

UDK: 711.4(497.5Zagreb)''1965''

Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 1. 7. 2021.

Prihvaćeno: 14. 9. 2021.

DOI: <https://doi.org/10.22586/csp.v5i3.17956>

Urbanistički program grada Zagreba iz 1965.: nastanak, planirano i realizirano *

LIDIJA BENCETIĆ

Hrvatski institut za povijest

Zagreb, Hrvatska

lidija.bencetic@gmail.com

ZLATKO JURIĆ

Odsjek za povijest umjetnosti, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Zagreb, Hrvatska

zljuric@ffzg.hr

Prvi urbanistički dokument donesen nakon Drugoga svjetskog rata kojim se regulira urbanistički razvoj Zagreba jest *Urbanistički program grada Zagreba: smjernice za razvoj* iz 1965. godine. Dokument je predložen 1963., a prihvaćen 1965., i smatra se sljednikom prethodnih urbanističkih planova (1940.) i prijedloga (1949. i 1953.). Program je izradio Urbanistički zavod grada Zagreba na čelu s direktorom i glavnim projektantom ing. Zdenkom Kolacijem. Izradu programa pratile su brojne tehničke i financijske poteškoće, a ovim radom analizirat će se koliko je bio uspješan u realizaciji te kakva je rješenja ponudio. U socijalističkoj Jugoslaviji urbano planiranje bilo je određeno društveno-ekonomskom razvoju te je imalo ulogu davanja prostorno-tehničkih osnova za gospodarski razvoj (industrijalizacija), koji će slijediti društveni razvoj. Ova konstatacija ima svoje temelje u dokumentu *Urbanistički program grada Zagreba* jer su u njemu jasno definirani elementi društvenoga planiranja. U ovome radu bit će prikazano koliko se i kako društveno i urbanističko planiranje isprepleću, dopunjavaju i/ili uvjetuju jedno drugo.

Ključne riječi: Zagreb; Hrvatska; Jugoslavija; socijalizam; urbanizam; Zdenko Kolacio; urbanistički program; regulatorna osnova

* Ovo istraživanje financirala je Hrvatska zaklada za znanost projektom *Modernizacija urbanog života u Hrvatskoj kroz prizmu razvoja komunalne infrastrukture u 19. i 20. stoljeću* (IP-2016-06-2015).

Uvod

Prvo poslijeratno urbanističko planiranje Zagreba do 1953. oslanjalo se na prijeratni urbanistički *Generalni regulacioni plan grada Zagreba*, koji je predložen 1936., prihvaćen 1937., a na snagu je stupio 1940. godine.¹ Pod vodstvom arhitekta i urbanista Vlade Antolića² 1949. predstavljena je prva poslijeratna verzija urbanističkoga plana Zagreba, *Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba*, a 1953. i dopunjena verzija *Zagreb: direktivna regulatorna osnova* Zavoda za urbanizam Narodnoga odbora grada Zagreba (NOGZ), kojima je planirana urbanizacija i razvoj Zagreba u idućih trideset godina. Međutim, tijela gradske uprave nisu prihvatila objedinjene planove iz 1949. i 1953. zbog „nedovoljne ambicije u širenju grada i neslaganja oko rješenja problema željezničke pruge”, zbog čega Zagreb i dalje službeno ostaje bez plana urbanističkoga razvoja. No zbog nedostatka službenoga plana razvoja grada korišteni su spomenuti prijedlozi i njihova rješenja. Prema riječima ing. Zdenka Kolacija i zaključcima sjednice NOGZ-a na kojoj se raspravljalo o regulatornoj osnovi, oni će se koristiti „iz razloga što ima niz razrađenih pitanja” te da bi se „udovoljilo životnim potrebama i razvoju grada, koji se ne smije kočiti radi pomanjkanja Generalne regulatorne osnove. Razmatrana osnova ima se koristiti na taj način, da se po mogućnosti izgradnja usmjeri unutar užeg gradskog područja ili na ona područja koja ne uključuju više otvorenih pitanja, tako da se svi konkretni zahvati prethodno proučavaju i utvrde”.³ Činjenica da grad nije imao službeni dokument bila je problem u upravljanju razvojem grada jer upravo je to razdoblje najvećega porasta stanovništva i razvoja, Zagreb tada „prelazi” rijeku Savu te nastaje potpuno novi dio grada – Južni ili Novi Zagreb. Pod vodstvom direktora Urbanističkoga zavoda grada Zagreba (dalje: Urbanistički zavod ili UZGZ) ing. Zdenka Kolacija⁴ 1963. predstavljen je novi urbanistički program, ujedno prvi urbanistički program razvoja Zagreba nakon Drugoga svjetskog rata, koji će 1965. prihvatiti Skupština grada Zagreba – *Urbanistički program grada Zagreba: smjernice za razvoj*.⁵

¹ BAKAL, „125 godina regulirane izgradnje Zagreba i 25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba”, 4.

² Vladimir (Vlado) Antolić, urbanist i arhitekt (Dežanovec, 4. lipnja 1903. – Zagreb, 13. svibnja 1981.), od 1947. do 1951. direktor Urbanističkoga instituta Narodne Republike Hrvatske, od 1951. do lipnja 1953. direktor Zavoda za urbanizam Narodnoga odbora grada Zagreba (koji poslije mijenja ime u Urbanistički zavod grada Zagreba). Vidi: „Antolić, Vlado”.

³ *Urbanistički program grada Zagreba: smjernice za razvoj 1963.* (dalje: *Urbanistički program grada Zagreba 1963.*), 10; DOMLJAN, „Poslijeratna arhitektura u Hrvatskoj”, 94; HR-DAZG-NOGZ-37.1 SPT, knj. 74, 14. zajednička sjednica Gradskog vijeća i Vijeća proizvođača Narodnog odbora grada Zagreba održana 28. prosinca 1953., 432; HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 21, Zapisnik sastanka u vezi izrade generalnog urbanističkog plana grada Zagreba, 10. svibnja 1963., 1.

⁴ Zdenko Kolacio, urbanist i arhitekt (Sušak, 24. rujna 1912. – Zagreb, 18. svibnja 1987.), od 1956. do 1971. direktor Urbanističkoga zavoda grada Zagreba. Vidi: „Kolacio, Zdenko”.

⁵ BENCETIĆ, „Zagrebačka stanogradnja u prijedlozima planova i generalnim urbanističkim planovima od 1945. do 1990.”, 390.

Izrada urbanističkoga plana Zagreba od 1949. temeljila se na saveznom propisu *Osnovna uredba o generalnom urbanističkom planu* iz 1949., kojom je definirana uloga urbanoga planiranja u sklopu društveno-ekonomskoga sustava Jugoslavije.⁶ Godine 1961. donesen je republički *Zakon o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju*⁷, a slijedila ga je *Uredba o provođenju Zakona o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju*.⁸ Nakon donošenja republičkoga zakona Urbanistički zavod prilagođava rad novome zakonu i pristupa „izradi prvog dijela urbanističkog plana za grad Zagreb tj. Urbanističkog programa”.⁹

Kad je 1963. objavljen dokument *Urbanistički program grada Zagreba*, dana mu je velika pozornost u stručnim krugovima. Arhitekt Vladimir Turina nizom članaka u *Telegramu* analizira predloženi dokument.¹⁰ Na prijedlog se u časopisu *Čovjek i prostor* osvrću i Žarko Domljan, Grgo Gamulin te ing. Ante Kaliterna.¹¹ U istom časopisu svoje viđenje dokumenta, ujedno „obranu” svojega djela, objavljuje Zdenko Kolacio.¹² U toj publikaciji provedena je anketa o urbanističkom programu Zagreba, a objavljeno je i mišljenje Društva arhitekata grada Zagreba.¹³ Povjesničari umjetnosti u svojim radovima često spominju *Urbanistički program grada Zagreba* iz 1965. pozivajući se na njega kao na važeći dokument kojim je definiran urbanistički razvoj Zagreba kao cjeline, ali i pojedina rješenja dana za gradske četvrti, rekreacijske zone itd., međutim nisu ponudili analizu cjelokupnoga dokumenta, a povjesničari nisu utvrdili historijat i povijesne okolnosti njegova nastanka. Stoga ovo istraživanje utvrđuje povijesne okolnosti nastanka urbanističkoga programa Zagreba te raščlanjuje i analizira njegove ključne dijelove (odrednice) – namjenu površina, stanovništvo, promet (željeznički čvor, cestovna mreža, tramvajski, autobusni, automobilski, riječni i zračni promet), stanovanje, industriju, rekreativno-sportske i zelene površine, javne ustanove, komunalnu infrastrukturu (vodovod, kanalizacija, plin, toplovod, odvoz smeća).

⁶ TANDARIĆ, WATKINS, IVES, „Urbano planiranje u Hrvatskoj tijekom socijalističkoga režima”, 13.

⁷ „Zakon o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju” (dalje: *Zakon 1961.*), *Narodne novine* (Zagreb), 21 (1961).

⁸ „Uredba o provođenju Zakona o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju”, *Narodne novine*, 41 (1961).

⁹ HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 21, Zapisnik sastanka u vezi izrade generalnog urbanističkog plana grada Zagreba, 10. svibnja 1963., 2.

¹⁰ Vladimir TURINA, „Humanizam i antihumanizam novovjekog urbanizma”, *Telegram* (Zagreb), 22. 3. 1963., 4; Vladimir TURINA, „Sudar dviju sudbina”, *Telegram*, 29. 3. 1963., 3; Vladimir TURINA, „Eventualno!? ... ka cilju”, *Telegram*, 12. 4. 1963., 4.

¹¹ DOMLJAN, „Diskusija u Društvu historičara umjetnosti o južnom Zagrebu”; GAMULIN, „Teze za rješenje naše urbanističko konzervatorske situacije”; KALITERNA, „Pogled na razvoj Zagreba”.

¹² KOLACIO, „Urbanistički program grada Zagreba”.

¹³ „Anketa o urbanističkom programu grada Zagreba”; „Mišljenje Društva arhitekata grada Zagreba o urbanističkom programu grada Zagreba”.

Metodologija

Radom se analizira i kontekstualizira urbanistički dokument *Urbanistički program grada Zagreba* iz 1965., pa se slijedom toga taj dokument koristi kao primarni izvor istraživanja. Pored njega kao primarni izvor koristi se arhivska građa Državnoga arhiva u Zagrebu, fond Narodni odbor grada Zagreba i njegovi podfondovi – 37.1 Sjednice predstavničkih tijela, 37.3 Sjednice izvršnih tijela i 37.4 Kabinet predsjednika. Kao sekundarna građa koriste se službeni listovi Zagreba (*Službeni glasnik grada Zagreba*), Hrvatske (*Narodne novine*) i jugoslavenske federacije (*Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije*), u kojima su objavljene odluke, propisi i zakoni ključni za urbanističku problematiku. Istraživanja koja analiziraju *Urbanistički program grada Zagreba* vrlo je malo, stoga je i korištena literatura skromnija. Spomenuta javna rasprava o urbanističkom programu iz 60-ih godina i članci objavljeni u njoj nisu se koristili u ovome istraživanju; naime, istraživanje je dovoljno obuhvatno i bez toga, stoga će se problematika javne rasprave o urbanističkom programu obraditi u zasebnom članku.

Zakonodavni i institucionalni okvir

Osnovna uredba o GUP-u iz 1949.

Vlada Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNJR) donijela je 14. rujna 1949. saveznu uredbu o generalnom urbanističkom planu (GUP), kojom je definirana uloga urbanoga planiranja u sklopu društveno-ekonomskoga sustava Jugoslavije.¹⁴ Generalnim urbanističkim planom usmjeravao se urbanistički razvoj gradova, mjesta i kotareva.¹⁵ Pod pojmom „urbanistički razvoj” podrazumijevalo se povećanje naseljenosti i podizanje društvenoga standarda. Generalni urbanistički plan morao se uskladiti s temeljnim odrednicama privrednoga plana.¹⁶ Kad je GUP postao pravomoćan, svi idejni i glavni projekti za kapitalnu izgradnju i društveni standard morali su se uskladiti s njim.¹⁷

Ministar komunalnih poslova i predsjednik planske komisije narodne republike određivali su prioritet u redosljedu gradova, mjesta i kotareva za koje bi se izrađivao GUP.¹⁸ Izrada GUP-a započinjala je utvrđivanjem osnovnih postavki koje su potrebne za izgradnju novih mjesta i naselja po sljedećem redosljedu: a) izvršni odbor nadležnoga kotarskoga ili gradskoga narodnog

¹⁴ „Osnovna uredba o generalnom urbanističkom planu”, *Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije* (Beograd), 78 (1949), 1093-1094.

