

NOVI AUTOBUSNI KOLODVOR U OSIJEKU

Uvod

Sadašnji je Autobusni kolodvor u Osijeku, izgrađen 1968. u blizini željezničkoga, trebao poslužiti samo kao privremeno rješenje. Ali u stalnoj je uporabi već više od četiri desetljeća iako je u međuvremenu pretrpio i ratna stradanja. Stoga su posvuda vidljivi tragovi neurednosti i dotrajalosti, a neki ga smatraju prvim gradskim ruglom. Uostalom ta je dotrajala građevina u nedavnoj anketi na internetskim forumima premoćno zaslužila neslavnu titulu – najružniji autobusni kolodvor u Hrvatskoj.

No od prošle se godine u Osijeku, stotinjak metara zapadnije, na uglu Kačićeve i Kašićeve ulice i nadomak željezničke pruge, gradi novi osječki autobusni kolodvor. Za njega su i najodgovorniji gradski čelnici već na početku gradnje bez ikakva ustru-

NEW BUS STATION IN OSIJEK

Four decades ago, Osijek got a provisional bus station which, despite its temporary status, remained operational to this date. In the meantime, it suffered significant damage in military operations. Osijek residents consider it a veritable disgrace and the ugliest of all bus stations in Croatia. It seems however that this sad story will have a happy ending as last year the construction work started on a new bus station project, based on a public-private partnership scheme. Upon completion, this modern bus station will also incorporate a big hotel. As to the progress of work, it should be noted that almost all reinforced-concrete work has so far been completed. This new station, featuring a remarkable steel structure and impressive glassed facades, is built by Osijek Koteks, which is the biggest construction company in Slavonia. As agreed with municipal authorities, this company will operate the bus station for 30 years. The complex was designed by the Osijek based Rechner Design Office, which has so far designed many buildings in the city and throughout Slavonia. It is expected that the first-phase construction work will be completed by the end of 2009. The project is valued at approximately HRK 100 million.

čavanja izjavili da će biti „uvjerljivo najljepši, najsuvremeniji i najfunkcionalniji autobusni kolodvor u Hrvatskoj“. Novi se autobusni kolodvor inače gradi prema modelu jav-

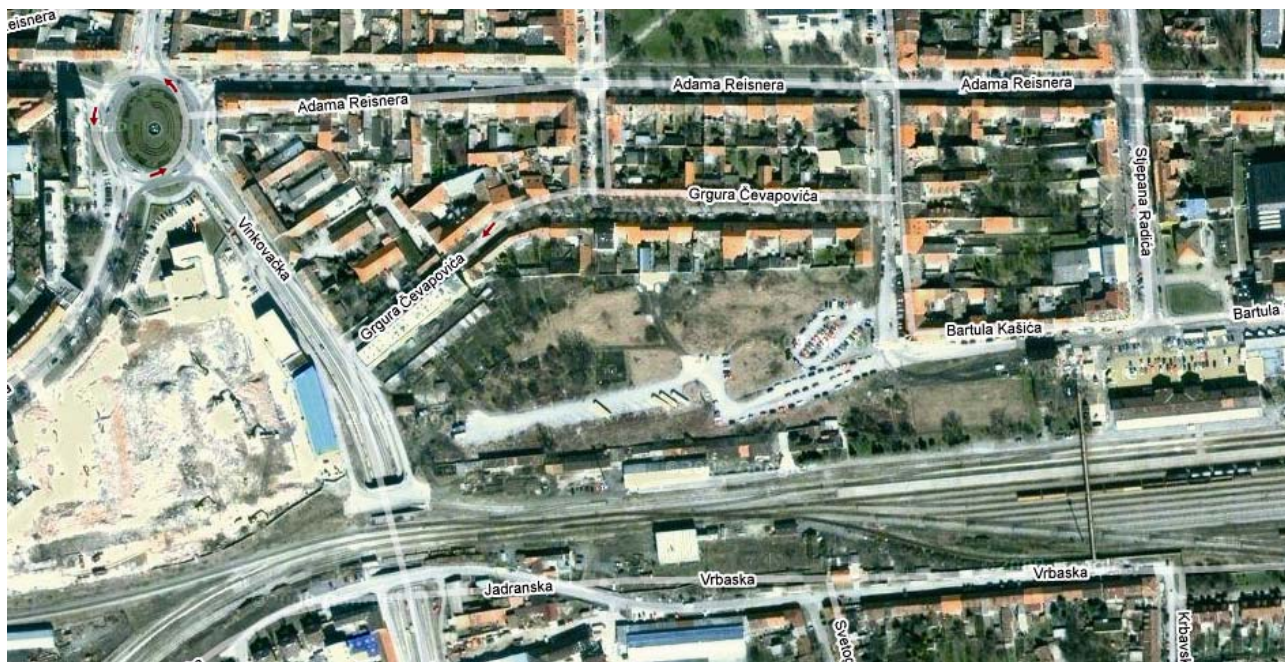
no-privatnog partnerstva. Ukratko rečeno, trenutačno putnici dolaze i odlaze iz Osijeka s najružnijega autobusnog kolodvora u Hrvatskoj, a uskoro će imati prigodu to isto učiniti s najljepšega.

