

МРЕЖА ГРАДСКИХ САОБРАЋАЈНИЦА У УРБАНИСТИЧКИМ ПЛАНОВИМА БЕОГРАДА

Несумњив је изузетан значај саобраћаја за нормално функционисање и развој градских организама, нарочито када су у питању велики градови.

Ако се осмотри улога саобраћаја у животном изражавању различитих видова просторних целина (градова, насеља, ширих подручја), онда се може јасно да уочи једна иста нит која се увек одражава кроз појаву саобраћаја као основног чиниоца у синхронизовању дејства осталих функција (становања, рада, рекреације), осталих територијализованих манифестација људских заједница. Уколико је саобраћај омогућио стварно синхронизовано дејство осталих функција, утолико се и он исправно манифестовао као значајан просторни фактор, ефикасно испољио као особена територијализована функција. На тај начин саобраћај се јасно исказује као неопходан везни елемент између других функција, као прворазредан синхронизатор њиховог просторног дејства.

Улога саобраћаја се конкретно испољава кроз сложени процес преноса. Преноса добара или производа, као резултата људске активности (у разним видовима и на различитим ступњевима), преноса људи, преноса и размене људских мисли и идеја а тиме и свих сазнања и достигнућа науке и уметности као општег људског добра. Тиме се и сам саобраћај појављује као значајан вид омогућавања материјалне egzистенције и општег развоја људских зајед-

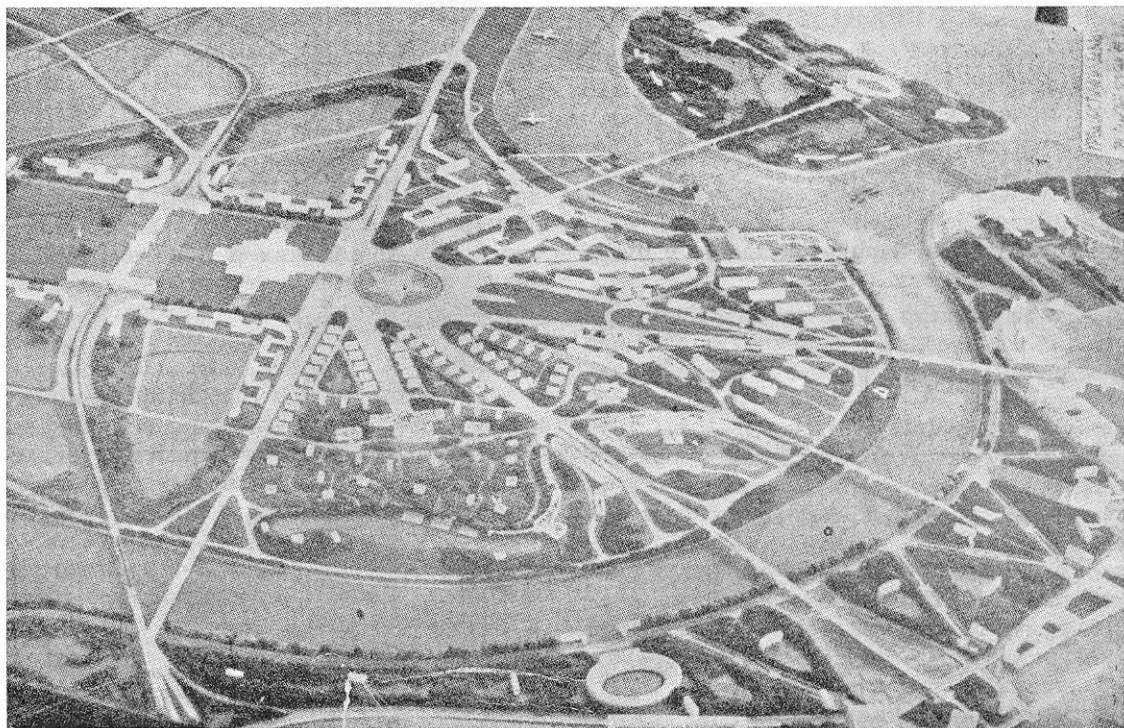
ница. Омогућавањем одговарајућег нагомилавања (квантитативног и квалитативног) људских материјалних и духовних производних вредности, омогућава се у суштини остварење неопходних услова за материјалну egzистенцију и културни развој друштвених заједница. Зато је и схватљиво особено место које саобраћај заузима у процесу привредно-економског и културног развоја земаља. Из тих разлога је схватљива и изузетна улога извесних људских агломерација насталих и развијаних на стециштима значајних саобраћајних струјања, које су узрасле у праве ризнице материјалних и духовних људских вредности са далекосежним дејством.

У свим видовима преноса, саобраћају, као својственој просторно-функционалној појави служе: саобраћајни пут, саобраћајно средство и покретачка снага средства. Специфичношћу путева, средстава и покретачке снаге, обележени су и специфични видови саобраћаја. У савременом урбанистичком планирању третирају се сви видови саобраћаја, првенствено са дубљим захваћањем основног елемента — саобраћајног пута. Ово је сасвим разумљиво када се има у виду суштински циљ — планско организовање просторних функционалних целина. Пошто се преко сложеног процеса овог планирања дају основне подлоге за територијално организовање људских агломерација, смишљеним усклађивањем односа између појединих функција и планским

усмеравањем ка целовитом дејству, то је онда јасно да се ту првенствено задира у елемент саобраћајног пута, односно комплексније гледано — у проблем саобраћајне мреже. Преко плански дефинисане мреже, у ствари, смишљено установљеног система мреже, тежи се сврсисходном повезивању различитих делова захваћене територије, намењених за одвијање различитих функција, ради пуног активирања и самих функција појединачно и синхронизованог манифестовања читавог просторног организма. Елемент саобраћајног сред-

зано кроз комплетно дефинисану мрежу, комплетно саздану градску (или насељску) уличну мрежу, која се појављује као просторни одраз саме функције саобраћаја (њеног динамичног вида) и у којој доминира по свом значају њен примарни део — мрежа градских саобраћајница.

