

ПРОБЛЕМИ РЕКОНСТРУКЦИЈЕ СТАРОГ ЈЕЗГРА БЕОГРАДА

(Славија)

У послератном периоду Београд се углавном развијао на слободним површинама и ширио око старог градског ткива запостављајући реконструкције. Кретао се у распону између могућности и жеља. Стари део, ограничен рекама, усмерио је своје ширење ка југу брже него што је ишло планирање и урбанистичко пројектовање. Старо језгро, уоквирено новим животом, скоро стагнира и почиње да колидира са функцијама и потребама целине. Током времена појавио се низ урбанистичких предлога за решење језгра, али чешће недовољно припремљени. Бројни су били они, што су полазили од различитих поставки и аргумената. А тај несклад одуговлачио је дефинитивно решење. Заједничко за све је да су учавали пресудан значај Славије за централну зону рада. Уочена је бар прва истина, али недоречена да се мора за њу доста жртвовати. Не може се рећи да истраживања саобраћаја у језру није било; била су планска, континуирана са другим роком али без пратеће и сигурне урбанистичке прогнозе, која треба да је синхронизована са свестраним развитком града и осцилацијама у његовим различитим правцима развоја.

Истинити, или назовимо их „природни“, аргументи постоје, али су били често заклоњени вештачким, некад атрактивним, ради неке помодне теоретске стајне тачке.

Једном су у плану саобраћајни, други пут ликовни, гдекад нумеричко-статистички или економски аргументи, често и са жељом да потоње буде другачије од претходног.

Та једностраност је одуговлачила одлуку. Уместо реконструкције чешће се нуди ремоделација, која је сигурно лакша и безболнија, али недовољна да саобраћај у језгру реши без задржавања и успоравања. Садашњи саобраћај на Славији је углавном транзитни, пошто нема циљеве задржавања. Изградњом нових намена и садржаја у високим објектима постаће циљ гравитације, саобраћаја ка њој, који ће се задржавати или полазити од ње. Те количине отежавају предвиђања, а полазна компонента урбанизма је објективност.

На празном терену урбанистичко пројектовање је најтеже, јер су могућности и мотиви неисцрпни, али може бити и најлакше, пошто се примењују проверене шеме које унапред мимоилазе крупне грешке (Нови Београд). Пројектовање у насталим условима, у старом језгру, где су време и живот већ нешто остварили, сасвим је нешто друго. Не може се рећи да је тешко а ни лако, јер извесна одређеност већ постоји. Ту се могу филтрирати аргументи и познате чињенице које воде најобјективнијем решењу, које се намеће јер је природно а не теоретски форсирано.

Старо језгро Београда је најосетљивије подручје за реконструкцију града, пошто је то и „историјско језгро“ а стално је нападнуто захтевима новог времена за реализацију и уређење тога простора. Циљеви су били разни, који су одговарали датом времену. Те зоне имале су мешовиту намену — пословања и становања. Проблем саобраћаја, поготово оног мирујућег, био је увек актуелан; изграђеност терена и густина насељености велики, блокови неуједначени, као и постојећа опремљеност и пратећи садржаји. Поред конкурса и многих дискусија, није се обратила довољна пажња доживљају и валоризацији простора.

Изостао је неопходни стручни метод рада а с њим сигурна пројектантска одређеност, што се одражава на хетерогености појединих амбијената и великој мешавини и шароликости архитектонских остварења. Један циљ се нужно наметнуо — уклањање неповољних узрока и последица деградације као што су бука, загађење, паркирање, транзит или још горе — успоравање саобраћаја. Цело слеме, са свим трговима, је јединствена целина и захтева апсолутну равноправност у третирању интервенција. У намени и садржају корисно је дати предност онима, који значењем, величином и интензитетом одговарају овој целини а да не изазивају еколошке и друге сметње.

Данас су стара језгра у већини случајева пропорционално контрахирана — онолико колико град постаје све већи и шири, и са собом доноси нове непожељне момените. Данас је психолошки, скоро филозофски проблем, колики град треба да буде. Да ли смо за средње велике градове или мегалополисе. Кад би се више размишљало, питање се не би ни постављало. Што је већи град-мегалополис, његови су становници све сиромашнији (Каиро, Мексико и др.), не само у материјалном погледу већ и у еколошком и психолошком. Земље континуираног и хармоничног развоја, развиле су висок стандард живота (Швајцарска, Холандија, Данска) али су остале при низу нормалних — средњих градова с високом комуналном опремљеношћу и стандардом. Данас је чак и у тим земљама дошло до појаве субурбанизације и до опадања становништва у тим градовима. Срећа није у

величини већ у добром. На сваком новом терену урбанистички клишеи временом се мењају, али не и урбанистичка суштина, нарочито где је историјски урбанизам, односно „време“ учинило своје, где је људска сензибилност дуго и дуго деловала.

Еколошки фактори

Анархично и енормно нарастање градова са потрошачком тенденцијом, довело је до негативне урбане трансформације која угрожава становнике жељне сунца, ваздуха и мира, а што је довело до појаве исељавања из старог језгра градова. Међутим, нови све већи пораст популације који наилази, тражиће нова урбана подручја и нову технологију, што ће неминовно изазвати ремећење еколошког система.

