

Suvremeni urbanizam i urbanističko zakonodavstvo

Kap. Luko Vidak

Tehnička revolucija i rapidni napredak tehnike kroz XIX. vijek, donose svijetu korijentnih promjena i u društvenom i u građanskom životu. Svijet se u XIX. vijeku uzdigao više, nego kroz svih osamnaest vijekova. Ali nagli i zamašni razvitak gradova i luka donio je sobom i mnoštvo negativnih pojava, koje su svijetu stvorile i mnogo složenijih problema koji do tada uopće nisu postojali. U prošlom vijeku nadolazi ogroman svijet sa sela u nove industrijske centre i luke gdje — u pomanjkanju doličnog smještaja — stvara »divlja« naselja i nezdrave stanove,

nagli odlazak seoskog stanovništva izazivlje zaostajanje poljoprivrede, što dovodi u velike teškoće snabdjevanje proširenih gradova i luka, niču kojekakve fabrike i radnje bez najosnovnijih higijenskih uređaja i potreba, gradovi i luke šire se bez sistema, a njihove periferije pretvaraju se u legla zaraze i tako dalje.

Pozitivni učinak koji je tehnička revolucija imala u svijetu na razvitak gradova i luka, istina je, kod nas je do Prvog svjetskog rata potpuno izostao, ali su s time izostale i mnoge štetne pojave i posljedice. Tako na primjer,

poslije propasti dvojne monarhije — pored ostalog — sačuvane su jugoslavenskom narodu i ogromne količine rudnog i drugog prirodnog bogatstva, prirodne ljepote i tako dalje. I, naši stari gradovi — iako su se nagrđivali — nisu svi doživili zamašnija nagrđivanja.

Naši su se stari dalmatinski gradovi relativno dobro očuvali, ali ne samo zato što se nisu dograđivali i industrijalizirali do 1918., već zato što su vođe Narodnog preporoda Dalmacije spriječili razne štete i štetočinske namjere propale Austrije. Zato je danas Dalmacija — iako zaostala — rijetka zemlja u kojoj su očuvana tako ogromna prirodna i historijska bogatstva. Svi ti stari gradovi dokazuju danas našu stvaralačku sposobnost u prošlosti.

To očuvano historijsko bogatstvo — kao što je i naš Dubrovnik — naprednim urbanistima nije poslužio i ne služi im samo za to, da bi ga učinili pristupačnijim kao turističku atrakciju. Baš naprotiv, tu oni koriste iskustva starih graditelja i prihvaćaju njihovu vještinu, da bi tako — i po izrađenoj dokumentaciji historičara i konzervatora — tim starim djelima prilagodili svoja savremena dostignuća, bez da povrijede skladnu staru urbanističku cjelinu — stvorenu pred mnogo vjekova.

Naročito treba još naglasiti, da stari gradovi ne predstavljaju samo ogromno kulturno bogatstvo, već i ogromnu ekonomsku vrijednost izraženu u objektima, tradiciji, iskustvu i tako dalje. Iz toga je vidljiv i zadatak urbanista i arhitekata, koji svojim djelima treba da omoguće proširenom gradu da potpuno koristi, održi i razvija to naslijeđeno bogatstvo, kako ne bi zaostao za onim što je nekada stvarao stari grad.

SUVREMENI URBANIZAM

Uzroke teškom i nezdravom stanju — koje je u prošlom vijeku nastalo u novim industrijskim centrima i u starim proširenim lukama — treba u prvom redu tražiti u nedostacima starog urbanističkog zakonodavstva. Istina je, to se nezdravo stanje nije moglo lako ni da spriječi, jer ga staro zakonodavstvo nije moglo ni da predvidi, a osim toga, to se je stanje prebrzo razvijalo. S obzirom na to i na ostale druge faktore, kao i na tadašnje shvaćanje kako treba da se izgrađuju gradovi — kako što su se i izgrađivali do konca prošlog vijeka, druga polovica XIX. vijeka s pravom s smatra najnazadnijom epohom arhitekture i urbanizma. Baš u to doba udaraju se i prvi temelji stvaranju suvremenog urbanizma.