Из свега што је до сада наведено, показује се као неопходно да се обави бар основно упознавање са карактеристикама појединих система мреже, на којима су плански заснивани и развијани градови, односно са њиховим функционалним свој-



Сл. 1 — Идејна уређајна основа Новог Београда из 1947. године (снимак макете).

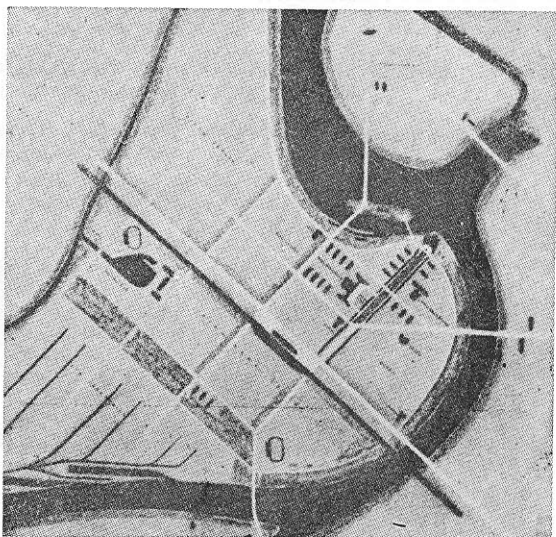
Fig. 1 — The layout of Novi Beograd from 1947 (photo of the scale model).

ства осматра се притом првенствено по линији утицајног дејства на сам пут — односно мрежу, а исто тако, само са претежном карактеристиком увида, и елемент покретачке енергије (звучне снаге). Према томе, може слободно да се закључи, да се у домену урбанистичког планирања тежишно питање разматрања саобраћаја своди на његово планско територијализовање иска-

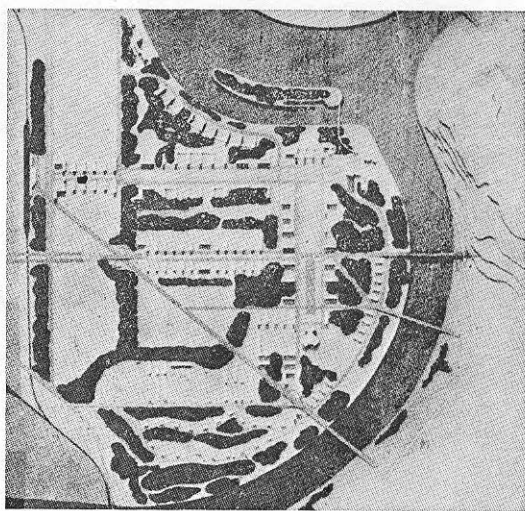
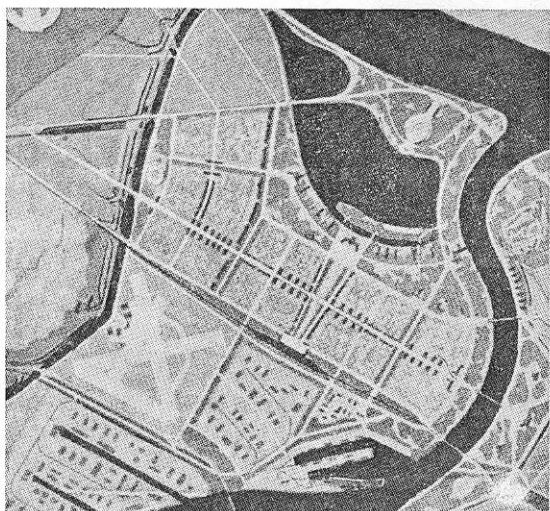
ствима. Ово је потребно ради јаснијег сагледавања одређених проблема који ће се исказати и у случају самог Београда.

Ортогонални систем (први историјски систем уличне мреже), поседује погодност за примену на претежно равничарским теренима (без појава нагиба преко граница толеранције), пошто оперише с ти-

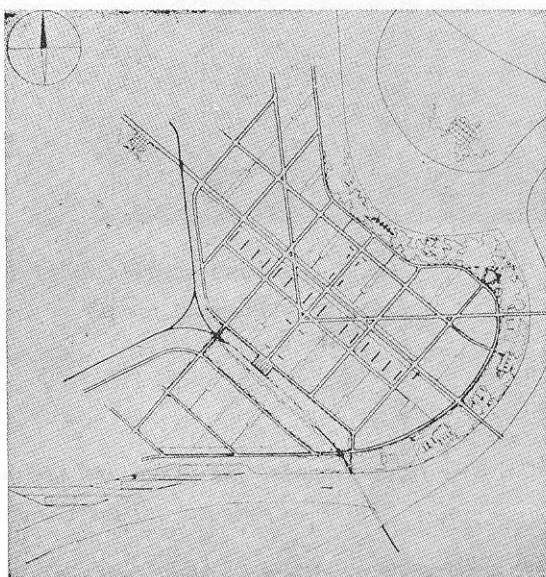
пизираним елементима (права и прав угао), као и подобност за брже формирање блокова, такође због типизираних елемената у виду основних геометријских фигура — квадрата или правоугаоника. Међутим, геометријски стриктна, у суштини формалистичка примена овог система, носи у себи и одређене функционалне неповољности. Оне се првенствено исказују кроз следеће моменте: децентралишу се и расплињују то-



Сл. 2 — Идејна уређајна основа Новог Београда — алтернативни предлог 1947. године.
 Fig. 2 — The layout of Novi Beograd — An alternative proposal from 1947.