Karakteristike i izgled novoga kolodvora

Osnovne smo podatke o novom autobusnom kolodvoru u Osijeku dobili od projektanta Predraga Rechnera, dipl. ing. arh., direktora *Rechnera d.o.o.*, tvrtke za arhitektonsko projektiranje, konzalting, inženjering i dizajn iz Osijeka koja je projektirala mnoge građevine u gradu i regiji te osvojila niz nagrada na urbanističko-arhitektonskim natjecanjima. Od ing. Rechnera smo doznali da je za gradnju novoga kolodvora tijekom posljednjih tridesetak godina bilo izrađeno čak 18 projekata, ali da je Grad sadašnju situaciju smatrao neodrživom i da se odlučio potražiti privatnog partnera za njegovu izgradnju.



Sadašnji autobusni kolodvor u Osijeku



Mjesto gradnje novoga autobusnog kolodvora (u sredini)

Autobusni se kolodvor, zajedno sa svim poslovnim, trgovačko-ugostiteljskim i hotelskim sadržajima te odgovarajućim prometnim površinama, u skladu s Generalnim urbanističkim planom gradi na uglu Kačićeve i Kašićeve ulice (u kojoj se inače nalazi i stari autobusni kolodvor), na novoformiranoj građevnoj čestici (8936/12 k.o. Osijek), površine 21.294 m, smještenoj na prostoru između željezničke pruge te Vinkovačke i Čevapovićeve ulice.

U prvoj se fazi gradi samo autobusni kolodvor i za njega je na temelju natječajnog prihvaćenog idejnog rješenja izrađen glavni i izvedbeni projekt (projektant Predrag Rechner, suradnici Bruno Rechner i Damir Jukić). Ta će faza omogućiti potpun rad novoga autobusnog kolodvora, a hotel s četiri zvjezdice koji bi, kako se predviđa, trebao imati prizemlje i 6 katova, projektirat će se i graditi u drugoj fazi.

Površina čestice s građevinama prve faze iznosi 2459,21 m², a uključuje zgradu autobusnog kolodvora, vanjski ulaz u podzemnu garažu, kontrolu prometa, paviljon i nadstrešnicu. Predviđeni su još terminal za grads-



Budući izgled novoga autobusnog kolodvora (gore: pogled s jugoistoka, dolje: pogled sa sjeverozapada)

ki promet s taksi i tramvajskim stajalištem i uređenim pristupnim trgov, automobilski ulaz i izlaz u podzemnu garažu, te vanjski prostor kolodvora s peronima, cestom i autobusnim parkiralištem. Površina je podrumске garaže 6544,78 m², a prošire se ispod zgrade autobusnog kolodvora i perona.