U Zapadnoj Evropi javlja se pri koncu prošlog vijeka jaka reakcija na loše stanje u gradovima i lukama sa zahtjevom reforme urbanističkog zakonodavstva. Ali istodobno se javlja i novi pokret za podizanje naselja na prostranijim površinama u zelenilu i za asaniranje nezdravih prilika u starim naseljima. Sve jači protesti proti nehigijenskom izgrađivanju i širenju gradova i luka, imali su za posljednicu i to, da se od početka ovog vijeka i stanbena izgradnja počela da shvaća kao prvorazredno državno pitanje. Jer, to je nezdravo stanje i tadašnje širenje zaraze dovelo do prvih intervencija općine i države u rješavanju tog pitanja. Isto tako, gradske uprave u velikim industrijskim centrima Zapadne Evrope, počele su da i snabdjevaju tih centara poljoprivrednim proizvodima stavljajući pod strožiju kontrolu, pa su se u vezi s time počeli da javljaju i nova urbana rješenja. Zapravo, Francuska već na početku druge polovice prošlog vijeka podiže prvu modernu za-

tvorenu tržnicu, što prihvaćaju i ostale zemlje tako, da izgradnja tih objekata uzimlje maha u čitavoj Zapadnoj Evropi do konca prošlog vijeka, a početkom ovog prelazi čak i na afrički kontinent. Kasnije su se te tržnice razvijale u zasebne: za povrće i voće, meso, ribu, ogrijev i t. d.

Čitav taj preokret početkom ovog vijeka, to jest: novi pokret koji traži novi način izgradnje naselja, intervencija općine i države u izgradnji stanova, novi način snabdjevanja gradova, zahtjevi o reformi urbanističkog zakonodavstva i sva ostala nova shvaćanja o uređenju gradova na zapadu, unosili su nove elemente i u vještinu izgrađivanja gradskih regulacionih planova, pa su tako udareni novi temelji urbanizmu. Uređenje gradova počinje da se zasniva na novim principima na strogo naučnoj osnovi. Pored ostalog, suvremeni urbanizam stavlja sebi u zadatak eliminiranje i onih prepreka koje su do tada stajale na putu između centra i periferije grada.

Urbanistička dioba grada na klase, nezdrava naselja, kojekakve fabrike i skladišta, te slični objekti — koji su stvarali i naglašavali postojanje periferije, presjecanje gradskog područja sa željezničkim tračnicama — da bi se željeznička stanica podigla u centu grada ili luke na obali, i ostale druge pojave iz prošlog vijeka, smatraju se danas, kao elementi preživjelog urbanizma. Danas, urbanizam raspoređuje objekte prema suvremenim naučnim, estetskim, higijenskim, socijalnim, kulturnim, ekonomskim (saobračajnim) principima i političkim zahtjevima.

XX. vijek doba je razvitka i novog urbanističkog zakonodavstva u kojem — za razliku od starog — počinju da izostaju defanzivne i negativne odredbe, odnosno svode se na nužnu mjeru. Novo zakonodavstvo usvaja pozitivnije ili konstruktivnije mjere, pa stoga počinje da postaje stanovita direktiva u podizanju suvremenih objekata i naselja. Novi urbanistički zakoni počinju da detaljnije zahvaćaju čitavu materiju od postavljanja urbanističkog programa do realizacije regulacionih planova. Posebne odredbe opširno govore o regulacionom planu, uredbi o njegovom izvođenju, građevinskim pravilnicima, javnom zelenilu, pošumljavanju, nacionalnim parkovima, očuvanju historijsko arhitektonskog karaktera starih gradova, projektiranju i odobravanju projekata, građevinskim dozvolama, o poslovima nadzora i inspekciji u urbanističkoj djelatnosti i tako dalje.