¹⁵ *Isto*, 1093, čl. 1.

¹⁶ *Isto*, 1093, čl. 2.

¹⁷ *Isto*, 1093, čl. 4.

¹⁸ *Isto*, 1093, čl. 6.

odbora uz suglasnost glavnih investitora i b) predsjednik Komiteta za lokalnu privredu i komunalne poslove Vlade FNRJ i predsjednik Savezne planske komisije.¹⁹

Za obavljanje urbanističkih poslova osnivali su se urbanistički savjeti pri Komitetu za lokalnu privredu i komunalne poslove Vlade FNRJ, ministarstvima komunalnih poslova narodnih republika te izvršnim odborima gradskih i kotarskih narodnih odbora.²⁰ Članove urbanističkih savjeta imenovali su predsjednik Vlade FNRJ na prijedlog predsjednika Komiteta za lokalnu privredu i komunalne poslove Vlade FNRJ, zatim predsjednik vlade narodne republike na prijedlog ministra komunalnih poslova narodne republike te izvršni odbori na prijedlog povjerenika za komunalne poslove.²¹ Predsjednik urbanističkoga savjeta mogao je pozvati i uključiti u rad savjeta istaknute kulturne i znanstvene radnike.²²

Za tehničku izradu GUP-a mogli su se osnovati urbanistički zavodi pri Komitetu za lokalnu privredu i komunalne poslove Vlade FNRJ, ministarstvima komunalnih poslova narodnih republika te narodnim odborima.²³ Opće upute za izradu i sadržajne elemente GUP-a propisivali su Komitet za lokalnu privredu i komunalne poslove Vlade FNRJ i predsjednik Savezne planske komisije. Detaljne propise za provedbu te uredbe donosit će Komitet za lokalnu privredu i komunalne poslove Vlade FNRJ.²⁴

Izradu GUP-a započinjao je urbanistički zavod narodnoga odbora utvrđivanjem osnovnih postavki: a) odbor je morao zatražiti mišljenje glavnih zainteresiranih investitora i b) republička planska komisija bila je obvezna poslati sve potrebne podatke.²⁵ Kad je izvršni odbor narodnoga odbora načelno prihvatio nacrt GUP-a, uslijedila bi javna izložba u trajanju od mjesec dana. Istovremeno bi se nacrt poslao: a) svim zainteresiranim glavnim investitorima; b) na suglasnost višem izvršnom odboru i ministru komunalnih poslova narodne republike i c) planskoj komisiji narodne republike. Svi su se morali izjasniti u roku od mjesec dana.²⁶ Nakon isteka toga roka izvršni odbor narodnoga odbora morao je raspraviti o svim primjedbama i prijedlozima i napraviti potrebne izmjene i dopune prvobitnoga nacrta GUP-a. Kad je izvršni odbor prihvatio izmijenjeni i dopunjeni nacrt GUP-a, podnosio bi ga narodnom odboru. Narodni odbor donosio je GUP-ove gradova, mjesta i kotareva.²⁷

¹⁹ *Isto*, 1093, čl. 5.

²⁰ *Isto*, 1093, čl. 7.

²¹ *Isto*, 1093-1094, čl. 7.

²² *Isto*, 1094, čl. 8.

²³ *Isto*.

²⁴ *Isto*, 1094, čl. 16.

²⁵ *Isto*, 1094, čl. 9.

²⁶ *Isto*, 1094, čl. 10.

²⁷ *Isto*, 1093, čl. 3.

Nakon donošenja GUP-a postupak njegove izmjene i dopune pokreće se: a) po rješenju nadležnoga izvršnog odbora narodnoga odbora; b) na zahtjev ministra komunalnih poslova narodne republike i c) obvezno kad GUP nije usklađen s privrednim planom.²⁸ Dok GUP nije bio donesen, izvršni odbori mogli su davati suglasnost investitorima prema osnovnim postavkama GUP-a ili prema općim uputama za izradu GUP-a.²⁹

Zakon o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju iz 1961.

Sabor Narodne Republike Hrvatske donio je na sjednicama Republičkoga vijeća i Vijeća proizvođača 31. svibnja 1961. prvi poslijeratni zakon o prostornom planiranju – *Zakon o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju* te *Uredbu o provođenju Zakona o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju*.³⁰ U listopadu 1964. donesene su brojne izmjene i dopune Zakona iz 1961. godine.³¹ U studenom 1964. objavljen je pročišćeni tekst Zakona, koji će biti važan za izradu GUP-a Zagreba iz 1971. godine.³² Precizno je definirana terminologija, opseg i međusobni odnos pojedinih dokumenata i procedura donošenja. Predviđene su dvije vrste dokumenata: urbanistički i regionalni prostorni planovi.³³ Urbanističkim planom usmjeravao se prostorni razvoj naselja, izgradnja, rekonstrukcija i asanacija gradova, naselja i područja s posebnom namjenom. On se usklađivao s postavkama društvenih planova i regionalnoga prostornog plana.³⁴ Urbanističkim planom moglo se uvjetovati da se urbanističkim projektima razrade pojedini dijelovi naselja.³⁵

Izvršno vijeće Sabora Narodne Republike Hrvatske odlučivalo je za koja su se naselja obvezno morali izraditi i donijeti urbanistički planovi.³⁶ Nadalje, Izvršno vijeće Sabora Narodne Republike Hrvatske odredit će naselja koja moraju imati sve dijelove urbanističkoga plana.³⁷

Regionalnim prostornim planom usmjeravao bi se prostorni razvoj i uređenje širih područja (regija) u skladu s postavkama prihvaćenih društvenih planova.³⁸ Lokacije, investicijski programi, idejni i glavni projekti i građevinske dozvole mogli su se odobriti samo ako su bili usklađeni s pravomoćnim

²⁸ *Isto*, 1094, čl. 13.

²⁹ *Isto*, 1094, čl. 15.

³⁰ *Zakon 1961.*, 127-130; „Uredba o provođenju Zakona o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju”, *Narodne novine*, 41 (1961).

³¹ „Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju”, *Narodne novine*, 40 (1964), 192-193.

³² „Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju (pročišćeni tekst)”, *Narodne novine*, 46 (1964), 213-216.

³³ *Zakon 1961.*, 127, čl. 1.

³⁴ *Isto*, 127, čl. 2.

³⁵ *Isto*.

³⁶ *Isto*, 127, čl. 3.

³⁷ *Isto*, 127, čl. 9.

³⁸ *Isto*, 127, čl. 4.

regionalnim prostornim planom ili urbanističkim planom.³⁹ Precizno je bio definiran sastav/sadržaj urbanističkoga plana, koji se sastojao od: urbanističkoga programa, generalnoga (osnovnoga) urbanističkog plana i detaljnoga (provedbenoga) urbanističkog plana.⁴⁰

Urbanistički program i generalni (osnovni) urbanistički plan obuhvaćali su cijelo naselje. Detaljni (provedbeni) urbanistički plan izrađivao se za pojedini dio naselja.⁴¹ U urbanističkom programu moralo se na osnovi urbanističke dokumentacije izraditi smjernice za razvoj naselja i neposredne okoline te programsku skicu s osnovnom namjenom površina (podjela na zone za stanovanje, rad i rekreaciju) i prijedlogom prometne mreže (osnovne prometnice i priključivanje na regionalne prometnice). U urbanističkoj dokumentaciji trebali su biti: a) osnovni podaci o razvoju naselja iz regionalnoga prostornog plana i društvenih planova; b) prikaz i analiza prirodnih uvjeta; c) postojeće stanje i kretanje stanovništva; d) prikaz i analiza privrede naselja i njegova gravitacijskoga područja; e) stanje i korištenje zemljišta; f) stanje i korištenje stambeno-komunalnih i objekata društvenoga standarda; g) stanje i korištenje spomenika kulture; h) stanje i korištenje zaštićenih objekata prirode te i) stanje i korištenje prometnih, privrednih i društvenih objekata u naselju.⁴²

Proces donošenja urbanističkoga programa bio je detaljno razrađen. Savjet za urbanizam općinskoga narodnog odbora raspravio bi i donio urbanistički program, koji se nakon toga stavljao na javni uvid u trajanju od najmanje 30 dana. Istovremeno bi se poslao na razmatranje organima uprave za narodnu obranu i promet kotarskoga narodnog odbora i stambenim zajednicama.⁴³ Petnaest dana nakon završetka javnoga uvida primjedbe na urbanistički program dostavljale bi se organu uprave za urbanizam općinskoga narodnog odbora. Stručna komisija (koja je pripremila urbanistički program) morala je raspraviti sve pristigle primjedbe, a odabrane predložiti na prihvaćanje savjetu za urbanizam općinskoga narodnog odbora. Kad bi savjet za urbanizam konačno prihvatio urbanistički program, poslao bi ga općinskome narodnom odboru zajedno s neprihvaćenim primjedbama.⁴⁴ Urbanistički program istovremeno bi se poslao kotarskome narodnom odboru, koji bi na sjednicama obaju vijeća definirao primjedbe povezane s prostornim razvojem kotara u roku od 60 dana. Općinski narodni odbor na sjednicama obaju vijeća donosio je urbanistički program s ugrađenim kotarskim primjedbama. Ako bi općinski narodni odbor prihvatio urbanistički program ignorirajući primjedbe kotara, tada je kotarski narodni odbor mogao ukinuti odluku općinskoga

³⁹ *Isto*, 127, čl. 7.

⁴⁰ *Isto*, 127, čl. 9.

⁴¹ *Isto*.

⁴² *Isto*, 128, čl. 10.

⁴³ *Isto*, 129, čl. 15.

⁴⁴ *Isto*, 129, čl. 16.

narodnog odbora o prihvaćanju.⁴⁵ Generalni (osnovni) urbanistički plan obavezno bi se izrađivao na temelju donesenoga urbanističkog programa.⁴⁶

Urbanistički zavod grada Zagreba

Urbanistički zavod grada Zagreba osnovan je rješenjem Narodnoga odbora kotara Zagreb 14. prosinca 1956., a s radom počinje u siječnju 1957. godine. Zavod je sljednik Odsjeka za regulaciju Građevinskoga odjela, „Biroa za urbanizam”, osnovanog u veljači 1951., koji je iste godine preimenovan u Zavod za urbanizam Narodnoga odbora grada Zagreba, a nalazio se u sastavu gradske uprave. Od 1951. do lipnja 1953. Zavod vodi ing. Vlado Antolić, a nakon njega Zavodom kao vršitelj dužnosti ravnatelja do kraja 1956. upravlja ing. Stjepan Hribar. Prvi direktor novoga-staroga Zavoda u siječnju 1957. postaje arhitekt i urbanist Zdenko Kolacio. Do preuzimanja Zavoda ing. Kolacio bio je direktor Urbanističkoga biroa Rijeka i član Odbora za urbanizam Izvršnoga vijeća Sabora Narodne Republike Hrvatske i jedne od pet komisija – Komisije za regionalno planiranje.⁴⁷

Jedan od razloga za preustroj Zavoda za urbanizam u samostalnu ustanovu – Urbanistički zavod grada Zagreba jest nedostatak kvalificiranoga kadra. Naime, Zavod je imao tri neuspjela natječaja za popunu sistematiziranih radnih mjesta, a kao jedan od razloga nezainteresiranosti za rad u Zavodu navodi se neujednačenost primanja u odnosu na „projektantsku i izvođačku operativu”. Zbog toga je Zavod od 1957. imao samostalno financiranje, što je u praksi značilo da se financirao preko ugovora sklopljenih prvenstveno s općinama i kotarevima, čime je urbano planiranje poprimilo karakteristike tržišno usmjerene djelatnosti.⁴⁸ Zavod je 1958. zapošljavao 31 službenika, 1959. njih 25, a 1960. ima 36 službenika.⁴⁹ Početkom 1963. u Zavodu radi „19 visokokvalificiranih stručnjaka raznih struka i 13 službenika srednje i niže spreme”.⁵⁰

Aleksandar Bakal, direktor UZGZ-a u 80-ima, iznio je svoju verziju tijekom i obrazloženja zbivanja od 1953. do 1957. godine. Prema njegovu tumačenju, ubrzani razvoj i „skučene mogućnosti obavljanja stručnih poslova urbanističkog planiranja u Zavodu za urbanizam, nužno su doveli do osnivanja Urbanističkog zavoda grada Zagreba. Osnivanje Zavoda, dio je nastojanja Narodnog

⁴⁵ *Isto*, 129, čl. 17.

