

КРИТИКА УРБАНИСТИЧКЕ ПЕРСПЕКТИВЕ БЕОГРАДА ИЗ 1948. ГОДИНЕ

Поводом излагања о плану реконструкције Београда

За урбанистички развој Београда, за решење стамбеног питања, развијање друштвеног и културног живота, за преображај Београда према принципима савременог урбанизма, било је од историјског значаја доношење Првог петогодишњег плана развитка Београда од 1947. до 1951. године. Од не мањег значаја били су задаци реконструкције и изградње Београда садржани у Савезном петогодишњем плану за исти период. Међу задацима у Петогодишњем плану Београда, један од најзначајнијих, био је: „широко развити стамбену изградњу”, а затим се ређају други актуелни, крупни проблеми: „темељито обновити и проширити градски саобраћај, повећати количину и квалитет воде и развити водоводну и канализациону мрежу, засадити нове зелене површине у свим деловима града и околини, извршити велике радове на изградњи и оправци улица, булевара, јавних објеката”.

Оно што је становништво највише очекивало, што му је недостајало, то је имало да се задовољи одредбом: „У свим деловима града имају се изградити домови културе, основне школе и гимназије, пионирске установе и дечја обданишта, велики болнички центар и низ других санитетских објеката и социјалних установа.”

Да би се Београд претворио и у важног произвођача, План је предвиђао „широко развијање локалне индустрије за производњу грађевинског материјала и развијање локалне индустрије предмета широке потрошње”.

Значајна је била одредба по којој се имају уклонити крајње нездрава насеља чатрља: Јатаган-мала, Прокоп, Душановац и др.

За опоравак градске деце план је предвиђао изградњу дечјих опоравилишта ван града. За развој и омасовљење фискултуре била је предвиђена изградња мреже рејонских спортских игралишта, фискултурних дворана у свим деловима града и уређаја за спорт на води.

Од посебног значаја за будући развој Београда постављао се урбанистички нов и сложен задатак да се „у току првих пет година планске изградње престонице ФНРЈ ... на левој обали Саве изврше обимни радови на насипању и регулацији терена на коме ће се подићи нови део Београда, а где ће бити смештен велики део јавних, културних установа и индустријских објеката, заједно са стамбеним насељима за преко 250.000 становника.”

Законом о национализацији градског земљишта и најамних зграда били су остварени повољни услови за шире захвате на реконструкцији и планској изградњи града и нових насеља.

Остварење широко постављеног програма Петогодишњег плана Београда, нарочито у погледу низа нових друштвених зграда, дечјих и школских установа, спортских терена, паркова, није се могло заснивати на старом генералном плану Београда из 1923. године, који је био у основним својим концепцијама давно пре рата нарушен и који, по својој садржини и застарелим схватањима, није могао да одговори новим задацима. Стога се, као важан и основни задатак реконструкције и изградње Београда постављао проблем изградње новог генералног урбанистичког плана, који би се заснивао на претходним радовима и анализама постојеће структуре

града, природних услова за његово проширење и низа других фактора и на одређеном програму перспективног развоја града, који би својом садржином и напредним урбанистичким концепцијама могао да задовољи повишене потребе будућих генерација социјалистичког друштва.

За решење тог изванредно значајног и одговорног задатка био је организован Урбанистички институт, који је окупио на сарадњу око десетак млађих архитеката и још толико техничара. За директора је био постављен архитект Никола Добровић.

После завршене израде идејног генералног плана реконструкције Београда, колектив Института је одлучио да изнесе резултат свог рада пред најшири скуп архитеката, ради отварања дискусије о плану, добијања корисних критичких примедба и предлога. У ту сврху је Секција архитеката Друштва инжењера и архитеката организовала састанак 30. 9. 1948. године, на коме је директор Института Н. Добровић, у главном реферату, изложио ток рада Института на решавању урбанистичког плана Београда. Главни део реферата био је посвећен решењима хидротехничких и саобраћајних проблема (пристаништа, железничког чвора, мреже градских саобраћајница) док се о самој новој урбанистичкој структури града, новој садржини друштвених зграда, начину преображаја постојећих стамбених зона према савременим урбанистичким принципима, о новом систему градског зеленила, о размештају свих оних, значајних за живот грађана, објеката, које је предвиђао Петогодишњи план Београда, ни из реферата, ни из изложеног урбанистичког плана није могла добити јасна представа.

После изложеног главног реферата, и поред великог броја присутних, није се пријавио ни један дискусант.

Тај значајан скуп београдских архитеката, завршио би се без икаква одјека на изложени материјал о урбанистичком плану Београда, да нисам сматрао да ми је дужност да изложим своје критичко мишљење о изложеном идејном урбанистичком плану Београда и образложењу тог плана, датом у реферату директора Урбанистичког института.

Текст мога излагања, према оригиналном рукопису, који овде објављујемо, може послужити као документација за историју урбанистичког развоја Београда и схватања значаја и садржине његовог идејног урбанистичког плана.

О проблемима реконструкције Београда

Ми имамо пред собом резултате рада на изради идејног плана реконструкције Београда од времена првог излагања пред пленумом Секције архитеката и дискусије која је тада вођена.

Проблем који је пред Секцију изнет од прворазредног је значаја не само за правилан развој и изградњу Београда, него он има и далеко шири, принципијелан значај за бољи развој нашег урбанизма и његове архитектуре, за развој теорије и праксе у тој области. Полазећи с тога становишта, задатак наше архитектонске јавности је да узме у расправљање не само готове резултате који су пред нас изнети, него да се осврне и на методе рада, на принципијелне и идејне поставке на којима се тај рад, према излагањима колеге Добровића, заснивао. То значи да дискусија и критика по идејном плану Београда треба не само да допринесу што правилнијем решавању основних проблема реконструкције Београда, него и да пруже материјал за теоријску разраду и практично решавање свих оних проблема који се постављају код планске изградње и реконструкције наших градова, да се пројектантски рад што чвршће заснива на поставкама које произлазе и које ће произлазити из задатака које поставља пред нас петогодишњи план привредног развика читаве земље.

О основним схватањима реконструкције Београда

Било би, мислим, неправилно ограничити се само на анализу изложеног плана, без везе са излагањима архитекта Николе Добровића у којима је он, на два последња састанка изнео схватања и принципе о реконструкцији Београда.

