeka, Osječko-baranjske županije i šire regije, povećanjem broja putničkih redovitih zrakoplovnih linija sa/iz Zračne luke Osijek.

Primarno gravitacijsko područje Zračne luke Osijek obuhvaćeno je područjem radijusa od oko 150 km oko Zračne luke Osijek (vrijeme vožnje 1 do 2 sata). Ukupni putnički potencijal iznosi 1.4 milijuna putnika.

Prioritetne destinacije za/iz Osijeka prema studiji su London, Frankfurt, Paris, Zurich, Beč, Basel, Brussels, Dortmund i domaće destinacije sukladno PSO projektu.

Putnici s primarnog gravitacijskog područja preko 76% za promet zrakoplovom koriste aerodrome izvan granica Republike Hrvatske

Stanovnici i posjetitelji ovog područja koriste aerodrom Budimpešta kao prvi izbor. Preko 59% je putovanja za europske destinacije.

Kao drugi izbor putnici primarnog gravitacijskog područja koriste aerodrom Zagreb. Najbliži aerodrom Zračnoj luci Osijek, Beograd se koristi kao treći izbor.

Cilj Zračne luke Osijek je postići promet od preko 200.000 putnika godišnje i putnike s primarnog gravitacijskog područja usmjeriti na Zračnu luku Osijek na način:

- održati linije za Zagreb profitabilnima i održivima kako bi se privukli putnici koji automobilima odlaze na letove iz Budimpešte
- uspostaviti linije za Beč, München, Zürich i druga čvorišta preko kojih putnici mogu transferirati na sve druge željene destinacije (i na interkontinentalne)
- uspostaviti linije sa niskotarifnom zrakoplovnim prijevoznicima (2-3 puta tjedno) za London, Paris, Brussels, Rim, Frankfurt Hahn (Easyjet, Ryanair, Wizz Air), Stuttgart ili Cologne/Bonn (Germanwings)
- u dugoročnijem razdoblju (kada se Zračna luka Osijek razvije kao logistički centar) uspostaviti linije za Istanbul/ Dubai kojima bi se postigle konekcije za zemlje Srednjeg istoka, Afrike, Azije i Australije

1.4.2. Cargo promet

Zračna luka Osijek razvoj cargo prometa usmjerava na način da ona postane cargo logistički centar i cargo zračno čvorište u srednjoistočnoj Europi, uključujući istovremenu implementaciju Zračne luke Osijek kao manjeg čvorišta („sub hub“) za distribuciju ekspresnih pošiljki (npr. DHL, UPS, TNT ili Fedex).

Cilj Zračne luke Osijek je steći status bazne zračne luke za cargo promet kroz potpunu opremljenost za promet svih vrsta roba i preusmjeravanje dijela prometa roba za ovu regiju koja dolazi preko zračnih luka u Frankfurtu, Luxemburgu, Milanu, Budimpešti itd.

Potrebno je privući opće logističke aktivnosti i međunarodno otpremništvo na Zračnu luku Osijek, uspostaviti redovne cargo linije te sa cargo operatorima uspostaviti kontinuirane „ad hoc“ linije.

Povećanjem protoka robe zračnim putem i uspostavljanjem cargo logističkog centra na Zračnoj luci Osijek razvili bi se i cestovni, željeznički i promet vodenim putem. Osijek zbog svoje geografske pozicije ima kao niti jedan drugi grad u Hrvatskoj mogućnost za razvoj multimodalnog prometnog čvorišta.

Povećanje obujma prometa unapređenjem i poticanjem suradnje između različitih prometnih modaliteta, omogućavanjem korištenja njihovih sustavnih vrijednosti u jedinstvenom prometnom sustavu intermodalnog/multimodalnog prometa, jedan je od ciljeva Zračne luke Osijek.

Kombinacija riječnog vodenog prometa VII Pan-europskog koridora Dunav i Drave i dogradnje lučkih kapaciteta u Osijeku i Vukovaru; dogradnja i modernizacija željezničkog i cestovnog prometa na koridoru Vc, kao i povezivanje Luke Drava željezničkim kolosijekom sa Zračnom lukom Osijek, predstavlja temelj za planiranje i razvoj logističkog- multimodalnog centra u ovom dijelu Hrvatske.

(kao dio TEN-T sveobuhvatne mreže).

1.4.3. Infrastruktura i oprema Zračne luke Osijek

2016. godine započela je rekonstrukcija putničke zgrade kojom će se dograditi i nadograditi postojeća putnička zgrada kako bi se osigurali uvjeti Schengenske pravne stečevine.

Predmetnim zahvatom osigurat će se:

- prostor za odlazak putnika u domaćem prometu
- prostor za dolazak putnika u domaćem prometu
- prostor za odlazak putnika u međunarodnom prometu
- prostor za dolazak putnika u međunarodnom prometu
- dodatni uredi za potrebe carine i policije
- prostori za posadu i VIP putnike (4 odvojena prostora za smještaj i boravak)
- operativni centar s orijentacijom i vizualnim kontaktom na stajanku
- rekonstrukcija sanitarnog prostora
- prostori za tehniku
- cafe bar (na novoj poziciji).

Povećanjem putničkog prometa, stvorit će se uvjeti za izgradnju nove putničke zgrade, pored postojeće (sa svom potrebnom opremom).

Postojeće cargo skladište je potrebno proširiti i modernizirati te opremiti sustavom komora za hlađenje, prostorijom za opasne tvari, prostorijom za robu visoke vrijednosti i prostorijom za čuvanje ljudskih ostataka.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju, Zračna luka Osijek je Odlukom Vlade RH izgubila status veterinarskog graničnog prijelaza. Regija koju opslužuje ZL Osijek je poljoprivrednog karaktera, pretežno se bavi uzgojem poljoprivrednih proizvoda i proizvoda životinjskog porijekla, dosadašnji cargo promet je većinom zahtijevao veterinarski pregled, te uzimajući u obzir planove razvoja Zračne luke Osijek kao cargo logističkog centra, neophodno je ponovno uspostaviti granični veterinarski prijelaz na Zračnoj luci Osijek uz svu potrebnu zahtijevanu opremu i infrastrukturu.

Za polijetanje i slijetanje većih cargo zrakoplova u svrhu povećanja prometa robe i organiziranje cargo zračnog čvorišta, potrebno je produženje i unapređenje uzletno- sletne staze Zračne luke Osijek za 700 m (uz instaliranje sve potrebne navigacijske opreme).

Za parkiranje, prihvata i otpremu zrakoplova u smislu povećanja prometa, potrebno je povećati postojeću stajanku za zrakoplove od 27.000 m² za dodatnih 36.000 m² (istočno, ovisno koliko teren dozvoljava).

Za prihvata i otpremu zrakoplova u smislu povećanja prometa, potrebno je obnoviti postojeću opremu za opsluživanje zrakoplova i opremu zimske službe.

Prostor aerodroma i oko aerodroma omogućuje izgradnju hangara za održavanje i servisiranje zrakoplova za kojim postoje evidentne potrebe, osobito za širokotrupne zrakoplove.

Uklopljenost u gradske i županijske planove

Županijski i gradski urbanistički planovi razvoja moraju uzeti u obzir planove razvoja aerodroma kako bi se maksimalno zaštitile površine ograničenja prepreka oko aerodroma i kako bi se spriječilo postavljanje smetlišta ili bilo kakvih drugih izvora koji bi mogli privlačiti ptice i divlje životinje na aerodromu ili u njegovoj blizini kako se ne bi ugrozila sigurnost zračnog prometa (sukladno važećoj zakonskoj regulativi).