⁴⁶ *Isto*, 129, čl. 18.; HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 21, Zapisnik sastanka u vezi izrade generalnog urbanističkog plana grada Zagreba, 20. svibnja 1963., 2-3.

⁴⁷ PREMUŽIĆ, „Organizacija urbanističke službe u NR Hrvatskoj”, 2.

⁴⁸ HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 22, „Narodni odbor grada Zagreba – Godišnji izvještaji za 1956. godinu – Izvještaj o radu savjeta za građevinarstvo i urbanizam u 1956. godini”, 2-3.

⁴⁹ HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 66, „Urbanistički zavod grada Zagreba, dokument: Izvještaj o radu upravnog odbora UZGZ-a 1958-1960”, 4-6.

⁵⁰ HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 23, „Izvještaji savjeta Narodnog odbora grada Zagreba o radu kroz razdoblje od 1958. do 1962. godine”, Zagreb, svibanj 1963., 71.

odbora grada Zagreba i tadašnjeg predsjednika Većeslava Holjevca da se osnivanjem niza samostalnih gradskih organizacija uspostavi nova suvremena organizacija grada. Urbanistički zavod grada Zagreba započeo je radom početkom siječnja 1957. 'oslobođen sputanosti što su ih činili okviri gradske službe. Samostalan u odnosu na gradsku upravu, Zavod je bio mobilniji, slobodniji u organizacijskom pogledu, a i pri izradi raznih prijedloga, davanja stručnih mišljenja i u drugim akcijama.'⁵¹ Bakalovu interpretaciju trebalo bi uzeti s velikom mjerom opreza dok se ne provjeri arhivskim istraživanjima. Razloga je nekoliko. Prvo, jezične finese u nazivu stare (ZUGZ) i nove (UZGZ) institucije. Drugo, Antolić je od 1953. u inozemstvu, a Zavod kao vršitelj dužnosti do kraja 1956. vodi Hribar i od 1957. preuzima nova osoba – Kolacio, koji dotad nije imao doticaja s urbanističkim planiranjem Zagreba. Treće, u tekstu nije naveden izvor citata pod navodnicima. Četvrto, Hribar umire 1965., Antolić umire 1981., Bakal piše tekst 1982., a Kolacio umire 1987. godine. Dakle, jedino je Kolacio mogao potvrditi ili negirati takvu tvrdnju, koja je njemu išla u korist.

Urbanistički temelji / prethodnici programa iz 1965.

U prostornom i urbanističkom planiranju Zagreba nakon 1945. pa sve do 1953. primjenjivale su se odredbe/rješenja iz Generalnoga regulacionog plana grada Zagreba koji je bio predložen 1936., prihvaćen 1937., a pravomoćan je postao 1940. godine.⁵² Da je tome tako, ali i da je Generalni regulacioni plan početna točka jedne cjeline, saznajemo iz govora direktora UZGZ-a ing. Kolacija, ujedno glavnoga projektanta *Urbanističkoga programa grada Zagreba 1965.*, koji na sjednici Savjeta za građevinarstvo i urbanizam održanoj 20. svibnja 1963. kazuje da je urbanistički program iz 1965. „izgrađen na temelju internacionalnog natječaja raspisanog u 1931. godini”, a koji se „zbog rata nije uopće mogao provesti u život. Zagreb kao drugi po veličini grad u državi poslije Oslobođenja nije imao regulatorne osnove za svoj nagli razvoj”.⁵³

Arhitekt Stjepan Hribar vodio je izradu Generalnoga regulacionog plana od 1932. do 1936., a na izradi su surađivali arhitekti Vlado Antolić, Josip Sessel i Antun Ulrich.⁵⁴ Nakon rata ing. Antolić, tada direktor Urbanističkoga instituta Hrvatske, objavljuje prvi poslijeratni prijedlog urbanističkoga razvoja Zagreba naziva *Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba*.⁵⁵

⁵¹ BAKAL, „125 godina regulirane izgradnje Zagreba i 25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba”, 4.

⁵² BENCETIĆ, „Zagrebačka stanogradnja u prijedlozima planova i generalnim urbanističkim planovima od 1945. do 1990.”, 389; BAKAL, „125 godina regulirane izgradnje Zagreba i 25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba”, 4.

⁵³ HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 21, „Zapisnik sastanka u vezi izrade generalnog urbanističkog plana grada Zagreba”, 20. svibnja 1963., 1.

⁵⁴ DOMLJAN, „Antolić, Vlado”, 183-184; PREMERL, „Hribar, Stjepan”, 715-716.

⁵⁵ ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 5.

Suradnici su bili ing. Vladimir Franz, arh. Stjepan Hribar, ing. Aptulla Halilibrahimov i Ivan Lay. Prijedlog je objavljen u časopisu *Arhitektura*, a poslan je i u druge stručne časopise te NOGZ-u, koji ga odbija.⁵⁶

Tijekom 1951. osnovan je Zavod za urbanizam NOGZ-a.⁵⁷ Primarni posao Zavoda bila je izrada generalnih regulatornih osnova grada Zagreba i regionalnih planova u zagrebačkoj regiji. Sekundarni djelokrug bilo je davanje stručnih mišljenja i savjeta za lociranje zgrada javne, stambene i društvene namjene dok se ne izrade urbanistički planovi. Godine 1951. ing. Antolić prelazi u Zavod za urbanizam NOGZ-a, gdje nastavlja raditi na regulatornoj osnovi koja će pod nazivom *Zagreb: direktivna regulatorna osnova Zavoda za urbanizam NOGZ 1953.* (DRO) u svibnju 1953. biti otisnuta na osam stranica i dana na razmatranje NOGZ-u. Tom je osnovom planiran prostorni razvoj grada u idućih trideset godina. Narodni odbor grada Zagreba osnovao je posebnu stručnu komisiju za reviziju DRO-a.⁵⁸ Nakon revizije nijedno vijeće NOGZ-a nije prihvatilo objedinjene planove iz 1949. i 1953. zbog „nedovoljne ambicije u širenju grada i neslaganja oko rješenja problema željezničke pruge”.⁵⁹ Prvi je razlog bio što u regulatornoj osnovi nije bilo jasno definirano širenje grada preko Save, a drugi što teretni promet i ranžirni kolodvor nisu bili izmaknuti dovoljno daleko od postojećih i budućih stambenih zona. Potom je NOGZ donio dva zaključka. Kao prvo, osnovao je stručnu komisiju koja je na temelju DRO-a i primjedaba trebala izraditi prijedlog generalne regulatorne osnove. Komisija nije ispunila zadatak.⁶⁰ Kao drugo, za provedbu zadataka društvenoga plana djelomično bi se koristio neprihvaćeni DRO dok se ne izradi i službeno odobri generalna regulatorna osnova.⁶¹ Provedeni su određeni prijedlozi za izgradnju prvoga traka autoceste (danas Slavonska avenija) i jednoga traka (?) Mosta slobode u budućoj središnjoj aksi preko Save.⁶²

Nakon završetka DRO-a ing. Antolić odlazi iz Zavoda, a kao vršitelj dužnosti direktora do prosinca 1956. Zavod vodi ing. Stjepan Hribar. Od siječnja 1957. Zavod preuzima ing. Zdenko Kolacio, koji time preuzima i zadatak izrade generalnoga urbanističkog plana. Je li izdvajanje Zavoda iz NOGZ-a ubrzalo izradu urbanističkoga programa, teško je ustanoviti. Naime, nakon izdvajanja UZGZ se kadrovski povećava, a i činjenica je da su brojne pripremljene radnje odrađene prije, što i sam Kolacio naglašava na sjednici 20. svibnja 1963. godine. No ostaje činjenica da je od izdvajanja Zavoda do predaje dokumenta *Urbanistički program grada Zagreba 1963.* Zavod priredio, a NOGZ prihvatio

⁵⁶ HR-DAZG-NOGZ-37.3 SIT, kut. 33, Zapisnik 14. studeni 1952., 2.

⁵⁷ BAKAL, „125 godina regulirane izgradnje Zagreba i 25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba”, 4.

⁵⁸ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 10.

⁵⁹ *Isto*; DOMLJAN, „Poslijeratna arhitektura u Hrvatskoj”, 94.

⁶⁰ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 10.

⁶¹ BAKAL, „125 godina regulirane izgradnje Zagreba i 25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba”, 4.

⁶² *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 10.

pojedine razrađene elemente programa. Tako je 12. prosinca 1958. prihvaćen *Idejni plan prometne mreže*, 12. lipnja 1959. *Programatska mreža dječjih igrališta i rekreativnih sportskih površina*, potom 11. studenog 1960. *Programatska mreža obaveznih škola*, 17. veljače 1961. *Programatska mreža dječjih vrtića i jaslica* te 7. travnja 1961. *Smjernice za izgradnju domova za zaštitu odraslih*.⁶³ Zavod je surađivao i na izradi rješenja zagrebačkoga željezničkog čvora, za koji je izrađen investicijski program koji je Sekretarijat za saobraćaj Saveznoga izvršnog vijeća odobrio 21. travnja 1961. godine.⁶⁴

Zavod je 1962. izradio idejno rješenje južnoga Zagreba, koje je bilo dostavljeno na uvid javnosti na posebnoj izložbi, a uvažene primjedbe uvrštene su u urbanistički program. Od 1956. do 1962. izrađene su i parcijalne urbanističke osnove (tzv. mali urbanizam) za sljedeća područja: Sopot-Gajnice (Susedgrad), Voltino naselje (Trešnjevka), Generalni plan (Trešnjevka), Cvjetno naselje (Trnje), Trnsko („Novi Zagreb”), Folnegovićevo naselje (Trnje), Naselje „Rab” (Trnje), Savska cesta (Trnje), Vlaška ulica i Maksimirska cesta, Ružmarinka (Peščenica), Borongaj (Peščenica), Bukovac (Maksimir), Industrijska zona „Žitnjak”, Direktivna osnova Dubrave, „Studentsko naselje” (Dubrava), Ulica prosinačkih žrtava (Dubrava), naselja jednostavne izgradnje: Čulinec, Botinec, Prečko i Vukomerec.⁶⁵

Prema riječima Zdenka Kolacija, pri izradi urbanističkoga programa Zavod je imao „dviije glavne objektivne teškoće”: „Prva je pomanjkanje većeg iskustva na tako zamašnom poslu, kojem se trebalo pristupiti bez unaprijed utvrđene metodologije rada, pa je tek sam rad na pojedinim dijelovima programa utvrđivao konačnu metodu obrade pojedinih dijelova. Druga poteškoća sastojala se zbog ovisnosti rada Zavoda na programu od podataka, koje su Zavodu trebale dati razne institucije. Često puta je trebalo kod izrade pojedinih dijelova programa konzultirati različite javne ustanove i organizacije, a sve sa svrhom, da se pojedina pitanja obrade što kvalitetnije. Zbog toga tražena su mišljenja zainteresiranih faktora o pojedinim problemima. Zbog čekanja na takva mišljenja odnosno na podatke od drugih ustanova, često se gubilo vrlo mnogo vremena. Također je trebalo dobivene obraditi i srediti, kako bi se oni mogli upotrebiti za svrhe urbanističkog programa, pa je stoga rad na izradi bio otežan.”⁶⁶ Kao još jedan mogući razlog sporijega rada

⁶³ „Zaključak o davanju suglasnosti na plan prometne mreže grada Zagreba”, *Službeni glasnik grada Zagreba* (dalje: SGGZ) (Zagreb), 26 (1958); „Zaključak o davanju suglasnosti na programatsku mrežu igrališta i rekreativno sportskih površina”, SGGZ, 16 (1959); „Plan programatske mreže obaveznih škola i njihovih lokacija”, SGGZ, 27 (1960); „Plan programatske mreže dječjih vrtića i jaslica i njihovih lokacija na području grada Zagreba”, SGGZ, 4 (1961); „Smjernice za izgradnju domova za zaštitu odraslih”, SGGZ, 8 (1961).

⁶⁴ HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 21, Zapisnik sastanka u vezi izrade generalnog urbanističkog plana grada Zagreba, 20. svibnja 1963., 1-2.

⁶⁵ *Isto*, 3.

⁶⁶ HR-DAZG-NOGZ-37.3 SIT, kut. 36, „Izvještaj o radu na urbanističkom programu za grad Zagreb”, 24. travnja 1963., 17-18.