Питање квалитета животне средине представљаће кључно питање у проблематици урбанизма и пораста градова. Све до данас ни урбанизам, ни просторно планирање нису се прилагодили захтевима времена, иако је наука већ одавно упозоравала на чињеницу расипања енергије и на заобилажење постулата који су и раније постојали: осунчавању, осветљењу, природној вентилацији, заклону од ветра. Метеорологија ни до данас није коришћена у урбанистичком и архитектонском пројектовању, већ једино као украс елабората. Остварују се свакојаке локације. Илузија је да се у архитектури може стално и на сваком месту у неограниченим могућностима стварати вештачки клима и вештачко осветљавање, као да зграда не зависи од локалне средине, простора и климе. Сувише смо се одвојили од природног. Пред временом смо смањена једних енергија и појаве других али сунчана остаје увек као најбогатија. Са овим се не ограничава ни урбанизам ни архитектура већ се проширују мотиви и инспирације. Сваког дана у старом језгру, а највише око Теразија, затрпавамо новим објектима тамна дворишта, затварајући очи пред тим чињеницама. Вредновање простора: еколошко, соларно, аеролошко, биотско, сеизмогено, као и истраживања у густинама насељености, гравитационим кретањима, још није постао обавезан метод у урбанистичком истраживању, тако да се не уочавају дегра-

дациони фактори у локацијама, изградњи, густини, саобраћају и др. а који утичу и те како на физички развој и психичку конституцију становништва.

О валоризацији простора

Вредновање је до сада било углавном субјективно због недостатка методских елемената и непознавања разних утицаја, претежно еколошких. Потребни су правилни критерији, принципи и фактори; поред физичких и техничких, битни су хуманистички. Простор је комплексан, услови и циљеви многобројни, а гдекад се међусобно сукобљавају. Данас углавном оперишемо природно просторним факторима: терен, сунце, ваздух и вегетација. Међутим, човек је део — учесник комплексног еколошког и друштвеног система, који непрестано утиче на његову физичку и психичку конституцију. Не могу се у истраживању простора примењивати само „техничко-економски“ приступи вредновања простора чији су ефекти квантитативни и новчани, већ метод интегрални или комплексни где се сагледавају сви фактори. Уколико се примењује први приступ, долази се до несигурних решења која одговарају једном периоду времена или краткотрајној могућности. Тренутно је ова пракса присутна у урбанистичком предлогу Славије. Саобраћајне површине представљају најоптерећеније и еколошки најкритичније просторе, услед велике фреквенције возила и људи. Негативни ефекти се повећавају где је мрежа гушћа, где су извори загађења у издувним гасовима, прабини и буци, где нема ивичног зеленила.

У експанзији изградње, нарастању урбаних структура, повећаној густини закрчености и загађености, нарушавају се вредности природне средине и долази се до еколошких проблема. То је све условило и стварање први пут новог законодавства за еколошку валоризацију и заштиту простора, а о чему говори Устав Ср Србије: „Човек има право на здраву животну средину...“, где су природни чиниоци нарочито значајни за изградњу као: геоморфолошке особине терена, нагиби, експозиције терена, микроклиматске особине простора, распоред и интензитет аерозагађења.

Колико срећних услуга и здравих чинилаца доносе огромне слободне површине и паркови у најужем језгру, боље рећи у самом центру највећих градова света, као Централ-парк у Њујорку, Хајд-парк у Лондону или зелени комплекс уз Сену у Паризу, а то су по новчаној валоризацији и најскупљи терени. Ово су примери из прошлости, а охрабрује чињеница да се прелази на истраживање новог лика града с новим идејама да би се решили нови животни услови, избегло повећање густине насељености, саобраћајне загушености и буке, да се не би прешла граница еколошких фактора и оптималне настањености.