Glavna je i ključna prometna poveznica svih sadržaja nova tzv. „intra-zonska cesta“ (tako se naziva u svim dokumentima, a vjerojatno znači spojna cesta) koja se gradi s južne strane kolodvora uz željezničku prugu Osijek – Našice i povezivat će Kašićevu i Kašićevu ulicu s Vinkovačkom te usmjeriti promet prema gradskoj obilaznici odnosno nastavku brze gradske ceste prema zapadu.

Pristupni će se trg nalaziti na istočnoj strani (pokraj spoja Kašićeve i Kašićeve) i bit će povezan s ulazom u zgradu, ali će ostakljenim zidom i prizemnim paviljonom (s trafostanicom i manjim poslovnim prostorima) biti odvojen od autobusnih perona (stajanki) u sastavu kolodvora. Taj će popločeni trg nepravilna oblika uz spomenuto tramvajsko i taksi stajalište imati i 5 stajanki za autobuse gradskog prijevoza. Trg će ispred ulaza u zgradu kolodvora biti dijelom natkriven.

Zgrada kolodvora protezat će se u smjeru istok-zapad (132,9 x 16,4 m), a imat će prostrano jednokatno kolodvorsko predvorje i dvije uzdužne komunikacijske veze u prizemlju i na galeriji. Predviđeni su, dakako, i ostali sadržaji nužni za redovit autobusni promet, a u prizemlju i na galeriji još i odgovarajući trgovački, uslužni, servisni i ugostiteljski sadržaji te prostori za banku, poštu, turističke agencije, rekreaciju i sl.

Autobusne će se natkrivene stajanke, kojih je ukupno 16, pružati cijelom dužinom sjevernog pročelja. Na njih će autobusi ulaziti i odlaziti preko tzv. kontrole prometa, a nasuprot stajanki, uz ogradni će zid biti nadstrešnica s odjeljcima za gorivo, servis i čišćenje autobusa.

Ispod zgrade kolodvora i perona nalazit će se podzemna garaža za osobna vozila (149,36 x 52,46 m) koja će imati i poseban hodnik prema budućem hotelu. Ulaz i izlaz za vozila predviđen je s južne strane, posebnim rampama s prilazne ceste. Vanjski su pješački ulazi predviđeni na dva mjesta, s pristupnog trga na istoku i pokraj hotela na zapadu.

Prizemlje zgrade kolodvora imat će ulazni vjetrobran, visoko kolodvorsko predvorje, blagajne, prometni ured, garderobu i urede raznih nam-

jena (turistička agencija, pošta, banka, osiguranje i sl.). Uz uzdužne su veze predviđene i okomite za podzemnu garažu i galeriju, ali i ostali trgovačko-ugostiteljski sadržaji te sanitarni prostori za osoblje i putnike. Svi će sadržaji biti lako dostupni i logično organizirani. Uz južno je pročelje s ugostiteljskom namjenom predviđen dugačak red za sjedenje, a takva će sjedala na sjevernoj strani biti okrenuta prema peronima na koje će se izlaziti kroz pet izlaza s brojačima putnika. Dva će rubna stubišta voditi u podzemnu garažu i na galeriju, a središnji samo na galeriju. Svijetla je visina predvorja i komunikacija približno 9,5 m, od čega na prizemlje otpada 3,9 m, a na galeriju od 4 do 5 m.

Na galeriji su predviđeni prostori za *fitness* sa svim sadržajima, upravno-prometni odjel i prostor za kavanu, slastičarnicu ili neku drugu namjenu. Do svakog će prostora voditi samostalno stubište.