Zavoda na urbanističkom programu jest činjenica da se bavio tzv. malim urbanizmom. Upravo takvu kritiku na svoj rad Zavod dobiva na sastanku kod predsjednika NOGZ-a Većeslava Holjevca, kojom prilikom je ing. Milan Perc izjavio „kako bi se UZGZ trebao baviti samo ‘krupnim zahvatima’, a kako se ‘malim urbanizmom’ mogu baviti općinske institucije”.⁶⁷ Njegovo mišljenje dijeli i ing. Milan Šinkovec, koji smatra „da se Zavod treba zadužiti samo krupnim pitanjima grada Zagreba”, kao i Marko Blažević, koji tumači „da mali urbanizam svakako treba ići na općine i ono što je dosad Zavod radio na malom urbanizmu bilo je iz običaja općina, da se za takve stvari obraćaju na Zavod”.⁶⁸ Predsjednik Holjevac ističe da bi „glavni gotovo jedini zadatak Urbanističkog zavoda trebao biti povezan s razvitkom i rastom Zagreba, na kojoj liniji je već pokazao odličnih rješenja, ali i manjkavosti. Tako na primjer industrijska zona već je mogla biti riješena, ne samo idejno, nego i sa nekim kompletnim rješenjima. Slično je i kod stambene izgradnje, posebno kod Zagrebačkog velesajma (visokokatnice)”.⁶⁹

Kako je tijekom izrade urbanističkoga programa 1961. donesen spomenuti Zakon o urbanističkom i regionalnom prostornom planiranju, tako je Zavod daljnje, a ujedno i završne radnje na urbanističkom programu uskladio s njim, što je u praksi značilo da dokument nije mogao imati razinu generalnoga urbanističkog plana, nego je trebao biti urbanistički program jer se po zakonu najprije trebao izraditi i prihvatiti urbanistički program, a tek potom generalni urbanistički plan.

Urbanistički program grada Zagreba 1963. – 1965.

Sedam godina od osnivanja Urbanistički zavod grada Zagreba predstavio je 1963. *Urbanistički program grada Zagreba: smjernice za razvoj* (71 stranica).⁷⁰ Riječ je o dokumentu koji se dugo čekalo i o kojem su vođene brojne rasprave. Nakon dvogodišnje rasprave u stručnim komisijama Skupštine grada Zagreba, stručnim i društveno-političkim organizacijama te zborovima građana program naziva *Urbanistički program grada Zagreba: smjernice za razvoj* (2. izdanje, 73 stranice) prihvaćen je 7. srpnja 1965. na zajedničkoj sjednici obaju vijeća Skupštine grada Zagreba.⁷¹

Radi se o tiskanom dokumentu koji je bio sastavljen od preciznoga tehničkog obrazloženja i obrađenih grafičkih planova i ilustracija. Istovremeno je

⁶⁷ HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP, kut. 21, Zapisnik sastanka kod Predsjednika NOGZ-a, 17. siječnja 1962., 1.

⁶⁸ *Isto*, 2.

⁶⁹ *Isto*, 1.

⁷⁰ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 1-73.

⁷¹ BENCETIĆ, „Zagrebačka stanogradnja u prijedlozima planova i generalnim urbanističkim planovima od 1945. do 1990.”, 399-401. Skupština grada Zagreba pravni je sljednik Narodnoga odbora grada Zagreba. Ustavnim promjenama 1963. dolazi do administrativno-teritorijalne reorganizacije.

održana velika izložba u predvorju Gradskoga poglavarstva. O urbanističkom programu vodila se velika i detaljna teorijska rasprava u stručnom časopisu *Čovjek i prostor*. Dokument ima 73 stranice, a razlog zašto nije veći jest taj da su njegovu izradu pratili brojni tehnički problemi; naime, nedostajala je tehnička podloga i dokumentacija – nove geodetske karte, geotehnički i hidrološki podaci, podaci o klizištima, postojećoj komunalnoj mreži i dr.⁷²

U tiskanom dokumentu i na izložbi nigdje nisu bila navedena imena i prezimena glavnoga planera i suradnika na izradi pojedinih sastavnica urbanističkoga programa. Tijekom javne rasprave najviše je istupao i objavljuvao Kolacio, ali bez navođenja svojega doprinosa u izradi dokumenta. U objavljenom popisu sudionika ankete o urbanističkom programu bilo je navedeno da je direktor UZGZ-a.⁷³ Usmenom predajom uvriježilo se da je Kolacio najzaslužniji za njegovu izradu. U dokumentu nije bilo navedeno koje su sve institucije dostavljale potrebne podatke o stanju komunalne infrastrukture.

Izradu su pratili brojni tehnički i organizacijski problemi. Tehnički problemi bili su nedostatak ažuriranih podataka na geodetskim kartama, hidrološkim i geološkim kartama i u postojećoj komunalnoj infrastrukturi, a organizacijski kašnjenje u prikupljanju podataka o djelovanju od pojedinih gradskih i državnih službi.

Osnovna koncepcija

Osnovna urbanistička ideja jest da „čitav grad predstavlja harmoničnu cjelinu, u kojoj će sve etape razvoja sačuvati i održati svoje bitne estetske vrijednosti”.⁷⁴ U novim dijelovima grada bili su beskompromisno primijenjeni suvremeni urbanistički principi: a) zoniranje po namjeni; b) smještaj industrijskih zona izvan stambenih naselja; c) razdvajanje tranzitnoga putničkog i teretnoga željezničkog prometa i d) stupnjevanje automobilskoga prometa (tranzitni, unutar grada i u mirovanju).

Predložen je kontinuirani gradski centar u središnjoj magistralnoj osi u smjeru sjever-jug: Trg bana Jelačića⁷⁵ – Zrinjevac⁷⁶ – produženje Zrinjevca do Ulice grada Vukovara⁷⁷ – duž Hrvatske bratske zajednice i križanja sa Slavonskom avenijom do Save – Most slobode – duž Avenije V. Holjevca do križanja s Avenijom Dubrovnik⁷⁸ (Zagrebački velesajam). S obje strane središnje osi bile su predviđene zgrade javne namjene.

⁷² *Isto*, 399.

⁷³ „Anketa o urbanističkom programu grada Zagreba”, 1.

⁷⁴ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 69.

⁷⁵ Tada: Trg Republike. Za sva preimenovanja ulica vidi: TENČIĆ, *Zagreb: plan grada po općinama*; STANIĆ, ŠAKAJA, SLAVUJ, „Preimenovanja zagrebačkih ulica i trgova”, 89-124.

⁷⁶ Tada: Zrinjski trg.

⁷⁷ Tada: Ulica proleterskih brigada.

⁷⁸ Tada: Avenija Borisa Kidriča.

U starim dijelovima grada s blokovskom izgradnjom na ugrađenim stambenim, trgovačko-stambenim i poslovno-stambenim zgradama autori su oprezno predlagali pažljivo ocjenjivanje nužnosti i opseg određenih modifikacija. U velikom gradu potrebe suvremenoga života zahtijevale su određene žrtve u starijim dijelovima, koje su u neizbježnom sukobu s općom željom očuvanja starih urbanih cjelina. Zaključak je bio nedvosmislen: „Za objekte i urbanističke cjeline, koje predstavljaju izuzetne, kulturno-historijske spomeničke vrijednosti, mora se pronaći rješenje koje će osigurati njihovu egzistenciju. Novi dio grada, po svom oblikovnom tretiranju, mora dobiti odgovarajući izraz i posebno odražavati humanističku suštinu socijalizma.”⁷⁹

Na području Donjega grada bile su potrebne određene intervencije kojima bi se uskladilo očuvanje povijesnih vrijednosti i potrebe suvremenoga života. Složeno programiranje, projektiranje i izvedba neophodni su za asanaciju unutrašnjosti gradskih blokova kojom bi se izgradila dječja igrališta, provelo ozelenjivanje, rekonstruirale postojeće ulice, definirala parkirališta i uredili lokali u prizemlju zgrada. Intervencije su se morale predvidjeti u posebnim detaljnim urbanističkim planovima na osnovi kulturno-povijesnih, prostorno-urbanističkih i prometnih analiza.⁸⁰

Namjena površina

U programu se inzistiralo na stvaranju „humanijeg, ekonomičnijeg i kompaktnijeg” grada u granicama urbanističkoga zahvata. Potpuna kontradikcija je istovremeno mijenjanje i povećavanje površine grada brojnim administrativnim odlukama – tako je 1991. površina urbanističkoga zahvata bila manja nego 1961. godine. U tablici 1 zbroj postotaka nije 100 zato što preostali dio odlazi na korito Save, a ono se nije računalo u urbanističkom zahvatu. Godine 1963. granica urbanističkoga zahvata obuhvaćala je površinu od 33.910 ha. Na sjeveru je granica išla sljemenom Medvednice; na istoku obuhvaća Dubravu, Žitnjak i Pleso; na jugu dopire do Lomnice; na zapadu obuhvaća Stupnik, Lučko i najzapadnije obronke Medvednice.⁸¹

⁷⁹ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 69.

⁸⁰ *Isto*, 67.

⁸¹ *Isto*, 70.

Tablica 1. Namjena površina (*Urbanistički program grada Zagreba 1963, 70*)

	Postojeće stanje 1961.	%	Postojeće stanje 1991.	%
Poljoprivredne površine	16.844 ha	49,67	4240 ha	12,51
Parkovi, šume i zaštitno zelenilo	8876 ha	26,18	10.880 ha	32,08
Stanovanje	3109 ha	9,17	5243 ha	15,46
Servisi + čista industrija + nečista industrija	309 ha + 210 ha + 129 ha = 648 ha	1,91	891 ha + 1449 ha + 637 ha = 2977 ha	8,77
Ceste i parkirališta	596 ha	1,13	2705 ha	7,98
SVEUKUPNO	30.073 ha	88,69	26.045 ha	76,80

Neprekidno proširivanje granica i površine grada imalo je i neobične i neželjene posljedice. Neobična je posljedica da 50% površine grada ima poljoprivrednu namjenu. Neželjena je posljedica nekontrolirano urbano širenje uz preskakanje i zapuštanje određenih gradskih površina. Ne postoji jasna granica između izgrađene gradske površine i okolnih poljoprivrednih ili šumskih površina.

Tablica 2. Površina grada u hektarima (*Statistički godišnjak Zagreba, 20*)

Razdoblje	Površina (ha)
1927. – 1944.	6437
1945. – 1948.	7499
1949.	8148
1950. – 1951.	21.070
1952. – 1954.	23.574
1955. – 1956.	26.400
1957. – 1961.	49.560
1962. – 1966.	65.798

Stanovništvo

U 11 općina užega područja grada prema popisu od 31. ožujka 1961. bilo je 460.000 stanovnika.⁸² Sjeverno od željezničke pruge živjelo je oko 230.000 stanovnika, između pruge i Save 150.000, a na čitavom preostalom području samo 80.000 stanovnika. Gustoća naseljenosti bila je od 15 st./ha u perifernim zonama do 950 st./ha u središtu. Odnos aktivnoga i uzdržavanoga stanovništva bio je 225.000 (48,9%) : 235.000 (51,1%).

⁸² *Isto*, 20.

Tablica 3. Prikaz zaposlenoga stanovništva (*Urbanistički program grada Zagreba 1963, 20*)

	1961.	%	1991.	%
Industrija	67.000	14,9	180.000	19,0
Trgovina, servisi, obrt i uprava	93.000	20,4	200.000	21,1
Preostalo	65.000	14	95.000	9,9

Kategorija preostalih stanovnika bila je izrazito neprecizno formulirana jer su moguće razne interpretacije: prema prvoj, radi se o zaposlenima u školstvu, zdravstvu i kulturi, prema drugoj o zaposlenima u poljoprivredi, treća je da se radi o nezaposlenima, a četvrta – sve tri varijante zajedno.

Na osnovi analize mehaničkoga i prirodnoga prirasta grada i nastavka procesa industrijalizacije, u programu je bilo predviđeno povećanje na 950.000 stanovnika do 1991. godine.⁸³ Neznatno bi se promijenio odnos aktivnoga i uzdržavanoga stanovništva: 475.000 (50%) : 475.000 (50%).

