

NOVA POSLOVNA ZGRADA AUTO HRVATSKE U ZAGREBU

Uvod

Na ovom smo mjestu često predstavljali nove poslovne zgrade, najčešće u Zagrebu gdje ih i ima najviše. Činilo nam se, a to smo i istaknuli, da se pomalo radi o hiperprodukciji i da će u gradnji tih zgrada vrlo skoro doći do zasićenja, kao što se dogodilo u stanogradnji i dijelom u gradnji golemih trgovačkih središta. No i tada su nas uvjerali da u nas, u Zagrebu i cijeloj zemlji, nema dovoljno kvalitetnoga uredskog prostora, ponajprije stoga što su poslovna središta gotovo svih naših gradova formirana u prvoj polovici 20. st., s uskim uličicama koje su sasvim neprilagođene današnjem prometu i gdje nema dovoljno prikladnih parkirališta. Osim toga, riječ je o zgradama s glomaznim i širokim zidovima s neodgovarajućim i zastarjelim instalacijama čija je prilagodba suvremenom uredskom poslovanju vrlo skupa, a i troškovi poslovanja su znatno veći. Vjerojatno je to točno jer se poslovne zgrade, unatoč gospodarskoj krizi koja je gotovo zaustavila cjelokupno građevinarstvo, tu i tamo još uvijek grade.

Ipak gradilište je nove poslovne zgrade koju predstavljamo na neki način potpuna iznimka jer se radi o novome poslovnom središtu jedne tvrtke koja će sljedeće godine navršiti 60 godina uspješnoga i neprekidnog rada, a zgrada se gradi na vlastitom zemljištu u Heinzelovoj ulici – novoj zagrebačkoj poslovnoj zoni.

Ukratko o investitoru

Auto Hrvatska je pojam koji je izravno vezan s razvojem naše trgovine automobilima i servisnih usluga, a ujedno i simbol svega što se u nas

NEW AUTO HRVATSKA OFFICE BUILDING IN ZAGREB

A new Auto Hrvatska Office Building is currently under construction in the Zagreb's new office district in Heinzelova Street. The building owner Auto Hrvatska is a long standing and still very active company, which specializes in the trade/sale of business and personal vehicles, and also in motor vehicles servicing. The new building is built on the company's premises located next to abandoned Zagrepčanka buildings. This modern building will have two underground storeys, and eight storeys above the ground level. The space in underground storeys will be used as garage space, while the space on the ground storey and first storey will be reserved for a motor car showroom, servicing facilities and food service establishments. The company's offices and offices for rent will be situated on the remaining storeys. The flat and inaccessible roof area will be used for technical facilities. The decision to build no more than two underground storeys was made because of the high ground water table. Despite hindrances caused by high ground water levels, the works are advancing well, and will be completed by the end of 2011. The new office building is characterized by highly advanced energy saving features, and a modern facade made of aluminium profiles and glass.

odnosi na motorna vozila. Tvrtku su pod imenom *Auto-moto servis* 1952. utemeljili zaljubljenici u motorna vozila, a sadašnje ime nosi od 1954.

godine. Unatoč skromnim uvjetima snažno se razvijala već u prvim godinama postojanja. Uspješno je proširena prodajna mreža u Zagrebu i