Isto tako kod naprednih naroda počinju arhitektonski fakulteti ili arhitektonski odsjeci pri tehničkim fakultetima da organiziraju novi predmet »urbanizam« u cilju stvaranja specijaliziranog stručnog kadra za urbanističku djelatnost.

Osim toga, osnivaju se i urbanistički instituti sa zadržkom koji se — pored ostalog — sastoji: u izdavanju stručne urbanističke literature, u stvaranju propagandne literature i propagandnih filmova, u organiziranju urbanističkih izložaba i predavanja, i tome slično.

U pojedinim gradovima osnivaju se besplatna građevinska savjetovališta, društva za poljepšavanje grada, pa čak i u školama počinje da se govori o urbanizmu.

Sva su ta nastojanja u svijetu imala za cilj, da se što prije stvori novi specijalizirani stručni kadar, te svestrana i opća saradnja na podizanju kulturnog nivoa gradova, pa konačno da se i najširi krugovi stanovništva upoznaju kako treba, a kako ne treba da se podižu nova naselja i širi suvremeni grad.

Pozitivni rezultati svih tih mjera olakšavali su urbanizmu savladavanje rastućih suvremenih zahtjeva koje mu je društvo stalno postavljalo. Ali, upravo sve veći broj suvremenih problema gradskog života i njegove složenosti, stalno je uključivao i nove faktore u rješavanju tih urbanističkih problema. Zato se danas taj rad ne može ni da zamisli bez suradnje higijeničara, socijologa, ekonomista, saobraćajnih inženjera, vrtnih arhitekata, agronoma, šumarskih inženjera, historičara, konzervatora i tako dalje. U kratko, sve je to doprinijelo brzom razvitku urbanizma kao sintezi društvene, tehničke i umjetničke djelatnosti.

PERIFERIJE GRADOVA KROZ PRIZMU SUVREMENOG URBANIZMA

U široj javnosti još nisu potpuno iskorisćeni pogriješni odnosi prema higijenskom problemu gradskog organizma ili loša shvaćanja o zajedničkom gradskom životu koja su danas u sukobu i sa osnovnim principima higijene i postojećim zakonima.

Pri rješavanju svih gradskih problema, napredni urbanisti polaze bezobzirno od osnovne teze suvremenog urbanizma, to jest: stvoriti novi grad u kome će se jednom živjeti zdravije, kulturnije i ekonomičnije. Istina je, još i danas postoji velika razlika između tih zalaganja naprednih urbanista i onog što se u praksi događa, izvodi i podržava. Ali postoji još i takovih stručnjaka u urbanističkoj djelatnosti koji čak i u svojim djelima još jače naglašavaju postojanje periferije, umjesto njezina spajanja sa centrom grada (na primjer: lociranje fabrika, velikih radionica, veletrgovačkih skladišta, garaža u stanbenim naseljima predgrada i tako dalje).

Ali i mišljenja, da će samo urbanističko zakonodavstvo (regulacioni plan) riješiti pitanje koordinacije estetskog izgleda i stanja periferije sa centrom grada — iz temelja su pogriješna. To je ovisno i o nizu drugih faktora. U dokaz tome istaknut ćemo, da još i danas postoje u raznim velegradovima svijeta čitavi rajoni (periferije) sa blatnjavim i neuređenim ulicama, trošnim kućama i kolibama sa krovovima od poderane stare ljepenke ili lima od rastvorenih raznovrsnih kanta, gdje živi — u pojedinim od njih — i na stotine tisuća stanovnika.