Na području urbanističkoga zahvata ograničenom na sjeveru Medvednicom, na jugu sjevernom obalom Save, na zapadu Jankomirom i na istoku djelomično Žitnjakom bilo je predviđeno 700.000 stanovnika.⁸⁴ Južno od Save, zapadno od Hrvatskoga Leskovca, istočno od Jakuševca i sjeverno od željezničke pruge i ranžirnoga kolodvora smjestilo bi se 250.000 stanovnika. Grad se ne bi trebao povećavati preko milijun stanovnika. U tom bi se slučaju u zagrebačkoj regiji provelo planiranje i izgradnja satelitskih gradova u koje bi se usmjeravalo buduće stanovništvo.⁸⁵ To je bila kontradiktorna tvrdnja jer je Zagreb neprekidnim povećavanjem površine i širenjem granica već progutao manje gradove koji su imali realni potencijal satelitskih gradova.

Promet

U *Urbanističkom programu grada Zagreba* promet je obrađen i prikazan dijelom u tekstu, a dijelom kartama, ali tekstni dio ne prati potpuno karte, nego navodi samo ključne prometnice. Kako je prometna mreža jedna od ključnih odrednica (uz rijeku Savu, Medvednicu i željeznicu) koje definiraju izgled grada i njegovu funkcionalnost, u ovome joj je radu posvećena veća pozornost te su prvi put detektirane prometnice na kojima su (do kojih i preko kojih) planirani urbanistički zahvati. Važnost prometa vidimo i u činjenici da se u diskusiji o urbanističkom programu najviše raspravljalo upravo o njemu.

⁸³ *Isto*, 21.

⁸⁴ *Isto*.

⁸⁵ *Isto*.

Željeznički čvor

Dolazak željeznice bio je jedan od faktora koji je snažno (pozitivno) transformirao prostorni i gospodarski razvoj Zagreba. Od dolaska i prolaska željeznice kroz gradski prostor započele su rasprave u kojima se potencirao negativni utjecaj na urbanističko planiranje i onemogućavanje širenja grada prema ravnici na jugu, gdje se nalazilo neregulirano korito nizinske rijeke. Arhitekt Josip pl. Vancaš bio je među prvima koji je predlagao premještanje trase željezničke pruge, a rasprave o željezničkoj pruži kao prostornoj barijeri nastavile su se i prilikom izrade Generalne regulatorne osnove Zagreba u 1930-ima.

Uprava Jugoslavenskih željeznica i NOGZ nisu prihvatili predloženu revidiranu željezničku prometnu koncepciju iz Antolićeve Direktivne regulatorne osnove Zagreba 1949./1953. godine.⁸⁶ Novi idejni projekt željezničkoga čvora bio je izrađen i prihvaćen 1958. nakon pozitivne ocjene Jugoslavenskih željeznica i NOGZ-a.⁸⁷ Osnovna ideja rezultat je usklađivanja urbanističkih postavki prostornoga razvoja grada, definiranja industrijskih zona i željezničke i gradske cestovne mreže.⁸⁸

Radi boljšega cestovnog povezivanja sjever-jug dio pruge, koji je sada u razini tla, podigao bi se na visinu od približno 6 m na dionici od Vrapča na zapadu do Sesveta na istoku. Na postojećem dijelu pruge na željezničkom nasipu otvorili bi se novi cestovni prolazi poput križanja s Avenijom M. Držića. Zgrada Glavnoga kolodvora premjestila bi se 700 m istočno od sadašnje pozicije na Tomislavovu trgu. Nova pozicija bila bi južna strana Branimirove ulice⁸⁹ na potezu između Domagojeve i Erdődijeve ulice.⁹⁰ Osnovni razlozi premještanja bili su objašnjeni urbanističkim rješenjem središnje osi, produženjem Zrinjevca u smjeru sjever-jug i nužnim povezivanjem s odgovarajućim željezničkim postrojenjima.⁹¹

Kroz grad bi išao samo putnički promet i izbjeglo bi se preopterećenje središnjega dijela grada. Pruga bi se elektrificirala i riješio bi se problem buke. Sadašnji željeznički „trokut” u Remetincu rekonstruirao bi se jer bi se premjestio više prema zapadu.⁹² Na kraju bi cjelokupni teretni promet prolazio zaobilazno preko zapadnoga i istočnoga željezničkoga odvojka pokraj industrijskih zona Jankomir na zapadu i Žitnjak na istoku, a kroz novi ranžirni kolodvor južno od Jakuševca.⁹³

⁸⁶ ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 17, 21.

⁸⁷ „Zaključak o davanju suglasnosti na plan prometne mreže grada Zagreba”, SGGZ, 26 (1958), 543-544.

⁸⁸ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 22.

⁸⁹ Tada: Krupićeva ulica.

⁹⁰ Tada: Kulušićeva ulica.

⁹¹ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 22.

⁹² *Isto*, 23.

⁹³ *Isto*, 24.

U rekonstrukciji željezničkoga čvora bila su predviđena „dva lakoteretna kolodvora (Žitnjak, Kustošija) zatim tehnička manipulacija i depo putničkih lokomotiva na potezu Držićeva – Heinzelova ulica, a na istočnom kraju grada radionica željezničkih vozila (Resnik)”.⁹⁴ Rekonstrukcija željezničkoga čvora bila je predviđena u nekoliko faza:

1. U pripreмноj fazi bio je izgrađen istočni željeznički odvojak od Sesveta – Čulinca kroz područje Žitnjaka do Save do 1963. godine. Pred završetkom su bili prethodni radovi na izgradnji novoga željezničkog mosta preko Save kod sela Mičevca i novoga ranžirnoga kolodvora. Kad se izgradi novi željeznički most, dovršio bi se istočni odvojak Sesvete – Žitnjak – most kod Mičevca – Velika Gorica, a istovremeno bi se spojio s ranžirnim kolodvorom južno od Jakuševca. Izgradnja ranžirnoga kolodvora predviđena je u fazama.⁹⁵

2. U prvoj fazi bilo je predviđeno podizanje dijela željezničke pruge, koja je prolazila kroz grad na potezu od Vrapča do Sesveta, na visinu od 6 m. Istovremeno bi se izgradili novi glavni i tehnički kolodvor, depo putničkih lokomotiva i djelomično rekonstruirao željeznički trokut u Remetincu.⁹⁶

3. U drugoj fazi bila je predviđena izgradnja zapadnoga kraka obilaznice na potezu Hrvatski Leskovac – Lučko – most preko Save – Jankomir – Stenjevec. Naknadno bi se premjestila postojeća pruga uz Savsku cestu na potezu Studentski centar – Remetinec. Nakon završetka izgradnje obje faze grad bi se oslobodio „neugodnih željezničkih barijera” i nesmetano bi se izgradila funkcionalna cestovna mreža koja bi povezivala pojedine gradske zone.⁹⁷

Prijedlog nije bio realan u procjeni troškova. Prvo, nejasno je što znači premještanje zgrade Glavnoga kolodvora. Neosporno je da se gradi nova zgrada. Ruši li se stara zgrada? Ostaje li stara zgrada i koja bi joj bila namjena? Jedino je siguran trošak rušenja ili prenamjene stare i izgradnje nove zgrade. Predviđalo se rušenje stare zgrade Glavnoga kolodvora radi ostvarivanja središnje akse sjever-jug i povezivanja (produženja) istočnoga parkovnog poteza (Zrinjevac – Tomislavov trg) prema jugu, a istovremeno je uz trasu pruge planirana temeljna gradska prometnica zapad-istok (Jagićeva ulica – Jukićeva ulica – Crnatkova ulica – Grgurova ulica – Ulica kneza Branimira). Drugo, podizanje pruge na nasip visine 6 m golem je trošak jer znači izgradnju nove trase. U projektiranju željezničke trase temeljni je zahtjev konstantna relativna visinska kota tračnica s precizno definiranim postotkom uspona i spuštanja. Postojeće je stanje da su na određenim dijelovima tračnice u razini s tlom, a na određenim dijelovima na nasipu približne visine 5 m. Ako se trasa s postojeće razine tla podigne na nasip visok 6 m, tada će na dijelu gdje prolazi po postojećem nasipu nakon podizanja biti na približno $6 + 5 = 11$ m visokome nasipu. Zajedničke su značajke obaju rješenja tehnička iracionalnost i fantastično visoki troškovi.

⁹⁴ *Isto.*

⁹⁵ *Isto.*

⁹⁶ *Isto.*

⁹⁷ *Isto.*

Prijedlog o premještanju postojećega zapadnog odvojka daleko prema Jankomiru ustvari je izgradnja potpuno nove željezničke trase i stvaranje golemih troškova. Izgradnja ranžirnoga kolodvora i istočnoga odvojka bila je racionalna tehnički i financijski te je zato izvedena. Ostalo je nejasno zašto se toliko pisalo o željezničkoj pruzi kao prometnoj i prostornoj barijeri za širenje ili funkcioniranje grada.

Prvi problem – kad je pruga na visokome nasipu. Postojala su dva izvrsna primjera proboja željezničkoga nasipa koja su izvedena između dva svjetska rata. Prvi je čelični nadvožnjak na križanju Savske ceste i Jukićeve ulice – Crnatkove ulice, a drugi identični nadvožnjak na križanju Savske ceste i Koturaške ulice. Nakon 1945. napravljena su dva izvrsna proboja velikih gradskih prometnica i pješačkih kolnika: nadvožnjak na križanju Ulice kneza Branimira i Avenije M. Držića i nadvožnjak nad zapadnim produžetkom Ulice grada Vukovara.

Drugi problem – kad je pruga u razini tla. Postojao je korektni podvožnjak na Miramarskoj koji je imao dva pješačka i četiri automobilska traka. Osnovni je nedostatak nedovoljna širina pješačkih i krajnjih automobilskih trakova. Nakon 1945. mnogo bolja rješenja podvožnjaka primijenjena su na križanjima autoceste i gradskih cesta. Slična su se rješenja mogla primijeniti na križanju autocesta i pješačkih staza s postojećom željezničkom prugom. Podvožnjaci su financijski zahtjevni, ali mnogo jeftiniji od predloženih promjena visinske trase i izgradnje nove trase željezničke pruge.

Problem buke koju stvaraju željezničke kompozicije pri prolasku kroz grad mogao se korektno riješiti postavljenjem vertikalnih bukobrana s obje strane željezničke pruge.

Cestovna mreža

U postojećoj gradskoj cestovnoj mreži veliki je nerazmjer između uređenih (32,5%) i neuređenih (67,5%) cesta: uređeno – asfalt (131,177 km), beton (12,800 km), kocka (43,706 km); neuređeno – površinska obrada (120,353 km), makadam bez završnoga sloja (78,777 km), neuređene ceste (805,741 km).⁹⁸ U općinama Gornji i Donji grad, Črnomerec i Medveščak bio je najveći dio uređenih cesta, a neuređene ceste bile su posljedica divlje izgradnje jednoobiteljskih zgrada u prethodno nereguliranim dijelovima grada: na Trešnjevci, južno od željezničke pruge do Save i u zapadnom dijelu Maksimira.

Urbanistički zavod izradio je idejni plan magistralne cestovne mreže koji su prihvatila oba vijeća NOGZ-a 1958. godine.⁹⁹ Osnovna koncepcija bila je povezivanje Zagreba s europskom i regionalnom mrežom jer glavni „pravci autoputova s Jadrana, iz Bosne (preko Siska), Ljubljane, Beograda, Mađarske

⁹⁸ *Isto*, 25.

⁹⁹ *Isto*, 25 ili 26, sl. 31; „Zaključak o davanju suglasnosti na plan prometne mreže grada Zagreba”, *SGGZ*, 26 (1958), 543-544.

i Austrije bili bi priključeni preko ulaznih čvorišta na gradsku magistralnu mrežu na zato predviđenim mjestima izvan grada (Jankomir, Mala Mlaka, Resnik, Sesvete)¹⁰⁰.

U tekstu programa precizno su navedene veze prema regionalnim centrima i europskim državama (Maribor → Austrija + Njemačka; Varaždin → Mađarska), republičkim centrima i europskim državama (Ljubljana → Italija; Beograd → Grčka), prema regionalnim centrima i drugim regijama u Hrvatskoj (Sisak, Karlovac). U tekstu i na kartama uopće se nije spominjala autocesta prema Splitu, drugom najvećem gradu u republici.