По питању основних смерница за идејни план, ми смо чули само толико да смо пре рата могли саставити за 14 дана урбанистички програм за уређење града, а да данас нисмо у стању да га саставимо не за 14 дана, него „ни за годину, ни две, ни три” и све дотле „док се не устали ток ове наше револуције”. А даље излагач је рекао: „Ми прибегавамо планирању револуционарним методама”. Према даљем излагању, те револуционарне методе су у томе што се не чека да „сва надлештва и установе, док целокупно становништво и држава не сагледају потребе унапред сто

Генерални план Београда из 1923. године одговарао је углавном тадашњим стварањима урбанизма и постављеним задацима у програму. Међу важније и напредне идеје тог плана биле су: размештај око 140 административних, друштвено-културних, школских и дечјих установа, стварање нових паркова, на Топчидерском брду, испод Лаудоновог шанца (на Звездари), пројект дунавског пристаништа ван речног корита, нови мостови преко Саве и Дунава, реконструкција саобраћајне мреже, са стварањем нових магистрала и вијадуката преко долина, проширење Калемегдана на Горњи и Доњи град, радикална реконструкција железничког чвора, са стварањем пролазне путничке станице и тунелима испод гребена Београда, за везу са дунавским мостом и са правцем за Ниш, поред нове теретне станице на пристаништу и нове путничке станице на Врачару. Већина тих идеја остала је неостварена. Главни резултати тог плана су: парк на Топчидерском брду, проширени Калемегдан и парк код Југословенског драмског позоришта



Le plan général de Belgrade de 1923 fut, en général, conforme à la conception d'urbanisme de cette époque-là et aux objectifs posés dans le programme. Parmi ses idées les plus avancées et les plus importantes, se distinguent notamment: la disposition d'environ 140 établissements administratifs, sociaux, culturels, scolaires et ceux qui étaient destinés aux enfants; la création des parcs nouveaux à Topčidersko brdo et à Laudonov šanac (Zvezdara); la construction du port du Danube, hors de son lit; les nouveaux ponts de la Save et du Danube; la reconstruction du réseau routier y compris la réalisation des nouvelles magistrales et des viaducs au-dessus des vallées; l'agrandissement du Kalemegdan vers Gornji Grad et Donji Grad; la reconstruction radicale du noeud ferroviaire avec la réalisation d'une gare de passage et des tunnels au-dessus de la crête de Belgrade, reliant le pont du Danube avec la voie de Niš; la nouvelle gare des marchandises dans le port et la nouvelle gare à Vračar. La plupart de ces idées n'ont pas été réalisées. Les réalisations principales du Plan sont: le parc à Topčidersko brdo, l'agrandissement du Kalemegdan et le parc autour du Théâtre dramatique yougoslave

година, него нашим понирањем у те проблеме долазимо до револуционарних изванредних метода”.

Из свега тога јасно произилази да се израда идејног плана заснивала на индивидуалним схватањима пројектаната о развоју и потребама Београда.

Сматрам да би многи проблеми који су решавани идејним планом били реалније и правилније решени да се пошло путем што свестранијег проучавања и разраде задатака, који произлазе из Петогодишњег плана Београда, о развоју локалне привреде, изградње стамбених и друштвених зграда и комунално-привредних установа и уређаја. Мислим да би то био једино исправан пут који указује теорија и пракса планске изградње градова.¹

О перспективном развоју Београда и функционалним зонама града

За дискусију и анализу планом обухваћене градске територије, посебно изградњених зона, нису изнети ни ма какви цифарски подаци, изузимајући реферат архитекта Мандића о стамбеном комплексу Пионира. Тако ни у излагањима, ни у плану није разрађен проблем размештаја и реконструкције локалне привреде на територији старог Београда. У коликом обиму и на којим местима се предвиђа развијање и изградња локалне привреде, како се предвиђа распоред свих крупнијих установа, предузећа и терена комуналног газдинства и опслуживања града које одређује Петогодишњи план Београда — то се из плана јасно не види. Једино што је означено — то је зона градске технике, концентрисана око железничке станице и пристаништа на Дунаву. Да ли се може сматрати да су тиме постављени задаци решени? Да ли је тиме обезбеђена изградња локалне привреде? Познато је да је изградња на предвиђеној територији на дунавској страни условљена претходним извршењем хидротехничких радова — регулацијом Дунава, насипањем, изградњом кејова и пристаништа итд. То исто се може рећи за изградњу индустрије на левој обали Дунава. Према томе, плански размештај локалне привреде и комуналног газдинства представљају неодложан задатак, који тражи своја реална решења и за период до краја петолетке и за даљи перспективни развој у етапама.

Плански размештај не само локалне привреде и комуналних служби, него и

нових стамбених зона и реконструкције постојећих, као и размештај свих културно-просветних, здравствених и других друштвених зграда које се имају изградити морао би се заснивати највећим делом на што ширем и потпунијем испитивању стварног стања на терену.

Данашњи размештај индустрије, комуналних служби и предузећа не задовољава, али се планом мора дати конкретан предлог о томе шта се од свега тога задржава, како се замишља њихова реконструкција, где се имају размештати нова предузећа, складишта, трамвајске и тролебујске ремизе, кланице, пекаре, перioniце итд. Тек тако, када би се планом предвидео размештај тих основних комуналних служби, а затим размештај свих предвиђених друштвених зграда, градског центра и рејонских центара, могло би се на реалним основама дискутовати о логичном, што краћем повезивању појединих зона и центара, о потребама и правцима нових, односно реконструкцији постојећих магистрала града, о мрежи механичког саобраћаја, о диференцирању појединих артерија итд.

Међутим, ми имамо изложени идејни план Београда, па је наш задатак да га, оваквог какав је, продискутујемо и допринесемо да се дође до што правилнијих решења по свим основним проблемима реконструкције града.

О саобраћајној мрежи Београда

Један од крупних недостатака данашње мреже је у томе што сав саобраћај из главних улазних артерија слива према центру града, а да при томе није омогућено растерећење тих артерија, пре улаза у средиште, обилазним артеријама које би саобраћајна струјања разводила у друге зоне и центре града, без пролаза кроз центар.

Како је тај проблем решаван у идејном плану? Пројектовањем нових огранака од Булевара Југословенске армије преко Топчидерског брда до изнад Мостара, затим од Булевара Црвене армије (данас Булевара револуције) према новој железничкој станици у дунавској зони; даље, везивање Обреновачког друма преко топчидерске долине са Авалским друмом и најзад предвиђено разгранивање улазних магистрала из Новог Београда и Баната пре улаза у град омогућује се раздвајање и растерећење тих магистрала у њиховом пролазу кроз градски центар.

Сматрам да би требало проучити питање целисходности мреже теретних саобраћајница које не би пролазиле кроз стамбене зоне, посебно артерија које би повезивале складишта горива, грађевинског материјала и друго, са удаљеним, периферним зонама града.

О реконструкцији постојећих саобраћајница

У излагању Н. Добровића о принципима реконструкције Београда речено је:

„А то значи да, постепено и упоредо са развитком социјалистичког друштва, треба да ишчезну сви издаци некадашњег приватног сектора, који није изграђивао град, ни улице, ни тргове, већ само своја земљишта...”

Наслеђени Београд је чињеница с којом морамо рачунати, користећи све оно што има услове да се употреби, поправи, реконструише и да задовољи потребе новог друштва које гради социјализам „не на рушевинама старог, него користећи све позитивно што је наслеђено”.

У мрежи постојећих саобраћајница планом се предлажу крупније измене, предлаже се потпуно напуштање постојећих артерија, као нпр. Булеvara Југословенске армије, Таковске и Палмотићеве улице, Јужног булеvara, Северног булеvara и претварање Улице маршала Тита од Мањежа до Славије и Светосавске улице у пешачке стазе.²

Такви предлози заснивају се на тези да наведене артерије не треба реконструисати даљим изграђивањем, проширењем и коректуром трасе или подужног профила него да их треба осудити на „дегенерисање”, на постепено изумирање.