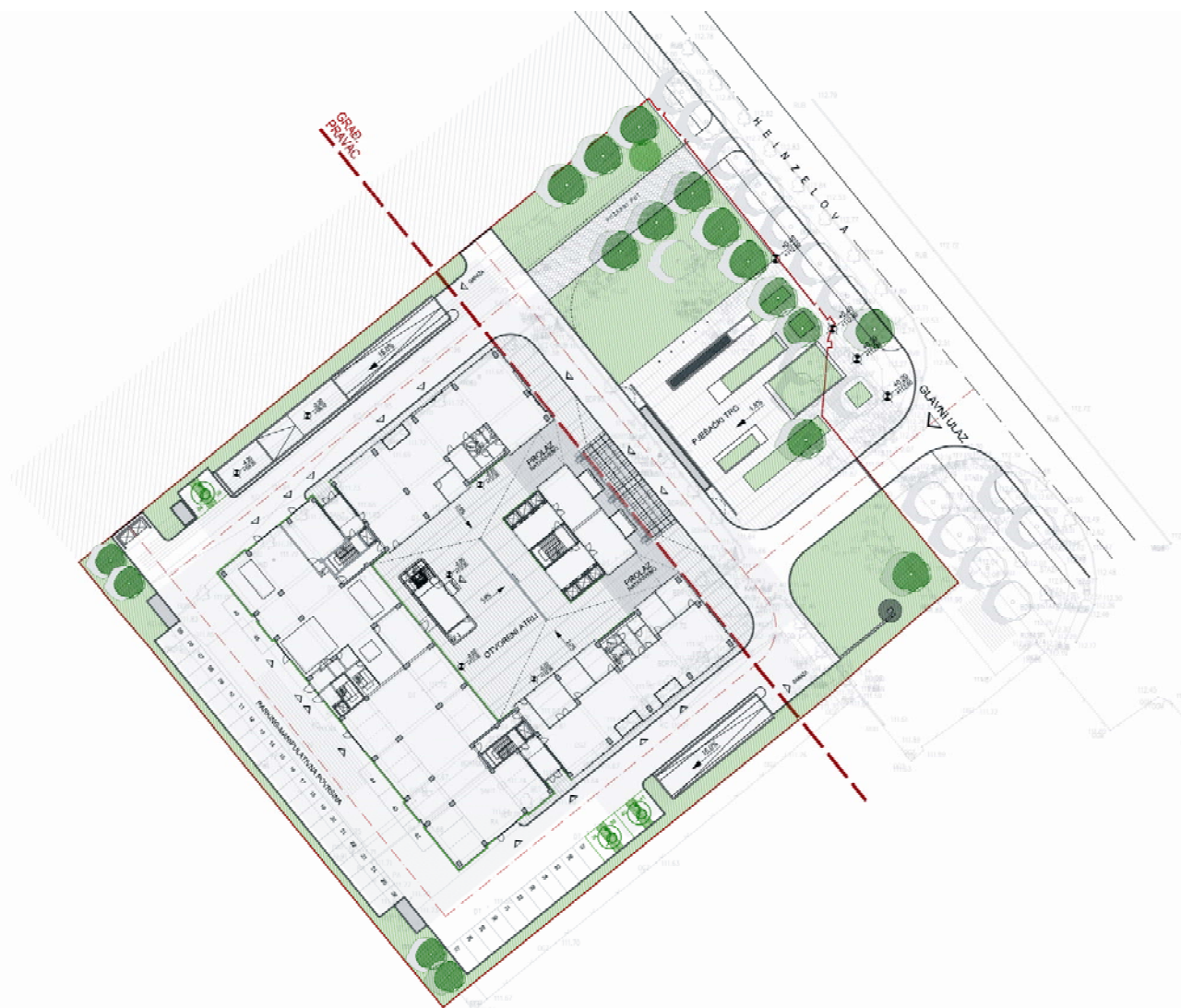


Lokacija prije početka radova

drugim regionalnim središtima, izgrađeno središnje skladište i znatno povećan izbor raznovrsne robe i opreme za cestovna vozila. Povećanu

pokazala se ispravnom jer su, usprkos padu prometa uzrokovanog smanjivanjem ukupnih tržišnih potencijala, uspjeli zadržati vodeće pozicije

čeni *MAN Importer Hrvatska d.o.o.*, *Auto Hrvatska Prodajno servisni centri d.o.o.*, *Auto Hrvatska Dijelovi d.o.o.*, *Auto Hrvatska Automobili*



Situacija nove poslovne zgrade

je potražnju pratio razvoj poslovanja i organizacije te povećanje asortimana, ali i vanjskotrgovinska djelatnost i suradnja s ondašnjim domaćim proizvođačima.

Tvrtka je 1992., nedugo nakon osamostaljenja Hrvatske, doživjela vlasničku i poslovnu preobrazbu u dioničko društvo.

Strategija dugoročnog ulaganja u suvremeno opremljene prodajno-servisne centre i osposobljavanje zaposlenika u svim regijama Hrvatske

u prodaji osobnih i gospodarskih vozila, rezervnih dijelova i pružanju kompletnih servisnih usluga. S ponosom ističu da su učinkovito prilagodbom uspjeli sačuvati ugled kod poslovnih partnera, radna mjesta, likvidnost i uspješno poslovanje te nastaviti sa zapošljavanjem i investicijama potrebnima za poboljšanje konkurentnosti i poslovanja. Danas je *Poslovna grupa Auto Hrvatska* sustav od matice i šest povezanih trgovačkih društava s nešto manje od 600 zaposlenih u koji su uklju-

d.o.o., *Auto kuća Zadar d.o.o.* i *Auto Hrvatska Centar d.o.o.*

MAN Importer Hrvatska glavni je uvoznik i organizator prodajno-servisne mreže za *MAN* kamione te *MAN* i *Neoplan* autobuse. Društvo *Auto Hrvatska Prodajno-servisni centri* ima servise u Zagrebu, Karlovcu, Rijeci, Zadru, Splitu, Slavonском Brodu, Osijeku i Varaždinu te nudi nova i rabljena gospodarska vozila, servisne usluge i originalne rezervne dijelove *MAN*-a i drugih europskih proizvođača. *Auto Hrvat-*

ska Dijelovi uvoznik je i distributer rezervnih dijelova, guma i oprema za laka i dostavna vozila, ulja i maziva te servisne opreme u 28 maloprodajnih trgovina širom Hrvatske. *Auto Hrvatska Automobili* ovlašteni su prodavač i servis za vozila *Ford* u Zagrebu, *Ford* i *Fiat* u Karlovcu te *Toyota* u Puli. *Auto kuća Zadar* ovlašteni je prodavač *Volkswagen* i *Audi* vozila te za servis i prodaju rezervnih dijelova tih proizvođača i vozila marke *Škoda*. *Auto Hrvatska Centar* je društvo za kapitalna ulaganja, financiranje komercijalnih poslova, promet nekretnina i usluge vezane uz kreditiranje. Trenutačno je najveća investicija gradnja poslovnog centra u Heinzelovoj ulici, u novoj će poslovnoj zgradi biti sjedište i uredi uprave Poslovne grupe, a veći je dio uredskog prostora namijenjen iznajmljivanju.