Реконструкција

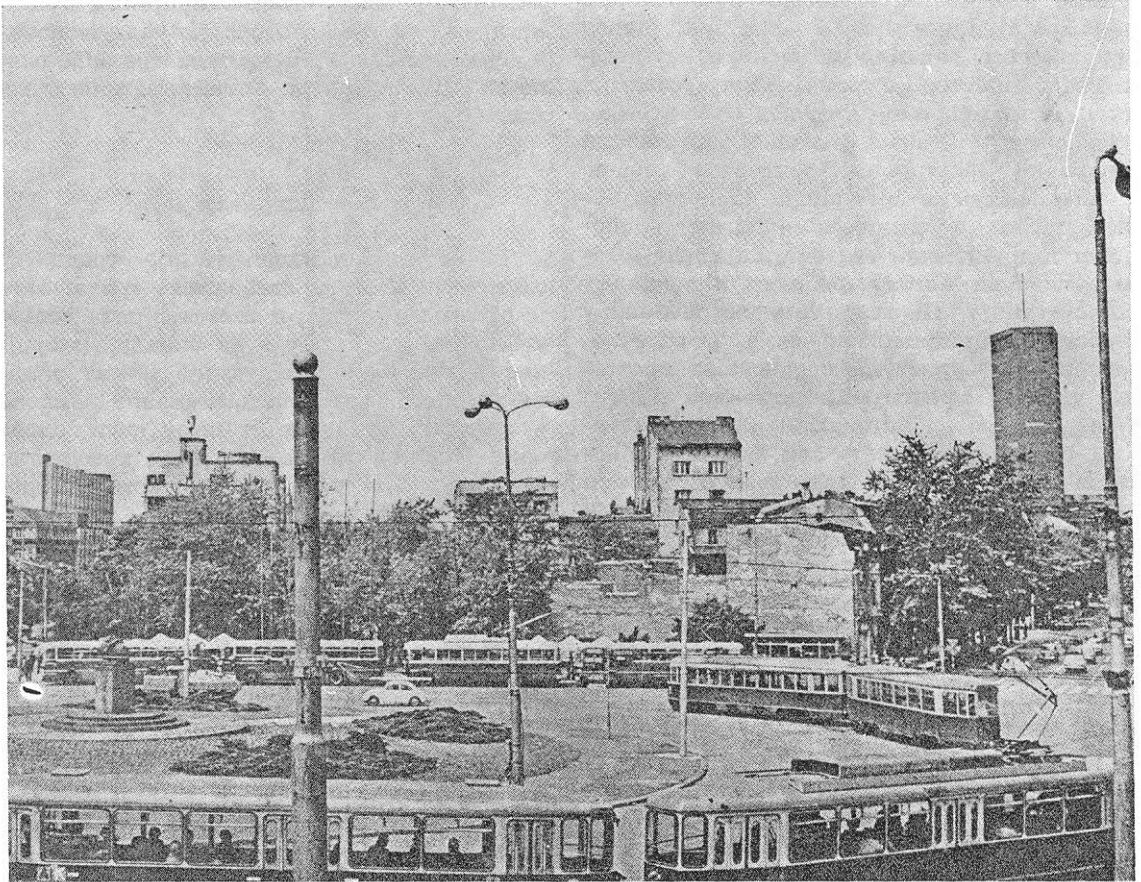
Парцијалне реконструкције града су скупље и теже за становнике града; зато је одмах после другог светског рата дошло у Европи, на Истоку и на Западу, до бројних успешних реконструкција ширег замаха да би се уклониле нагомилане тешкоће и препреке стваране у миру због слабе организације, инерције или недостатка средстава. Међутим, рат је многе те проблеме на силу решио.

Непосредни поратни период, Београд није довољно користио. С једне стране, тек се почела формирати урбанистичка организација, са извесним закашњењем и тек иза ње могло је доћи и до концепције о реконструкцији. Опредељења према реконструкцији старог ткива била су доса нејасна и несигурна. Углавном су се интервенције замишљале као ремоделација. Са друге стране, материјална средства су била скромна. Излаз из комуналних тешкоћа тражио се преко нетакнутих али технички неприпремљених терена леве обале Саве (данас Нови Београд). Док се овај слојени процес на левој обали одвијао, у старом језгру ремоделација је добила замаха. Цветали су пломбирање, ивична изградња, затварање неповољних блокова, а што је најгоре — затрпавање унутрашњих блокова до великих густина, које су се кретале од 500—900 ст/ха. То језгро постало је подручје централне активности: културе, пословања, трговине, банкарства, осталих специјализованих услужних делатности и

атрактивности. Изненада, саобраћај се нашао у конфликту са осталим наменама језгра, како на слемџу Калемегдан—Славија, тако и у трансверзалним смеровима од запада према истоку, односно од Саве ка Дунаву. Почело се са пробијањем подземних веза (тунела), што је природан, радикалан али ефикасан и сигуран пут. Међутим, на том се путу застало. Најтежа последица је остала у виду мирујућег сао-

улица и тротоара, централно језгро постало је паркиралиште.

Ово издигнуто слемџно језгро је, у ствари, полуострвског облика и као сви такви рељефи свој саобраћајни систем, због река, заснивају на два нивоа, јер би, иначе, долазило до бочног одсецања услед падина и до саобраћаја по дужини слемџа Калемегдан—Славија, где долази до уског грла и то баш на њој — на Славији.



Поглед на северну страну трга Славије (Димитрија Туцовића) — постојеће стање.

Blick auf die Nordseite des Platzes Slavija (Dimitrija Tucovića) — heutiger Zustand.