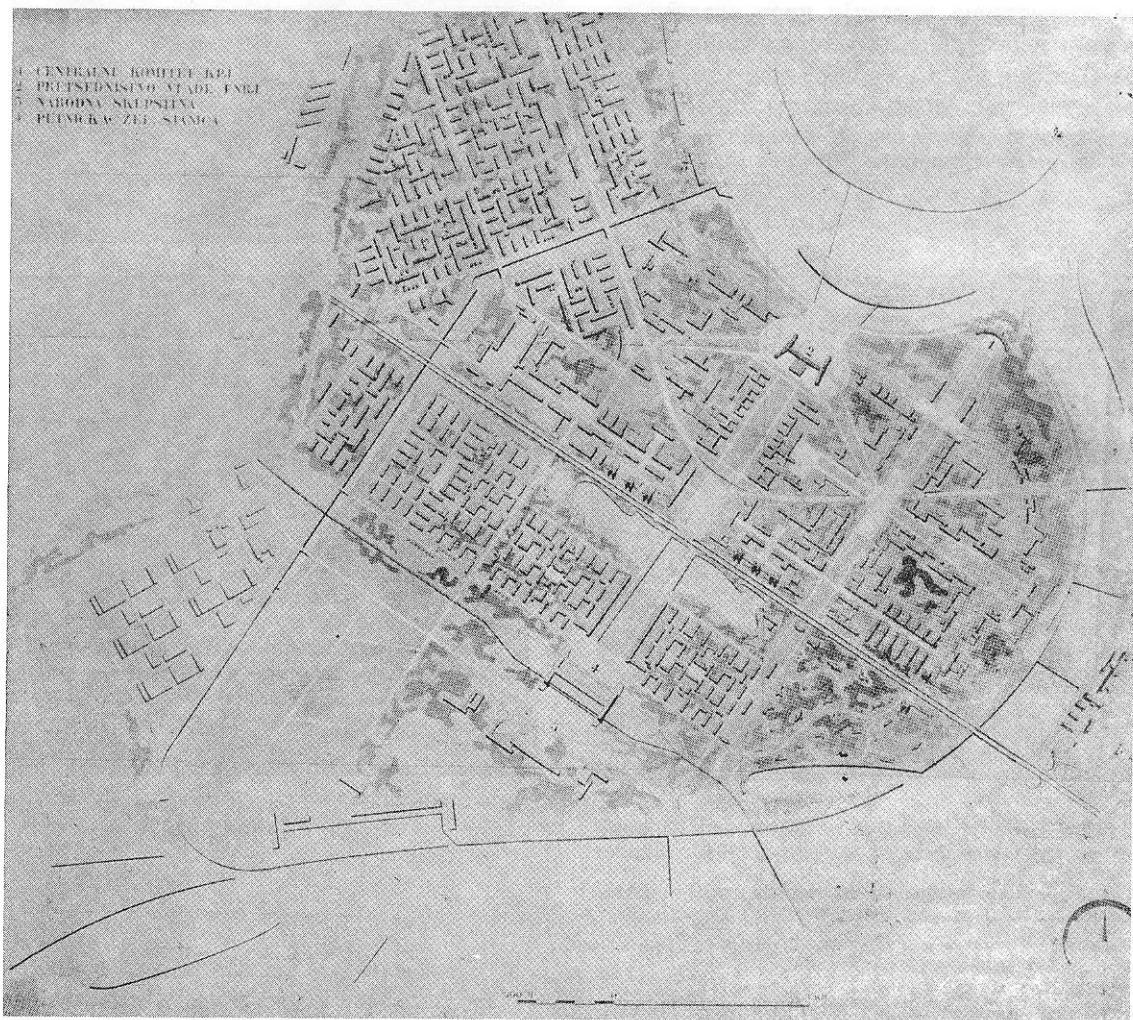
Сл. 3 — Идејне уређајне основе Новог Београда — три предлога са конкурса 1947. (десно).
 Fig. 3 — The layout of Novi Beograd — Three proposals appeared on the 1947 competition.



кови саобраћаја по читавој мрежи, јер таква примена система не пружа довољно услова за изразито диференцирање потеза по важности и особеном функционалном значају, због једнообразног планирања мреже и приближне равноправности свих њених елемената. Ово доводи до непожељног повећања дужине свих оних струјања која у суштини имају дијагоналну тенденцију кретања, односно директну — завршну (због наглашених обилажења). Поме-

Сл. 4 — Идејни урбанистички план Београда из 1948. године. Јединствена основа заснована на планској повезаности територија на обема обалама Саве (десно).

Fig. 4 — City plan of Beograd from 1948. Unique basis for planned linking together the areas on both sides of the Sava river.

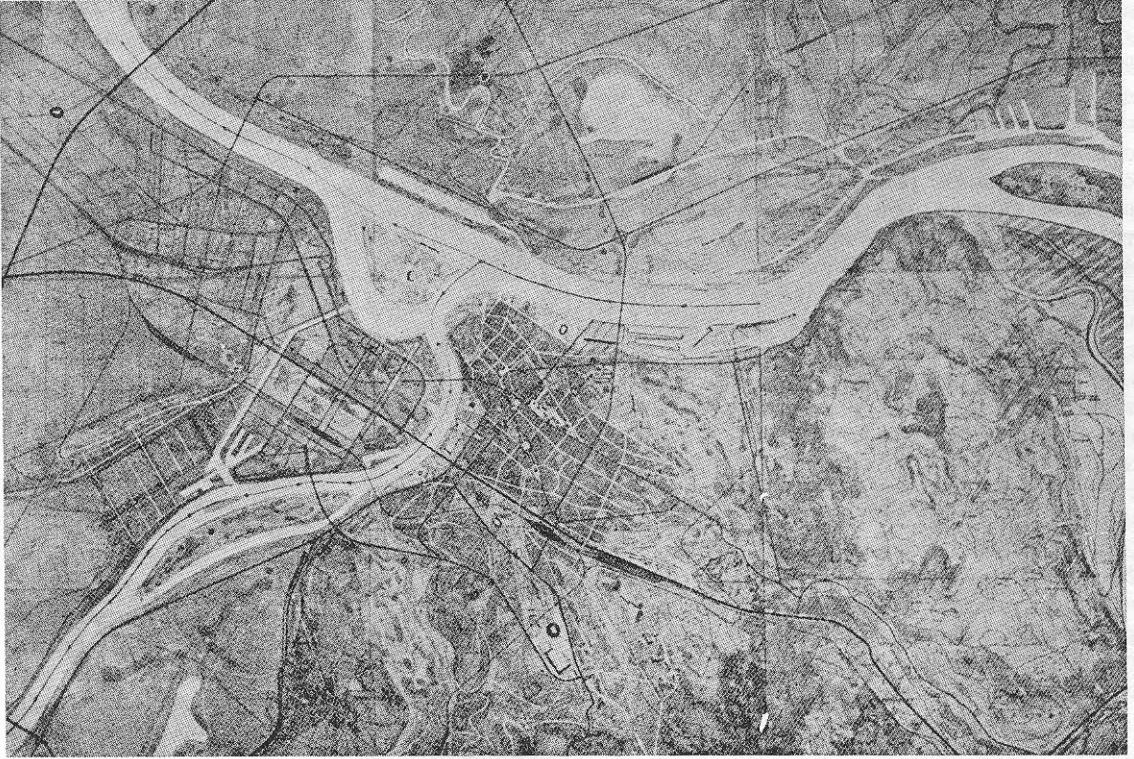


Сл. 5 — Идејни предлог за уређење Новог Београда из 1948. године.

