

UREĐIVANJE SREDIŠNJIH OSJEČKIH TRGOVA

Osijek je jedan od najteže stradalih hrvatskih gradova u Domovinskom ratu i stoga smo u više navrata izvještavali o njegovim ruševinama i obnovi. Ipak s velikim smo zadovoljstvom posjetili jedno od najvećih sadašnjih osječkih gradilišta koje svjedoči kako je razdoblje obnove završeno i da je u uređivanju grada nastupila nova mirnodopska faza. Naime, potpuno se rekonstruiraju i preuređuju središnji osječki trгови – Trg Ante Ante Starčevića i Trg Marina Držića. To je doduše dijelom i posljedica rata, budući da su trгови bili oštećeni brojnim raketiranjima, ali riječ je o složenom i zahtjevnom projektu, pažljivo organiziranom i vođenom, s uočljivom pozornošću kojom se gradovi koji se brinu o svom izgledu odnose prema svojim središnjim prostorima.

No krenimo od početka. Grad i luka Osijek nalazi se na desnoj obali rijeke Drave, 25 km uzvodno od njezina ušća. Područje koje zauzima najveći slavonski grad, četvrti po veličini u Hrvatskoj, bilo je naseljeno još u prapovijesti. Poslije je na tom

REHABILITATION OF CENTRAL SQUARES IN OSIJEK

It has been known for quite some time that the appearance and functions of central squares in Osijek are lagging behind amenities and developments that can normally be expected in present-day modern cities. This is why the time has come, after renewal of war-damaged facilities, to proceed to full renovation of central areas of this town. This refurbishment primarily concerns the square surrounding the parish church, situated at the end of the main street in the north-south direction, which now does not even have the appearance of a veritable square. According to the new solution, the motor vehicle traffic will be completely banned from the square and from the nearby central square of triangular cross section, so that the area will be destined to pedestrian and street-car traffic only. In addition, all barriers that are likely to hinder pedestrian traffic will be removed so that the space occupied by the two squares will be conveniently aligned. Marble flagstones will be removed from the central square as they have proven to be quite slippery and hence hazardous to pedestrians. Air conditioning devices will be installed in the office areas situated under the square. The entire zone will be upgraded in such a way to enable an undisturbed holding of various large scale public events and manifestations. It is expected that the newly renovated space will force owners of nearby buildings to renovate and upgrade their facades.

istom prostoru bilo ilirsko-keltsko naselje, a od 1. st. Rimljani su podigli utvrđeni logor i koloniju Mursu. Poslije je Mursa sjedište biskupije i značajno uporište arijanske sekte. Latinsko se ime Osijeka posljednji put spominje 591., a naselje je nedugo potom potpuno stradalo u naletu Gota i Huna. Pretpostavlja se da su

prvo hrvatsko naselje na dravskom uzvišenju na kojem je smještena današnja Tvrđa podigli Hrvati već pri doseljavanju. To se temelji na činjenici da je ime nesumnjivo slavenskog podrijetla, iako se tumačenja ponešto razlikuju. Jedni tvrde da ime izvorno znači nešto odsječeno i odvojeno (ili utvrđeno), a drugi su tumačenje spremni potražiti u značenju koje se pronalazi u riječi *oseka*, a znači osušeno mjesto ili pličinu. Sasvim je naime vjerojatno da je Drava na osječkom području bila najpogodnija za prijelaz na suprotnu obalu i da je to vjekovima bio glavni poticaj i nastajanje naselja i razvoju trgovačkih putova.

U povijesnim se izvorima Osijek kao dravska luka i trgovište prvi put spominje u ispravi hrvatsko-ugarskog kralja Emerika 1196. kao Eszek. Turci su pod vodstvom Sulejmana II. Veličanstvenog zauzeli Osijek 1526. i potom njime upravljali 161 godinu. Oni su 1566. izgradili drvenu cestu od Osijeka do Darde (prema raznim izvorima dugu između 6



Plan Osijeka s naznakom gradilišta



Središnji osječki trgovi snimljeni iz zraka

i 8 km), zapravo glasoviti most preko baranjskih močvara koji je dugo slovio kao najdulji na svijetu. Grad je oslobođen 1687. nakon turskog poraza kod Markányja, a austrijske su vlasti u namjeri da izgrade veliku vojnu tvrđavu 1892. preselile nekadašnju tursku palanku 1500 m zapadno od gradskog zida. Tako je osnovano novo naselje – Gornji grad. Taj se dio grada s vremenom razvio u središnji dio današnjeg Osijeka. U međuvremenu se (od 1698.) istočno od tvrđave osniva Donji grad doseljenicima iz Baranje. Tvrđava se planski dograđivala od 1712. do 1722. Poslije se, od 1792., u južno gradsko područje doseljavaju uglavnom njemački doseljenici iz Banata i Bačke i tako se stvara još jedno gradsko područje.