Građevna je parcela Poslovnog centra *Heinzelova*, kao što je već rečeno, u vlasništvu *Auto Hrvatske*. Omeđena nadzemnim i podzemnim parkiralištem *Mercator Centra Zagreb I.* na zapadu, sjedišta *Siemens* d.d. na jugu, Heinzelovom ulicom na istoku i napuštenim zgradama *Zagrepanke* na sjeveru. Nalazi se nedaleko raskršća s Vukovarskom i preko puta Veterinarskog fakulteta čija se blizina, baš kao i zaštićene Veterinarske stanice, može objasniti činjenicom da je u Heinzelovoj ulici nekada bio stočni sajam i klaonica. Danas se taj dio grada, posebno Zavrtnica (omeđena Držićevom, Vukovarskom i Radničkom ulicom), Vukovarska (od raskršća s Radničkom prema istoku) i prostor bivše tvornice *Chromos* u zaleđu nove zgrade *Auto Hrvatske* (na uglu Radničke, Vukovarske i Heinzelove) ubrzano i pomalo spontano pretvara u pravo zagrebačko poslovno središte s mnoštvom visokih poslovnih pretežno *high-tech* građevina (poznatih i kao arhitektonski kasni modernizam ili strukturalni ekspresionizam).

Zanimljivost je da je okosnica te nove poslovne zone Heinzelova ulica

ispod koje se nalazi presvođeni potok Laščinščak, ulica koja je bila na kraju grada u prvoj polovici 20. stoljeća. Tu je ulicu proširio i uredio slavni gradonačelnik Vjekoslav Heinzel (1871.-1934.), inače arhitekt i rođeni Zagrepčanin, koji je na čelu grada bio od 1920. do 1928. godine. U gradskom je središtu kao arhitekt izgradio nekoliko zgrada, a kao gradonačelnik potaknuo je gradnju mnogih novih gradskih četvrti, poput Peščenice sa Zvonimirovom ulicom, Volovčice, Sigečice, Kruga, Martinovke, Zavrtnice, Rebra i sl. Gradio je mnoge škole, ambulante i bolnice, gradska kupališta (na Kvaternikovu trgu i u Nazorovoj ulici), a počeo je graditi tržnicu Dolac i Gradsku klaonicu u Laščinskoj, poslije Sajmištu, a danas ulici koja nosi njegovo ime.

Heinzelova ulica ima sve preduvjete da se pretvori u pravi zagrebački „poslovni city“ i da bude glavna zagrebačka veza sa zračnom lukom na Plesu. Osobito to vrijedi za dio između željezničke pruge i Ulice

grada Vukovara, posebno kada se počne izgrađivati prostor bivše *Zagrepanke* i kada se jednom oslobodi veliki prostor Veterinarskog fakulteta s ambulantomama i stajama jer taj prostor ipak nije prikladan za jedno gradsko središte.

Značajke projekta

O projektu nove poslovne zgrade u Heinzelovoj ulici razgovarali smo s autorom i glavnim projektantom Krešimirom Crnkovićem, dipl. ing. arh., iz *APZ-inženjeringa* d.d. iz Zagreba. Idejni je projekt rađen prema izravnoj narudžbi investitora i zadanim programskim pokazateljima.

Čestica je približno pravokutnog tlocrta s „odsječnim“ uglom, s najvećim dimenzijama 114 x 89 i površinom od 9745 m². Uglavnom je služila kao parkiralište, na njoj je bilo nešto travnjaka i bjelogoričnog drveća, a postojalo je i nekoliko prizemnica koje su služile kao poslovni prostori.



Pogled iz zraka na novu poslovnu zgradu i okolni prostor

Za tu je lokaciju u GUP-u grada Zagreba u vrijeme projektiranja najveća propisana katnost bila prizemlje i 8 katova, a koeficijent izgrađenosti (kis) i iskoristivosti 0,5 odnosno 2,0. Stoga je najveća dopuštenost izgrađenost na čestici 4872,5 m², a ukupna dopuštena površina nadzemnih dijelova zgrade 19.490 m², što je projektom u cijelosti ostvareno. Uz planske su parametre na veličinu, oblik i smještaj građevine na čestici znatno utjecali oblik i veličina čestice te mogućnost prilaza, ali postojeće i buduće planirane gradnje u blizini ili bližoj okolici.