U idejnom planu bili su određeni primarni longitudinalni i transversalni glavni cestovni pravci, trinaest mostova na Savi, niz nadvožnjaka i podvožnjaka preko i ispod željezničke pruge i najvažnija čvorišta.¹⁰¹ U citiranom dokumentu na slici 33 prikazana je pozicija 13 mostova. Od zapada prema istoku moguće je relativno precizno pozicionirati sljedeće mostove: a) Savska cesta – Savski most – Remetinečka, b) prema jugu produžena Ulica I. Lučića¹⁰², c) Most slobode, d) prema sjeveru produžena Avenija Savezne Republike Njemačke¹⁰³, e) prema zapadu produžena Avenija Dubrovnik, f) prema jugu produžena Radnička cesta¹⁰⁴ – Domovinski most, a za preostale mostove teže je utvrditi gdje je predviđena njihova izgradnja.

U idejnom planu prometne mreže bile su predviđene dvije primarne i tri sekundarne longitudinalne autoceste u smjeru zapad-istok, dvostruki središnji cestovni prsten u središnjem gradskom prostoru, integriranje *Autocesta – Zagrebačka avenija*¹⁰⁵ + *Slavonska avenija*¹⁰⁶ u gradski prostor, moderna brdska prometnica, automobilska obilaznica s istočne, južne i zapadne strane, središnja gradska magistrala.

Dvije primarne i tri sekundarne longitudinalne prometnice bile su planirane u smjeru zapad-istok. Primarne longitudinalne prometnice omogućavale su ulaz/izlaz – nesmetani prolazak kroz grad – izlaz/ulaz. Istovremeno su povezivale s regionalnim centrima i europskim državama na zapadnoj i istočnoj strani.

Primarne longitudinalne prometnice:

1. Pojačana/produžena postojeća sjeverna longitudinalna prometnica zapad-istok: prema Ljubljani i Karlovcu – Jankomir – Zagrebačka avenija – Slavonska avenija – Resnik – prema Varaždinu i Slavoniji.

2. Predložena je nova južna longitudinalna prometnica zapad-istok: prema Karlovcu i Ljubljani – Hrvatski Leskovac – nova prometnica sjeverno od

¹⁰⁰ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 25.

¹⁰¹ *Isto*, 27, sl. 33.

¹⁰² Tada: Salajeva ulica.

¹⁰³ Tada: Nova ulica.

¹⁰⁴ Tada: Radnička cesta Đure Đakovića.

¹⁰⁵ Tada: Ljubljanska avenija.

¹⁰⁶ Tada: Beogradska avenija.

nove trase željezničke pruge – nova prometnica južno od Jakuševca – Mičevac – prema Sisku. Prijedlog nije izveden.

Sekundarne longitudinalne prometnice:

1. Postojeće ceste sjeverno uz željezničku prugu etapno bi se produžavale prema zapadu i istoku: Aleja Bologne – dio Ilice – nova ulica – Gradišćanska ulica – nova ulica – Fonova ulica – Jagićeva ulica – Jukićeva ulica – Crnatkova ulica – nova ulica (južna strana Botaničkoga vrta) – Grgurova ulica – Ulica kneza Branimira. Izvedena su zapadna i istočna produženja, ali nije došlo do spajanja. Osnovni je razlog otvaranje nove ulice na južnoj strani Botaničkoga vrta. Zato je predloženo premještanje i povećanje površine Botaničkoga vrta. Postojeći Botanički vrt u Mihanovićevoj ulici premjestio bi se na rezervirano zemljište veličine 25 ha u dolini potoka Ribnjaka (zapadno od Gračana). Premještanje je bilo objašnjeno dvama razlozima. Prvi je postojeća mala površina vrta od 3,7 ha, a postoji potreba za širenjem. Drugi je bio zbog „provedbe budućih važnih gradskih saobraćajnica nema uvjeta za širenje” dok je Botanički vrt u Mihanovićevoj ulici.¹⁰⁷ Tijekom 1970-ih zbog otpora struke i javnosti Botanički vrt nije premješten.

2. Ulica grada Vukovara produžila bi se prema istoku do Ulice grada Gospića¹⁰⁸, što je izvedeno. Prema zapadu je bio predviđen spoj s Krapinskom ulicom¹⁰⁹, koja bi se produžila do Zagorske ceste. Smjer je djelomično izveden samo do spoja Krapinske i Selske.

3. U Novom Zagrebu predložena je nova ulica od Ulice R. Cimermana¹¹⁰ duž sjeverne strane Velesajma (Ulica J. Antalla) i sjeverno od jezera Bundečka (Ulica D. Tomljanovića Gavrana¹¹¹) do Sarajevske ceste.¹¹² Izvedeni su fragmenti, nije došlo do linearnoga povezivanja.

Dvostruki središnji cestovni prsten osmišljen je u izgrađenom središnjem gradskom prostoru gdje su sjeverna, središnja i južna longitudinala (koje idu u smjeru zapad-istok) povezane s istočnom i zapadnom transverzalom (koje idu u smjeru sjever-jug):

1. Sjeverna longitudinala gradskih cesta: križanje Selske ceste i Ilice – Ilica – tunel od Trga dr. F. Tuđmana¹¹³ do križanja Draškovićeve i Vlaške ulice (?) – Vlaška ulica – Maksimirska cesta – križanje Maksimirske ceste i ulice Donje Sveticе.¹¹⁴

¹⁰⁷ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 60.

¹⁰⁸ Tada: Ulica proleterskih brigada. Napomena: ondašnja Ulica proleterskih brigada danas je podijeljena na Ulicu grada Vukovara i Ulicu grada Gospića.

¹⁰⁹ Tada: Moskovska ulica.

¹¹⁰ Tada: Brodarićeva ulica.

¹¹¹ Tada: Dubrovačka aleja.

¹¹² Tada: Jakuševačka cesta.

¹¹³ U socijalizmu neimenovani prostor omeđen ulicama Ilica – Braće Oreški – Talovčeva – Reljkovićeve.

¹¹⁴ Tada: Sveticе.

2. Istočna transversalna gradska cesta: Donje Svetice + križanje Donje Svetice i Slavonska avenija + nova cesta kroz Žitnjak prema jugu do Save + most preko Save + nova cesta – istočni rotor nove ceste i Avenija Dubrovnik.

3. Srednja longitudinalna gradska cesta: križanje ulice Donje Svetice i Slavonske avenije – Slavonska avenija – Zagrebačka avenija – križanje Zagrebačke avenije i Selske ceste.

4. Južna longitudinalna gradska cesta: istočni rotor – Avenija Dubrovnik – zapadni rotor Avenija Dubrovnik i Remetinečka cesta i Jadranska avenija.

5. Zapadna transversalna gradska cesta: zapadni rotor – Remetinečka cesta + Savski most + Selska cesta – križanje Selske ceste i Zagrebačke avenije – Selska cesta – križanje Selske ceste i Ilice.

Tunel od Trga F. Tuđmana do križanja Draškovićeve i Vlaške ulice i istočna transversala nisu izvedeni. Tunel je bio krajnje nerealan prijedlog jer je nerješivo gdje bi se u gusto izgrađenom gradskom prostoru smjestile dugačke pristupne rampe. Istočna transversala je dobar prijedlog i šteta je što nije izvedena. Olakšala bi promet kroz istočnu industrijsku zonu. U predviđenu gradsku magistralnu cestovnu mrežu bio je uključen postojeći trak autoceste (Zagrebačka avenija – Slavonska avenija) koji je prolazio kroz grad. Izgradio bi se drugi trak autoceste, koji bi se produžio do Jankomira na zapadu i Resnika na istoku.¹¹⁵

U tekstu i crtežima nije bilo precizno navedeno, ali vjerojatno su gradska križanja s transversalnim magistralama bila predviđena s prometnim petljama na različitim razinama. Posebno se naglasilo da izvedba ovisi o financijskim mogućnostima jer zahtijeva velike površine gradskoga zemljišta za pristupne rampe i prometna čvorišta na više razina. Na četiri velika križanja Zagrebačke i Slavonske avenije izvedena je samo jedna prometna petlja na više razina (Avenija M. Držića), dva podvožnjaka (Ulica Hrvatske bratske zajednice, Savska cesta) i jedna kombinacija podvožnjaka/nadvožnjaka (Selska cesta).

Križanja izvedena s petljama imaju pozitivne i negativne strane. Pozitivne su prometna efikasnost i vizualna atraktivnost iz vozačeve vizure. Negativna je golema nosiva konstrukcija koja stvara potpuno neupotrebljivi *junk-space* i definitivno onemogućuje prolaz pješacima. Petlje su standardno i učinkovito rješenje kad se križaju dvije autoceste na otvorenome neizgrađenom prostoru. One su potpuno neprimjerene u gusto izgrađenom stambenom gradskom prostoru. Križanja s podvožnjacima i nadvožnjacima podjednako su prometno efikasna, omogućuju prolaz pješacima i više su u skladu s izgrađenim gradskim prostorom. Postojeća Zagrebačka avenija – Slavonska avenija doživjela je promjenu na zapadnoj strani.¹¹⁶

Približno kod Jankomira odvaja se sjeverozapadni odvojak prema Mariбору. Zagrebačka avenija nakon Jankomira u velikom polukružnom luku ide prema Karlovcu i Rijeci. Na istočnoj strani, vjerojatno kod Resnika, prema

¹¹⁵ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 27, sl. 34.

¹¹⁶ *Isto*, 26, sl. 31.

sjeveroistoku se odvaja cesta za Varaždin, Slavonska avenija nastavlja prema istoku, a prema jugozapadu se odvaja zagrebačka obilaznica koja ide duž sjeverne obale Save prema zagrebačkom ranžirnom kolodvoru.

Jedan od ciljeva bilo je prometno povezivanje grada i sjevernih brdskih predjela s rekreacijskim prostorima Medvednice. Od Šestinskoga dola na zapadu do park-šume Maksimir na istoku bila je predviđena „moderna brdska saobraćajnica preko prijevoja na zapadnom sektoru Medvednice s direktnim priključkom na nizinske i brdske komunikacije i na autoput prema Zagorju i Austriji”.¹¹⁷ Sjeverna brdska obilaznica izgradila bi se na potezu od Podsuseda – Gornjega Vrapča – Šestina – Dolja do Dubrave, koja bi se spojila na autoceste na istoku i zapadu.¹¹⁸ Izgradnja obilaznice bila je predviđena u prvoj fazi. Istovremeno bi se u drugoj fazi u sjevernom dijelu grada izvela cesta od Šestinskoga dola – Jelenovca – Zelengaja – Tuškanca – Zvijezde – Bijenika do Rebra.¹¹⁹ Nijedan prijedlog nije izveden zbog financijskih razloga. Izgradnja obilaznice zahtijevala bi brojne tunele i vijadukte te silazne/uzlazne pristupne rampe, što bi bila golema investicija. Prijedlog sjeverne obilaznice ili „moderne brdske obilaznice” Kolacijeva je ideja, koja će se i poslije pojavljivati u urbanističkim prijedlozima, ali će zbog različitoga odjeka u stručnoj i široj javnosti biti odbačena. Drugi prijedlog gradske ceste u smjeru zapad-istok po sjevernom brdskom gradskom predjelu tada je i sada neprovediv zbog prevelike izgrađenosti i privatnoga vlasništva zemljišta. Za postavljanje trase bila bi nužna masivna eksproprijacija ili otkup privatnoga zemljišta. U oba slučaja radilo se o probnim balonima za ispitivanje raspoloženja javnosti koji su izvršili neuspješno.

U idejnom planu prometne mreže predviđene su dvije varijante obilaznice autoceste s istočne, južne i zapadne strane grada. U prvoj varijanti trasa prolazi bliže izgrađenim stambenim predjelima. U drugoj varijanti predložena je južna obilaznica Zagreba, udaljenija od grada, koja se spaja na čvoru Jankomir sa Zagrebačkom avenijom i na čvoru Ivanja Reka sa Slavonskom avenijom. Trasa se u najvećoj mjeri poklapa s izvedenom, osim što je istočni krak predložen iznad sjeverne obale Save.¹²⁰ U obje varijante istočni krak bio je predložen iznad sjeverne obale Save. U drugoj varijanti južni krak prolazi sjeverno od Jakuševca. U izvedenoj obilaznici istočni krak prolazi ispod južne obale Save, a južni krak pomaknut je više prema jugu.

Smjer izvedene zagrebačke obilaznice od istoka prema zapadu: Slavonska avenija – čvor *Ivanja Reka* – sjeveroistočni odvojak (A4) prema Varaždinu i Mađarskoj – istočni odvojak (A3) prema Slavoniji – jugozapadni odvojak (zagrebačka obilaznica – A3) – most Sava/Ivanja Reka – Novaki Šćitarjevski – Kosnica – čvor *Kosnica: križanje s produženom Radničkom cestom* – jugoza-

¹¹⁷ *Isto.*

¹¹⁸ „Zaključak o davanju suglasnosti na plan prometne mreže grada Zagreba”, SGGZ, 26 (1958), 543-544.