Сматрам да је таква концепција у основи супротна концепцији о развијању, реконструкцији свих оних елемената који се могу укључити реконструкцијом у нову планску концепцију града.

Како се оправдава напуштање данашњих живих саобраћајних артерија које имају услове да се реконструишу према будућим потребама и које данас имају важну улогу у градском саобраћају? Н. Добровић је рекао:

„Ако желимо да променимо вид, изглед и структуру једног града, треба то да се дегенерише. Да би могао тај део да дегенеришемо, морамо га запоставити, не изграђујући ништа ново.”

То би значило да се Таковска, Палмотићева, Булевар Југословенске армије и дру-

ге улице прогласе за опасне зоне, да се у њима обустави свако ново грађење и да их оставимо 10—15 година, са неугледним, дотрајалим кућама поред других, разбацаних модерних, вишеспратних зграда које би својим калканима, светларницима и даље ружиле изглед града. Тиме бисмо свесно задржали усред града хаотичну наслеђену изградњу и недовољно коришћење изведених комуналних радова. Ми бисмо тиме створили не само дегенерике, него, ако допустите израз, живе мртваце у архитектонском смислу.

Поред тих улица које би биле осуђене на дегенерисање и изумирање, слична судбина се додељује и најживљем саобраћајном центру — тргу Славије. Ван сумње је да данашња ситуација Славије, и у саобраћајном и у архитектонском погледу, мора добити своје правилно решење. Али је исто тако ван сумње да Славија има веома крупну улогу у градском саобраћају баш тиме што се ту повезују линије механичког саобраћаја: радијалног, кружног и излетничког. Подсећам само од коликог је значаја за становништво града било то што су топчидерска и чукаричка линија биле продужене до Славије и тиме повезане са периферијом трамвајима и тролејбусима, а са осталим деловима града трамвајском линијом бр 2.

Уништење Славије, као саобраћајног центра и као могућности да се на том простору оствари простран и добро уобличен трг, значило би не плус него минус у читавом саобраћајном систему Београда. Предложено просецање нових, побочних улица од Мањежа² до храма Светог Саве са једносмерним саобраћајем значило би не упрошћење него компликовање саобраћаја у том делу града. Поред тога, не би се смело изгубити из вида да је Београд више но оскудан у трговима и да би тиме изгубио једну могућност да се на простору око Славије оствари простран, архитектонски добро уобличен трг, а да при томе и проблем саобраћајних струјања добије своје правилно решење.

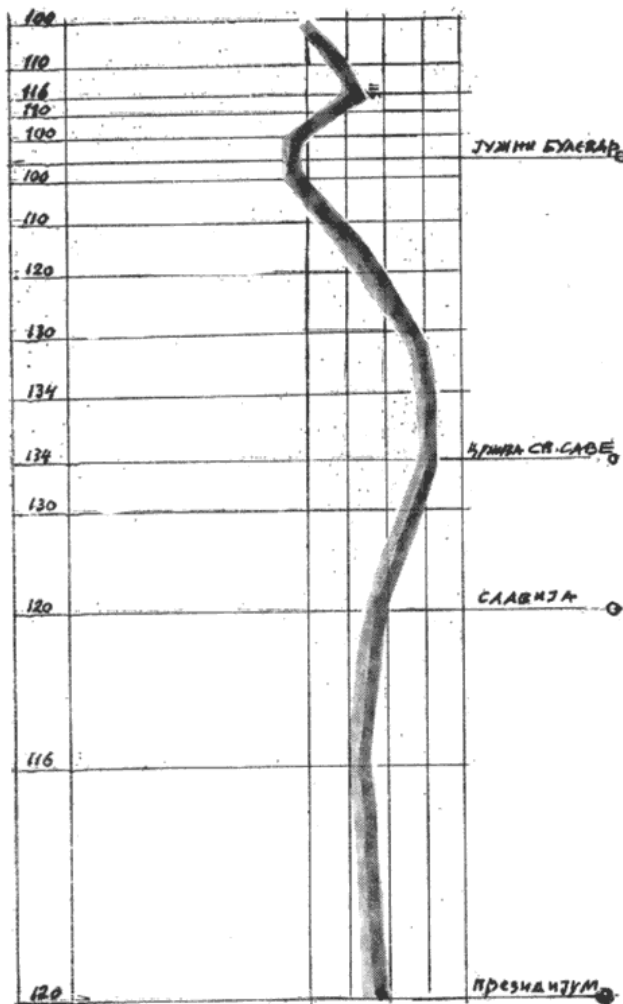
О мрежи нових магистрала

У предложеном плану јасно се издваја нови сноп радијалних магистрала које се разилазе од нове путничке станице које ћу означити са А, Б и В.

Таквом концепцијом, којом се три нове магистрале концентришу код будуће железничке станице, станици је дат значај

основног композиционог центра у старом Београду. Међутим таква концепција, поред преувеличавања значаја путничке станице, заснована је на планиметријској схеми, која, због живог рељефа, губи своје архитектонско оправдање. Подужни профили улица А и Б то потврђују.

Магистрала А. Продужење осовине Светосавске улице, због разграновања саобраћаја на две бочне улице, за посматрача је несагледљиво. Са саобраћајног становишта, траса улице А још мање се може правдати. Пратећи трасу по терену, она изгледа овако: од станице полази са коте 104, пење се на коту 116, затим се спушта на коту 96, да би се са успоном од око 7% попела до коте 134 код цркве Светог



Подужни профил магистрале А, са обележеним висинским котама

Le profil longitudinal de la magistrale A, avec les indications des cotes

Саве, а затим се спустила до трга Славије (сада трг Димитрија Туцовића). Извођењем вијадукта и покретања земљаних маса, подужни профил се донекле коригује. Сматрам да би требало узети у студију варијанту те трасе која би ишла по терену са блажим успоном и која би се уливала у Булевар Југословенске армије негде око Карађорђевог парка.