Osim urbanističkog zakonodavstva (regulacionog plana) treba da postoje i slijedeći uvjeti: dovoljno gradskih finansijskih sredstava, ispravna urbanistička politika grada, stručno organizirana gradska urbanistička služba sa dovoljnim brojem specijaliziranih stručnjaka za urbanističku djelatnost, stalna briga o stvaranju godišnjih programa o urbanističkoj propagandi, stalna briga općina o društvima koja se bave poljepšavanjem grada, organiziranje gradskog građevinskog savjetovaništa i tako dalje.

CESTOVNO MOTORNO VOZILO I URBANIZAM

Početkom ovog vijeka razvitkom cestovnih motornih vozila — a naročito onih za kolektivne prijevoze, struktura regulacionih planova počinje da poprима novi oblik. Poslije uvođenja motornih vozila u cestovni saobraćaj, urbanisti više ne gledaju na gradski organizam kao nekada, to jest, na jedan zatvoren i teško pokretan sistem.

Zapreg — to sporo i neprikladno vozilo za masovne prijevoze u cestovnom saobraćaju, u glavnom je bio uzrok i ogromnom prilivu seoskog stanovništva u gradove — za vrijeme razvitka mašinske industrije u prošlom vijeku.

Dakle, to slabo prevozno sredstvo bilo je jedan od glavnih uzroka stvaranja stanbenog pitanja i nezdravog gradskog života. Međutim, moderno cestovno vozilo doprinijelo je decentralizaciji gradskog života. To vozilo, omogućilo je seoskom stanovništvu i uposlenje u industriji i boravak na selu na čistom zraku, daleko od gradske buke i teških stanbenih prilika. Isto tako, omogućilo je i građanima lak i brz prijevoz iz jednog gradskog predjela u drugi, i u zone udaljene od grada.

Taj preokret u cestovnom saobraćaju omogućilo je i urbanistima stvaranje novog, prostranog i zdravijeg gradskog organizma. Dakle, moderno cestovno vozilo za kolektivne prijevoze za uvijek je srušilo staru koncepciju o gradu i pružilo je veliki doprinos urbanizmu da iz temelja izmjeni strukturu regulacionih planova.

REGULACIONI PLAN

Zadatak i značaj regulacionog plana mnogo je složeniji, nego što se obično to drži. Regulacioni se plan ne stvara da bi riješio samo plansko zidanje grada u užem smislu, već se stvara na temelju generalnog proučavanja svih uvjeta i potreba organizacije novog ili proširenog gradskog života da bi riješio čitav kompleks disciplina koje imaju da reguliraju sve vidove skupnog gradskog života. Zato se regulacioni plan sastoji iz cijelog ciklusa elaborata koji treba da izrade higijeničari (liječnici), socijolozi, ekonomisti, pomorci, historičari, agronomi, šumarski inženjeri, arhitekti, konzervatori i drugi faktori. Dakle, od stvaranja tih svih elaborata, odnosno od postavljanja programa, podloge za izradu i do izrade idejne skice regulacionog plana — dosta je težak i velik put.

Prema tome, uspjeh čitavog posla oko izrade idejne skice regulacionog plana zavisi od uspješno koordinirane suradnje jedne čitave ekipe stručnjaka, odnosno o pojedinim od njih, njihovoj naobrazbi, etičkoj savjesti, volji, ambiciji, stručnoj spremi i iskustvu. Ukoliko sve to ne postoji, regulacioni će plan sadržavati razne nedostatke — neće biti realan.

PRVA JUGOSLAVENSKA DRŽAVA I URBANIZAM

Kroz čitav XIX. vijek do Prvog svjetskog rata — upravo za vrijeme razvitka i uspona mašinske industrije i tehnike — na teritoriju jugoslavenskih zemalja, urbanistička djelatnost bila je toliko neznatna, da nema šta naročita i značajna da se zabilježi (Cf. »Naše more« Br. 6/1957., str. 345). Istina je, izgrađen je vrlo ograničen broj novih naselja (i Sušak), ali sve što je u tom periodu stvoreno, nastalo je sticanjem prilika, a ne kao rezultat nekog programa urbanističkog razvitka. Stoga su rijetki bili oni gradovi sa regulacionim planom, tako na primjer, u Dalmaciji je u prvoj deceniji ovog vijeka samo Split imao zgotovljen regulacioni plan. Zato nova država SHS nije zatekla upravo ništa osnovano i pokrenuto, pa je tako i kadar za urbanističku djelatnost bio vrlo neznatan i slab.