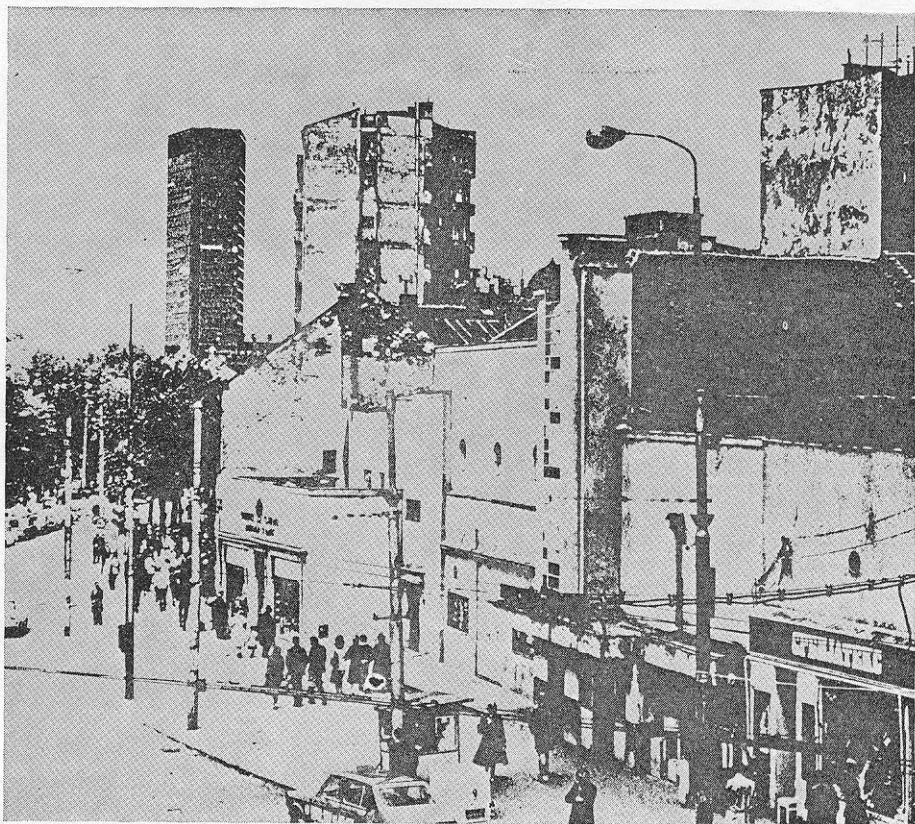
*Поглед на Терaziје (десно горе).
Blick auf den Platz Terazije.*

*Изглед блокова између улице Маршала Тита и улице Народног фронта. (десно доле).
Aussehen der Blöcke zwischen der Maršal Tito und der Narodni front Gasse.*

браћаја. Коловози улица су скоро свуда обострано сужени, протицајни профил је редукован на половину капацитета. Уместо

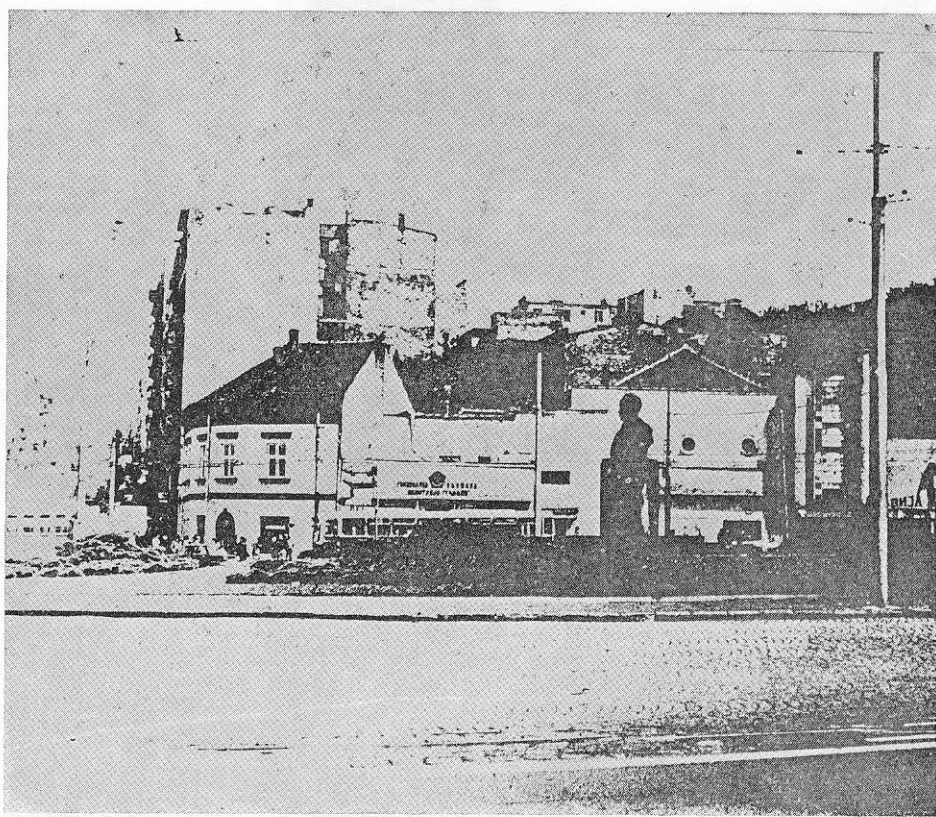
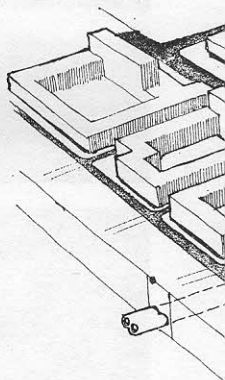
Досадашњих тридесетак решења Славије проистекло је из одговарајућих друштвено-економских услова, из одраза идеј-





Поглед са трга
Славије ка улици
Маршала Тита —
постојеће стање.