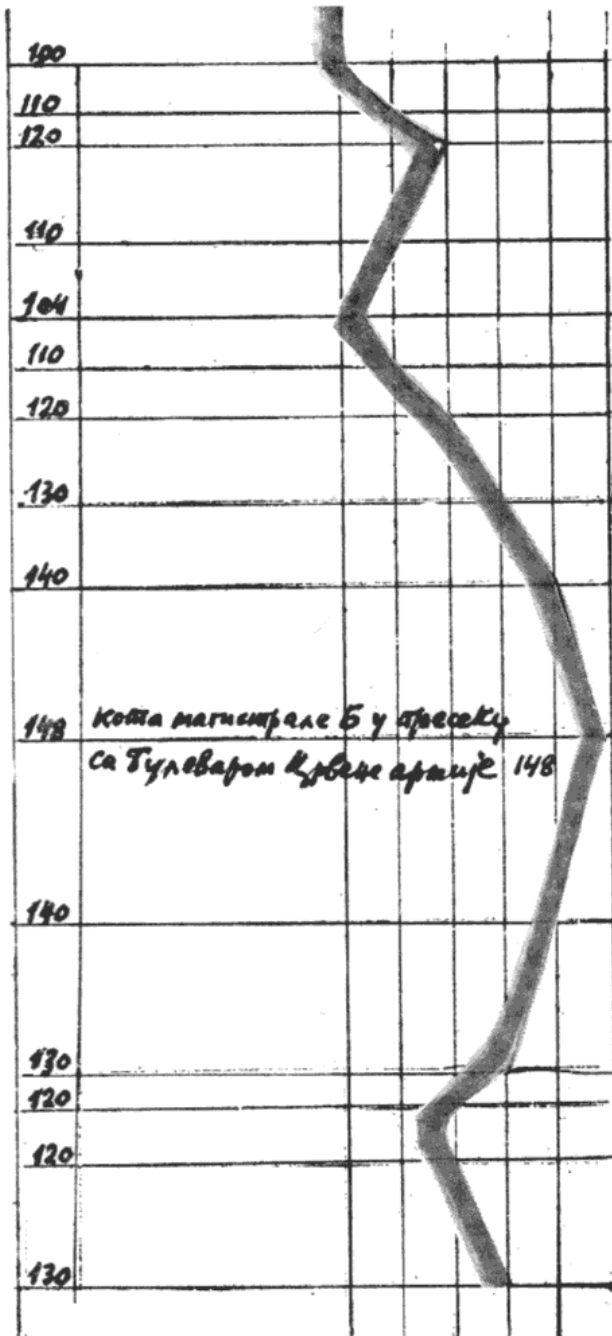
Магистрала Б. Њена траса је, у подужном профилу, слична траси А. Идући по терену траса полази са коте 104, пење се на коту 118, спушта се затим на коту 104. Поново иде са успоном од око 8% до коте 140, одатле до пресека са Булеваром Црвене армије на коту 148, затим се спушта до Булбулдерског потока и поново пење до Новог гробља, одакле се спушта према мосту Црвене армије.

Наравно да би се и овде морао подужни профил поправити вијадуктима, петљама у два нивоа. Сматрам да би требало потражити и друга решења, са мањим успонима. Поред тога магистрала Б, од Новог гробља према станици, нема своје оправдање, када се Рузвелтова улица продужи до платоа Светосавског храма и када се оствари веза Северног булеvara са падином, јужно од Булеvara Црвене армије, а тиме и са железничком станицом.

Артерија В има повољан нагиб и добро везује Булевар Црвене армије са аутострадом и железничком станицом. Њен недостатак би био једино у томе што њена траса, на око 1800 м, пролази преко изграђених зона. Међутим, сматрам да у принципу то не би смело да буде сметња, ако се ради о остварењу крупних и неопходних потеза.

О продужењу правца Кнез Милошеве улице

Пројектовано просецање нове улице између Палмотићеве и Таковске улице, у продужењу смера Кнез Милошеве, неоправдано је, јер је то учињено само из формалних разлога, док би просецање нове улице изазвало већа рушења. Нова улица има и сврху да доведе до дегенерисања Палмотићеве и Таковске улице. Напуштање и умртвљавање Таковске улице (која има савршено исту саобраћајну функцију као и пројектована) само зато што Таковска улица није продужење Кнез Милошеве у истом смеру, сматрам да би било робовање планиметрији. Требало је



Подужни профил магистрале Б

Le profil longitudinal de la magistrale B

узети у обзир да продужење Кнез Милошеве улице није оправдано ни са естетског становишта, јер се због грбине код Булеvara Црвене армије губи свака просторна видљива веза између Кнез Милошеве улице и њеног продужења према Дунаву.

Најзад треба указати на још један недостатак: продужење Кнез Милошеве ули-

це пролазило би непосредно поред зграде Скупштине, а затим, рушећи зграде Главног телеграфа, просећало би Ботаничку башту, ту драгоценост Београда.

О смерницама за реконструкцију саобраћајне мреже

По питању реконструкције саобраћајне мреже, мислим да је потребно заузети јасан став, који би се заснивао на овим поставкама:

1. У данашњој мрежи саобраћајних улица одредити све оне артерије или улице које имају или које ће имати значајнију функцију, повезујући важније тачке и делове града. Према степену изграђености новијим зградама од вредности вршити њихову реконструкцију, са неминовним рушењима зграда од мање вредности, па и појединих зграда веће вредности.

2. Држећи се тих поставки изградити детаљан план реконструкције појединих магистрала у вези са реконструкцијом околних блокова, са свођењем на потребну меру трансверзалних улица и постепеним претварањем непотребних у стамбене пешачке пролазе и унутрашње саобраћајне стазе.

3. Архитектонско уобличавање магистрала већих дужина (Булевар Црвене армије, улице 29. новембра, 27. марта, Душанова итд.) спроводити на принципу слободно постављених зграда, са просторним интервалима, који би давали карактеристична обележја појединим магистралама, који би обезбеђивали струјање ваздуха, у облику скверова, мањих тргова са друштвеним зградама, са применом декоративних, парковских елемената. Повлачења зграда од регулационе линије и стварање трака зеленила између улице и зграда, допринело би се бољим условима становања и рада и просторној композицији магистрала.

Проблем реконструкције малих блокова у крупне стамбене комплексе

При досадашњој изградњи стамбених зграда у изграђеним зонама, нове зграде подизане су углавном на старим регулационим линијама. Ту и тамо учињени су покушаји повлачења од линије (нпр. у Московској улици, на углу Његошеве и Народне Републике итд). Међутим, још нису учињени покушаји да се већ при са-

дашњој изградњи малих блокова врши поступно њихово сједињавање у веће комплексе, при чему би се извесне пролазне улице у каснијој етапи претварале у унутрашње локалне пешачке и колске прилазе. Несумњиво је да се то не би могло као правило поставити, али би бар требало тамо где је то могућно плански спроводити. Такав поступак биће неминован чим се пређе на реконструкцију оних делова града који се карактеришу густом мрежом улица и ситних блокова, са зградама ниске вредности. По правилу, ти делови града су без друштвених зграда, без паркова и тргова, па они захтевају реконструкцију, која ће омогућити да се без великих материјалних издатака остваре нове концепције о изградњи стамбених комплекса, као функционално сложених архитектонских целина.

За извршење задатака о изградњи предвиђене стамбене површине по Петогодишњем плану треба покушати не само са употребом празних градилишта, јер ће се она брзо исцрпсти, него и са асанацијом дотрајалих, неупотребљивих блокова у ширем центру града.

Један од задатака идејног плана био би да се наслеђене супротности, између центра и периферије, поступно и плански уклањају, поред осталог и тиме што ће се *планом предвидети равномеран размештај по градској територији значајнијих друштвених зграда и комуналних уређаја — школа, обданишта, поликлиника, културних домова, биоскопа, фискултурних објеката, паркова, пијаца итд.*

Тиме се у исти мах поставља и проблем планске организације рејонских центара, који треба да задовоље културно-животне потребе радног становништва. Из предложеног идејног плана не види се да су ти проблеми решавани, па сматрам да би им у даљој разради требало посветити пажњу. Када је реч о рејонским центрима, мислим да се не би требало код њиховог размештања руководити административним гра-

ницама, него више појединим карактеристичним рељефним условима (нпр. Сењак, Пашино брдо, падине према Јужном булевару итд.)