Presjek kroz poslovnu zgradu i garažni prostor *Auto Hrvatske*

Predviđeni je zahvat u prostoru uključivao rušenje postojećih građevina, uklanjanje i premještanje visokog zelenila, gradnju poslovne zgrade s uredskim, uslužnim i ugostiteljskim sadržajima te uređenje parcele i kontaktne zone s Heizelovom ulicom. Građevina je kompaktnoga pravilnog volumena gotovo pravokutnog tlocrta (59,6 x 55,6 m) i s otvorenim dvorištem (atrijem) u sredini (približno 31 x 27 m). Ima dvije podzemne i devet (P+8) nadzemnih etaža, a ukupna je projektirana visina 34,4 m od nulte razine (+112,4 m n.v.). Ukupna je ostvarena bruto površina zgrade 31.723,56 m².

Smještaj građevine na čestici te prometno i funkcionalno rješenje određeni su poštivanjem građevinskog pravca uz Heizelovu ulicu, kriterija

najmanje udaljenosti (h/2) od ostalih međa, mogućnostima kolnoga i pješačkog pristupa te budućim očekivanim smjerovima u prostoru. Kolni, pješački i interventni pristup osiguran je s Heizelove ulice u postojećem prometnom koridoru s južne strane. Oko cijele je zgrade planirana dvosmjerna interna prometnica s parkiralištem (46 parkirnih mjesta), a pješački je promet planiran preko pristupnog pješačkog trga koji će biti reprezentativno uređen i opremljen. Dio pod zelenilom obuhvaćat će gotovo 2000 m² površine čestice. Projektom je predviđena mogućnost

kolnoga i pješačkog pristupa s prometnice koja se u budućnosti planira graditi na sjeverozapadnom obodu čestice, na prostoru sadašnjega zapuštenog kompleksa *Zagrepčanke*.

Razmjerno velika udaljenost građevine od Heizelove ulice (građevinski je pravac udaljen 42 m), omogućila je veći raspoloživi prostorom za kvalitetno oblikovanje kontaktne zone s tom važnom gradskom prometnicom. Ta je prigoda u projektu iskorištena pa je prostor ispred glavnog ulaza u zgradu, vizualno i zvučno zaštićen zatečenim uličnim drvorredom kestena, oblikovan kao otvoreni javni trg s urbanom opremom te ukrasnim bazenom i uređenim zelenilom.

Dvije su podrumске etaže znatno veće od tlocrta zgrade i ukupne po-

vršine 12.234 m² (približno 80 x 80 m). Većim su dijelom planirane kao garaža (355 parkirališnih mjesta), a na svakoj su razini uz komunikacijske jezgre sa stubištima i dizalima predviđeni pomoćni i tehnički prostori. Njihova je konstruktivna visina (3,3 m i 2,7 m) uvjetovana dubinom temeljenja odnosno praćenjem razine podzemne vode. Kolni je pristup planiran s dvije periferne jednosmjerne izlazno-ulazne rampe. U otvorenom dijelu ulazne rampe, s izravnim pristupom iz vanjskog prostora, bit će transformatorska stanica s agregatom.

Nadzemni su dijelovi zgrade projektirani s konstruktivnom visinom od 3,65 m i podijeljene u tri glavne cjeline: prizemlje i odgovarajući javni prostor, uredski prostori tehnički prostori na ravnom krovu.

Cijeli je prizemni prostor građevine otvoren i javan. Sastoji se od prizemlja i prvoga kata koji su funkcionalno i oblikovno povezani u raskošnu zajedničku cjelinu dvostruke visine. Zapravo je prvi kat zamišljen kao galerija ili zračni prostor iznad razine prizemlja. U središtu je, prema Heizelovoj ulici, smješten glavni ulaz s predvorjem koji je označen vitkom visećom čelično-staklenom nadstrešnicom i uokviren kamenom obloženim stupovima i bočnim prolazima u unutrašnje dvorište (atrij). Bokove reprezentativnog dijela građevine zatvaraju salonski prostori upotpunjeni s dvije dvorane auto-servisa. U atriju je predviđen manji troetažni ostakljeni sadržaj koji je će služiti za kafić i kao veza za restoran na 2. katu.

Uredski su prostori predviđeni d 2. do 7. kata kao prilagodljivi radni prostori visoke kvalitete koji će se moći podešavati potrebama korisnika.

Na 8. katu, zapravo krovu zgrade, predviđeni su u armiranobetonskoj jezgri ili laganoj čeličnoj konstrukciji tehnički prostori kotlovnice, strojarnice, ventilacije i dizala. Ravni je

krov planiran kao neprohodan s posebnim stazama za povremene manipulativne zahvate. Prostor oko kli-

Konstruktivni je sustav građevine okvirna armiranobetonska konstrukcija u kombinaciji s armiranobeton-