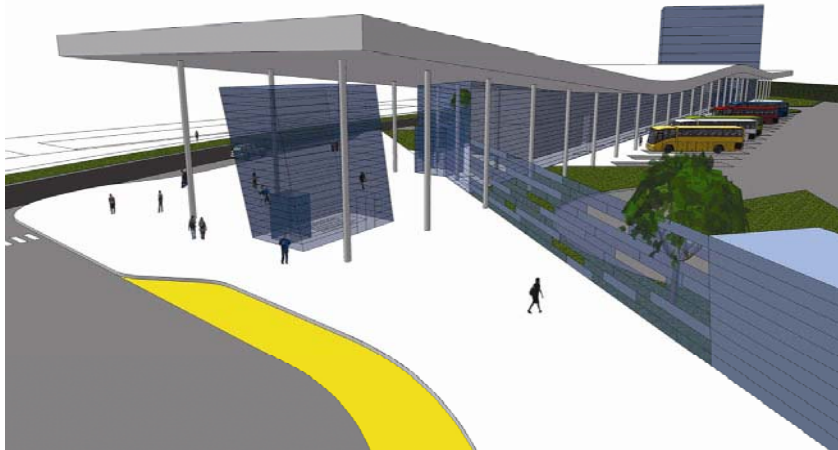
U podzemnom će dijelu uz parkirališna mjesta biti strojarnica, prostori ventilatora za prozračivanje, agregatna stanica, stubišta i dizala. Svijetla je visina garaže ispod armiranobetonskih gređa 245 cm, a do stropne ploče 275 cm, dok je visina strojarnice 380 cm.

Tlocrt prizemlja novoga autobusnog kolodvora

Presjek novoga autobusnog kolodvora (istok – zapad)

Gradilišta

Uporabna je površina prizemlja 1980,05 m² (bruto 2071,35 m²), galerije 1038,85 m² (bruto 2071,53 m²), a podzemnog dijela 6544,78 m² (bruto 6778,83 m²).



Budući glavni pješački ulaz u podzemnu garažu i zgradu kolodvora

Od vanjskih je sadržaja na istočnoj strani predviđen ulaz u garažu kroz stubište i dizalo čeličnoga nakošenoga i ostakljenoga kosog kvadra (kubusa) ispod produžetka krovne konstrukcije. Taj ulaz neće imati krov, već će se prekriti čeličnom mrežom za zaštitu od ptica. Paviljon na istočnoj strani koji je u sastavu ograđenoga dvorišnoga prostora za autobuse bit će uklopljen u ostakljenu ogradu, a kontrola prometa na zapadu bit će također odvojena čelična konstrukcija (tipa kioska), obložena pročeljnim i krovnim sendvič-panelima. Nadstrešnica je predviđena nasuprot peronima u dvorištu za autobuse i otvorena s tri strane, a čelična će se konstrukcija prekriti polikarbonatnim pločama. Korisna je površina prizemlja svih tih građevina 2322,78 m² (bruto 2459,21 m²).

Čelična će se konstrukcija zgrade kolodvora (oslonjena na stupove s rasterom 8 x 8 m) natkriti valovitim krovnim pokrovom od čeličnih rešetkastih nosača koji će sa svih strana, dijelom konzolno, natkrivati otvorene prostore. Pokrov je predviđen od profiliranoga trapeznog lima

sa *Sika* oblogom, a podgled će se obraditi kasetiranim čeličnim limom.

Velike će ostakljene stijene biti od samonosivih čeličnih profila (s pre-

kinutim termičkim mostom) učvršćenih u armiranobetonsku ploču poda i čeličnu konstrukciju krova. Zbog prepusta krovne konstrukcije na sve strane drži se da nije potrebna dodatna zaštita od sunca. Stropna će konstrukcija nad prizemljem biti armiranobetonska ploča na armiranobetonskim stupovima.



Izvedeni stupovi u podzemnoj garaži

Nosiva će konstrukcija podzemne garaže biti armiranobetonski stupovi i grede, a stropna će ploča i obodni zidovi također biti armiranog betona. Za temelje je predviđena armiranobetonska temeljna ploča.

Podovi će u pješačkim komunikacijama i stubištima biti izvedeni s protukliznom keramikom, a keramika je predviđena i u sanitarnim prostorima, dok će u ostalim prostorima podna obloga ovisiti o budućoj namjeni. O tome će ovisiti i ulazne stijene, izlozi u poslovnim prostorima prizemlja, pregradne stijene, spuštene stropovi te oprema i rasvjeta.