Fig. 5 — Proposal for the arrangement of Novi Beograd from 1948.

Сл. 6 — Идејни предлог за Генерални урбанистички план Београда из 1949. године (десно).

Fig. 6 — Proposal for the General City Plan of Beograd from 1949.



нуте неповољности се нарочито исказују у случајевима прегуто планиране мреже. Исецкани, међусобно слични делови града, доводе такође и до одређених појава монотоније, до аморфне структуре града. Не осећа се постојање неопходних чвршћих организационих језгара и њиховог привлачног дејства, већ преовлађује само потреба да се што брже прође кроз једноличну територију града. Због тога обично долази до преоптерећења појединих потеза који су се готово спонтано наметнули као повољнији правци за даљинска струјања, што доцније доводи и до појава њиховог загушења, нарочито у вршцима оптерећења. Све то, разуме се, онемогућава или знатно отежава савремену организацију града, а такође отежава и смањује укупну ефикасност дејства и самог саобраћаја. Значи, строго геометријска (односно шаблонска) примена ортогоналног система, исказује се као неповољна за појаве директног (завршног) саобраћаја, а поседује одређену повољност за појаве пролазног саобраћаја.

Радијални систем је такође погодан за примену само на претежно равничарским теренима. Он испољава своју подобност у најкраћој вези ободних делова града са централним подручјем, због равномерно расподељеног зракастог сливања ка геометријском средишту. Тиме се овај систем исказује као повољан за појаве завршног саобраћаја, док је пролазни у неповољној ситуацији пошто се одвија преко централног подручја. Исто тако је и јасна неповољност система због немогућности повезивања појединих градских делова међусобно директним правцима већ само посредством средишњег подручја, које је овде видљиво преоптерећено. Уочавањем ових неповољности, дошло се у самом развоју система до његове допуне, односно до формирања радијално прстенастог система. Установљењем прстенова као допунских елемената (са тенденцијом оближења центра), донекле се побољшао ранији чисто радијални систем. Међутим, и поред тога, и овај допуњени систем испољава функционалне неповољности како у погледу и даљег преоптерећења и загушености атрактивног средишњег подручја у вршцима оптерећења, тако и због немогућности повезивања појединих градских де-

лова тзв. „правцима тангенти и тетива“. (Иначе, и овде је у важности одређена повољност за појаве завршног, односно неповољност за појаве пролазног саобраћаја.)

У савременом урбанистичком планирању тешко се среће геометријски стриктна и шаблонска примена било којег од наведених историјских система уличне мреже. Савремени урбанизам, истина, користи позитивна својства ових система и примењује их у одговарајућим случајевима и одређеним оквирима, али излечен од болести композиционог формализма и геометријског шематизма, не примењује их ни шаблонски ни круто. Посматрајући сваки градски организам као посебан случај, руководећи се прогресивним принципима у планском решавању вишеструких проблема сложених функција градског организма, подробно осветљавајући саму функцију саобраћаја, поштујући битне карактеристике саме физичке средине која се захвата, савремени урбанизам је створио (и стално га развија и унапређује) својствени организамски систем уличне мреже, као саставни део општег органског система планирања.

У наредним редовима указаће се на то каква је пажња поклањана овим питањима у процесу планирања просторног развоја Београда у послератном периоду, како су решавани искрсли проблеми — и до каквих се резултата дошло.

Убрзо по завршетку рата приступило се формирању одговарајуће службе којој је стављено у задатак планско решавање сложених проблема просторног развоја Београда. Био је то Урбанистички институт Министарства грађевина Народне Републике Србије, који је основан Уредбом Председништва владе НРС од 23. марта 1946. године. Иако се делокруг рада ове установе протезао на територију читаве републике, проблеми Београда били су за њу од прворазредног значаја. Тако се и у самој Уредби о оснивању изричито констатује: „Урбанистички институт је научно и стручно радно тело за изградњу теорије и практике урбанизма, као и за решавање конкретних урбанистичких задатака на територији Народне Републике Србије, а првенствено за израду уређајних основа Београда.“ Нешто доцније, поделила се ова установа и формирала су се два одвојена тела: Урбани-

стички завод Београда и Урбанистички завод Србије.

Први кораци новоформиране установе, у вези са самим Београдом, сводили су се на аналитичко осматрање ширег подручја и утврђивање његовог утицаја на сам град. Упоредо с тим, приступило се и изради предлога за решавање неких пунктова у граду, али су ти предлози углавном одисали личним схватањима и композиционим могућностима самих аутора, без дубљег залажења и реалнијег приступа самим проблемима.