Размештај посебних комплекса општеградског и републичког значаја

У културном животу града, па и читаве земље, извесни комплекси и грађевине имају посебан значај. За тако значајне објекте као што су научни институти, музеји, факултети и велике школе сматрам да је потребно да се изаберу она места која ће пружити најбоље услове за рад у њима, које ће бити на најбољим положајима и са добрим везама са центром града. Код избора места за такве комплексе треба имати у виду да ће век тих грађевина далеко надмашити просечне стамбене и масовне зграде.

Како је тај проблем решен у идејном плану?

Комплекс Ташмајдана — Тркалишта

Централни делови Београда остали су без минимума паркова, а о томе најбоље сведочи мало зелено острво — бивша дворска башта — у којем су све клупе увек заузете. Генерални план из 1923, не водећи рачуна о потребама становништва у центру, предвидео је изградњу јавних грађевина према данашњем Булевару Црвене армије, до Техничке велике школе. Предлог, који сам учинио преко јавности, 1930. и 1932, да се читав комплекс око Ташмајдана остави за централни парк, није био прихваћен, па су после изграђене црква Св. Марка, Поштанска штедионица, Пожарна команда и друге.

Међутим, још увек се пружа могућност да се у томе простору оствари парк у центру града, који би у многоме побољшао животне услове становништва централног дела.

После једне деценије од усвајања генералног урбанистичког плана Београда поједине општине су приступиле изради детаљних регулационих планова за своје територије. Тек у тим плановима био је решен размештај друштвених зграда и слободних простора локалног значаја. Међутим задржана је беспланска структура, са ситним блоковима и густом мрежом пролазних улица План је усвојен 1961. године

Une décennie après l'adoption du Plan général d'urbanisme de Belgrade, certaines communes ont procédé à l'élaboration des plans de régularisation plus précis, pour leurs territoires respectifs. Ce n'est que par ces plans qu'a été résolu la disposition des établissements publics et des espaces libres d'intérêt local. Pourtant, la structure non-planifiée, composée des petits ensembles, avec le réseau dense de rues, est demeurée. Le Plan a été adopté en 1961.

Предложена идејна скица за уређење простора око Ташмајдана предвиђа такав начин изградње који би томе простору одузео карактер повезаног парка.

Није, међутим, искључено да се садржина тог парка обогати изградњом једне или две друштвене зграде, које би, периферно постављене, могле да буду позитиван елемент у садржини и просторној композицији читавог комплекса. Али, сматрам да архитектонски објекти не би смели ни да затварају погледе у парк, ни да разбијају унутрашњи простор парка.

Комплекс научних института

Постављање научних института у близини техничке станице и аутостраде, у релативно затвореном простору не обезбеђује најбоље услове за рад у њима.

Мислим да се на падинама испод Опсерваторије, у близини парковског масива, на слободном, узвишеном простору пружају знатно боље могућности за изградњу научних института.

Значај будућег парка културе и одмора тиме би био само проширен, а слободно постављени објекти, можда на знатним размацима, могли би допринети друштвеној вредности и просторној композицији парка и унети нове елементе и контрасте између шумско-парковске обраде и цветних партера, тераса итд. око института.

Не мислим да би то било једино решење, али не сматрам ни да се, ако се већ почело са грађењем неких института више техничке железничке станице, и остали институти морају на истом месту групно поставити.

Нове вишеспратне зграде између Југоштампе и Маркарнице

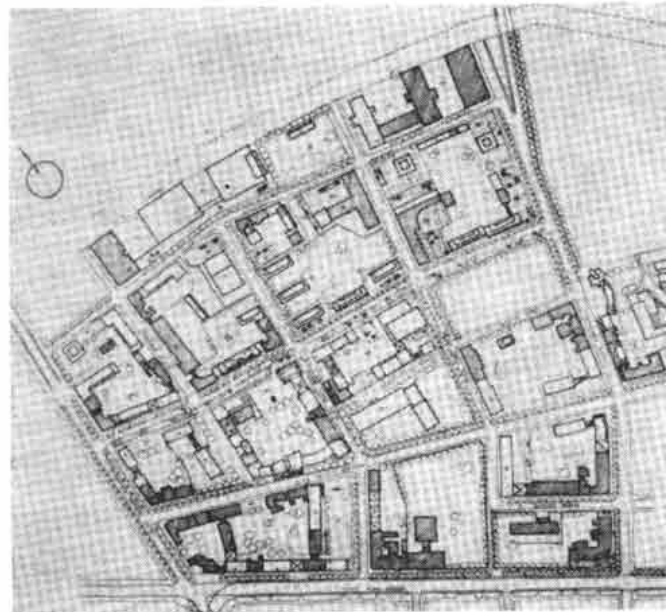
Главна веза Сењака са градом била је преко Булевара војводе Мишића и улица М. Давидовића и К. Главинића, које су се разгранавале од Сењачке пијаце. Постављањем нових високих, дугих зграда између Југоштампе и Маркарнице, та главна веза је неоправдано и насилно пресечена. Објашњење да се новим зградама повезује Југоштампа са Маркарницом не може да оправда тај потез, јер две грешке из старе Југославије сматрам да нису смеле да буду разлог да се начини трећа, још крупнија грешка.

Поред тога што је пресечена саобраћајна веза Сењака са градом, нове високе, дуге зграде постају масивна завеса која затвара видик на Топчидерско брдо и спречава струјање свежег ваздуха са брда на главну излетничку магистралу Београда према Топчидеру.

Гигантски трактови на дужини од преко 500 м јављају се ту као туђе тело, које потпуно мења карактер и отворени изглед не само магистрале него и читавог Топчидерског брда.

Комплекс Пионир

Неизграђене територије Пионира, и по своме положају и везама са центром града упућују на то да се укључе у будући систем градског зеленила и физкултурних терена.