¹¹⁹ *Isto.*

¹²⁰ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 26, sl. 32.

padni odvojak (zagrebačka obilaznica – A3) – Velika Kosnica / Mala Kosnica – južno od Mičevca – južno od Zagreb/Ranžirni kolodvor – *čvor Jakuševac – južni odvojak prema Sisku* (A11) – zapadni odvojak (zagrebačka obilaznica – A3) – *čvor Buzin – križanje s Avenijom V. Holjevca* – zapadni odvojak (zagrebačka obilaznica – A3) – vodocrpilište Mala Mlaka – Lučko – *čvor Lučko: križanje s Jadranskom avenijom – jugozapadni odvojak* (A1) *prema Karlovcu* – sjeverozapadni odvojak (zagrebačka obilaznica – A3) – odmorište Plitvice – *čvor Jankomir: križanje sa Zagrebačkom avenijom* – zapadni odvojak (A3) prema Ljubljani i Italiji, a sjeverozapadni odvojak (A2) prema Mariboru i Austriji.

U prvoj etapi otvorila bi se središnja gradska magistrala u osi Zrinjevca od Ulice grada Vukovara – Ulica Hrvatske bratske zajednice – križanje sa Slavonskom avenijom – Most slobode – Avenija V. Holjevca. Predložen je pristup Karlovcu, Rijeci i Sisku iz središnje akse koja je produžena prema jugu: Hrvatske bratske zajednice – Avenija V. Holjevca – produžena Avenija V. Holjevca do križanja s obilaznicom i produžavanjem do Gornje Lomnice, gdje bi se odvajao zapadni krak prema Karlovcu i Rijeci i istočni krak prema Sisku. Prijedlog nije izveden jer su jednostavniji i logičniji izlazi na čvoru Jakuševac prema Sisku i na čvoru Lučko prema Karlovcu.

U programu stoji dramatično upozorenje da je nužno započeti s etapnim rekonstrukcijama ulične mreže u Donjem gradu da bi se na vrijeme „izbjeglo paralizi prometa i teškim posljedicama koje bi nastale u ovoj zoni”.¹²¹ Nakon rekonstrukcije gradske ulične mreže bilo bi moguće „cjelovito urbanistički riješiti pojedine blokove”.¹²²

Postojeće stanje gradske ulične mreže Gornjega grada, Donjega grada, Črnomerca i Medveščaka nije zadovoljavalo potrebe suvremenoga kolnog i pješakog prometa zbog preuskih uličnih profila, pomanjkanja parkirališta, loše kvalitete kolovoza i križanja ceste i željezničke pruge na istoj razini.¹²³ Ilica, Trg bana Jelačića, Vlaška, Jurišićeva i Preradovićeva ulica prepoznati su kao teški prometni problemi u središtu grada. U prvoj fazi općenito je navedeno „rješavanje prometa u Ilici”.¹²⁴ U drugoj fazi predviđene su dvije velike cestovne intervencije: Runjaninova i Draškovićeve ulice produžile bi se prema jugu. Produžena Draškovićeve prošla bi kroz Kruge i Trnje i nastavila prema jugu kroz Prisavlje – most preko Save – Bundek – Središće do Avenije Dubrovnik u Novom Zagrebu. Produžena Runjaninova probila bi se kroz dva željeznička podvožnjaka u Crnatkovoj i Koturaškoj ulici, prošla kroz Martinovku – križanje s Ulicom grada Vukovara – Vrbik – križanje sa Slavonskom avenijom – Prisavlje – most preko Save do sjeverne strane Velesajma. Nijedno produženje nije izvedeno.

¹²¹ *Isto*, 26.

¹²² *Isto*.

¹²³ *Isto*, 25.

¹²⁴ „Zaključak o davanju suglasnosti na plan prometne mreže grada Zagreba”, SGGZ, 26 (1958), 543-544.

Produženje Runjaninove ulice bilo je realniji prijedlog jer su najveća tehnička i financijska zapreka bila dva susjedna podvožnjaka. Prolazak kroz Vrbik i Martinovku tada je zahtijevao relativno manja rušenja postojeće stambene izgradnje. Produženje Draškovićeve ulice teško je shvatljivo. Na području omeđenom na sjeveru Ulicom kneza Branimira i na jugu Ulicom grada Vukovara nalaze se željeznička i industrijska postrojenja. Uklanjanje željezničkih pruga i postrojenja nije dolazilo u obzir jer se u blizini trebala nalaziti premještena zgrada Glavnoga kolodvora. Jedino rješenje bio bi tunel od Branimirove do Ulice grada Vukovara. Ulazi u tunel bili bi veliki problem jer se radi o gusto izgrađenom području i nemoguće je racionalno smjestiti ulazne/izlazne rampe koje bi bile dužine oko 35 m za spuštanje na dubinu od 5 m.¹²⁵ Rampa bi imala nagib 15%.

Tramvajski promet

Tramvaj je bio glavno sredstvo javnoga prometa. Stanje u Zagrebačkom električnom tramvaju 1960. bilo je sljedeće: 34,7 km linija / 228 vozila / 18.696 mjesta. U usporedbi sa zapadnoeuropskim gradovima, manjak putničkih mjesta iznosio je oko 50%.¹²⁶ Cilj je bio osloboditi gradsku uličnu mrežu od križanja kolnoga i tramvajskoga prometa radi najkraćega i najbržega povezivanja gradskih i rajonskih centara u smjeru zapad-istok (Britanski trg – Trg bana Jelačića – Kvaternikov trg) i sjever-jug (Trg bana Jelačića – novi gradski centar u Trnju – centar južnoga Zagreba, Velesajam), prometnih kolodvora (željeznički i autobusni kolodvor), sportskih borilišta (postojeći stadion u Maksimiru i planirani na desnoj obali Save) i stambenih s industrijskim zonama.¹²⁷ Osnovna koncepcija bila je etapno tuneliranje tramvajskih dionica longitudinalnih i transversalnih pravaca ispod starih i novih centralnih dijelova grada. Do 1993. trebalo bi izgraditi 49,5 km dvokolosiječne tramvajске pruge na razini cesta i 17,5 km ispod zemlje.¹²⁸

U programu su bile predviđene sljedeće podzemne linije tramvaja: a) zapad-istok: od Britanskoga trga – Ilica – Trg bana Jelačića – Vlaška – Kvaternikov trg – Maksimirska – Dinamov stadion; b) zapad-istok: Trešnjevački trg¹²⁹ – Ulica grada Vukovara – križanje s Avenijom M. Držića i c) sjever-jug: Trg bana Jelačića – istočni krak parkovne potkove – križanje Ulice grada Vukovara i Ulice Hrvatske bratske zajednice – Ulica Hrvatske bratske zajednice – Avenija V. Holjevca – križanje s Avenijom Dubrovnik.¹³⁰

Terminski su planovi bili ambiciozno postavljeni. Linija sjever-jug trebala je biti izgrađena do 1980., a dvije linije zapad-istok do 1993. godine. Tunelira-

¹²⁵ NEUFERT, *Arhitektonsko projektovanje*, 344.

¹²⁶ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 27.

¹²⁷ *Isto*, 28.

¹²⁸ *Isto*, 28-29.

¹²⁹ Tada: Trg Oktobarske revolucije.

¹³⁰ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 29, sl. 37-38.

nje nije izvedeno, nego su se intenzivno produžavale linije i širila čitava mreža gradskoga tramvaja.

Tramvajske linije u razini tla bile su podijeljene u dvije vremenske skupine. Prvu je trebalo izgraditi do 1980. godine: a) Krapinska – Zagorska – nova cesta južno od pruge – Podsused (nije izvedeno); b) Savski most – Remetinečka cesta – Avenija Dubrovnik (izvedeno) – most na Savi – nova cesta kroz Žitnjak – križanje sa Slavonskom avenijom – do Maksimirske (nije izvedeno); c) južno po Držićevoj aveniji (izvedeno); d) duž Heinzelove ulice i Radničke ceste (nije izvedeno); e) Ulica grada Vukovara – Ulica grada Gospića (izvedeno). Drugi skupinu trebalo je izgraditi do 1993. godine: a) od križanja Savske ceste i Selske ceste – Selska cesta – Horvaćanska cesta prema zapadu (izvedeno); b) križanje Selske ceste i Ilice – Selska cesta – do Jadranskoga mosta (nije izvedeno) i c) križanje Avenije Dubrovnik i Remetinečke ceste – nova cesta zapad-istok do Vatikanske ulice¹³¹ – križanje Vatikanske ulice i Sarajevske ceste (nije izvedeno).¹³²

Većina linija u razini tla je izvedena. Jedini razlog kad nisu izvedene jest odustajanje od izgradnje ulice. Prijedlog o izgradnji podzemnih linija bio je ne-realan. U zapadnom dijelu Ilice do Britanskoga trga tramvaj bi vozio po tlu, negdje oko Britanskoga trga po rampi bi se spustio podzemno i nastavio istočno u smjeru Ilice. Osnovni je problem kamo bi se smjestila potrebna rampa sa spuštanjem pod zemlju zbog velike dužine. Za spuštanje tramvaja na dubinu od 6 m potrebna je rampa dužine 240 m i širine 3 m.¹³³ Približna udaljenost između Primorske i Kačićeve ulice u Ilici je oko 200 m. Otvor rampe morao bi duž stranica imati ogradu zbog sigurnosti pješaka i automobilskoga prometa. U uličnom presjeku Ilice nalazila bi se dva ograđena otvora za silaznu i uzlaznu rampu. Otvoreno je pitanje koliko bi bio širok preostali trak za automobilski promet.

Autobusni promet

Nakon 1945. utrostručio se broj autobusnih vozila. Prije 1945. bilo je 30 vozila = 640 mjesta. Stanje 1960. bilo je 90 vozila = 7290 mjesta. U programu se predlagalo veće širenje mreže autobusnih linija „zbog velike elastičnosti autobusnih vozila na gradskoj uličnoj mreži”. Budući autobusni kolodvor bio bi „neposredno povezan s glavnim željezničkim i helikopterskim kolodvorom (Držićeva ul., Ul. proleterskih brigada, Strojarska ul., željeznička pruga)”.¹³⁴ U tekstu je bio nejasno određen položaj budućih kolodvora. Moguće su sljedeće interpretacije: a) sva tri kolodvora nalaze se na navedenom području; b) samo autobusni i helikopterski kolodvor nalaze se na navedenom području i c) željeznički kolodvor bio bi smješten na sjevernom, a autobusni na južnom dijelu parcele. Nepoznata je lokacija helikopterskoga kolodvora.

¹³¹ Tada: Senjanovićev vijenac.

¹³² *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 29, sl. 37-38.

¹³³ NEUFERT, *Arhitektonsko projektovanje*, 144, 314.

¹³⁴ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 29.

U koncepciji autobusne mreže bile su predviđene tri longitudinalne i dvije transverzalne linije. Tri longitudinalne linije u smjeru zapad-istok: 1. Vrapče – Gradišćanska cesta – Međimurska cesta – Fonova ulica – Klaićeva ulica – Hebrangova ulica¹³⁵ – Zvonimirova ulica¹³⁶ – Budakova ulica¹³⁷ – Branimirova ulica; 2. Fonova ulica – Jagićeva ulica – Jukićeva ulica – Crnatkova ulica – Grgureva ulica – Branimirova ulica do križanja s Budakovom ulicom i 3. Zagrebačkom i Slavonskom avenijom. Dvije transverzalne linije u smjeru sjever-jug: 1. zapadni krak (od sjevera prema jugu): zapadna strana Mažuranićeva i Marulićeva trga – Runjaninova ulica – Nova cesta do križanja s Ulicom grada Vukovara – Ulica I. Lučića do križanja sa Slavonskom avenijom – nova cesta prema jugu – most – nova cesta do Ulice J. Antalla – Ulica J. Antalla prema zapadu – Ulica R. Cimermana – križanje s Avenijom Dubrovnik – nova cesta prema jugu i 2. istočni krak (od juga prema sjeveru): Ulica SR Njemačke – most – nova ulica kroz favele do križanja sa Slavonskom avenijom – nova ulica prema sjeveru kroz Kruge do križanja s Ulicom grada Vukovara – Ulica grada Vukovara na zapad do Trnjanske i dalje prema sjeveru.