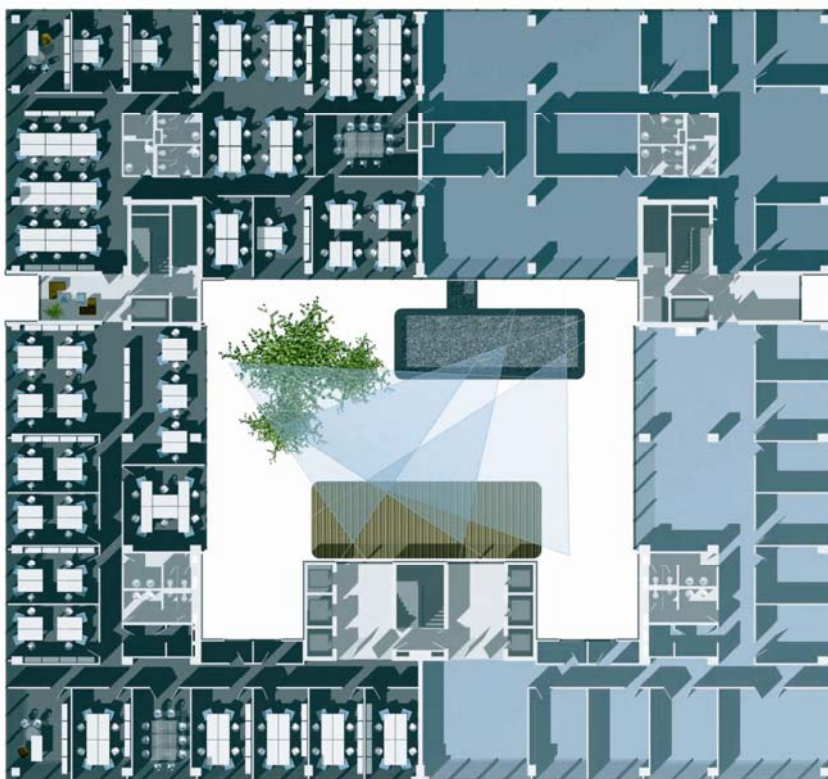
skim zidovima i monolitnim pločama, a zgrada je temeljena na temeljnoj ploči debljine 100 cm. Stropne su ploče iznad podrumskih etaža debljine 25 cm oslonjene na stupove s kapitelima (250 x 250 x 50 cm), dok su ploče svih nadzemnih etaža debljine 22 cm. Svi su stupovi građevine pravokutni (s presjekom 60 x 60 cm do najviše 70 x 140 cm) i raspoređeni u rasteru od 8 m, a sve su grede, osim nadvoja, istih dimenzija (60 x 70 cm). Obodni su zidovi podruma debljine 25 cm, a unutrašnji su jednaki onima u nadzemnom dijelu i iznose 20 cm, dok su nosivi zidovi oko stubišnih jezgri debljine 30 cm. Sve smo iznesene podatke crpili iz razgovora s glavnim projektantom ili iz dostupne projektne dokumentacije, ali smo o konstrukciji telefonski razgovarali i s projektantom Mariom Todorićem iz tvrtke *Toding d.o.o.* iz Zagreba. Doznali smo da je na konstrukciju zgrade utjecala očekivana razina podzemne vode jer se nastojalo izbjeći izradu skupe vodo-



Prikaz budućega izgleda atrija zgrade

ma-komora bit će posebno vizualno oblikovan i od ostatka krova odijeljen laganom žičanom ogradom. Vertikalna će komunikacija biti osigurana stubištem i sa 6 osobnih dizala te dva osobna teretna za poslovni uredski dio, a u ugostiteljskom prostoru predviđeno je i teretno dizalom za restoran i kuhinju te panoramsko dizalo za posjetitelje.

Pročelje je zgrade projektirano kao sklop aluminijsko-staklene kontinuirane fasade (salonski prostori prizemlja i 1. kata te glavni ulaz), panel-fasade (servisni prostori 1. kata, sve komunikacijske jezgre i tehnički prostori na krovu) i energetske učinkovite aluminijske strukturalne element-fasade (2. do 7. kat) u osnovnom rasteru od 2 m. Pretežni je oblikovni element pročelja bezbojno i plavo staklo vrhunskih vizualnih i fizikalnih značajki.



Tlocrt jednog uredskog kata s rasporedom i uređenjem prostorija



Zemljani radovi na građevnoj čestici



Pojava podzemne vode na gradilištu

nepropusne zaštite građevne jame. Stoga je u podrumskim etažama odabrana konstrukcija s kapitelima bez greda čime je ostvarena najmanja visina međukatnih konstrukcija, zadržana zahtijevana korisna visina i omogućeno jednostavno razvođenje instalacija. Tijekom izvođenja podrumskih i nižih etaža kontrolirana je razina podzemnih voda u odnosu na težinu građevine s predviđenim potapanjem podruma ako bi bila prekoračena sila uzgona.

Kako je cijela građevina izgrađena u jednoj dilataciji, zbog puzanja i skupljanja betona u temeljnoj su ploči bile predviđene radne reške koje su naknadno zatvarane, ali je tome valjalo prilagoditi redosljed betoniranja i svojevrсно kaskadno zatvaranje građevine.