Детаљна разрада реконструкције општине Стари град. Ситуациони план постојећег стања комплекса између улица: Цара Душана, Дубровачке, Дунавске и Тадеуша Кошћушког. Црно обојене и шрафиране зграде, од веће вредности и новијег датума задржане су планом реконструкције

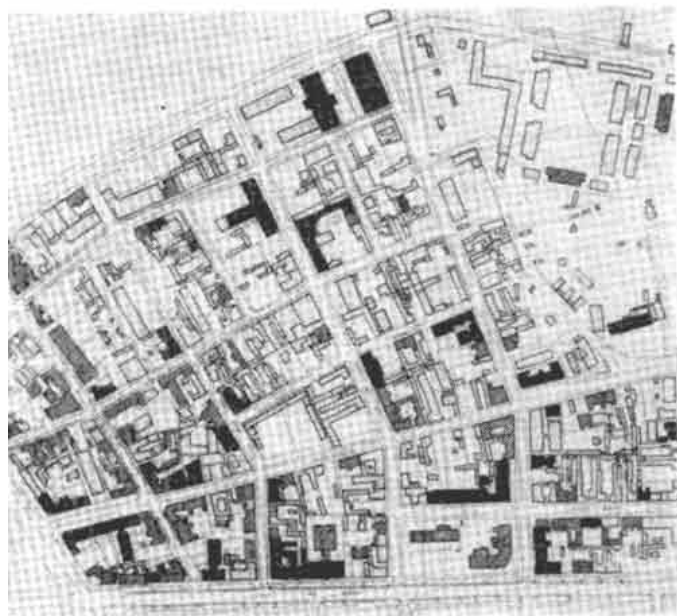
Le projet détaillé de reconstruction de la commune de Stari grad. Le plan de disposition de l'état actuel de ce complexe, entre les rues: Cara Dušana, Dubrovačka, Dunavska et Tadeuša Koščušskog. Les bâtiments importants et nouvellement construits, ici colorés en noir et hachurés, sont restés dans le plan de reconstruction

С друге стране, близина тог комплекса са будућом дунавском зоном железничких постројења, локалне индустрије и комуналних уређаја није повољна за смештај стамбене зоне.

Најзад, уређење тог комплекса као парка са фискултурним теренима може послужити као драгоцен резерва за нове потребе у даљим етапама изградње Београда.

Проблем нових тргова и центра града

Београд је наслеђен без пространих, без добро уобличених тргова. Као резултат тога је био да су се скоро све крупније административне и друштвене зграде постављале на живим саобраћајним артеријама без посебног слободног простора око њих.



Детаљни план реконструкције комплекса. План представља извесно побољшање услова становања у блоковима, чији су стари облици задржани, са мрежом пролазних улица. Ту се пружала могућност да се цео тај део руши као јединствена, функционално организована просторна целина, са укинутим пролазним улицама

Le plan détaillé de reconstruction du complexe représenté. Le plan constitue une certaine amélioration de l'habitat dans les ensembles, dont les formes anciennes sont restées les mêmes, avec le réseau des rues de passage. C'est ici qu'on aurait pu créer un ensemble uni et organisé de façon fonctionnelle, en supprimant les rues de passage

Тај недостатак требало би одстранити новим планом реконструкције. Међутим, из плана се не види да је томе проблему обраћена пажња.³

Према предложеном плану, простор који се ослобађа поред Саве одређен је као парковска зона, у којој се предвиђа изградња Опере, Скупштине НРС и других значајнијих објеката. Та зона, по своје положају поред Саве, у непосредној близини Новог Београда, има значајну улогу у просторно-архитектонском повезивању леве и десне обале Саве. Ту се пружа могућност за остварење новог парковско-архитектонског комплекса, који ће дати нови лик Београду гледаном са Саве.

Међутим, изградњом тог комплекса не решава се и проблем градског центра, који треба да је што приступачнији главним струјањима пешачког и механичког саобраћаја.

Теразије, по сили наслеђеног трговинског, пословног центра, на главној магистралаи пешачког и механичког саобраћаја, са низом хотела, кафана, биоскопа, трговина, књижара итд, представљају данас центар града. Међутим, због ширења Београда према Ј—И и развијања мреже трамваја и тролејбуса, центар града постепено се помера према Славији, која је Теразије по густини саобраћаја и премашила. Разуме се да ово може да послужи само као оријентација у коме правцу треба тражити решење новог градског центра, који треба да постане основно друштвено и композиционо језгро реконструисаног Београда.

Положај Славије, у склопу града, упућује на то, да се данашњи жив саобраћајни чвор, проширењем према парку Југословенског драмског позоришта, преобрази у организован пешачки простор ван саобраћајних струјања.

Предложено решење простора између Мањежа и Светосавског храма не развија трг Славију, него га знатно сужује.

О систему зеленила града

Проблему унутрашњег система градског зеленила није посвећена довољна пажња, бар уколико се тиче већ изграђених делова.⁴

Док, с једне стране, план предвиђа стварање ванградских масива у великим

размерама (ПК и О на Звездари, ПК на Дунаву, Парк на Ј—И града) — дотле се из плана не види како је замишљен систем унутрашњег градског зеленила и паркова, нити је о томе било говора у излагању урбанистичког плана.

Сматрам да је недостатак идејног плана што ни у основним цртама није показано: да ли се и где предвиђају рејонски паркови, спортска игралишта итд., на који начин се омогућује остварење повезаног система зеленила. Сматрам да би, слично зеленом клину поред Авалског друма, требало обезбедити широке радијалне зелене магистрале, које би повезивале централне делове града са парковским масивима и излетиштима ван града.

Проучавањем грађевинске структуре појединих делова града треба одредити територије за нове паркове тамо где су неопходне асанације бесплански и нехигијенски изграђиваних блокова.

З а к љ у ч а к

У излагањима архитекта Добровића много је говорено о саобраћајном костуру града, па се и читав изложени план углавном и садржи из тог костура.

Међутим, било је мало речи о живом организму града, о задовољавању животних потреба новог друштва које живи у граду.

Тешко је схватити да се може радити идејни план реконструкције Београда, са перспективом развитка до 750.000 становника на десној обали Саве, а не предвидети размештај ни оних друштвених зграда и комуналних уређаја које одређује Петогодишњи план Београда 1947—1951.

Сматрам да се при изради плана морало водити рачуна о томе да Петогодишњи план Београда одређује изградњу најмање 30 нових школа, 11 обданишта, 7 домова културе, 10 биоскопа, 8 физкултурних дворана, 8 домова за ученике у привреди, топла и хладна купатила, нове пијаце, јасле, поликлинике, диспанзере и низ других објеката. Сви ти објекти од друштвеног значаја морали су добити своја места у плану.

Поред тога, у Београду треба предвидети место за 1,700.000 m² стамбене површине, коју ће изградити само Извршни одбор НО града Београда. Но, наведеним објектима и квадратуром стамбених зграда није исцрпен програм ни друштвених, ни стамбених зграда које ће се градити од стране савезних и републичких установа и

предузећа. Према томе, не би се могло примити да је разлог за ту празнину у плану — недостатак програма, како је то речено. Програм је још како обилан, само га је требало у плану реализовати.

Поред задатака из Петогодишњег плана могло се, с правом, очекивати да Служба главног архитекта и сама предлаже низ других друштвених зграда које ће даљи развој града, после Петогодишњег плана, неминовно захтевати.

Можда би се на ово могло одговорити да је то питање које ће се решавати постепено, из године у годину, према инвестиционим плановима, или да ће се то питање решити у некој етапи, пошто се овакав, какав је, идејни план одобри.

Мислим да би такви одговори били у основи неправилни. Мислим да проблем размештаја свих друштвених зграда чини нераздвајну целину са проблемом стамбених зона, градског зеленила и саобраћајне мреже и да је апсурдно решавати саобраћајну мрежу а да се претходно није утврдило планом: чему и коме треба да служи та мрежа, шта повезују поједине артерије.