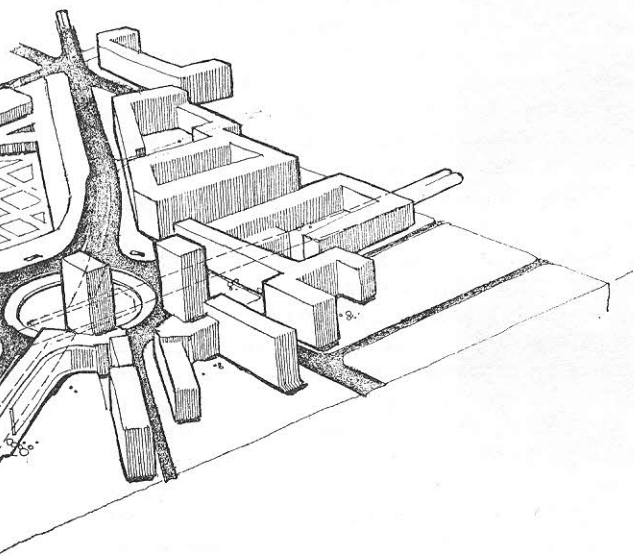
Blick auf die
Maršal Tito Gasse
— heutiger
Zustand



Изглед источне
стране трга
Славије —
постојеће стање.

Aussehen der
Ostseite des
Platzes Slavija
— heutiger
Zustand.

них стремљења и стручних сазнања свога времена које је било под утицајем и светских духовних кретања и која су давала превагу оним урбанистичким елементима, који су били често и од тренутног интереса. Међутим, добра предвиђања у прошлости, а то је битно за урбанизам, остављала су за собом остварења која и данас нису демантована. Још је Шамбон отварао Теразијску терасу попречним тргом ка Сави и наслућује оно што ће бити тема Генералног плана 1923. године и каснијег великог конкурса, где је први пут сагледана Теразијска тераса у правом урбанистичком смислу. Шамбон је засновао и аксијалну



Реконструкција трга Славије по предлогу Дирекције за тргове 1963. год. (аутори проф. арх. М. Пантовић и др. инж. В. Божичковић).

Rekonstruktion des Platzes Slavija nach dem Vorschlag der Direktion für Plätze aus dem J. 1963 (Autoren Prof. Arch. M. Pantović und Ing. V. Božičković).

композицију Теразије—Славија—Савинац. Значи, да извесни урбанистички постулати имају трајну вредност. Да тога нема, не би било ни урбанизма као науке и уметности. Иначе, штогод би данас радили, сутра би било одбачено.

Центар на слемени, на том дивном и вечном постаменту, деценијама се спонта-

но и природно померао од Калемегдана преко све већих тргова — Студентског, Трга Републике и Теразија све до Славије. Сваки у овом низу и доцнији, бивао је већи, ако не већи а оно значајнији, да би прерастао цео овај низ у данашњу најзначајнију лонгитудиналну, необично интересантну, која Београд карактерише и издваја из монотоних низова других градова, чини једну ретку, монументалну амбијенталну вредност, која се — мимоилазећи светосавски плато, завршава моћним саобраћајним чвором, петљом Ауто-команде. Она је једини мост за дубоко јужно залеђе најквалитетнијег дела београдске околине. Овом историјски доказаном сукцесијом настанка и развоја тргова, Славија је ушла у најшире ткиво старог града, у жижу гравитације већ данашњег саобраћаја.

Тргова је у Београду због рељефа мало. Два су правилна, већ скоро завршена, Студентски трг и Трг Републике са одличним продорима — видицима на Дунав, окренути североистоку, сенци и хладноћи, имају скраћену сезону, а зими непријатан уплив ветра. Њихови оквири и величина одговарају могућностима амбијента, те представљају срећну позицију у језгру и градском склопу. Архитектонски оквир није стилски и ликовно јединствен, али му тај недостатак надокнађује живост и сведочанство једног настајања. Студентски трг је без живости, пешачких кретања, функција му је да скупља једну мању гравитацију за почетни и терминални саобраћај. Одсуство људи смањује хуманост простора, коју донекле ублажава коректно решен постојећи парк пријатних пропорција. За разлику од претходног, Трг Републике презентира знатно пешачко кретање, пошто улази у сферу гравитације и налази се на повољној трансверзали Француске улице. Трећи трг — Теразије, издужен по контури, недефинисан у смислу типологије трга а, у ствари, проширена улица, са дивним западним продором на топли савски амбијент са дубоким погледом на Срем, Посавину и ближи савски амфитеатар. Досадашњи пројектантски покушаји доказују да се овај продор може изванредно степенасто да спусти на конкавну

обалу Саве и, вероватно, будући центар великог Београда. На жалост, скоро су сви тргови саобраћајни, коју им је судбину одредило слеме. Проблем није наиван и са друге стране, пошто су тргови одувек били најзначајнији унутрашњи амбијенти града, не само у погледу функције већ и у архитектонском и ликовном смислу. Некад су се поносили репрезентативном архитектуром, пластичним богатством и изражавали јединство времена и схватања, што се моћно одражавало у најбољем материјалу, рафинираном обликовању, чак и у одређивању висине. Због нових видова конструкција, нових материјала и технологије, далеко већег репертоара намена, данас је далеко сложенији задатак у њиховој успељој реализацији.

