

Miljenka Fischer

Neke primjedbe o oblikovnim značajkama nove izgradnje u južnom Zagrebu



Južni Zagreb, naselja u izgradnji

Sažetak

Predmet ovog razmatranja jesu oblikovne značajke nove izgradnje u južnom Zagrebu, niza naselja izgrađenih u proteklih tridesetak godina na desnoj obali Save.

Na tom je području izgrađeno 11 stambenih naselja, od predviđenih 25, u kojima živi oko 85.000 stanovnika. Bez obzira na to što se cijelo područje nije definiralo kao »novi grad«, ono je, barem teoretski u vrijeme donošenja urbanističkih planova cjelokupnog područja, shvaćeno kao »Južni Zagreb«. Tijekom vremena, u praksi, ostvaren je južni Zagreb kao skup više-manje prostorno neovisnih stambenih naselja, raspoređenih unutar ortogonalne sheme prometnica. Nisu ostvareni niti prateći sadržaji, prvenstveno radni, koji bi novoj aglomeraciji omogućili izlazak iz faze »dormitorija«. Zbog toga se u analizi oblikovnih karakteristika ne može govoriti o južnom Zagrebu kao cjelini, već samo o njegovim pojedinim dijelovima.

Kako je iz investicijskih a i ideoloških razloga kvaliteta oblikovanja zgrada zanemarena, analiza se u biti svodi na oblikovne karakteristike pojedinih naselja. Najčešći oblik urbane izgradnje u cijeloj Evropi nakon drugog svjetskog rata jesu stambene zajednice (samostalna naselja, mikrorajoni, »grandes ensembles«). Prva veća iskustva dovela su ne samo do kritike već i do napuštanja takvog usmjerenja izgradnje.

U južnom Zagrebu koncepcija stambene zajednice postupno je gubila prvobitni žar, dok konačno, što je vidljivo u najnovijim urbanističkim planovima, nije napuštena. No unatoč svim negativnostima jasno je da ideja stambene zajednice ostvaruje neke od postulata suvremenog urbanizma. Upravo zbog toga potreban je i naš udio u toj općoj problematici, to više što se u južnom Zagrebu odustalo od stambene zajednice kao osnovne planske prostorne jedinice prije negoli je model proveden do kraja.

Predmet ovog razmatranja jesu oblikovne karakteristike urbanističkih i mikrourbanističkih rješenja južnog Zagreba, niza novih naselja na desnoj obali Save, u kojima se koncentrirala društveno planirana stambena izgradnja Zagreba u proteklih tridesetak godina. Terenske mogućnosti i imovinski odnosi omogućavali su provedbu koncepcija što su tada prevladavale u urbanističkim planovima i modelima.

Ne spominjući zasad odrednice koje su u prošlosti uvjetovale longitudinalni razvoj grada u smjeru I-Z, širenje prema jugu očito se nakon oslobođenja pokazalo nužnim. Tu se praktički nalazio neograničen prostor i pružala prilika planerima da odgovore na izazov poslijeratnog rasta grada.

Premda se može reći da je prijelaz preko Save značajna, gotovo povijesna odluka, ipak ni u trenutku realizacije prvih objekata nije još postojala ideja o stambenoj, a kamoli o masovnoj stambenoj izgradnji. To pokazuje i karakter prvih izgrađenih objekata pedesetih godina — Brodarski institut, odobrenja lokacije Velesajma, rekreacijsko jezero Bundek. Osim toga, mogućnost realizacije većeg skupa stambenih objekata bila je vezana uz izgradnju neophodne infrastrukture, što se nije toliko odnosilo samo na uvođenje kanalizacije, vodovoda i elektrike već i na izgradnju mostova i prometnih veza tog područja s postojećim gradom. Tako prva stambena naselja i nastaju u zapadnom dijelu, nedaleko od Savskog mosta i prve veće prometnice u južnom Zagrebu, Aleje Borisa Kidriča (Novi Savski Gaj, Novi Zagreb I), te uz staru Remetinečku cestu (naselje Februarskih žrtava), kao i u blizini Brodarskog instituta i Velesajma (Siget) za čije su potrebe i izgrađeni prvi komunalni objekti i podignute trase željezničke pruge iznad današnje Aleje Borisa Kidriča. Nakon podizanja Mosta slobode i Mosta mladosti izgradnja se usmjeruje prema istoku uz Aleju Borisa Kidriča (Sopot, Zapruđe, Utrine).¹ Napokon je velika prometnica, tzv. produžena Draškovićeva, povukla u posljednjih desetak godina izgradnju naselja prema jugu (Travno, Dugave, Slobošćina), sve do susreta s čvrstim granicama ranžirnog kolodvora i južne obilaznice grada.