Међутим, далекосежна одлука о преласку града на леву обалу Саве, мобилисала је готово сав стручни потенцијал и усмерила га на решавање тог проблема. (Истини за вољу, идеја о ширењу Београда захватањем територије на левој обали Саве, није била нова. Још 1923. године израђен је план којим се захватала и та површина за плански развој града, али је то остало без конкретног резултата.) Као плод таквог ангажовања појављује се 1947. године (од стране урбанистичке службе града) идејна уређајна основа Новог Београда, која је у фази регулационе скице послужила и као подлога уз распис конкурса за идејна решења значајних објеката на територији леве обале Саве: зграде Председништва владе ФНРЈ, Централног комитета КПЈ и репрезентативног хотела уз обалу Дунава. Заснована на радијалном систему уличне мреже, скоро би се могло рећи на класичном рецепту тог система, с великим кружним тргом на стецишту саобраћајних струјања — уз који су постављени објекти нове Скупштине и нешто западније нове железничке станице, ова уређајна основа (сл. 1) није била дугог века због свих оних неповољности које су изнете у претходном оцртавању карактеристика система (саобраћајно загушење на стецишту токова, неповољна повезаност појединих градских делова међусобно, композициони формализам итд.). И мада је ова основа била прихваћена од приличног броја учесника на поменутом конкурс, најчешће због тадашњег непознавања дубље суштине проблема, појавили су се и други предлози са претежном идејом организовања простора применом ортогоналног система мреже — са изразитом наглашеношћу таквог растера или уз геометријско комбиновање са одре-

ђеним дијагоналним потезима (како се види из сл. 2. која представља алтернативни предлог групе сарадника урбанистичке службе града, — и сл. 3. на којој су неки од успелије пласираних радова на поменутом конкурс). Међутим, оно што би могло да се извуче као карактеристика многих предлога, јесте претежно изоловано третирање простора Новог Београда, скоро независно од постојећег града, па су и предлагани растери мреже углавном носили карактер геометријског компоновања првенствено условљеног самим обимом захваћене територије. Вероватно је до овога дошло и због тога што многа питања, повезана са постојећим стањем на десној обали Саве, тада нису била ни довољно сагледавана, а још мање рашчишћена, па је органска повезаност територија на обема обалама у склопу будућег великог Београда још увек била прилично маглопита визија.

Рад се даље наставља, па се у току наредне, 1948. године (године када је започела и изградња Новог Београда), презентира од стране урбанистичке службе града први идејни урбанистички план великог Београда, као јединствена основа заснована на планској повезаности територија на десној и левој обали Саве (сл. 4). Као резултат дубље студиозности, повећаног обима сазнања, коришћења извесних сугестија из неких претходних предлога, овај идејни план се посебно карактерисао богатом и садржајнијом општом структуром града и прогресивнијом концепцијом унутарње саобраћајне мреже. Она се овде заснива на функционалном комбиновању ортогоналног система са плански уклопљеним специфичним дијагоналним потезима, предвиђеним за брже и ефикасније струјање директног саобраћаја до одговарајућих значајних пунктова града. Посебно је територија Новог Београда савременије и квалитетније организована (у поређењу с ранијим предлозима), при чему је био од значаја предлог за формирање атрактивне партије ширег карактера са централним језерима и зеленим комплексом око њих, у склопу богатије конципираног новог општеградског центра, који би својом привлачном снагом вршио позитивно растерећење (посебно саобраћајно) централног подручја

старог Београда (сл. 5). Уз то је била инте-ресантна и сугестија за стварање пловног канала кроз Нови Београд, који би пове-зивао рукавац Дунава са Савом.

Полазећи од основних идејних поставки овог плана, наставља се интензивно са радом на оформљењу Генералног урбани-стичког плана. Први предлог се појављује 1949. године (сл. 6). Дошло се притом до одређених одступања од претходног идеј-

ђе и до померања и скраћења дијагонал-них потеза у уличној мрежи, која све више поприма изразити ортогонални карактер. Такође се појављује и варијантно решење Новог Београда, произишло под прити-ском хидротехничких сугестија заснованих на потреби затварања рукавца Дунава и стварања великог језера (сл. 7). У ортого-налној уличној мрежи овог решења све изражитије се исказују тенденције поду-



Сл. 7 — Идејни предлог за уређење Новог Београда из 1949. — варијанта са језером.

Fig. 7 — Proposal for the arrangement of Novi Beograd from 1949 — The variant with a lake.

ног плана с мотивацијом неопходности „ре-алнијег планирања“. Та се одступања пр-венствено односе на територију Новог Бео-града, где долази до укидања вештачких језера у склопу централне партије, а тако-



Сл. 8 — Први послератни Генер. урбан. план Београда — усвојен и озакоњен 1950.

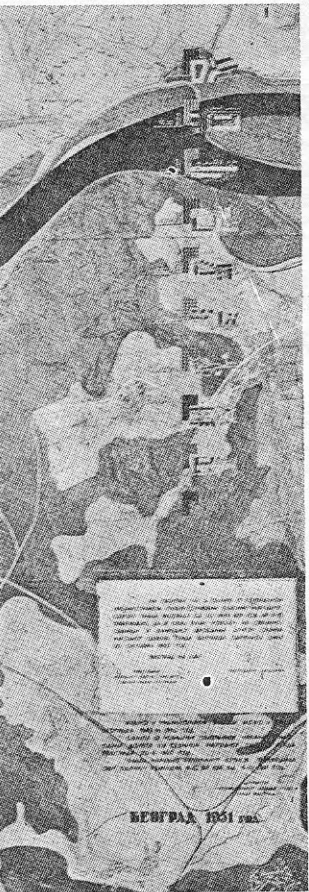
Fig. 8 — The first post-war General City Plan of Beograd — Accepted and legalized in 1950.

жног пролазног струјања саобраћајних то-кова.

Даљим радом дошло се до првог после-ратног Генералног урбанистичког плана Београда, који је усвојен и озакоњен 1950.

године (сл. 8). И поред извесних измена усвојени план је у суштини представљао потврду предлога из претходне године, с тим што је коначно прихваћена и у план унета језерска варијанта хидротехничког решења. У целини гледано, предлог опште просторне организације града који је нудио Генерални урбанистички план, представљао је здраву подлогу, посебно због пружања могућности за стварање неопход-

сукоба унутарградског, ванградског и даљинског међуградског саобраћаја, сукоба који се у постојећем стању одвијао преко унутарње уличне мреже у осетљивом градском ткиву. Све је говорило о створеним планским предусловима за сигурнији даљи рад на детаљном планирању и смелије приступање етапном решавању бројних сложених проблема града у развоју, а посебно саобраћајних. Међутим, и



Сл. 9 — Систем кичмене саобраћајне мреже заснован на функционалном склопу лонгитудинарне и три трансверзална потеза. Генерални урбанистички план 1950.