Na južnom će dijelu pristupnoga trga, uz novu cestu, biti izvedeno ugibalište za kratka zaustavljanja, a interventna će vozila moći prilaziti sa svih strana.

Za osobe s teškoćama u kretanju parkirališna će mjesta u podzemnoj garaži biti smještena pokraj vanjskog ulaza u garažu i dizala. Njima će se prilagoditi i svi vanjski i unutarnji prostori koji su gotovo u jednoj razini. Jedna će se od pet blagajni prilagoditi osobama u invalidskim kolicima, a predviđena je i blagajna

za gluhe i osobe oštećenoga sluha te slijepe i slabovidne osobe.

U podzemnoj će garaži biti dovoljno parkirališnih mjesta i za prvu i za drugu fazu izgradnje. Predviđeno je 251 parkirno mjesto, od čega 14 za vozila invalida. Inače su prema propisima za sve sadržaje autobusnog kolodvora potrebna 124 parkirališna mjesta, a za hotel 84. Na vanjskim je površinama osigurano još 31 parkirališno mjesto.

Autobusni kolodvor bit će priključen na infrastrukturnu mrežu, osim na plinsku i toplovodnu jer će za grijanje i hlađenje poslužiti podzemna voda preko dizalice topline. Predviđena je i odvodnja s nadzemnog i podzemnog prostora za parkiranja te stajanki preko separatora ulja u gradsku kanalizaciju. Na cijelom će prostoru, unatoč brojnim međugradskim i gradskim autobusima, taksijima i osobnim vozilima, biti mnogo zelenila jer će površina pod zelenilom zauzimati gotovo 35 posto cjelokupne građevne čestice (7452 m²).

Gradnja novoga autobusnog kolodvora neće ugroziti stabilnost postojećih okolnih zgrada, niti će ugroziti postojeće dvorišne i pomoćne građevine. Na granici građevne čestice, prema sjeveru i zapadu, predviđen je zid s visokim zelenilom kao zaštita od buke, ali i pogleda na prilično neuređan okoliš.

Oblikovanje je prostora proizišlo iz usvojenoga urbanističkog rješenja s kojim je jedna neugledna i zapuštena zona nadomak željezničke pruge dobila komunalne sadržaje i priključne prometnice. Trg je zajedno sa zgradom kolodvora i budućim hotelom povezan posebnim blago valovitim krovnim pokrovom koji, barem prema željama projekatana, treba podsjećati na ugodnu autobusnu vožnju, poput jedrenja na niskim i dugačkim valovima. Zgrada s prilazne „intrazonske“ ceste skriva autobusne stajanke i parkirališta, a istodobno velikim ostakljenim ploham svih pročelja upućuje na prozrač-

nost i providnost. To djeluje vrlo suvremeno i u skladu je s tehnologijom i vremenom, a ujedno mijenja sliku grada i dojam koji pri dolasku stječu putnici. S tim smo zaključili naš razgovor s glavnim projektantom ing. Rechnerom, uz napomenu da se, sudeći prema likovnim prikazima budućega izgleda, novi autobusni kolodvor u Osijeku doimlje vrlo privlačnim.

Posjet gradilištu

Gradilište smo novoga kolodvora obišli zajedno s Matom Škorićem, dipl. ing. građ., glavnim inženjerom gradilišta iz *Osijek Koteksa* d.d. iz Osijeka koji je i investitor i izvođač, a točan je naziv kompleksa: Izgradnja podzemne garaže i zgrade autobusnog kolodvora s pratećim sadržajima. Od njega smo doznali da



Pojava podzemne vode u građevnoj jami



Izvedba drenaže i upojnog bunara

tvrtka *Rechner* d.o.o. osim što je projektant ujedno obavlja i nadzor građenja i da je glavni nadzorni inženjer Ivan Jakumetović, dipl. ing. građ. Radovi su započeli 28. travnja 2008., a kompletan bi se završetak radova mogao očekivati krajem 2009. godine.