Do danas je u južnom Zagrebu izgrađeno ili djelomično izgrađeno 11 stambenih naselja u kojima živi oko 85.000 stanovnika. Postupnom izgradnjom većeg broja naselja posta-



Most slobode neposredno nakon izgradnje

vilo se pitanje odnosa tog novog područja prema starijoj jezgri. Bez obzira na to što se možda čitavo područje i nije definiralo kao neki »novi grad«, ono je ipak od 1962. godine barem teoretski shvaćeno kao cjelina, kao »Južni Zagreb«. To se jasno vidi u »Idejnom urbanističkom rješenju južnog Zagreba« iz 1962. godine.² Tim prvim urbanističkim planom cjelokupnog područja zahvaćena je površina oko 2.400 ha, omeđena Savom, planiranim zonama industrije i budućim potezima cestovnog i željezničkog prometa. Osnovna površina, područje stambenih zona, određena je pravilnim rasterom međusobno paralelnih i okomitih prometnica, koje vode u smjerovima S—J i I—Z i određuju tzv. »kazete«. Unutar kazete, ovisno o njezinoj veličini, raspoređene su jedna do dvije stambene zajednice. Stambena zajednica (mikrorajon, mjesna zajednica) određena društvenim i prostornim okvirima, osnovna je urbanistička jedinica u planiranju južnog Zagreba.³ Veličina takve jedinice planirana je na oko 20—30 ha, za 10—12.000 stanovnika. Područje je na taj način podijeljeno na 25 jedinica, koje su određene brojem, položajem i nazivom. Izrađen je i razmještaj centra: 25 centara nižeg stupnja, po jedan u svakoj stambenoj zajednici, tri rajonska centra raspoređena na jednakim razdaljinama i primarni centar južnog Zagreba u sjevernom dijelu, uz Aleju V. Holjevca, u osovini Mosta slobode koji vodi prema matičnom gradu.

Područje južnog Zagreba shvaćeno je gotovo kao samostalna aglomeracija, kao »novi grad« već i prema prilično velikom planiranom broju stanovnika (250.000), a i po predviđenim odgovarajućim centrima, industrijskim zonama, školama i raznim pratećim terenima za sport i rekreaciju. No već lokacija primarnog centra i smjer glavnih prometnih tokova pokazuje da je južni Zagreb ipak shvaćen u izrazito ovisnom odnosu prema matičnom gradu.

To je pokazala i praksa, jer je tijekom vremena južna aglomeracija shvaćena kao skup više-manje prostorno neovisnih naselja. Vrlo teška stambena kriza uvjetovala je nužnu izgradnju stanova, ali nisu bile predviđene lokacije odgovarajućih radnih sadržaja u blizini nove aglomeracije, koji bi joj pružili određenu samostalnost i omogućili izlazak iz faze »dormitorija«.