Fig. 9 — Main traffic network in the General City Plan from 1950.

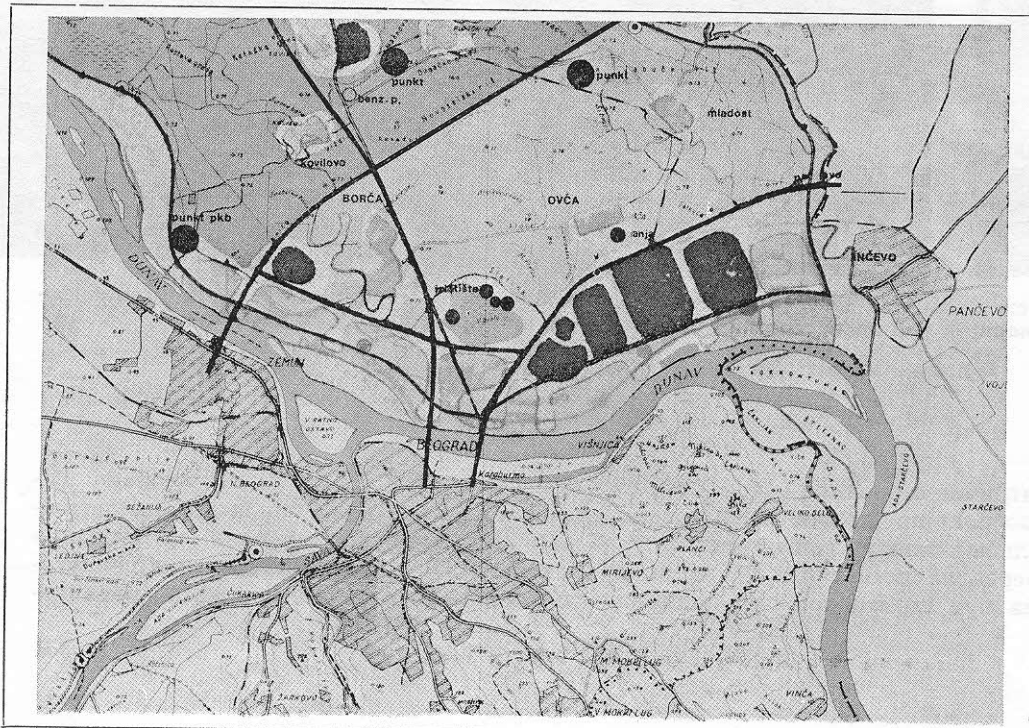
не вишецентричне структуре града. Систем кичмене саобраћајне мреже, заснован на функционалном склопу лонгитудинале и три трансверзална потеза (сл. 9), јасно је указивао на пут позитивног разрешавања

поред тога што се одмах по усвајању Генералног плана приступило изради детаљних урбанистичких планова за поједине делове града и важније саобраћајне потезе (од чега је већи део и урађен), реализаци-



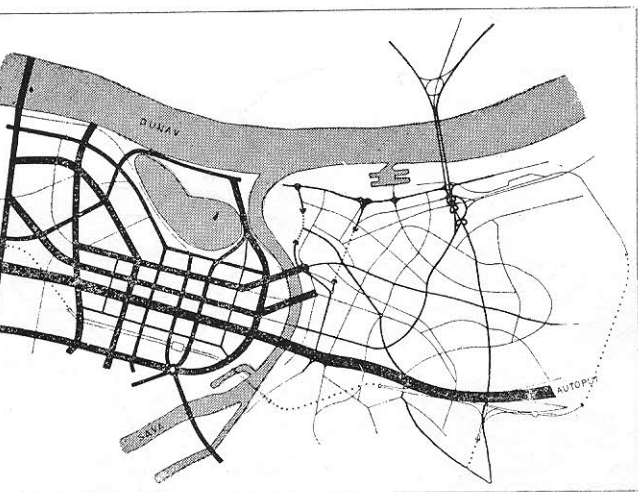
Сл. 10 — Идејна уређајна основ Новог Београда из 1957. године

Fig. 10 — The layout of Novi Beograd from 1957.



Сл. 11 — Идејна предлог за укључење леве обале Дунава у општу површину Генералног урбанистичког плана Београда.

Fig. 11 — Proposal for including the left Danube bank in the space covered by the General City Plan of Beograd.



Сл. 13 — Наглашеност подужних везних прваца у саобраћајној мрежи Новог Београда.

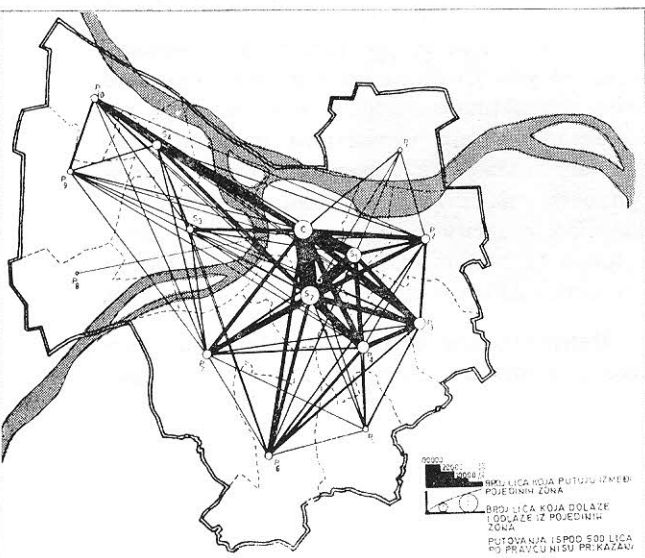
Fig. 13 — Emphasized longitudinal connections in the traffic network of Novi Beograd.

ција је кренула сасвим другим током. Ово се посебно односи на територију града на десној обали Саве — на матични Београд. Град се ту развијао практично без поштовања плана, на бази парцијалних решења, и путем бројних међусобно неусклађених интервенција. Није било ни спремности, ни снаге за велике планске захвате, па ни довољно схватања њиховог правог значаја.