Ujedinjenjem razjedinjenih općina (Tvrđe, Gornjeg grada, Donjeg grada i Novog grada) u jedinstven grad, Osijek započinje snažan razvoj, što je posebno potaknuto 1809. Proglašenjem slobodnoga kraljevskog grada. Tijekom 19. i početkom 20. st. podižu se mnoge zgrade i cijele ulice koje mu bitno mijenjaju izgled. U tom je razdoblju u Hrvatskoj prema industrijskom razvoju Osijek odmah iza Zagreba, a neko je vrijeme (sredinom 19. st.) i razlika u stanovniš-

tvu između tih dvaju bila vrlo mala. Poslije Osijek u prvoj i drugoj Jugoslaviji ponešto zaostaje u odnosu na slične gradove u Hrvatskoj, ponajprije zbog svog rubnog položaja te smanjivanja važnosti riječnog prometa prema željezničkom. No i dalje je najveći slavonski grad i snažno industrijsko središte, a to je i danas sa svojih 114.616 stanovnika.

Sadašnji Trg Ante Starčevića, a negdašnji glavni gornjogradski Sajmovni trg, formiran je u duhu historicizma, u vrijeme najsnažnijeg industrijskog razvitka grada krajem 19. st. Tada su izgrađene i dvije najpoznatije zgrade na trgu – hotel *Central* (1889.) s velegradski uređenom kavanom i gostionicom te zgrada Županijskog poglavarstva (1894.) koju je izgradio barun Rudolf Norman. Posebnost je trga njegov trokutasti oblik, a na njega se na vrhovima trokuta priključuju središnje gradske ulice – s istoka Kapucinska ulica produžetkom u Pejačevićevu na zapadu, s juga Županijska koja se na sjeveru nastavlja Ribarskom (zapravo spoju s obližnjom dravskom obalom) te na sjeveru Ulicom Josipa Jurja Strossmayera (negdašnjom Dugom ulicom) koja je dugo vremena bila glavni zapadni izlaz iz grada. Posebnu vrijednost trgu daju njegova raskošna, pretežno neoklasicistička pročelja.

Obližnjem Trgu Marina Držića mnogi Osječani ne znaju ime, a mnogi ga nisu ni doživljavali kao poseban trg.

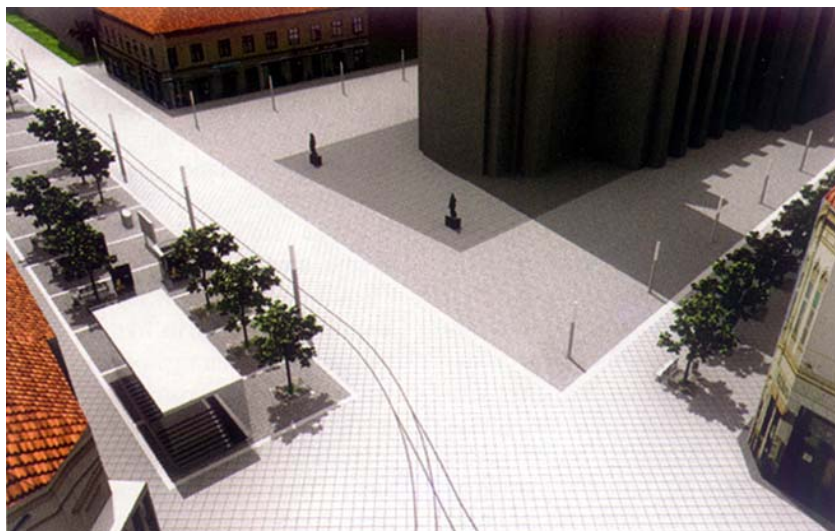


Negdašnji izgled Trga Marina Držića

Uobičajen je oko župne crkve Sv. Petra i Pavla koju zbog veličine nazivaju Katedralom, a građena je na mjestu negdašnje manje istoimene gornjogradske stare župne crkve. Izgrađena je za 3000 vjernika od 1894. do 1898. prema nacrtima njemačkog arhitekta Franza Langerberda, koji je posao dobio na velikome međunarodnom natječaju, i nakon njegove iznenadne smrti prema dodatnim nacrtima austrijskog arhitekta Richarda Jordana. To je velebna neogotička građevina sa tri lađe, tornjem visokim 90 m i površinom od 1092 m². Izvođači su bili bečki poduzetnici na čelu s Josefom Schmalzhoferom, dvorskim graditeljem. Crkva se gradila iz izvornih crkvenih prihoda dopunjenih kamatama, najmom i prodajom gradskih zemljišta te prilozima. Najveći zagovornik nove crkve bio je đakovački biskup Josip Juraj Strossmayer, inače rođeni Osječanin, koji je za crkvu priložio 10.000 forinti, a blagoslovio je i njezin kamen temeljac.