Изнад ових сложених поступака битно је да се постигне просторна хомогеност и координација његових архитектонских делова у целину, која треба да оствари обавезну хуману амбијенталну атмосферу, а што у данашњим димензијама и одговарајућим пропорцијама није лако.

Славија

Постојећи саобраћајни облик Славија је добила још 1905. године. Недостајање погодних трансверзалних веза у језгру, од Славије се већ данас створио изразити транзитни чвор што ће она и надале остати, и дало јој карактер саобраћајног трга. Половина путника овде преседа у промени средстава или линија. Поред осталих, овде су проблем и пешачка кретања. Транзитни чвор дефинише њену урбанистичку физиономију. Разумљиво је да овде настаје бука и загађеност, али сама позиција даје предност у времену — саобраћај и за околне становнике, доступност линија и близину снабдевања. Околни бројни блокови унутра су преизграђени, без зеленила и крију друге недаће које у урбанистичком смислу не би смеле да се појаве на том месту. Метро је неопходан у језгру града, а што се тиче саобраћаја, Славија је идеална позиција за њега, јер има доминантан положај у саобраћајном систему Београда.

Преко ње секу се три правца: лонгитудинала, Калемегдан—Ауто-команда, за коју нема алтернативе, дијагонала Нови Бео-

град—Савски амфитеатар—Црвени крст, исто без алтернативе, и трећа трансверзала — панчевачки мост—Кидричева улица—Железничка станица (нова), која има делимично растерећење трансверзалом Улицом кнеза Милоша—Таковска, или мање повољну алтернативу у трансверзали Рузвелтова—Библиотека—Булевар ЈНА, где наилази у нивоу на Булевар ЈНА и пресецањем онемогућује капацитет прве наведене лонгитудинале, тј. излаз ка југу. Она је од свих тргова, по карактеру и нужности, саобраћајни трг, који се, на жалост, не може да избегне. Природно, да је треба оспособити за ове функције, дати јој четири саобраћајне траке и већи пречник него што је данашњи. Ова већа површина користиће и радовима на изградњи будуће подземне железнице, чија се станица може и раније изградити, што би било најповољније, па да привремено служи за друге корисне намене, док дођу повољнији услови за изградњу.

Неизвесно је да ли се по званичном пројекту и предлогу може остварити изградња једне сложене подземне станице. Трг се пројектује не за данас, већ за будући оквир збивања и живота који ће бити сложенији и још бржи. Пет улица, Кидричева, Толбухинова, Светосавска, ЈНА и Делиградска сливају се са југа у тањирасти облик трга, једна је у равни, Улица маршала Тита, а само се једна — Немањина, спушта. Трг окренут северу, већим делом године је влажан и таман, а Београд има све више магловитих дана због ширења и загађења. Углавном, чувени тргови у свету окренути су југу, светлу и сунцу, што није случајност, чак и на југу Европе, а у Лондону, локали окренути југу, плаћају кирију два до три пута већу него комшије преко пута који су окренути северу. Наменом и функцијом, као и положајем Славија треба да знатно премашу величине осталих тргова. Ради елементарних недаћа, неопходних комуналних служби у градовима, тргови се обично међусобом повезују. Неприродно је прекинути ток Улице Маршала Тита у Славију и претворити је у пешачку улицу, пошто она евакуише радни свет из језгра града у јужни стамбени најшири сегмент града, где већ данас колоне возила не могу прићи Славији и центру града. Свакодневна слика је аргу-

мент који упозорава на последице. Овај прилаз је и иначе отежан попречним правцима те би било корисно Булевар ЈНА подвожњаком подвести испод трансверзале око Крушедолске улице, што је у интересу проточности и повезивања две парковске површине. Растерећење пре Славије — Његошевом улицом, има недостатак ради малог капацитета, нагиба и тешкоћа код оштрог заокрета у Кидричеву улицу. За само растерећење слемене лонгитудинале Улице маршала Тита, али не за њену замену, сигурно да је добра алтернатива целом дужином улица Народног фронта и Његошевом (не фрагмент Његошева од Улице 1. маја) али са денивелацијом испод Улице маршала Тита, на делу од Вознесенске цркве до Цветног трга, што је предложено, али урбанистичка служба то није примила већ је лоцирала зграду „Београђанке“ што ту варијанту данас отежава.

Не може се рећи да је срећна комбинација када се од једног стварају два трга; један већи — пешачки, уз то витоперан, и један мали — саобраћајни. Парк Мањез по дијагонали у паду композиционо је решен и обликован као да је у равни. Тај недостатак у овом предлогу решења потенциран је извлачењем осовине и даље ка тргу једном нејасном оптичком циљу, а класична композиција парка не одговара ни рељефу ни будућем решењу. Унутрашња састојина дрвећа, јабланови и тополе, парковски је сиромашна и дотрајала, изузев ободног дела где су кестени, четинари, те се и иначе треба да врши дендролошка реконструкција и санирање, а с тим се омогућује да се у парку изврши савремено компоновање. Погољније је будуће зграде повући у дубину ка северној страни, а да се велики парковски простор приближи тргу за пешаке, што неће деградирати трг већ ће оплеменисти сваку архитектонску вертикалну концентрацију. Дирекција за тргове 1963. године урадила је један предлог на сличним урбанистичким поставкама (аутори: проф. арх. М. Пантовић и др инж. В. Божичковић).