Karakteristično obilježje shvaćanja južnog Zagreba kao skupa prostrano neovisnih naselja očituje se i u rješavanju



Dio karakterističkog pročelja u Zapruđu

prometa. Osnovne veze novog područja s gradom sjeverno od Save uspostavljaju se preko mostova, koji su ujedno i izlazne ceste cijelog grada na jug i jugozapad, te se tako na njima susreću dva tipa prometa, lokalni i tranzitni. Glavna cesta I—Z u južnom Zagrebu, Aleja Borisa Kidriča, imala je u početku lokalni karakter i prema tome odgovarajuću širinu kolnika. Nakon odluke da se Aleja Borisa Kidriča proširi i prihvati promet iz Karlovca, Rijeke i Splita, koji se preko Mosta mladosti i tek kasnije preko prometne petlje u Držičevoj odvaja u raznim smjerovima, cijelom području dan je tranzitni karakter. Uz to već i sam prometni sustav južnog Zagreba ne pruža nikakav komunikacijski odnos između pojedinih naselja, nego ih dapače razdvaja.⁴

Neshvaćanje cjeline novog područja očituje se i u dugogodišnjem kolebanju oko planiranja središta. Riječ je, naime, o tome da je prvobitno predviđeno središte u blizini Velešajma — iako je planirano periferno u odnosu na južni Zagreb i kao takvo već pokazivalo ovisnost o postojećoj jezgri — trebalo zaista biti gradsko središte s odgovarajućim funkcijama. Kasnije se od toga odustalo. Funkcije »srca grada« ostavljene su i nadalje području sjeverno od Save, dok se u budućem središtu južnog Zagreba predviđaju samo trgovačko-poslovni sadržaji.⁵

Već i ovi osnovni podaci pokazuju da se ne može govoriti o nekim oblikovnim vrijednostima južnog Zagreba kao cjeline. Osim toga i u načinu izgradnje pojedinih kazeta ne postoji cjelovita koncepcija, već samo raspored određenog kvantiteta u prostoru. Prema tome pitanje oblikovnih vrijednosti južnog Zagreba postavlja se kao analiza oblikovnih vrijednosti njegovih pojedinih dijelova, tj. pojedinih stambenih naselja, koje su u biti određene dvjema osnovnim komponentama:

- a) primijenjenim urbanističkim modelom,
- b) arhitektonskom vrijednosti pojedinih zgrada.

Te dvije komponente zapravo i ne bi trebalo oštrije razdvajati. Već odavno, barem u teoriji, ukinuta je granica između arhitekture i urbanizma. U južnom Zagrebu kvaliteta oblikovanja zgrada potisnuta je u drugi plan već i zbog toga što je to područje izgrađivano iz fondova stambene izgradnje, koji nisu ni dozvoljavali neke veće oblikovne mogućnosti. Osim toga, »siromaštvo«, odnosno jednoznačnost sadržaja, u ovom slučaju stanovanja, pruža samo ograničene mogućnosti oblikovanja. Za planiranje zgrada nisu se čak ni pozivali najistaknutiji arhitekti. Nešto veća

kvaliteta očituje se u objektima javne namjene (škole, robne kuće, tržnica) i tek u posljednje vrijeme i u stambenim objektima. Tako se u prvi plan nužno postavlja problem principa prostorne organizacije koji su tu primijenjeni.

Već i površnja analiza pokazuje da se unutar izgrađenih naselja javljaju samo dva sistema komponiranja: pravokutni, koji je zastupljen gotovo u svim naseljima, i sistem kojega je osnovni element organizacije prostora razlomljena linija. Taj meandriran sistem primijenjen je u najmlađim naseljima, Dugave i Soboština. Ako smatramo da ipak postoji određeni cjeloviti prostorni model, onda je on konzekventno ostvaren samo u Zapruđu. Kod svih ostalih naselja, bez obzira na način komponiranja, analiza se može organizirati samo na brojčane odnose pojedinih volumena, odnosno skupina volumena, kao i na njihov položaj u odnosu na geografske smjerove ili smjerove glavnih prometnica južnog Zagreba. Neka određena kompozicijska načela za naselje kao cjelina ne postoje, a ni rubovi često nisu jasno određeni.