Crkva je građena na zapadnom vrhu Županijske ulice, na mjestu gdje se ta ulica spaja s Trgom Ante Starčevića. I dok je stara i manja crkva svojim pročeljem bila okrenuta prema glavnome trgu, nova je crkva zbog svoje veličine građena okomito na Županijsku ulicu, čime je izgubljena temeljna funkcija trga i veza s glavnim trgom te je na neki način sve pretvoreno u produžetak ulice. Taj problem glavnoga crkvenog trga s vremenom je značajno povećao prometni razvoj. Osijek je, primjerice, konjski tramvaj dobio 1884., što je bio prvi konjski tramvaj južno od Beča i Budimpešte. Uostalom i danas je Osijek uz Zagreb jedini grad u Hrvatskoj koji ima električni tramvaj. Problemi su pojačani razvojem motornih vozila. Županijska je ulica bila jednostavno pretrpana vozilima, a prostor je pred Katedralom često služio kao parkiralište.

Značajne su promjene za središnju osječku urbanu jezgru nastale sedam-



Budući izgled Trga Maina Držića (ispred Katedrale)

desetih godina prošlog stoljeća, kada je potpuno preuređen Trg Ante Starčevića. Rekonstrukciju je financirala Narodna obrana, a trg je bio tako osmišljen da se u vrlo kratkom vremenu njegov podrumski dio mogao prenamijeniti u veliko atomsko sklonište. To je bilo u skladu s ondašnjom hladnoratovskom paranojom. Jedan je podzemni dio Trga, onaj na južnom dijelu prema Županijskoj ulici, zaista i građen s čeličnim ojačanjima i vratima te je trebao zaštititi stanovništvo u slučaju atomskog udara. Preostali je veći dio pretvoren u grad-

ske pothodnike s brojnim manjim lokalima i trgovinama. Valja ipak reći da je taj gradski prostor u ratu zaista služio kao podzemno sklonište spojeno s hotelom *Central*, a u njemu su se pretežno sklanjali stanari okolnih zgrada. U Domovinskom je ratu doista uspješno zaštitio stanovništvo, iako je očigito da bi postojeća konstrukcija teško izdržala sustavno klasično bombardiranje, a kamoli atomski udar.

Novi je trg na izgled bio vrlo reprezentativan, popločen velikim mramornim pločama i ukrašen brojnim



Budući izgled Trga Ante Starčevića

žardinjerama, a u njegovu je središtu 1978. postavljena brončana skulptura *Ljudi*, rad kipara Branka Ružića. Iako je rješenje bilo primjerenije nekom primorskom nego panonskom središtu, glavni su problem trga ipak bile njegove kamene ploče koje su se zimi pretvarale u istinsko klizalište. Osječani su u šali znali govoriti da Hitna služba treba zimi isključivo dežurati na glavnom trgu, jer tu ima i najviše intervencija. Ozljede nastale padom na kamenoj površini s vremenom su se ipak smanjile, jer su stanovnici izbjegavali prolaz preko trga i radije se koristili klasičnim asfaltiranim pločnikom. No tanke su kamene ploče zbog zimskih mrazova i mehaničkih oštećenja (u čemu i ona ratna imaju svoj udio) sasvim ispucale, a mnoge i potpuno uništene, te je na cijelom trgu bilo gotovo nemoguće pronaći i jednu neoštećenu ploču. To je stvaralo dojam opće neurednosti. Valja još reći da je trgov i dalje tekao automobilski i tramvajski promet, a jedina prometna dobit takvog uređenja bila je u tome što na glavnom trgu ipak nije bilo parkiranih automobila.

Odluka o temeljitoj rekonstrukciji središnjih osječkih gradskih trgova postupno je sazrijevala jer su mnogi građani bili nezadovoljni njegovim izgledom i smatrali da grad poput Osijeka zaslužuje znatno reprezentativnije središte. Uređenje dvaju povezanih gradskih trgova razmatralo se i na posebnom skupu osječkih arhitekata. Gradska uprava nije ostala gluha na zahtjeve svojih građana pa je prošle godine odlučila raspisati pozivni natječaj za njihovo uređenje. Među pristiglim radovima Gradsko je poglavarstvo kao najpovoljnije rješenje odabralo idejno rješenje arhitekata Željke Jurković i Olivera Grigića, djelatnika županijskog Zavoda za prostorno uređenje u Osijeku.