Interesantno je ovom prilikom zabilježiti, da je Dubrovnik od svršetka prošlog vijeka do Prvog svjetskog rata ipak dao osam inženjera raznog smjera, dok je između dva svjetska rata dao samo jednog arhitekta.

Prva jugoslavenska država poklanjala je vrlo malu pažnju uzdizanju potrebitog kadra stručnjaka, a pogotovo nije ništa uradila na stvaranju visoke školske naobrazbe stručnjaka za saobraćaj i urbanizam.

Razvitak modernog urbanističkog zakonodavstva na teritoriju jugoslavenskih zemalja i njegova praktična primjena od zadnjih decenija prošlog vijeka do Prvog svjetskog rata, prošlost je, koja još nije dovoljno ispitana i objavljena.

Prvo jugoslavensko urbanističko zakonodavstvo počinje da se stvara tridesetih godina i upravo donošenjem Građevinskog zakona (S. N. Br. 133/1931.). No, iako je taj zakon bio smatran u internacionalnim urbanističkim krugovima kao jedan među modernim zakonima te vrsti u Evropi, on je baš naprotiv samoj Jugoslaviji donio neznatnu korist. Ne samo što taj zakon nije odgovarao prilikama i potrebama zemlje, ali ni čitavo novo stvoreno urbanističko zakonodavstvo nije moglo da pokrene urbanizaciju nove države, jer uopće nije bilo ni stvorilo materijalnu bazu u tu svrhu. Spomenuti je zakon vrijedio za čitavu zemlju, pa je tako, kao jedinstven zakon, bio u očitom sukobu sa interesima specifičnih prilika i potreba svake pojedine banovine. Pored ostalog, nije poklanjao nikakovu brigu o organiziranju urbanističke službe u općinama, banovinama i u ministarstvu građevina. Odobranje regulacionih planova za čitavu zemlju stavljeno je u nadležnost ministarstva građevina u Beogradu. Prvo jugoslavensko urbanističko zakonodavstvo imalo je da na čitavom teritoriju bivše Jugoslavije pokrene i prvo planiranje, ali — kako vidimo — ono u tome nije uspjelo.

Istina je, poslije stvaranja nove države SHS nastalo je veliko širenje gradova i njihovo nadograđivanje, ali uz neznatne iznimke, to nije bio nikakav urbanistički uspjeh, već njihova stihijska izgradnja bez ikakova urbanističkog programa. I u Dubrovniku, Gruž i sva nova naselja od Nuncijate do Ploča, kao i na poluotoku Lapadu — predstavljaju tipičan primjer stihijskog širenja, gradova kod nas.

FNR JUGOSLAVIJA I SAVLADAVANJE PROBLEMA URBANISTIČKE ZAOSTALOSTI

FNR Jugoslavija naslijedila je nesuvremeno urbanističko zakonodavstvo i vrlo oskudan kadar za urbanističku djelatnost, a od gradske urbanističke službe nije naslijedila upravo ništa.

Neznatan broj gradova imali su regulacione planove; urbanistička služba bila je vrlo oskudna i neznatna u svim većim gradovima, dok u svim manjim gradovima nije uopće postojala. Dakle, trebalo je sve novo stvarati: urbanističko zakonodavstvo, stručnjake-urbaniste, urbanističke institute, urbanističku službu u narodnim odborima i t. d.