У току 1957. године, у вези са Одлуком о изменама и допунама Генералног урба-

Сл. 14 — Гравитациони модел градског подручја према стању 1965—66. године.

Fig. 14 — Model of gravitating in the city area according to the situation in 1965—66.



нистичког плана, долази до напуштања неких поставки усвојеног плана, а такође и до новог генералног решења за територију Новог Београда. У домену уличне мреже ово ново решење заснива се на стриктном поштовању ортогоналног система (са свим карактеристикама које он у себи носи) и на претежно једнообразном планирању блокова у погледу њихове величине (који се овде појављују као основне стамбене



Сл. 12 — Идејна уређајна основа Новог Београда дата у процесу ревизије Генералног плана.

Fig. 12 — The layout of Novi Beograd given in the process of revision of the General Plan.

јединке). Посебно су наглашени потези са тенденцијом подужног струјања токова и везе са територијом на десној обали Саве (сл. 10). Такође, повезано с поменутом Од-



Сл. 15 — Мрежа градских саобраћајница у Генералном урбанистичком плану Београда из 1972.

Fig. 15 — Network of city thoroughfares in the General City Plan from 1972.

луком о изменама и допунама Генералног урбанистичког плана, долази се, најзад, до решења о укључењу територије Крњаче, односно леве обале Дунава, у општу површину захваћену планом. Израда уређајне основе за тај део, за такозвани „Дунав — град“, представљала је корак од посебног значаја, јер се тиме први пут укључују обадве реке у укупан плански захват, односно — Београд се у таквој планској визији први пут исказује као град који је природно запосео своје реке, што представља логичан пут његовог развоја. При том се још више наглашава важност потребе остварења трансверзалних потеза (сл.

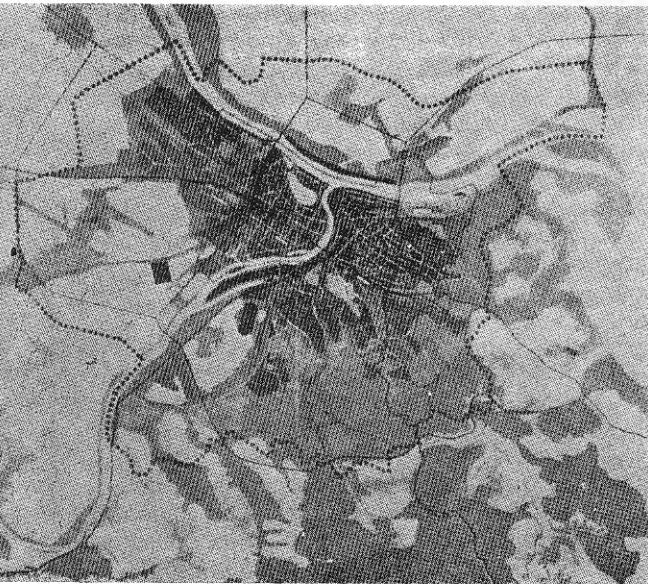
11), као значајних елемената костурне саобраћајне мреже будућег великог Београда.

Доцније долази до рада на поновном решавању територије. Новог Београда, што опет резултира новим планом, који се такође заснива на стриктном ортогоналном систему мреже, уз упадљиво учовање могућности транзитирања саобраћајних токова кроз градску територију (што му примењени систем пружа), нарочито преко одређених потеза у подужном смеру (сл. 12).

Међутим, док се одвијао тај процес честог напуштања ранијих предлога и тра-

жења нових урбанистичких решења, град се и даље развијао. Његов развој се кретао првенствено путем нове стамбене изградње, израстањем структурално некомплетних стамбених насеља, познатим начином стварања нових „спаваћих соба“ за матични део града, у чијим оквирима је углавном остајала највећа концентрација активности ка којима су интензивно струјали саобраћајни токови са новоосвојених површина. На тај начин се продужавао век наслеђеној моноцентричној структури града (недораслој новим потребама) и наслеђеној уличној мрежи матичног дела града, која није била у стању да удовољи новонасталим захтевима. Интервенције у домену техничке реконструкције појединих потеза (ради побољшања протока саобраћаја) и вештачко подизање тих потеза на виши ранг у мрежи, није представљало прави метод планског преображаја мреже у нови органски систем, који је граду у узрасту био неопходан. Услед незадрживог механичког прираштаја, матични део града нагло се ширио ка југу и југоистоку (на бази парцијалних решења) путем освајања нових површина (и то најчешће обрадивих), чиме се стално пове-

ћавала дужина превозења и оптерећеност потеза који су у мрежи имали карактер радијалних праваца ка ужем подручју матичног дела града. Истовремено се на територији Новог Београда (која је чвршће држана у планским оквирима) интензивно одвијала изградња стамбених блокова произашлих из ортогоналног растера мреже, али без осталог садржаја неопходног за комплетно живљење, чиме је стално расла зависност ове територије од матичног дела града. Перманентна струјања ка матици и обратно, афирмисала су и у самом плану подужне потезе у ортогоналној мрежи као битне елементе за ефикасно транзитирање кроз новоосвојену територију (сл. 13) која је била без неког чвршћег организационог језгра са одговарајућом снагом привлачности, већ се исказивала као чисто стамбена зона. На тај начин су се спонтано диференцирали потези са значајнијом улогом у општем склопу мреже (на укупној територији града), и то првенствено на правцима повезивања централне зоне матичног дела града с местима становања, на шта јасно указује урађени „Гравитациони модел градског подручја“ према постојећем стању 1965—66. годи-



Сл. 16 — Разлика у обиму захваћене територије између првог и другог Генералног урбанистичког плана Београда.

Fig. 16 — Difference in the extent of the territory set out in the first and second General City Plan of Beograd.