Autori su inače već godinama zaokupljeni problemom osječkoga gradskog središta. Shvatili su da je glavni problem u njegovoj prometnoj funk-

ciji i u mnogobrojnim pješačkim barijerama. Stoga su odlučili trg pretvoriti u isključivu pješačku zonu s tramvajskim prometom. U sredinu su na razini popločenja uklopili mlaznice nove fontane koje su rasporedili koncentrično tako da tvore vodene krugove što se kaskadno penju prema središnjem vodenom stupu, visokom gotovo četiri metra. Jednostavnim isključenjem fontane fontane cijela površina trga ponovno postaje jedinstven prostor za različite namjene, ovisno o prigodi i godišnjim dobima. Najveći je problem za autore ipak bio u činjenici da Trg Ante Stračevića ima oblik trokuta, a u takvom je prostoru teško odrediti središnji sadržaj. Stoga su insistirali na kružnim formama. S dvije strane, ispred Kapucinske i Strossmayerove, zamislili su nove okrugle ulaze u podzemne prostore, u središte jednog su predvidjeli lift za invalidne osobe, a u središte drugog klimatizacijski odvod budući da dosad podzemni prostori nisu bili klimatizirani pa su vlasnici podzemnih lokala to samostalno rješavali. Predviđeno je i neznatno pomicanje postojeće brončane skulpture prema Trgu Marina Držića.

Ravna ploha Trga Ante Stračevića u ovom je rješenju i jedina istinska veza s Trgom Marina Držića. Autori odabranog rješenja su integriranje tih dvaju trgova istaknuli isključivo pješačkom dostupnošću u istoj ravnini i istim materijalom za popločenje. No vodili su brigu i o različitim značajkama dvaju trgova pa su istaknuli svjetovnost Trga Ante Starčevića i duhovnost Trga Marina Držića. Naime cijeli prostor kao dominantna građevina obilježava crkva Sv. Petra i Pavla pa je trg ispred i oko crkve uređen jednostavno i decentno. Uostalom crkva je naglašene ciglaste boje, bogata detaljima i oblicima pa bi stoga svaka druga dekoracija bila suvišna. Predvidjeli su samo dva kipa ispred crkve (to će biti kipovi kardinala Franje Šepera i biskupa Josipa Jurja Strossmayera) te stupove

za rasvjetu koji izgledom podsjećaju na svijeće. Na tom je trgu oko crkve predviđen i drvored, a drvored se inače nekad prostirao duž cijele Županijske ulice u koju se sada vraća kao dvostruki s mnogim gradskim sadržajima i opremom. Autori su predvidjeli rušenje nekih starijih zgrada u zaleđu crkve, a time i pješačko otvaranje prema vrtu zgrade Županijske skupštine. Tako bi se, vjeruju, dobio još jedan zeleni javni prostor u gradskom središtu. Prošireni prostor oko crkve pogodovat će nekim većim crkvenim manifestacijama.

Takvim je rješenjem Županijska ulica postala slijepom ulicom za kolni promet pa je na njezinu kraju, neposredno uz Županijsku skupštinu, predviđeno posebno okretište. I za jedan i za drugi trg posebno su dizajnirani rasvjetni stupovi, košare za otpatke i klupe.

Nedavno smo razgovarali s autorima idejnog rješenja. Saznali smo da su u takvim rješenjem pokušali dva gradska trga pretvoriti u svojevrsnu dnevnu sobu grada i stvoriti ugodno mjesto za zajedničko druženje te za mnogobrojne kulturne manifestacije. Oduševljeni su reakcijama Osječana koje uopće nije previše zabrinulo prekidanje automobilskog prometa, već su svi pitali hoće li klizanje po trgu konačno biti zaustavljeno, a to je dakako uvjetovano izborom odgovarajućih ploča. Inače građanima su posebno predstavljene vizualizacije novog izgleda dvaju središnjih trgova. Vjeruju da će njihovo uređenje biti poticaj za uređenje ostalih trgova i ulica te da će se i pročelja na Trgu Ante Starčevića početi uređivati. Također su uvjereni da je drvored bitan integracijski faktor i da njihovo rješenje posebno ističe urbanu gradsku kulturu. Na kraju razgovora s arhitektom Jurković i arhitektom Grigićem saznali smo da se predviđa, ovisno o financijskim mogućnostima, i nastavak uređivanja Županijske ulice sve do Ulice Hrvatske Re-

publike i pretvaranje tog dijela u pješačku zonu.