Razvitak urbanističkog zakonodavstva FNRJ, odnosno narodnih republika stajao je u uskoj vezi s Zakonom o petogodišnjem planu razvitka narodne privrede FNRJ u godinama 1947.—1951., koji je zapravo pokrenuo i urbanizaciju čitave zemlje. Tako nastaje osnovno urbanističko zakonodavstvo, to jest, ono kojim Savezna narodna skupština regulira samo osnovna pitanja koja zatim nadopunjuju narodne republike, prema svojim specifičnim prilikama i potrebama. Kao na primjer: Osnovna uredba o građenju (S. L. Br. 46/1948.), Osnovna uredba o projektiranju (S. L. Br. 48/1948. Osnovna uredba o generalnom planu (S. L. Br. 78/1949.) i tako dalje. Međutim, još se očekuju osnovni i republički propisi koji bi trebali da do kraja reguliraju urbanističku materiju od planiranja do realiziranja urbanističkih planova.

Uzdizanje stručnog kadra za sve djelatnosti, ne samo za urbanizam — spada u red najvažnijih državnih pitanja FNRJ. Zato, kada su se nakon objave Petogodišnjeg plana za 1947.—1951. — koji je sadržavao i odredbe o podizanju stručnog kadra — počeli da donose osnovni i republički propisi o stipendijama, zainteresirani narodni odbori, privredne organizacije i ustanove bili su dužni i upućeni da — putem stipendiranja — što brže stvore potrebni stručni kadar, naročito i onaj za urbanističku djelatnost. Jer, zamašna sredstva koja se od 1947. ulažu u izgradnju zemlje, izazvali su urbanističku djelatnost na područjima svih narodnih odbora. Znači, da je u tu svrhu odmah bio potrebit odgovarajući kadar za projektiranje i planiranje, te za organiziranje i rukovođenje radovima na terenu. No, i pored svih tih mjera i potreba, još postoji skoro potpuna oskudica iskusnih saobraćajnih inženjera, koji bi bili u stanju da kompleksno zahvate pitanje saobraćaja u okviru urbanističke djelatnosti. Ali, ni broj iskusnih projekatana još ni iz daleka ne zadovoljava, dok se u svim manjim gradovima još zapaža i potpuno odsustvo urbanista, pa dosljedno tome i urbanističke službe u tim gradovima. Istina je, potrebe su u kadru ogromne i u samih desetak godina nije se mogao da stvori toliko brojan kadar, ali je ipak preveć oskudan.

To, što se stručni kadar za urbanističku djelatnost nije jače povećao — i pored mjera državnog rukovodstva i potreba — velika odgovornost pada na one narodne odbore, privredne organizacije i ustanove koji ni do danas nisu shvatili važnost donijetih mjera u vezi sa stipendiranjem. Jasno je, ako se te mjere nisu primjenivale od strane svih zainteresiranih faktora: narodnih odbora, privrednih organizacija i ustanova, onda je i kadar za urbanističku djelatnost morao ostati još i do danas vrlo oskudan.

URBANISTIČKI INSTITUTI U FNRJ, NJIHOV DJELOKRUG I ZADACI

Urbanistički institut NRH u široj je javnosti Dubrovnik bio do sada malo poznat. Tek od nedavno se o njemu više govori, to jest, od kada je u Gradskoj vijećnici u Dubrovniku bio izložio svoje radove o idejnoj razradi urbanističke regulacije Dubrovnika. Mi ćemo se na te radove detaljnije osvrnuti u slijedećim broju, a za danas se ograničujemo na opći prikaz djelovanja urbanističkih instituta u FNRJ.

Urbanistički instituti osnivali su se samo u sjedištima narodnih republika u cilju racionalnijeg korišćenja oskudnog kadra specijaliziranih stručnjaka, koji su posvuda pa i u tim institutima bili potrebni za savladavanje opsežnog i delikatnog zadatka. Prema tome, poslije više od pola vijeka od osnivanja prvih suvremenih urbanističkih instituta u Zapadnoj Evropi, kod nas su se počeli osnivati tek poslije oslobođenja. U NR Hrvatskoj osnovan je Urbanistički institut rješanjem Ministarstva građevina NRH od 27. XII. 1947., a 1954. postao je ustanova sa samostalnim financiranjem, ne izgubivši ništa od posebnih dužnosti iz oblasti urbanističke propagande (N. N. Br. 25/1954.).