Ту, најзад, долазимо и на основно и принципијелно питање идејне садржине плана, која се назива идејним планом. Мислим да се идејни план у размери 1 : 10.000 не може до те мере упростити и деградовати да основни проблеми изградње града, о којима је говорено, не буду решавани.

На завршетку бих рекао још ово: као основни проблем, који би требало решити, сматрам да је утврђивање основних смерница на бази перспективног и Петогодишњег плана Београда, које би послужиле као чврста база за разраду генералног плана реконструкције Београда.

Сматрам да би било неопходно да се, путем једне конференције свих заинтересованих савезних, републичких и градских установа и предузећа, постави задатак пред њих да разраде и изнесу своје планове и потребе који су неопходни за разраду генералног плана Београда. На тај начин било би решено једно горуће питање, за које се нико не осећа одговорним, а које је било једна од значајних сметњи за састављање основних смерница за реконструкцију Београда. То би најзад омогућило да се, на основу етапног плана за 1949—51. годину, почне са остварењем реконструкције Београда на бази доследног спровођења јасне, детаљно разрађене, реално засноване урбанистичке концепције о оздрављењу, реконструкцији и подмлађивању Београда.

НАПОМЕНЕ

¹ У реферату нису дати потребни подаци о радном капацитету будуће индустрије, па се не може ценити колико је хипотеза о порасту становништва за 1966. годину реална (на бази нове индустрије). Истина, даје се један податак: нето површина од 3,5 милиона m² индустријских зграда, тј. 350 ха.

Међутим, у реферату недостаје колико-толико конкретних података:

- а) о броју, врстама и карактеру нових индустријских предузећа,
- б) о њиховом размештају — 350 ха зграда,
- в) о томе шта се дешава са постојећим индустријским предузећима (фабр. шећера, пиваре, кланица).

Проблем индустријских комплекса уско је повезан са новим стамбеним зонама, са зонама за културни живот.

Сматрам да та два проблема треба решити комплексно и реално — да се не би у пракси показало да за стамбену изградњу нема повољних услова — бар не у доброј и краткој вези са индустријом на левој обали Саве.

² За правилну процену мреже унутрашњих магистрала било би неопходно да се има мрежа саобраћајних струјања по густини која се претпоставља.

Састављање такве мреже саобраћајних струјања условљено је пројектом и размештајем главних привлачних (пословних, културних, разонодних центара града.

На бази такве планске структуре града која би садржала размештај крупних општеградских установа, а затим рејонских централних делова, могла би се створити реална хипотеза о будућим струјањима, а самим тим и о оправданости мреже магистрала.

У садашњем генералном плану није дат размештај тих животних центара града — ни општеградског, ни рејонских центара. Као разлог за ту празнину у реферату је наведено што није извршена анализа садржине тих центара, што није било података о њима.

Такво оправдање не може се примити као разлог што се, макар у општим потезима, није приступило конкретном размештају центара. Самим тим је основна концепција пројекта веома слабо, нереално документована.

Док је инжењерска проблематика (хидротехнички и саобраћајни проблеми) излагана и

решавана са много детаља и савремених података, дотле је проблематика грађевинске структуре града и функционалног зонирања изложена нејасно и неконкретно.

³ Према излагању и самим пројектима, испада да је проблем размештаја главног градског центра, а затим рејонских центара, проблем другог или трећег реда, који ће се накнадно интероловати, убацити у план где тим неправилно. Оно је неправилно стога, што избор места за животне центре града буде било угодно. Такво становиште је међуима крупну, водећу улогу у процесу пројектовања, што размештај центара и њихова повезаност са градским центром и са другим центрима уствари условљава у највећој мери реконструкцију мреже унутрашњих магистрала града.

⁴ У реферату је истакнуто, како је данас у Београду зеленило не само веома оскудно (око 5 m² по становнику) него и веома неравномерно распоређено (углавном VII рејон.)

Међутим, из пројекта генералног плана не види се да је проблем унутрашњег градског зеленила правилно решен.

Систем градског зеленила на десној обали, северно од железничке станице своди се на узане траке — шеталишта, на тзв. продоре, међутим Београд се оставља у самом средишту без иједног новог, већег парка, да и не говоримо о равномерно размештају рејонских паркова, о рејонским физкултурним игралиштима итд.

Када узмемо у обзир квалитет 80% блокова Београда, када знамо колики је значај близине, доступности парка за живот становништва, онда постаје јасно да би овим генералним планом имао да се учини коренит прелом у схватањима о економичности и не-реалности пројектовања паркова.

Данас се мора обезбедити такав размештај паркова да човек може из свог стана доспети у парк за максимално 10—15 минута хода.

После обављеног ужег конкурса за идејне скице три музеја на простору код Ташмајдана, коначно је напуштена идеја о изградњи тог драгоценог простора и, после неколико година, почело се са засађивањем и уређењем тзв. Ташмајданског парка.

LA CRITIQUE DE LA PERSPECTIVE URBANISTIQUE DE BELGRADE, DE 1948

(A l'occasion de la présentation du Plan de reconstruction de Belgrade)

Branko Maksimović

Dans son exposé introductif, l'auteur s'applique à tracer la signification même du Premier plan quinquennal de développement de Belgrade, de 1947 à 1951, impliquant d'importantes opérations tendant à la transformation urbaine. En vue de l'exécution de ce grand programme, l'Institut d'urbanisme de Belgrade avait élaboré le nouveau plan d'urbanisme. La collectivité de l'Institut a décidé de présenter le plan, accompagné de commentaire, à la réunion des architectes de Belgrade, appelés à formuler, dans une discussion libre, leurs avis, critiques et nouvelles propositions.

L'auteur fait publier sa critique du plan d'urbanisme de Belgrade, exposée devant les membres de l'Association des architectes, le 30 septembre 1948, dont il est rendu compte, en abrégé, dans le chapitre qui suit.

Les conceptions de base de la reconstruction de Belgrade

La critique de l'auteur porte sur le manque de programmes pour le plan d'urbanisme, aussi bien que sur la conception selon laquelle l'Institut a procédé à la «planification par les méthodes révolutionnaires», sans que les objectifs du Plan quinquennal aient obtenu leur solution dans le plan. De nombreux problèmes de développement de la ville auraient été résolus si l'élaboration du plan avait été basée sur une analyse préalable de la structure existante de la ville et sur les objectifs proposés dans le Plan quinquennal de Belgrade.

Le plan n'envisage pas la solution du problème de disposition et de reconstruction des industries, de grands établissements, des entreprises et des terrains à usage des services communaux. Il y est indiqué uniquement la zone de la technique urbaine, située à proximité de la Gare et du port. La position actuelle des industries n'est pas satisfaisante, mais la solution proposée dans le plan devrait être concrète, en indiquant comment on prévoit leur reconstruction et en précisant ce qu'on a l'intention d'en garder. Il est de même pour les entreprises communales, entrepôts, etc.