Glavni je projekt izradila tvrtka *Rechner* d.o.o. iz Osijeka, a glavni je projektant Predrag Rechner, dipl. ing. arh. Neka su se rješenja iz idejnog rješenja i projekta mijenjala, ovisno o posebnim zahtjevima, mogućnostima, materijalima ili postojećoj infrastrukturi. Tako su zamišljene zrakaste pješačke plohe u posebnoj boji na Trgu Ante Starčevića na zahtjev konzervatora uklonjene, a tramvajske su pruge posebno označene, jer su primijenjene tipizirane betonske ploče tvrtke *Beton-Lučko* iz Zagreba. I tramvajska su stajališta na Trgu Ante Starčevića uklonjena i premješšana u Kapucinsku i Strossmayerovu ulicu. Projekti su rađeni odvojeno za svaki trg. Najprije je izrađen projekt za Trg Marina Držića, a potom projekt za Trg Ante Starčevića, gdje radovi u vrijeme našeg posjeta još nisu bili započeli. Tijekom ljeta su na oba trga uređene nove tramvajske pruge koje su postavljene na gumene nosače radi smanjivanja vibracija i buke. O odnosu na dotadašnje pruga je ponešto povišena kako bi se izjednačila s novom rav-



Ugradnja tramvajske pruge na Trgu Ante Starčevića

ninom na trgovima. Početkom rujna pruga je puštena u promet i tramvajski će promet redovito teći tijekom trajanja svih građevinskih radova.

I u projektu Trga Marina Držića s kontaktnim zonama i u projektu Trga Ante Starčevića s kontaktnim zonama (tako se projekti službeno nazivaju), projekte nivelacije, odvodnje i kolničke konstrukcije izradila je tvr-

tka *Rencon* d.o.o. iz Osijeka, a projektant je bio Denis Šimenić, dipl. ing. građ. Ta je tvrtka bila i domaćin našeg posjeta gradilištu, a direktor mr. sc. Josip Bošnjak rekao nam je da je naziv *Rencon* zapravo kratica od engleskog naziva *Road Engineering & Consulting* te da tvrtka zapošljava petnaestak, uglavnom mladih inženjera građevinarstva.

U razgovoru s ing. Šimenićem saznali smo da je zatečeno stanje na na Trgu Marina Držića bilo je vrlo loše. Stoga je predviđeno rušenje i uklanjanje cjelokupne kolničke konstrukcije te kompletna rekonstrukcija površinske odvodnje. Novo rješenje u cijelosti slijedi koncepciju parternog rješenja bez ikakvih elemenata denivelacije, a pritom poštuje visinska ograničenja u prostoru, ponajprije izvorne razine ulaza u postojeće zgrade i rekonstruirani tramvajski kolnik. Za uzdužne elemente odvodnje odabrani su granitni rigoli koji se izvode uz rubove opločenja u istoj boji, čime se formira poseban razdvajajući "rubni trak" između dvije nijanse materijala opločenja. Uzdužni su profili položeni tim rigolima, uz spomenute "rubne uvjete", najznačajnije odrednice nivelacijs-



Nova tramvajska pruga na Trgu Marina Držića

kog plana nove plohe trga, a izrađeni su odgovarajućim specijaliziranim programskim paketima. Projektom je posebno razrađena i okretnica u Županijskoj ulici.

U projektu kolničke konstrukcije bitan je kriterij bila nosivost pretežno pješačkog prometa i postizanje dugotrajne ravnine plohe. Kolnička je konstrukcije debljine 61 cm, a sastoji se od 10-12 cm završnog opločenja, 3-5 cm nivelirajućeg sloja od kamene drobine, 6 cm drenažnog asfalta, 15 cm cementom stabiliziranog šljunka i 25 cm sloja od drobljenoga kamenog materijala. Debljine je kolničke konstrukcije okretišta u Županijskoj ulici 56 cm, a sastoji se od 4 cm habajućeg sloja od asfalbetona, 7 cm bitumeniziranoga nosivog sloja, 15 cm stabiliziranog šljunka i minimalno 30 cm donjega nosivog sloja od drobljenog kamena.