O geotekničkom projektu zaštite građevne jame i temeljenja razgovarali smo s Goranom Grgetom, dipl. ing. građ., iz tvrtke *Geokon-Zagreb d.d.*, projektantom geotekničke zaštite

građevne jame i temeljenja, a u razgovoru je sudjelovao i njegov suradnik Marko Kaić, dipl. ing. građ. Tlocrtne su dimenzije iskopa građevne jame iznosile 96,65 x 88,5 m, a dno se građevne jame nalazi na 105,2 m n.v., dakle 7,2 m ispod nulte razine građevine. Opažanjem razine podzemne vode i uvidom u dostupne podatke ustanovljeno je da se u sušnom razdoblju (od svibnja do listopada) može očekivati razina podzemne vode ispod dna iskopa. Voda se u nepovoljnom razdoblju može podignuti od 0,5 do 1,5 m pa je izvođenje radova u građevnoj jami trebalo planirati u „suhim“ razdobljima. U protivnom je bilo predviđeno kontrolirano potapanje i izgradnja sabirnih zdenaca za crpljenje vode, a planirana je i privremena evakuacija ljudi i opreme. Potapanje jame ne utječe na stabilnost potporne konstrukcije i zaštitu iskopa. Bila je predviđena i izvedba injekcijske zavjese na sjeveroistočnoj strani mlaznim injektiranjem.

Zbog nešto kasnijeg početka radova (u rujnu 2010.), ali i činjenice da se u Zagrebu pojavila stogodišnja razina vode (20. rujna kroz Zagreb je protjecalo 3200 m³/s kao 1964. kada je grad bio poplavljen, a srednja je vrijednost 2000 m³/s.), vodni je val podigao razinu podzemnih voda što je uvjetovalo potapanje građevne jame i prekid radova.

Projektno je rješenje zaštite građevne jame obuhvaćalo širok iskop u stabilnom pokosu (1:2) na strani prema Heinzellovoj ulici, a na preostalim su se dijelovima zabijali čelični profili koji su se sidrili samobušecim privremenim sidrima. Duljina je tih profila (pilota) 7 i 10 m, a zabijeni su vertikalno na razmaku od 1 m. Piloti su međusobno povezani naglavnom gredom (40 x 40 m) kako bi činili jedinstvenu potpurnu konstrukciju veće krutosti. Budući da je temeljenje predviđeno na monolitnoj armiranobetonskoj ploči, a na većem je dijelu površine temelje-

nja opterećenje manje od rasterećenja iskopom i nosivost je temeljnog tla veća od opterećenja građevine, pa je ukupno slijeganje procijenjeno na 3 cm.

Za kraj ovog dijela prikaza ostavili smo i nekoliko dojmova glavnog projektanta ing. Krešimira Crnkovića. Rekao nam je da se projekt od početaka nije mijenjao i da je sve ono što je u početku zacrtano provedeno do kraja, što nas je pomalo iznenadilo jer smo često slušali kako su privatni investitori vrlo zahtjevni i često mijenjaju projekte i namjene. U ovom su slučaju od ideje do realizacije protekle četiri godine, a promjene koje su uslijedile uglavnom su se odnosile na poboljšanje projektiranih sustava, elemenata i detalja.

Sve u svemu, zaključio je ing. Crnković, kojemu je ovo prvi tako velik samostalni projekt, investitor je u svemu bio izrazito racionalan, ali i otvoren za nova rješenja.

Posjet gradilištu

Gradilište smo posjetili jednog dana kada se održavao redoviti sastanak svih sudionika u građenju, a sastanak nam je omogućio dr. sc. Zvonko Merkaš, član Upravnog odbora i glavni izvršni direktor *Auto Hrvatske*. Kao što smo često isticali, glavni je i izvedbeni projekt izradila projektantska kuća *APZ-inženjering*, izvođač je nakon provedenoga nadmetanja odabrao *Kamgrad* d.o.o. iz Zagreba, a navodno su konkurirale mnoge veće i srednje hrvatske tvrtke specijalizirane za visokogradnju. Vrijeme uoči i tijekom sastanka iskoristili smo za razgledavanje i fotografiranje gradilišta u društvu s voditeljem građenja Markom Markovićem, ing. građ. Inače su radovi na poslovnoj zgradi u završenoj fazi i već su počeli radovi unutrašnjeg uređenja.

Obišli smo sve prostore od podzemnih garaža do krovništva i u razgovoru s ing. Markovićem doznali da srećom nije bilo nikakvih problema niti



Garažni prostori tijekom izgradnje (snimio: K. Šibalić)



Radovi na nadzemnom dijelu građevine (u sredini široka radna reška u temeljnoj ploči)

nesreća iako je na gradilištu s kooperantima dosta radnika. To je rezultat stalne brige o sigurnosti i strogo pridržavanju propisa, ali se naš sugovornik nekako pribojava da su upravo završni radovi možda i najopasniji jer su radnici mnogo opušteniji. Zato se uvijek treba pridržavati zahtjeva vezanih uz zaštitnu odjeću i osiguranja i sve sudionike u građenju na to strogo upozoravati. Strogi nas sigurnosni uvjeti nisu posebno iznenadili jer smo ih zapazili i na

drugim gradilištima i to je, čini se, uz skraćene rokove građenja jedina prednost koju je gospodarska kriza donijela našem građevinarstvu.