Саобраћај

На Славији се сусрећу сви видови саобраћаја: општеградски, јавни, индивидуални, тролни, трамвајски и метро, те се не мо-

же поједноставити на четворокраку раскрсницу са укрштањем у нивоу, пошто смањује капацитет, проточност, брзину, а закрчиће уливање саобраћаја у трг. То не одговара брзом транзиту, нарочито уколико се повећава улога јавног саобраћаја, што је нормалан циљ, са крупним возилима, с којима је отежано манипулисање и где чешће долази до непредвиђених застоја. Систем стајалишта и станица тражи широк простор баш на овом тргу, ради контакта надземног и подземног саобраћаја, што у студији и решењу трга игра значајну улогу. Старо језгро града има мало саобраћајних површина, свега 15%, што је половина од потребног, а паркирањем возила улични капацитет је смањен на пола, што значи да је саобраћајна површина у језгру испод 10%. Улице су и иначе неповољног типа — уске и дугачке, што успорава токове саобраћаја; због рељефа и неправилног развоја мало је улица у правилном ортогоналном систему, што доводи до даљег успоравања, те је жеља да бар трг својом проточношћу поправи ту ситуацију. Затварањем саобраћаја у најмањи оквир сабија се загађење до максимума, отежавају микроклиматски и еколошки услови до непредвиђеног минимума, што може да буде и опасно. Пешачки саобраћај не само да је везан, већ је условљен концепцијом јавног саобраћаја. Уколико је површина трга већа и јединственија, утолико ће се мање тај саобраћај упуштати у подземни ниво.

Трг на овом месту сигурно је да прима све садржаје и намене, али не решава трајније друштвене проблеме као што је становање; то је општеградска укрсница и масовна пешачка циркулација, виталан орган градског организма у врло широком гравитационом прстену, који се не може ничим повременим деформисати. Свака од седам улица има своју функцију, чак и најкраћа Светосавска, која — сем дивне дубоке визуре ка светосавском платоу, корисно одвија један смер, а нови хотел не би опстојао без ње.

Полазни мотиви су саобраћајни, а завршни мотив је архитектонски оквир а не обрнуто. То наводи на кружни ток саобраћаја, тј. кружни подеоник, ако не у два нивоа, а оно сигурно у једном нивоу. Да би се то постигло, ивичне грађевинске линије

треба повући на оптималну дистанцу, да прими све надземне и подземне потребе и да би се спојио саобраћајни део трга и парк Мањез, а иза њега могу доћи високи објекти који траже одговарајући припадајући претпростор, тако ће се доћи до пространог, прегледног, осунчаног и целовитог трга.

Могућности реализације Славије виде се само у оној концепцији која трг третира као широко подручје које обухвата постојећи трг и парк Мањез. На тај начин могу да се врше етапни радови на дужи рок —

наизменично на једној, па на другој половини, а да се за то време одвија текући нормални живот зоне и тог дела језгра.

Пошто је најновијим мерењима и анализама стручњака утврђено да Славија има претерану густину насељености, преизграђене блокове и неповољно затворене, недовољну слободну површину по становнику, недовољно зеленила, претерану буку и загађеност — поставља се питање: зашто се новим предлогом трг сужава, даљом изградњом покрива?

PROBLEME DER REKONSTRUKTION DES ALTEN STADTKERNS VON BEOGRAD (SLAVIJA)

Branko Petričić

In den Nachkriegsjahren entwickelte sich Beograd auf den freien Flächen um das alte Stadtgewebe herum und vernachlässigte eine Rekonstruktion in der Spanne zwischen den Möglichkeiten und den Wünschen. Durch zwei Flüsse eingeengt richtete sich die Stadt in ihrer Ausbreitung gegen Süden rascher als die Planung fortschritt. Der alte Kern von neuem Leben umrahmt, beginnt mit den Funktionen und den Bedürfnissen der Gesamtheit zu kollidieren. Der alte Kern ist auf Konstruktionen empfindlich, weil er als »historischer Kern« ständig unter dem Angriff der neuen Zeit und der neuen Raumgestaltung steht. Das Terrain ist stark ausgebaut und die Besiedlungsdichte sehr gross, die Blöcke ungleichmässig. Damit es nicht zu einer Degradation infolge des Lärms, der Verschmutzung, des Parkens und des Transits komme, ist es notwendig den Verkehr zu regeln. In der Transformation soll der Stadt wieder Sonne, Luft und Ruhe zurückgegeben werden, um die ökologischen Faktoren zu verbessern. In der Valorisierung des Raumes müssen die richtigen Kriterien, Prinzipien und Faktoren gefunden und neben physischen und technischen auch humanistische eingeführt werden, da der Raum komplex ist und der Mensch einen Teil des ökologischen und gesellschaftlichen Systems bildet. Die Verkehrsflächen stellen die am stärksten belasteten und ökologisch kritischsten Punkte vor, die negative Faktoren und Quellen der Verschmutzung hervorrufen und so die Umwelt des Menschen beeinträchtigen. Es ist wichtig in der inneren Stadt je mehr Grünflächen zu schaffen.