U projektu Trga Ante Starčevića s kontaktnom zonom također je tvrtka *Rencon* izradila projekt nivelacije, odvodnje i kolničke konstrukcije. Postojeće stanje bilo je značajno obilježeno neprimjerenim opločenjem od mramornih ploča koje su bile ispućane, ljuštio im se završni sloj te su se često odvajale od podloge. Ujedno su površine uz tramvajske pruge bile i visinski odvojene betonskim rubnjacima, a koridori su bili izvedeni u asfaltu, što je neprimjerenost za središnji gradski trg. Odvodnja je bila riješena slivnicima postavljenim uz koridore tramvajskih pruga. Rekonstrukcija stoga predviđa uklanjanje cjelokupne kolničke konstrukcije s postojećih prometnih površina do posteljice u zemljanom materijalu, odnosno skidanje svih slojeva do armiranobetonske ploče iznad podzemnih lokala i skloništa. Projektiranje je komplicirala činjenica što je do početka školske godine, u vrlo kratkom roku, trebalo izvesti novu tramvajsku prugu.

Dakako da je i na ovom trgu zadovoljen koncept iz idejnog rješenja

koji traži izbjegavanje bilo kakvih denivelacija, poput rubnjaka, stuba i sl. Jedini su diskontinuitet rigoli čije je dno niže 3 cm. Padovi ploha na Trgu kreću se od 0,5 do 4,0 posto i nigdje nisu arhitektonska barijera slabo pokretnim osobama. Jedina je iznimka kontaktna zona u Strossmayerovoj ulici sa sjeverne strane gdje je potrebno uklapanje u postojeće stanje, što će se postupno izvesti granitnim rubnjakom. Projekt je u cijelosti uvažio zahtjeve konzervatora o poštivanju razine izvornih ulaza i kućnih veža, usklađen je s rekonstruiranim tramvajskim kolosijekom i novom fontanom u središtu trga za koju je trebalo osigurati dovoljno međuprostora između postojeće armiranobetonske ploče i donjeg ruba novog opločenja. Na visinske odnose utjecao je i položaj armiranobetonske ploče iznad lokala i skloništa.

Odvodnja je uz funkcionalnost morala biti usklađena i s novom koncepcijom trga i uporabljenim materijalima. Za površinsku su odvodnju predviđeni 60 cm široki rigoli (s jednakom završnom obradom kao i elementi opločenja) koji su postavljeni uglavnom uz rubove tramvajskih pruga, osim jedne iznimke na zapadnog dijelu trga gdje se uz rub izvodi granitni rigol od granita drukčije boje, predviđen za ljetne terase. Potrebno je istaknuti da je projektom predviđeno i spajanje postojećih odvodnih vertikala (rina) sa svih okolnih objekata u zatvoreni sustav odvodnje, kako bi se spriječilo direktno izlijevanje iz oluka na uređene površine trga.

Kolnička konstrukcija (pomalo neobičan naziv za uglavnom pješačku površinu) na oba je trga rađena na temelju iskustava na sličnim projektima u nas i inozemstvu, a posebno prema njemačkoj regulativi jer u hrvatskim normama još nije obrađena ta specifična problematika. Na konačan odabir kolničke konstrukci-

je utjecala je nosivost koja je osiguravala dugotrajnu trajnost i ravnoću projektiranih ploha, uz izloženost prometnom opterećenju i klimatskim utjecajima, ali i mogućnost tehnološke izvedbe. Pritom je nužno provoditi detaljni geodetski nadzor radi kontrole točnosti izvedbe i usklađenosti s projektiranim nivelacijskim planovima. Kolnička konstrukcija ima 62 cm, a sastoji od 12 i 10 cm završnog opločenja (12 cm za opločnike, 10 cm za ploče od granita), 3-5 cm ispod opločnika i 5-7 cm ispod ploča od granita nivelirajućeg sloja od kamene drobine eruptivnog podrijetla, 6 cm drenažnog asfalta, 15 cm cementom stabiliziranog šljunka, 25 cm donjeg nosivog sloja od drobljenog kamenog materijala. To je kolnička konstrukcija na posteljici od zemljanog materijala, a ponešto se modificirana konstrukcija (bez nevezanih nosivih slojeva) izvodi iznad armiranobetonske ploče skloništa na Trgu Ante Starčevića.

U razgovoru s inženjerom Šimenićem saznali smo da su za opločenja obaju trgova (osim dijelova koji se prema arhitektonskom rješenju izvode od granita sive boje) odabrani opločnici svjetlosive i smeđe boje njemačkog proizvođača *Rinn*, nazvane *Magnum Platten*; čije su dimenzije 60 x 60 x 12 cm i 30 x 30 x 12 cm.