Izvedba armiranobetonskih stupova u podzemnoj garaži

Za našega su posjeta bili završeni gotovo svi armiranobetonski radovi, a s tvrtkom *Hale-Mont* d.o.o. iz Našica ugovorena je i čelična konstrukcija. Očekuje se da će kolodvor biti natkriven do početka jeseni, a potom slijedi unutrašnje uređenje.

Na gradilištu je za najvećih radova bilo i do 70 radnika, a za našega ih je posjeta bilo tridesetak. Najveći je problema na gradilištu bila pojava podzemne vode no to je uspješno riješeno uz pomoć dr. sc. Ivica Kolunda iz *IGH* d.d. PC Osijek, koji je inače gotovo nezaobilazan kada je u pitanju pojava podzemne vode u cijeloj regiji. Izvedena je drenaža terena s upojnim kanalom. Drugih problema nije bilo jer se radilo o praznom prostoru u vlasništvu grada dovoljno udaljenom od najbližih zgrada i s osiguranim prilazima za svu mehanizaciju. Prije početka ra-

dova s terena su uklonjeni svi zatečeni uglavnom nelegalni sadržaji. Materijal su iz iskopa odvozili na gradsko odlagalište.

Obišli smo goleme prostore podzemne garaže. Na velikoj armiranobetonskoj ploči iznad nje upravo su se

se pokraj gradilišta gradi i „intrazon-ska cesta“.

Potom smo u upravi gradilišta u društvu s Draženom Hećimovićem, dipl. ing. građ., pomoćnikom glavnog inženjera, razgledali neke slike snimljene tijekom građenja. Ing. Mato Škorić izvijestio nas je kako je cijena svih radova prve faze približno 100 milijuna kuna. O ukupnoj cijeni s hotelom nije govorio, posebno i stoga što još nisu izrađeni projekti druge faze. Inače valja još dodati da se pri potpisu ugovora o javno-privatnom partnerstvu, koji su 2. svibnja 2007. potpisali osječki gradonačelnik Anto Đapić i predsjednik Uprave *Osijek Koteksa* Drago Tadić, spominjao iznos od 25 milijuna eura. Tada je ujedno rečeno da će se gradnja autobusnog kolodvora uglavnom financirati zajmom, a manjim dijelom i vlastitim novcem investitora.

S obzirom da se radi o javno-privatnom partnerstvu, u sjedištu *Osijek Koteksa* potražili smo Nikolinu Paušković, dipl. oec, da se potanje informiramo o uvjetima. Grad Osijek kao vlasnik zemljišta ustupio je ovoj tvrtki pravo građenja, a zauzvrat će tvrtka upravljati kolodvorom i svim njego-

gradili armiranobetonski dijelovi kolodvorske zgrade. Uočili smo da



Podupore i oplata stropne ploče podzemne garaže



Radovi na dijelu kolodvora uz „intrazonsku cestu“

vim sadržajima u sljedećih 30 godina. Ako se potom ugovor ne produži, sve se izgrađeno i u dobrom stanju mora vratiti gradu. Rok od 30 godina počeo je teći 25. ožujka 2008. kada je nakon ishođenja svih dozvola moglo započeti građenje. Ovo je inače prvi put da se *Osijek Koteks* uključuje u javno-privatno partnerstvo pa se svaki poslovni potez pažljivo i temeljito proučava.

Prema zahtjevima Grada gradi se prema odabranom idejnom rješenju. Partneri se inače međusobno izvještavaju o svim poduzetim koracima, a gradi se prva faza, dok je druga faza (hotel) još pod upitnikom i predmet je pregovara.

U tijeku je natječaj za zakup gotovo 1000 četvornih metara poslovnog prostora. U prizemlju se iznajmljuje prostor (66,65 m²) koji je namijenjen tvz. „tihoj djelatnosti“ kao što su kladionica, pošta ili cvjećarnica, a na katu su tri prostora, dva za ugostiteljsku djelatnost (103,6 m² i 137,65 m²) i jedan veći, također za „tihu djelatnost“ (635,28 m²). Zanimanje je veliko i nema nikakve sumnje da će prostori uskoro biti iznajmljeni.