Vrijeme sastanka koji se bio neočekivano nešto odužio iskoristili smo da sa svih strana osmotrimo i fotografiramo novu poslovnu građevinu te da sagledamo kako se uklopila u prostor novoga zagrebačkoga poslovnog središta. Taj se centar razvijao vrlo brzo i ne odveć usklađeno pa se

stječe dojam da je nova poslovna zgrada *Auto Hrvatske*, ponajprije zbog svojih skladnih proporcija i pravilnih linija, ali i zbog činjenice da se nalazi izdvojeno od ostalih zgrada, nekako najljepša i najuočljivija.



Betonski radovi i početak ostaklivanja pročelja (snimio: K. Šibalić)

Nakon sastanka nakratko smo popričali s Gordanom Mehmedovićem, dipl. ing. arh., iz službe *Investicija i investicijskog održavanja*, koji se s kolegama Pavom Jurkovićem, ing. građ., i Jurom Kurtušićem, ing. građ., u ime *Auto Hrvatske* brine o gradilištu. Od njega smo doznali već iznesene osnovne podatke o poslovanju tvrtke kao i osnovne podatke o namjeni građevine.

Potom smo s mnogim sudionici sastanka, predstavnicima projektanta, nadzora i izvođača zajednički sjeli u kafić u obližnjem *Merkatoru*. Iznenadili smo se kada smo čuli da je to prvi put da su se zajedno okupili izvan radnih prostora.

Najprije smo razgovarali s glavnim nadzornim inženjerom mr. sc. Nevenom Crnobrnjom, dipl. ing. građ., iz *Investinženjeringa d.o.o.*, a bio je nazočan još jedan član nadzorne službe – Goran Ćuro, dipl. ing. građ. Inače u nadzoru su četiri inženjera uz još dva suradnika. Doznali smo

da je na gradilištu bilo određenih problema i izazova, ali su svi uspješno riješeni. Najveći je problem bio prošlogodišnji zastoj početkom listopada koji je zbog podizanja razine podzemne vode trajao tri tjedna. No tu je *Kamgrad* odigrao vrlo veliku ulogu

jer je prije novoga podizanja vode (u prosincu) uspio dovršiti temeljnu ploču. Inače od nadzornih smo inženjera čuli neuobičajeno mnogo pohvala za izvođača, a pohvalama se pridružio i glavni projektant ing. Crnković koji je također bio nazočan.

Tada se betoniranje izvodilo u vodi, posebno u središnjem dijelu temeljne ploče (u propadalištima dizala) gdje se voda teško povlačila, a kao kuriozitet ističu da su na gradilištu neko vrijeme imali i ronioca, a to zaista nije često na gradilištima u unutrašnjosti. No izvođač je ipak uspio nadoknaditi zastoj u radovima, najviše u izvedbi betonske konstrukcije, tako da su sada u okvirima terminskog plana. Vodonepropusni glineni sloj je na većoj dubini tako da se nije isplatila izvedba vodoodržive konstrukcije građevinske jame koja bi potpuno osigurala radove u suhim uvjetima. Bio je to svjesno izabran rizik jer duži bi prekid znatno poremetio rokove i kvalitetu radova, ali sve je, srećom, uspješno riješeno. Inače međusobni su odnosi svih sudionika u gradnji izvrsni, istaknuo je nadzorni inženjer, a to je posebna zasluga izvođača, ali i investitora i njihove dobre organizacije u upravi i na gradilištu. To ne znači da nema nikakvih tenzija, ali sve se radi u interesu projekta i investitora. Ipak situacija je vrlo dobra jer se obavi sve ono što se dogovori.

O radovima smo razgovarali s glavnim inženjerom gradilišta Stjepanom Jedvajem, ing. građ., koji je bio vid-



Pogled na poslovnu zgradu *Auto Hrvatske* s parkirališta trgovačkog centra *Merkator*

ljivo zadovoljan izrečenim pohvalama, iako je u šali dodao da bi pohvale bile znatno manje da predstavnici izvođača ne sudjeluju u razgovoru. Inače ugovor je zaključen 28. srpnja 2010. na rok od 16,5 mjeseci, iskop i zemljane radove obavila je tvrtka *Viadukt d.d.*, a zaštitu građevne jame tvrtka *Karst d.o.o.* Od ostalih kooperanata posebno ističu tvrtku *KFK Tehniku d.o.o.* koja je nezaobilazna kada se radi o aluminijskim i staklenim pročeljima i koja je, prema općem uvjerenju, obavila izvrstan posao. Za dio radova angažirali su i posebne kooperante, a elektro-tehničke su radove sami obavljali.

Prekid radova nadoknadili su pojačanim trudom i većim brojem radnika, a zimi su bili prisiljeni i grijati beton što je povećalo troškove. Ipak računaju da će završiti prije roka i do će do kraja godine na zgradi biti obavljen tehnički pregled. Na gradilištu je stalno između 240 i 260 radnika, ali će se možda zbog završnih radova taj broj i povećati. Radi se puno radno vrijeme, čak i subotom, a nedjeljom samo prema potrebi.