Djelokrug i zadatak urbanističkih instituta u FNRJ zahvaća u glavnome sva pitanja projektiranja i planiranja u urbanizmu, pa i neka na naučnom polju. U glavne zadatke tih instituta — pored ostalog — spada i slijedeće: sastavljanje regulacionih, direktivnih, generalnih i detalj-

nih osnova gradova i mjesta koja će biti planom određena za regulaciju ili gdje se za to ukaže potreba, a sve u cilju da se pravilno usmjeri, upravlja i kontrolira građevni razvitak gradova, mjesta i krajeva; davanje suglasnosti na prijedloge i molbe za lokaciju građevinskih objekata i postrojenja, te za eksproprijaciju radi planske raspodjele zemljišta u vezi sa regulacionim planovima, bez obzira da li su ili nisu izrađeni ili su u radu; davanje savjeta kod provođenja regulacije na terenu i kod izgradnje objekata; sudjelovanje pri izboru terena za objekte, tvornice, naselja i tako dalje. Pored ostalih pitanja, ti se instituti također bave i naučnim radom, to jest, vrše analizu postojećih mjesta, naselja i krajeva; proučavaju i prate razvitak urbanističke nauke u svijetu i tako dalje. Konačno, ti instituti priređuju stručna predavanja, publikacije, izložbe i upoznaju ustanove i širu javnost s urbanističkim problemima i načinom njihova rješavanja.

Istina je, da i pored svega toga u pojedinim narodnim republikama ima još dosta slabosti u projektiranju i u urbanističkom planiranju, pa čak urbanistički planovi pretežno ne predstavljaju osnovu za planski razvitak naselja u dužem periodu. Ali nerealnost urbanističkih planova proističe iz činjenice, što se u proces urbanističkog planiranja još posvuda ne uključuju sve razne institucije i stručnjaci.

No, potrebno je naglasiti da su urbanistički instituti ublažili mnoge teškoće koje su se — zbog oskudnog stručnog kadra — pojavljivale i koje se još suprotstavljaju urba-

nističkoj djelatnosti, koja se nesmanjenom brzinom odvija u gradovima i mjestima FNR Jugoslavije.

Literatura i izvori:

1. Arh. B. Maksimović: Problemi urbanizma — Beograd 1932.
2. Ing. arh. Branko Maksimović: Povodom konkursa za idejnu skicu generalnog plana Niša (Brošura) — Zagreb 1935.
3. Turistički savez u Dubrovniku: Turistički izvještaj za 1937.—1938. (Urbanistički problemi Dubrovnika — Regulacioni planovi naših turističkih mjesta na primorju) — Dubrovnik 1939.
4. Rezolucija II. Kongresa inženjera i tehničara Jugoslavije (Časopis »Arhitektura« Br. 13—17 (1948.).
5. Prof. arh. Nikola Dobrović: Urbanizam kroz vekove i Jugoslavija I. — Beograd 1950.
6. Prof. ing. Miloš M. Crvčanin: Saradnja saobraćajnih stručnjaka u izradi urbanističkih planova (Materijal sa Savjetovanja o problemima saobraćaja, sveska 5 i 6 — Beograd 1957.
7. S. Mihić: Zašto zaostaje urbanistička djelatnost («Oslobodjenje» od 12. VI. 1958.).
8. Dr. Fran Šijanec: Organizacija zaštite arhitektonskih spomenika i ambijenata («Čovjek i prostor» od 15. IV. 1958.).
9. Enciclopedia italiana — Roma 1936.