Radovi na zgradi kolodvora (pogled s jugoistoka)

U nastavku smo razgovarali o tvrtki *Osijek Koteks* koja je s 1100 radnika najveća slavonska građevinska tvrtka i upravo se u vrijeme našega razgovora pripremala preuzeti *Kamen-Ingred* u stečaju (što se u međuvremenu i dogodilo). Tvrtka istodobno radi na više velikih gradilišta. Jedno je najvećih stambeno-poslovni kompleks *Kappa* (22.650 m²) u središtu Osijeka koji će osim poslovnih pros-

tora i parkirališta imati i trideset stanova, a vrijednost mu je 29 milijuna eura i trebao bi biti završen do ožujka 2010.

Osim toga uključeni su u gradnju autoceste na koridoru V-c, zapravo gradnju mosta preko Drave. Grade obilaznice Našica i Slatine, a uključeni su i u gradnju bjelovarskog ip-silona. Ujedno zajedno s tvrtkom *AlpineBau* iz Salzburga grade most preko Dunava kod Beške na autocesti Novi Sad – Beograd, a grade i dio sarajevske obilaznice, Ukratko imaju dosta ugovorenih poslova i krizu zasad uopće ne osjećaju. Opremaju vlastitu tvornicu betonske galanterije. Krajem su prošle godine kupili tvrtku *Asfaltne ceste Split*, a planiraju do kraja godine kupiti jedan kamenolom u Hrvatskoj i jednu

građevinsku tvrtku niskogradnje u Bosni i Hercegovini.

Zanimalo nas je kako *Osijek Koteks* namjerava organizirati upravljanje novim autobusnim kolodvorom, jer je teško zamisliti da bi se jedna klasična građevinska tvrtka pokušala sama upravljati jednom tako složenom prometnom građevinom. Nismo mnogo toga uspjeli doznati, jedino smo čuli da se o tome razgovara i

dogovara. Poslije smo u neformalnim razgovorima izvan tvrtke saznali da će najvjerojatnije kolodvorom upravljati *GPP* (Gradski prijevoz putnika) iz Osijeka, inače gradsko trgovačko društvo koje upravlja tramvajskim i autobusnim prometom u Osijeku. Ono će ionako upravljati stajankama za autobuse na prilaznom trgu ispred kolodvora, pa se to čini i najlogičnijim rješenjem. Međutim, još ništa nije konačno ugovoreno.

Zaključak

Osijek će uskoro dobiti nov suvremeni autobusni kolodvor pa će priče o starom kolodvoru kao gradskom ruglu konačno prestati. Istodobno to

će biti prava prigoda da se konačno potpuno uredi Trg Lavoslava Ružičke ispred Željezničkog kolodvora na kojemu je nedavno izgrađen novi nathodnik preko željezničke pruge koji je zamijenio stari drveni prijelaz star 70 godina.

Novi se autobusni kolodvor gradi kao javno-privatno partnerstvo Grada i najjače slavonske građevinske tvrtke. Obje su strane bez iskustva u takvim poslovima (koji su u nas ionako tek odnedavno započeli) i stoga vrlo oprezne, ali vjerujemo da u prilično turbulentnim osječkim političkim prilikama neće doći do nepredviđenih problema prije puštanja kolodvora u promet ili tijekom upravljanja.

Jedno je međutim sasvim sigurno. Novi će autobusni kolodvor biti vrlo lijep i znatno će oplemeniti pomalo zapušteni gradski prostor uz željezničku prugu, pokraj mjesta gdje je nekad navodno bila postaja uskotračne željeznice. Iako još nije završen, Osječani zaljubljeni u svoj grad spremno su ga proglasili najljepšim u Hrvatskoj. Hoće li to zaista biti i kako dugo moći će se ustanoviti tek nakon njegova završetka.

Branko Nadilo

Crteži i fotografije:
arhive projektanta i investitora te
B. Nadilo