Analiza Zapruđa pokazuje vrlo jednostavan i jasan princip kompozicije. Elementi kompozicije — zgrade slažu se unutar pačetvorine po sistemu pravilnog rastera, s naglašenom središnjom osovinom, simetralom naselja i sekundarnim osovinama. Granice naselja jasno su određene. Položaj svake zgrade i njezin sadržaj u ovisnosti su prema cjelini. Duž središnje osovine razmješteni su javni sadržaji (škola, opskrbni centar). Uz rubove se nalaze servisne zone, garaže i parkirališta. Između tih dviju grupa sadržaja raspoređene su stambene zgrade. Taj funkcionalni razmještaj objekata prati odgovarajuća shema prometnica stupnjevanih prema intenzitetu i karakteru prometa (pješački putevi, »servisne« ceste itd.).

Izgradnja Zapruđa započela je 1963. godine, odmah nakon donošenja prvog plana južnog Zagreba, kada je još, čini se, živo bila prisutna ideja o cjelini južnog područja, pa tako i pojedinih njegovih dijelova. Do tad izgrađena naselja nastala su prema parcijalnim urbanističkim planovima, pa se možda zbog toga ne može govoriti o nekoj njihovoj cjelovitoj kompoziciji. Suprotno tome, najmlađa naselja, Travno, Dugave i Soboština, nastajala su u vremenu kada je već žestina urbanističke koncepcije primijenjene u južnom Zagrebu gubila svoj žar, dok ta ideja konačno nije i napuštena.⁶ Danas se područje južnog Zagreba administrativno nalazi unutar općine Novi Zagreb, koja osim novih stambenih naselja sadrži i niz neplaniranih prigradskih naselja, kojima je u novim planovima priznato postojanje.⁷ Općina Novi Zagreb ima oko 120.000 stanovnika i zaprema već prije predviđenu površinu južnog Zagreba od 2.400 ha.

To područje razvijat će se i dalje prema sadašnjem ili nekim budućim načelima, što će zbog količine izgradnje nužno postaviti pitanje šireg teoretskog pristupa tim načelima. Nakon II. svjetskog rata u cijeloj Evropi, osobito u Francuskoj, Italiji i Njemačkoj, najčešći oblik urbane izgradnje jesu stambene zajednice. Problematika tzv. »velikih ansambla«, mikrorajona, izazvala je do danas mnoge kritičke analize, u kojima se često miješaju sociološki i oblikovni kriteriji.⁸ Unatoč svim negativnostima jasno je da ideja stambenih zajednica ostvaruje neke od postulata suvremenog urbanizma. Upravo je zbog toga potreban i naš udio u toj općoj problematici, to više što se u južnom Zagrebu odustalo od stambene zajednice kao osnovne planske prostorne jedinice prije negoli je model proveden do kraja.

Bilješke

1 O tome Miljenka Fischer u magistarskom radu: *Oblikovni problemi južnog Zagreba — mikrorajon*, 1972. Rukopis.

2 *Idejno urbanističko rješenje južnog Zagreba*, Urbanistički zavod grada Zagreba, 1962. Ideja je poslije potvrđena u Urbanističkom programu grada Zagreba, 1965, i u Generalnom urbanističkom planu grada Zagreba, 1971, koji su također izrađeni u Urbanističkom zavodu grada Zagreba.

3 Sreten Bjeličić: *Stambena zajednica — osnovna planska urbanistička jedinica grada*, Arhitektura i urbanizam, br. 14, 1962.

4 Miljenka Fischer: *Promet u južnom Zagrebu i problem »cjeline«*, Čovijek i prostor, br. 3, 1981.

5 Milan Prelog: *Prostor—vrijeme*, Zagreb, 1973. Studija: Urbanizam — humanizam — demokracija.

6 *Osnove prostornog plana grada Zagreba*, Urbanistički zavod grada Zagreba, 1983.

7 *Prostorna studija južnog Zagreba za potrebe revizije Generalnog urbanističkog plana grada Zagreba*, Urbanistički zavod grada Zagreba, 1983.

8 Nakon prvih iskustava došlo je ne samo do kritike nego i do napuštanja takvog usmjerenja izgradnje, pa čak i do administrativne zabrane (Francuska). Engleska je zapravo najranije prekinula s praksom dodavanja »velikih skupova« postojećim gradovima, i umjesto toga odlučno krenula u izgradnju cjelovitih novih gradova (New Towns).