La reconstruction du réseau routier

Le plan propose de ne pas reconstruire certaines voies de communication, mais, d'après la déclaration faite par le directeur de l'Institut N. Dobrović, de les condamner à la «dégénération» et à un dépérissement gradué, en n'y permettant pas de nouvelles constructions. L'auteur considère que cette solution empê-

cherait le développement des éléments qui, par reconstruction, pourraient être intégrés dans la nouvelle conception urbanistique de Belgrade. Au lieu de dégénérer, la rue Takovska et le Bd. de l'Armée yougoslave, sont restés les importantes voies de communication de la ville. Pour documenter sa critique du faisceau de trois magistrales nouvelles, divergeant de la Gare projetée, l'auteur a démontré, en s'appuyant sur les profils longitudinaux de ces magistrales, qu'en raison de l'alternance de montées et de pentes, celles-ci sont dépourvues de toute motivation circulatoire. (Tableau).

Ensuite, l'auteur a exposé ses propres thèses sur le problème de reconstruction du réseau routier:

1. Dans le réseau routier actuel, il convient de déterminer celles des artères qui auront à remplir une fonction importante, du fait qu'elles joignent les importants centres de la ville; exécuter leur reconstruction.

2. Sur cette base et vu la reconstruction des ensembles d'habitation environnant, faire un plan détaillé de reconstruction de certaines magistrales, en réduisant les rues transversales à mesure adéquate et en transformant progressivement des rues superflues en passages et voies de communication intérieurs.

3. Sur les artères plus longues (Bd. de l'Armée rouge, rue du 29 Novembre, rue du 27 Mars, rue de Tsar Dušan etc.), réaliser leur cadre architectural suivant le principe de la libre disposition des bâtiments, en pratiquant des intervalles sous formes de squares, petites places entourées de constructions d'équipement social et d'éléments décoratifs, qui pourront assurer leur aérage naturel. Le retrait des constructions de la ligne de rue et de la ceinture de verdure, vers la magistrale, contribuerait à l'amélioration des conditions d'habitation et de travail ainsi qu'à la composition d'espace des magistrales.

La reconstruction des anciens groupes de constructions

Après la guerre, les nouvelles habitations ont été édifiées, en règle général, sur les anciennes lignes de régularisation, sans que l'on se soit préoccupé du regroupement progressif des petites ensembles d'habitation en grands complexes, ce qui aurait permis la transformation de nombre des rues étroites en accès intérieurs des immeubles.

L'auteur propose, comme l'un des premiers objectifs du plan, de supprimer par une action planifiée le déséquilibre entre le centre et les zones périphériques de la ville, d'abord, en

imposant par le plan une disposition égale des équipements publics et des immeubles à usage social sur le territoire urbain (écoles, crèches, polycliniques, maisons de culture, terrains de sport, parcs, marchés, etc.).

Cela implique en même temps le problème de construction et de disposition des centres sociaux de quartier, qui n'ont pas trouvé de solutions dans le plan.

La disposition des complexes d'intérêt urbain et républicain

Choisir pour les instituts scientifiques, les facultés et les autres grandes écoles, des implantations susceptibles à assurer les conditions optimales de travail et ayant de bonnes liaisons avec le centre de la ville.

C'est en 1930 déjà que l'auteur avait proposé de transformer l'espace libre de Tašmajdan en parc central de Belgrade. A présent, il renouvelle sa proposition. La solution proposée dans le plan retire à cet espace son caractère cohérent.

La localisation des instituts scientifiques à proximité de la Gare et de l'autoroute ne peut pas assurer conditions favorables de travail. L'auteur propose qu'ils soient édifiés à bas de l'Observatoire, près du Parc de la culture.

La nouvelle construction d'habitations

L'immeuble projeté, ayant plusieurs étages, long de plus de 500 mètres — coupe la liaison existante entre Senjak et le Bd. de Vojvoda Mišić, et devient ainsi un rideau massif empêchant la vue sur Topčidersko brdo et barrant le courant d'air frais, venant de cette colline vers la principale artère touristique qui mène à Topčider.

Au lieu d'édifier l'ensemble d'habitation sur l'emplacement de «Pionir», l'auteur propose d'intégrer cet emplacement dans le futur système de verdure et de terrains de sport.

Le centre de la ville et les places nouvelles

La localisation de la zone de parc, de nouveaux édifices de l'Opéra, de l'Assemblée de la RS de Serbie et des autres bâtiments importants, aux bords de la Save, en raison du trop grand éloignement du centre de la ville, situé sur le plateau, ne peut résoudre le problème de centre urbain qui doit être en liaison, dans la mesure du possible, avec les principales voies de communication.

L'expansion de Belgrade vers le Sud-Est, de pair avec le développement du réseau de tramways et de trolleybus, entraîne le déplacement du centre de la ville, de Terazije vers la place de Slavija, le noeud de communication

le plus encombré de la ville. Ça ne peut que servir d'orientation pour la détermination du nouveau centre urbain. La position de Slavija donne lieu à prévoir la transformation de l'actuel noeud de communication en emplacement pour les piétons, hors voies de communication, en l'élargissant vers le parc entourant le Théâtre dramatique yougoslave. La solution de l'espace entre le Théâtre dramatique et l'Eglise St. — Sava, proposée dans le plan, n'agrandit pas la place de Slavija, mais au contraire, la diminue considérablement.

Le système d'espace vert

Il est prévue dans le plan la création des massifs verts hors ville de proportions considérables, mais il n'est rien dit sur la réalisation des parcs de quartier et des terrains de sport, indispensable si l'on veut atteindre la cohérence du système de verdure. Il convient donc de réaliser de larges artères radiales, avec beaucoup de verdure, joignant les quartiers du centre de la ville avec la ceinture verte et les endroits d'excursion. L'auteur propose que les nouveaux parcs soient réalisés là, où s'impose l'assainissement des ensembles d'habitation non-hygiénique.

Enfin, l'auteur fait remarquer que le plan préalable d'urbanisme a été élaboré selon la perspective de la croissance de Belgrade ne dépassant pas 750.000 d'habitants à la rive droite de la Save. D'autre part, jusqu'en 1951 on devait aboutir à la construction d'au moins: 30 nouvelles écoles, 11 crèches, 7 maisons de culture, 10 salles de cinéma, 8 salles de culture physique, 8 internats pour les apprentis, des établissements de bains chauds et froids, de nouveaux marchés, garderies, polycliniques, dispensaires, etc. En outre, le Plan quinquennal prévoyait la construction de 1.700.000 mètres carrés de surface habitable — uniquement par le Comité exécutif du Conseil municipal.

Or, l'ensemble des établissements publics, de l'habitat et du système d'espace vert, fait un tout indissociable avec le réseau routier. Par conséquent, il est absurde de construire le réseau routier sans avoir préalablement déterminé la fonction qu'il aura à remplir et ce que ses artères auront à joindre.

Afin de mieux connaître les besoins réels de la ville dans la perspective à long terme, l'auteur a proposé la convocation d'une réunion à laquelle assisteraient les représentants des institutions fédérales, républicaines et municipales et ceux des entreprises, pour exposer leurs plans et besoins. Cette analyse faciliterait l'élaboration d'un programmes d'occupations pour le plan général de reconstruction de Belgrade.