не (сл. 14). Међутим, све је то довело и до одређених појава преплављености и саобраћајних загушења како поменуте централне зоне, тако и одређених потеза у мрежи при навали саобраћајних бујица у вршцима оптерећења. Уз то је и нерешени проблем стационирања индивидуалних возила стално погоршавао ситуацију. Потпуно неприпремљено за решавање све акутнијег питања стационарног саобраћаја (због неочекивано наглог пораста степена моторизације), уже подручје матичног дела града није поседовало ни приближне могућности да удовољи новонасталим потребама. Због тога је дошло до појава паркирања возила на коловозима, на тротоарима и пешачким трговима, односно до заповедања свих тзв. „неискоришћених“ простора. Разуме се да је заузимање површина намењених динамичном саобраћају доводило до сужавања коловоза и смањења пропусних моћи улица, што се штетно одражавало на мрежу уопште, а недопустиво отежавало простора пешацима — крајње отежавало општу ситуацију. Саобраћајна загушења, угрожена безбедност пешака, звучни хаос — бука, аерозагађење, били су, на жалост, само логична последица досегнутог стања. Међутим, ширим проблемима савремене реконструкције града није поклањана потребна пажња, нити је придаван одговарајући значај. Приступало се брзим, ситнијим интервенцијама и неким административним мерама уз то, па до првих резултата није могло ни да се дође.

И тако је наступио период ревизије Генералног урбанистичког плана, окарактерисан већ оствареним значајним проширењима града, одложеним проблемима реконструкције за неко будуће време и утврђеним одустајањем од извесних ранијих поставки, нарочито у домену решавања саобраћајних проблема, као што су: локација железничке станице на територији матичног дела, „источна магистрала“, „трансверзала“ итд., што је утицало на читав ранији предлог мреже градских саобраћајница, а преко тога и на ранији план уопште.

У процесу ревизије, после дужег рада, дошло се до новог Генералног урбанистичког плана (1972. године). Овим планом је извршено санкционисање свега што је дотле учињено, дефинисане су све проме-

не у односу на претходни план, а посебно је карактеристично то што се одустало од ранијег захватања територије на левој обали Дунава (од „Дунав-града“) — као да се устукнуло пред снагом и ширином велике реке. Јасно је да је и у домену мреже градских саобраћајница дошло до изразитих промена у односу на првобитни Генерални урбанистички план. Док је у њему доминирао јасан костур саздан на склопу подужне кичме и три магистрале трансверзалног карактера, дотле се у нови план, поред прихваћеног подужног потеза (ауто-пута кроз град) и тзв. „савске магистрале“, уводи познати систем „одбрамбених прстенова“ који би требало да заштити одговарајуће подручје града и обилазно усмери одређене саобраћајне токове ка жељеним правцима (сл. 15). Притом се у допунској мрежи испољавају и радијални правци који су се, у већ обављеном ширењу града, више спонтано (мање плански) наметнули. Одустајањем од преласка града на леву обалу Дунава (у смислу органског присаједињења тих површина граду у развоју), сва проширења се и даље усмеравају ка југу, југоистоку и југозападу, на систему тзв. стамбених „оаза у мору зеленила“. На тај начин је нови план предложеним развојем града (и поред поменутог одустајања) захватио замашну територију која по свом обиму знатно прелази оквиру првобитног Генералног урбанистичког плана (сл. 16). Самим тим готово се намеће закључак како је преовладало мишљење да се под појмом развоја града првенствено подразумева његово ширење путем освајања нових слободних површина, док се питање савремене реконструкције наслеђеног организма не обухвата тим комплексним појмом.

Из обављеног посматрања досадашњег процеса планирања мреже градских саобраћајница, може да се уочи како се он карактерисао упоредним појавама честих измена и нових тражења, с једне — и спонтано наметаним реализацијама претежно текућег карактера, с друге стране. Изузев подужног потеза (ауто-пута кроз град), већих и снажнијих захвата који врше радикалнији преображај наслеђеног стања и воде новом, шире-позитивном систему кретања, није било. Као да се веровало како је могуће и без њих. Међутим, стално од-

лагано питање свестранијег приступа савременој реконструкцији наслеђеног стања, постаје све акутније. У тим оквирима постаје неизбежна и савремена реконструкција наслеђене мреже. Она пак подразумева: планску измену система путем органског уклапања нових потеза; промену карактера (промену функционалних својстава) одређених елемената постојеће мреже; планско успостављање оптималне густине мреже; неопходну промену односа примарног дела (мреже градских саобраћајница) према секундарном делу (што је сада на

штету примарне мреже); савремено функционално димензионисање свих елемената мреже; потпуно просторно издвајање динамичног од стационарног саобраћаја итд. Тек после тога, уз спроведену проверу одређених поставки плана која ће се тада сама наметнути, отвориће се јасне перспективе за сигурније дефинисање функционално оптималног система (значи органског система) комплетно схваћене мреже. Ово је свакако задатак за предстојећи процес ревизије Генералног урбанистичког плана, који се све гласније најављује.

ПОМОЋНА ЛИТЕРАТУРА

(Часописи коришћени само у избору слика)

„Архитектура“ бр. 3 (1947).

„Архитектура“ бр. 8—10 (1948).

„Урбанизам-Архитектура“ бр. 1—4 (1951).

„Архитектура-Урбанизам бр. 41—42 (1966).

„Урбанизам Београда“ бр. 1 (1969).

„Урбанизам Београда“ бр. 44—45 (1977).

NETWORK OF CITY THOROUGHFARES IN THE CITY PLANS OF BELGRADE

Hranislav Stojanović

The process of planning the network of the city thoroughfares within the general resolving of complex problems concerning the spacial development of Belgrade in the post-war period has been taken into consideration. The characteristics of many suggestions and proposals have been set out beginning with the first sketches of regulating the traffic to the last General City Plan of Belgrade. It has been depicted that the very developing process of planning the spacial organization of the city and consequently

of the network itself of the city thoroughfares was characterized by searches and changes on the one hand and spontaneously imposed materialization on the other. The continuous spread of the city by taking new areas was pointed out, but so was also underlined the negligence of modern reconstruction of the existing state, as well as its permanent postponing for some future time, which must have mirrored on the way of resolving difficult problems linked with the establishing of an optimal system of the network of city thoroughfares.