Nastavak se razgovora pomalo rasplinuo u raspravama o rješenjima Zakona o prostornom uređenju i gradnji vezanih uz izmjenu glavnog projekta, a ovdje su izmjene i dopune, ponajprije one vezane uz izmjenu staklenog pročelja, uslijedile nedugo nakon početka radova. Opći je zaključak da bi procedura trebala biti znatno jednostavnija iako je zakonodavac vjerojatno bio potaknut nekim neugodnim iskustvima. Nedugo potom svi su se razišli zbog redovitih radnih obveza.

Za kraj smo ostavili nekoliko riječi o tvrtki *Kamgrad d.o.o.* koju smo relativno rijetko sretali na gradilištima, a za koju je izneseno mnogo pohvala. Njezini počeci sežu u davnu 1979. kada je Dragutin Kamenski osnovao građevinski obrt iz kojeg se 1993. razvio današnji *Kamgrad*. Tvrtka radi u cijeloj Hrvatskoj, a uglav-

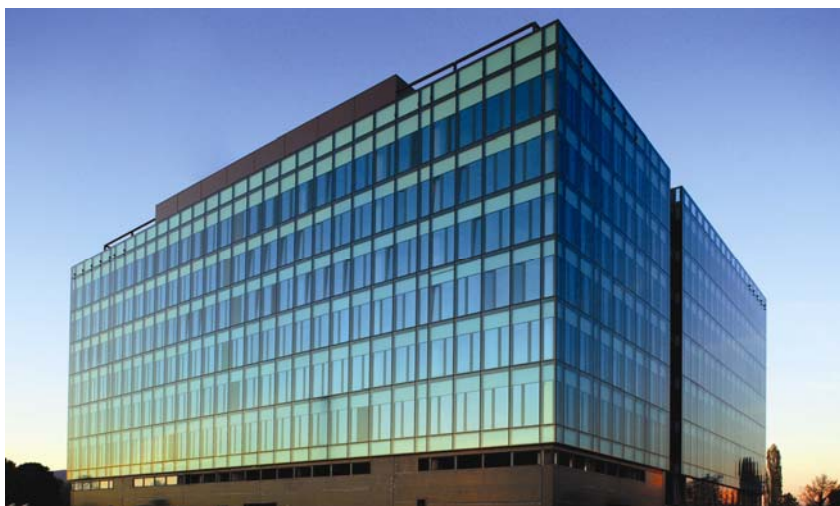
nom gradi poslovne, prodajne, proizvodne i skladišne te sakralne građevine. No gradi, prodaje i iznajmljuje i vlastite stambene i poslovne zgrade.

Osim radova u visokogradnji (kompletna izvedba stambenih i javnih građevina te gradnja i adaptacija poslovnih prostora), obavlja stručni nadzor i konstrukcijski inženjering te izvodi završne radove.

Kamgrad danas zapošljava više od 350 radnika, od visokoobrazovanih do građevinskih radnika svih profila, a velika se pozornost posvećuje stalnom stručnom usavršavanju. Tvrt-

U zgradu se ugrađuju najkvalitetniji materijali za unutarnje uređenje sa spuštenim stropovima i modularnim povišenim podovima, ali i najsuvremenije instalacije za upravljanje i nadzor. Usto valja dodati da je gradilište uzorno organizirano i da se radovi, unatoč nepredviđenim problemima, obavljaju u planiranim i zadanim rokovima.

No glavni je razlog što smo se odlučili predstaviti ovu zgradu bio investitor *Auto Hrvatska*, pravi „brend“ kako se to danas kaže, koji je praktički nezaobilazan u razvoju našega automobilskeg tržišta i povezanih



Najnoviji snimak nove poslovne zgrade *Auto Hrvatske*

ka posjeduje ISO standarde za upravljanje kvalitetom i upravljanje okolišem.

Zaključak

Odlučili smo se prikazati jednu relativno manju poslovnu zgradu u Zagrebu jer se radi o vrlo atraktivnoj lokaciji i zanimljivom arhitektonskom rješenju te građevini koja ima A stupanj energetskog certifikata. Tome su pridonijeli i najkvalitetnije izvedeno pročelje od aluminijskih profila i stakla najboljih toplinskih karakteristika te automatski sustav regulacije prirodnog osvjjetljenja, ali i činjenica da je energetska racionalnost zgrade usklađena sa zahtjevima Europske Unije.

djelatnosti. Nakon osamostaljenja Hrvatske netragom su nestale mnoge poznatije i veće tvrtke, a *Auto Hrvatska* je nastavila s radom i u novim uvjetima uspješno posluje i zapošljava nove radnike. Čak u vremenima nesklonim za tu djelatnost ima dovoljno snage za nove investicije.

A to nesumnjivo zaslužuje pozornost i priznanje.

Branko Nadilo

Crteži i fotografije:
arhive projektanta, investitora i
izvođača te B. N.