Glavni je izvoditelj radova na oba trga *Unikom* d.o.o. iz Osijeka, a podizvoditelj za asfaltne radove *Cesting* d.o.o., također iz Osijeka. U razgovoru s glavnim inženjerom gradilišta Josipom Škorićem, dipl. ing. građ., saznali smo da na gradilištu imaju stalno četrdesetak radnika. Radovi na Trgu Marina Držića započeli su 26. srpnja, a očekuju da će biti dovršeni do 30. studenoga ove godine. Gradilište na Trgu Ante Starčevića je pred otvaranjem jer je tek dobivena građevna dozvola i očekuje se da će biti završeni do kraja ove godine. *Unikom* je inače gradsko poduzeće koje se brine o gradskoj čistoći, o

održavanju zelenih površina i gradskih ulica. Pravni je slijednik bivšeg komunalnog poduzeća *Osijek*, a svojedobno je u svom sastavu imalo dio koji se bavio održavanjem cesta. No on se u međuvremenu odvojio i potom propao. Stoga je prije nekoliko godina na zahtjev Gradskog poglavarstva u *Unicomu* utemeljen poseban odjel za održavanje i izgradnju koji se ujedno bavi i zimskim održavanjem ulica. Dobro su opremljeni potrebnom mehanizacijom koju sustavno obnavljaju. Ing. Škorić je zadovoljan kvalitetom dosad izvedenih radova i rokovima, a vjeruje da će sve biti završeno u predviđenom roku, dakako ako ne bude nepredviđenih vremenskih iznenađenja.

Radove na središnjim gradskim trgovima u Osijeku nadzire *Zavod za urbanizam i izgradnju* d.d. iz Osijeka, a nadzorni su inženjeri Stjepan Karin, dipl. ing. građ., Stjepan Pavić, dipl. ing. građ. i Mile Radaković, dipl. ing. građ.

S predstavnicima nadzorne službe gradilišta nismo razgovarali, ali smo potražili mr. sc. Ivana Bešlića, dipl. oec., dogradonačelnika Osijeka, koji je zajedno s drugim dogradonačelnikom, Zlatkom Benešićem, dipl. ing. el., zadužen za brigu o obnovi dvaju središnjih trgova. To ujedno svjedoči koliku važnost Gradsko poglavarstvo pridaje ovom gradskom gradilištu. U razgovoru s mr. Bešlićem saznali smo da osim dva središnja trga i nove sportske dvorane *Jug II*. na mnogim gradilištima gdje Gradsko poglavarstvo izravno ili neizravno potiče ili sufinancira izgradnju. Tako je Grad Osijek uključen u rekonstrukciju hotela *Osijek*, gradnju nove velike centralne pekare, zgradu *Eurodoma* (tzv. *Osječki blizanci*), poslovne zgrade *Eseker centra* i novoga trgovačkog centra *Merkator*. Za rekonstrukciju središnjih prostora u Osijeku pripreme traju već gotovo dvije godine. Na Trgu Marina Držića su praktično završeni svi radovi, posebno oni



Radovi na Trgu Marina Držića



Ugradnja završnog sloja kolničke konstrukcije na Trgu Marina Držića

vezani uz instalacije. Inače upravo su instalacije vrlo skupi i komplicirani dio cijele investicije, i to onaj dio koji se obično ne vidi. Svim su instalaterima koji su u prostore trga ugrađivali nove vodove postavili zahtjev da to učine prema budućim očekivanjima kako i jedan i drugi trg ne bi trebalo raskopavati u sljedećih dvadeset godina. Pored instalacija obnovljena je i temeljito rekonstruirana tramvajska pruga na Trgu Ante

Starčevića, skupa s novom instalacijom i opremom i u to je Grad uložio značajna financijska sredstva. Osijek inače ima dvije linije tramvajske pruge od koji je jedna prometno vrlo važna i duga oko 11 km, a povezuje Višnjevac i Zeleno polje, a druga se održava samo radi nostalgije i obilazi središnje trgove i željeznički kolodvor. Sada dok traju radovi prometuje samo ona prva. Inače vezano za infrastrukturu odlučeno je da se



Početak radova na Trgu Ante Starčevića

izgradi i jedna posve nova transformatorska stanica, jer postojeća nije zadovoljavala narasle potrebe. Nova će trafostanica biti smještena na Trgu Marina Držića, preko puta Župnog dvora.