Parziale Rekonstruktionen sind kostspieliger und für die Bewohner schwerer zu ertragen. Beograd hat die unmittelbare Nachkriegsperi-

de wegen der bescheidenen materiellen Mittel nicht genügend ausgenützt, ist auf das linke Saweifer übergetreten und hat den Ausbau des neuen Beograd in Angriff genommen. In dieser Zeit ist es im Stadttinneren zu einer Überfüllung der inneren Blöcke und zu einer grossen Dichte — 500—900 Einwohner /ha gekommen. Die zentralen Aktivitäten wurden durch den Bau von Objekten für Kultur, Geschäftsbetrieb, Handel, Banken, Dienstleistungen und Attraktionen fortgesetzt. Plötzlich geriet der Verkehr in Konflikt mit den anderen Bestimmungen des Stadtzentrums sowohl auf dem Bergrücken Kalemegdan — Slavija als auch in den transversalen Richtungen von Westen gegen Osten, bzw. von der Sawe zur Donau. Man begann mit dem Durchbruch unterirdischer Verbindungstunnele, was einen radikalen und wirksamen Weg bedeutet, aber die Realisierung wurde nicht fortgesetzt. Die schwerste Folge besteht im ruhenden Verkehr im Parking. Der Fahrweg in den Strassen ist fast überall zu beiden Seiten eingeengt, das Durchgangsprofil auf die Hälfte der Kapazität reduziert, so dass das Stadttinnere ein Parkplatz geworden ist. Dieser Stadtkern liegt auf einem Bergrücken, einem herrlichen und ewigen Postament, auf dem alle wichtigeren Plätze der Stadt entstanden sind: Studentski trg, Trg Republike, Terazije und Slavija. Diese Kette von Plätzen charakterisiert Beograd, hebt es aus der Reihe der übrigen monotonen Städte hervor und verleiht ihm einen monumentalen ambientale Wert. Der Platz Slavija ist in das weiteste Gewebe der Altstadt eingefügt und in den Brennpunkt der Gravitation des heutigen Verkehrs gelangt.

Die Umrahmung der Plätze und deren Grösse entsprechen den Möglichkeiten des

Ambients und dem Stadtgefüge. Obzwar die architektonische Umrahmung in der Gestaltung und im Stil nicht einheitlich ist, wird diesem Mangel durch die Verschiedenheit des Entstehens und die Lebhaftigkeit der Bewegung der Bevölkerung entgegengewirkt. Der Platz Tera-zije hat eine grosse Möglichkeit in Terrassen kaskadenförmig zur Save hinabzusteigen und den unteren und oberen Stadtteil zu verbinden.

Der Platz Slavija hat seine Verkehrsform schon im J. 1905 bekommen und ist dadurch zum Transportknotenpunkt geworden, was seine urbanistische Physiognomie definiert. Auf diesem Platz kreuzen sich drei Strassenzüge: die Longitudinale Kalemegdan—Autokommande, für welche es keine Alternative gibt, die Diagonale Novi Beograd—Savski amfiteatar—Crveni krst, ebenfalls ohne Alternative und die Transversale Pančevački most—Kidričeva—neuer Bahnhof, die eine teilweise Entlastung durch die Transversale Kneza Miloša—Takovska, oder eine weniger günstige Alternative in der Transversale Ruzveltova—Bibliothek—Bulevard JNA erfährt. Unter allen Plätzen ist dieser dem Charakter und der Notwendigkeit nach ein Platz des Verkehrs und muss für diese Funktion befähigt werden, indem er einen grösseren

Durchmesser als der heutige ist erhält. Das führt zu einer kreisförmigen Verkehrsrichtung oder »Rundfahrt« in einem, oder noch besser in zwei Höhenlagen, so dass der bestehende Verkehrsteil des Platzes und der Park Manjež verbunden werden, um eine Einheit zu erhalten.

Der alte Stadtkern hat nur wenig Verkehrsflächen, im ganzen 15%, was nur die Hälfte des Bedarfs ausmacht. Mit dem Parken der Fahrzeuge ist die Kapazität der Strassen auf die Hälfte verkleinert und das bedeutet, dass im Stadtinneren die Verkehrsflächen unter 10% betragen.

Der Platz nimmt auf dieser Stelle alle Inhalte und Bestimmungen auf, aber auf die Dauer löst er nicht die gesellschaftlichen Probleme des Wohnens. Das ist eine allgemeine städtische Kreuzung mit einer massenhaften Fussgängerzirkulation, ein vitales Organ des städtischen Organismus in einem sehr weiten Gravitationsring. Jede von den sieben Gassen hat ihre Funktion und ihre Rolle kann nicht umgangen werden. Selbst die kürzeste hat herrliche tiefe Visuren zum Svetosavski Plateau und wird für den Verkehr in einer Fahrriichtung genützt.