Očekuje se da će stanje s instalacijama na Trgu Ante Starčevića ipak biti bolje nego što je to bilo na Trgu Marina Držića. Grad nema odgovarajućih projekata prijašnje rekonstrukcije trga i dvonamjenskih skloništa, već se izvođači radova i instalateri služe dijelovima projekata i sjećanjem bivših izvoditelja. Projekti su jednostavno nestali u teškom i mučnom raspadu bivše Jugoslavije, a to nije preveliko iznenađenje jer su rađeni pod pokroviteljstvom bivše JNA, a podzemno sklonište je zamišljeno kao dvonamjensko podzemno sklonište s trgovačkom funkcijom. Zakupcima poslovnih prostora ispod trga novo će uređenje donijeti znatno bolje uvjete, ponajprije novouređenu klimatizaciju i ventilaciju, osvjetljenje i nove plafone (izvedene u knaufu). Za trajanja radova na Trgu Ante Starčevića razmišljalo se o zatvaranju njihovih lokala, ali to doista nije bilo moguće jer je većini zakupaca to jedini izvor prihoda.

Dogradonačelnik Osijeka Ivan Bešlić vjeruje da će novouređeni trgovi

potaknuti vlasnike okolnih zgrada i stanova da urede svoja pročelja. Inače smatra da su upravo pročelja na Trgu Ante Starčevića najlošije uređena i da od rata na njima nije ništa učinjeno. Ponegdje se na prozorima još vidi i najlon s kojim su pokriveni u ratu razbijeni prozori. Na trgu gdje su stanovi nekad pripadali bogatim i razvlaštenim trgovcima dodjeljivali su se pobjednicima iz II. svjetskog rata. To su danas vlasnici stanova koji često nemaju dovoljno novca ni za normalan život, a kamoli za uređenje pročelja.

Iz zanimljivog i iscrpnog razgovora s mr. Bešlićem zapamtili smo pohvale i na račun nekih građevinara, iako s njima, kako kaže, vrlo često "ratuje". Tako je osobno bio zadivljen profesionalnošću i poslovnošću tvrtke *Beton-Lučko* koja je rekonstruirala tramvajske pruge. Još otprilike cijeni tvrtku *Rencon* čiji je temeljit i kvalitetan rad već uočio na nekim drugim gradilištima.

Nakon razgovora s dogradonačelnikom Osijeka prošetali smo malo Osijekom. Osim rupa od gelera po pločnicima i kolnicima te tragova na nekim neobnovljenim pročeljima moglo bi se reći da se tragovi nedavnog rata zapravo više i ne vide. Posebno zadivljuje nov izgled hotela *Osijek*

koji je upravo obnovljen. U povratku na Trg Ante Starčevića posjetili smo gradilište nove robne kuće *Castelo*, zgrade koja se upravo obnavlja. To bi moglo značiti da budući izgled trga već potiče uređenje novih zgrada. Od Predraga Bogičevića, dipl. ing. građ., voditelja nadzora iz tvrtke *Projektum ZAZ* d.o.o. iz Osijeka, saznali smo da je njegova tvrtka ujedno i projektant (glavni projektant: Darija Šoša, dipl. ing. arh., projektant konstrukcije: Robert Ronta, dipl. ing. građ.), a da je naručitelj *Iris* d.d. iz Zagreba. Gradi se zapravo nova zgrada jer su sačuvana samo pročelja, a izvoditelj je *Kurtić trade* d.o.o. iz Osijeka (glavni inženjer Pejo Rošić, dipl. ing. građ.).

To je zapravo bila kuća *Royal*, koja je kao prodajno-poslovni prostor građena krajem 19. st. Ima podrum, prizemlje, dva kata i tavan. Sadrži značajke urbanističke i povijesne jezgre Osijeka i pod posebnom je zaštitom. Pročelje je bilo izvedeno u duhu historicizma i mora biti obnovljeno tako da što više sliči izvornom izgledu, što će se utvrditi sondazama i prikupljenom dokumentacijom.

Zgrada je izgrađena od masivnih zidova punom opekom, a imala je stropnu drvenu konstrukciju s pokrovom od crijepa. Konstrukcija je značajno oštećena dugogodišnjim neodržavanjem te je predviđen potpuno novi krov i izrada armiranobetonskog plašta debljine 20 cm uz postojeće vanjske zidove. I umjesto starih unutrašnjih nosivih zidova grade se novi armiranobetonski, a rade se i novi stropovi. Izgrađena je nova i temeljna ploča na elastičnoj podlozi, a visinske razlike između dijela zgrade s podrumom i bez njega riješene su kaskadnim popunjavanjem. Radovi su započeli 8. rujna, a očekuje se da će biti dovršeni do sredine prosinca ove godine. Namjena cijeloga novouređenog prostora bit će isključivo trgovačka.

Branko Nadilo