Automobilski promet

U Zagrebu je krajem 1962. bilo malo automobila u privatnom vlasništvu – približan odnos bio je jedno osobno vozilo na 20 stanovnika. Godine 1955. bilo je 4374 osobnih vozila, a broj se znatno povećao 1962., kad ih je bilo 23.914.¹³⁸ U visokorazvijenim zemljama zapadne Europe u gradovima je bio odnos jedno vozilo na pet stanovnika. U Sjedinjenim Američkim Državama omjer je bio jedno vozilo na 2,5-3 stanovnika.¹³⁹

U definiranju stanja za 1993. godinu jedan od ciljeva bio je dostići visokorazvijene zemlje, pa se kreativno pristupilo statističkim predviđanjima da bi se dobio željeni odnos jedno osobno vozilo na tri stanovnika. Na predviđenih 170.000 osobnih vozila dodala se brojka od 110.000 motorkotača, što je ukupno iznosilo 324.000 motornih vozila na približno 950.000 stanovnika.¹⁴⁰

Program je predviđao da bi do 1993. trebalo osigurati 50 ha zemljišta za parkiranje osobnih vozila u središnjoj osi grada: Gornji i Donji grad, zapadni dio općine Medveščak, istočni dio Črnomerca, novi centar duž Ulice grada Vukovara u Trnju i novi centar na križanju Avenije V. Holjevca i Avenije Dubrovnik kraj Velesajma u južnom Zagrebu. Predviđena površina rezultat je množenja 12 do 20% svih osobnih vozila sa 25 m² po vozilu.¹⁴¹

¹³⁵ Tada: Ulica braće Kavurića.

¹³⁶ Tada: Socijalističke revolucije.

¹³⁷ Ulica Divka Budaka.

¹³⁸ *Urbanistički program grada Zagreba* 1963, 30.

¹³⁹ *Isto*, 29.

¹⁴⁰ *Isto*, 30.

¹⁴¹ *Isto*.

U starijim dijelovima Gornjega i Donjega grada, zapadnoga dijela općine Medveščak i istočnoga dijela općine Črnomerec nije moguće osigurati dovoljno parkirališta zbog prevelike izgrađenosti zemljišta. Zato su bile predložene sljedeće mjere: 1. podizanje kvalitete javnoga prometa; 2. ograničavanje vremena parkiranja osobnih vozila na javnim parkiralištima; 3. postupno premještanje državnih i gradskih službi iz starijih u novije dijelove grada jer privlače veći promet i 4. ograničenje ulaza osobnim vozilima u gradsko središte.¹⁴²

Nakon izrade GUP-a bila je predviđena izrada posebnih urbanističkih planova za rješenje prometa u centralnoj zoni Donjega grada. Osnovna ideja bila je rekonstrukcija unutrašnjosti pojedinih gradskih blokova, ali je cilj bio nejasno postavljen. Istovremeno se nastojalo pomiriti dva suprotstavljena cilja. Intenzivno bi se uređivala parkirališta, ali bi prioritet bila izgradnja dječjih igrališta u zelenilu.¹⁴³

U novim/gradskim centrima duž Ulice grada Vukovara u Trnju i na križanju Avenije V. Holjevca i Avenije Dubrovnik kraj Velesajma u južnom Zagrebu bilo je predviđeno uvođenje sljedećih mjera: 1. izgradnja višekatnih garaža; 2. ograničenje visine stambenih zgrada; 3. izgradnja dovoljnoga broja parkirališnih mjesta u neposrednoj okolini novih stambenih zgrada te 4. planiranje ulica s većom propusnom moći i javnih parkirališta (prizemnih ili na više etaža) na rubu užega centra.¹⁴⁴

U gradskoj magistralnoj cestovnoj mreži primijenjen je princip „velikoga rastera” s udaljenostima glavnih križanja od 500 do 1200 m. Princip je bilo moguće primijeniti samo u planiranju novih gradskih područja južno od željezničke pruge, a pogotovo u Novom Zagrebu. Izravna posljedica su prostorne kasete dimenzija 500 do 1200 × 500 do 1200 m u kojima bi bile smještene najmanje dvije stambene zajednice. Svaka stambena zajednica imala bi centar, školu i susjedstva koja su sadržavala stambene blokove. S unutrašnje strane magistralnih prometnica na sve četiri strane bile su predviđene interne servisne ceste sa 25% garaža i 75% javnih parkirališta.¹⁴⁵ Između dvije stambene zajednice protezao bi se zeleni parkovni pojas. Centar stambene zajednice bio je uz servisnu cestu s parkiralištima. Škola bi bila smještena na suprotnoj strani prema zelenom parkovnom pojasu. Osnovna prostorna koncepcija bila je zabrana vožnje osobnim vozilima unutar stambene zajednice. Istovremeno je pješacima bilo omogućeno slobodno kretanje prema stanovanju, školi, igralištima i parkovnom zelenilu. Jedino bi vozila Čistoće, hitne pomoći i vatrogasaca imala pravo dolaska do stambenih zgrada.¹⁴⁶

¹⁴² *Isto*, 31.

¹⁴³ *Isto*, 32.

¹⁴⁴ *Isto*, 30.

¹⁴⁵ *Isto*, 32, sl. 43.

¹⁴⁶ *Isto*, 31.

Riječni promet

Izgradnja riječne luke jedna je od vječnih tema zagrebačkoga urbanizma jer se pojavljuje od druge generalne regulatorne osnove 1887./1888. i provlači u svim kasnijim planerskim razmišljanjima. U idejnom planu prometne mreže izgradnja riječne luke bila je predviđena u prvoj etapi.¹⁴⁷ Luka bi imala tranzitni karakter i bila bi smještena na „desnoj obali Save, između sela Gornje i Donje Bukovje”.¹⁴⁸ Na današnjim kartama ne postoje sela s tim nazivom.

Pristanište bi se nalazilo sjeveroistočno od Kosnice, a nasuprot industrijskoj zoni Žitnjak i u blizini budućega ranžirnoga kolodvora. Pristanište bazenskoga tipa bilo bi spojeno plovnim kanalom dugim 12 km s rijekom Savom kod Rugvice.¹⁴⁹ Izgradnja je bila predviđena u tri faze. U prvoj bi se izgradio plovni kanal, nekoliko stotina metara operativne obale, željeznički priključak na ranžirni kolodvor i cestovni priključak na produljenu Radničku cestu preko novoga savskog mosta (danas pozicija Domovinskoga mosta). U drugoj fazi izgradili bi se preostali dijelovi luke. U trećoj fazi istovremeno bi se rješavali hidrotehnički problemi Save (regulacija, obrana od poplava i melioracija).¹⁵⁰

Riječna luka bila je planirana i nerealizirana u najboljoj tradiciji zagrebačkoga utopijskog urbanizma. Kad je planirana, nisu bili izgrađeni nasipi i odteretni kanal za obranu Zagreba od poplava. Tok i korito rijeke od Zagreba do Siska bili su potpuno neregulirani, s brojnim meandrima i sprudovima. Mnogo kasnije izvedena je produžena Radnička cesta i Domovinski most, a tok rijeke ostao je potpuno nereguliran i nakon 60 godina. Potreba za izgradnjom riječne luke objašnjavala se ukupnim prometom robe od 2.650.000 t godišnje (unutrašnji promet iznosio bi 1,4 milijuna tona, a međunarodni promet 1,25 milijuna tona) uz izgradnju skladišnoga prostora površine od 35.000 m² (približno 1/5 izložbene površine Zagrebačkoga velesajma). Osnovni je problem jesu li gospodarski podaci kojima se zagovarala izgradnja riječne luke bili vjerodostojni u trenutku stvaranja programa.

Zračni promet

Zračni promet bio je na početnom stupnju razvoja jer država nije bila uključena u međunarodni avionski promet, a domaći se tek počeo pojavljivati. Aerodrom u Plesu u Velikoj Gorici bio je odabran za domaći i djelomično inozemni promet. Jugozapadno u Botincu bilo je rezervirano zemljište za izgradnju aerodroma. Iako se avionski promet povećao posljednjih godina,

¹⁴⁷ „Zaključak o davanju suglasnosti na plan prometne mreže grada Zagreba”, *SGGZ*, 26 (1958), 543-544.

¹⁴⁸ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 33, sl. 44.

¹⁴⁹ *Isto*, 33.

¹⁵⁰ *Isto*.

autori su izrazili određenu suzdržanost jer „se ne može očekivati daljnji značajniji porast prometa”.¹⁵¹

Stanovanje

U postojećem stambenom fondu bilo je velikih međusobnih razlika u pogledu kvalitete, visine, sistema i gustoće izgradnje, opremljenosti (zatvoreni blokovi, otvoreni blokovski sistemi, individualno stanovanje u nizovima i slobodno stojećim objektima).¹⁵² Gustoća stanovništva varirala je od 20 st./ha na perifernim područjima do 950 st./ha u starom centru. Postojeća stambena izgradnja sastojala se uglavnom od obiteljskih prizemnica. Prvi razlog, prizemnice i jednokatnice činile su 75%. Drugi razlog, 85% stambenoga fonda sastoji se od jednosobnih i dvosobnih stanova, prosječne veličine stana 47 m². Na jedan stan otpada 3,8 stanovnika.¹⁵³ U tom se postotku većim dijelom nalaze obiteljske prizemnice koje su označile divlju izgradnju na Trešnjevci između dva svjetska rata. Manji je dio izgradnja višestambenih zgrada nakon 1945. godine.

Kvaliteta stanova bila je definirana u sedam kategorija. Stanovi od I. do IV. kategorije bili su dobre kvalitete, a oni od V. do VII. loše kvalitete i bili su predviđeni za rušenje i zamjenu novom izgradnjom.

Tablica 4. Kvaliteta stanova i ukupna površina (*Urbanistički program grada Zagreba 1963, 46*)

1960.	70.000 stanova I. = 0,1%, II. = 3,2%, III. = 27,7%, IV. = 32,2%	63,2%	3.300.000 m ²
	40.000 stanova V. = 21,1%, VI. = 12,1%, VII. = 3,6% – rušenje i zamjena novim	36,8%	1.800.000 m ²
	Σ = 110.000 stanova		5.100.000 m ²
1990.	+ 241.000 stanova	88,8%	+ 14.340.000 m ²
	+ 40.000 zamjenskih stanova	11,2%	+ 1.810.000 m ²
	Σ = + 281.000 stanova		+ 16.150.000 m ²

U kategoriji za rušenje i zamjenu nije bila evidentirana „divlja izgradnja” jednoobiteljskih zgrada nakon 1960. godine. U programu je bilo predviđeno povećanje postojeće stambene zone sa 2600 ha na 5200 ha (15,5% površine urbanističkoga zahvata) na četiri područja: 1. na desnoj obali Save s minimalnim rekonstrukcijama područja; 2. između Save i željezničke pruge s opsežnijim rekonstrukcijama i bitnim kvalitativnim i kvantitativnim promjenama;

¹⁵¹ *Isto*, 34.

¹⁵² *Isto*, 44.

¹⁵³ *Isto*, 45.

3. sjeverno od željezničke pruge nije bilo predviđeno proširenje stambenih zona te 4. sjeverni dijelovi grada na obroncima Medvednice bili su pretežno namijenjeni za rekreaciju i kvalitetniju individualnu stambenu izgradnju.¹⁵⁴

U prostornoj organizaciji grada primijenjen je princip „jedinственosti gradskog područja, na kojem se predviđaju veće i manje teritorijalne urbanističke jedinice (stambeni rajoni i stambene zajednice) koje su međusobno povezane”.¹⁵⁵ Radi racionalnijega iskorištavanja zemljišta predlaže se princip eliminacije postojeće preniske i previsoke gustoće stanovanja. Predviđeno je da se prosječna gustoća od 172 st./ha u postojećim stambenim zonama poveća na 185 st./ha. Postupno bi se povećao normativ stambene površine na oko 20 m² po stanovniku.¹⁵⁶

Grad je prostorno i organizacijski bio podijeljen na 15 stambenih rajona koji bi imali od 30.000 do 95.000 stanovnika. Unutar stambenih rajona nalazilo bi se od tri do deset stambenih zajednica. Predviđena je sljedeća prostorna organizacija: stambeni rajon → stambena zajednica → susjedstvo → stambeni blokovi. Svaki rajon imao je centar koji je bio povezan s javnim gradskim prijevozom.¹⁵⁷ Svaka stambena zajednica imala je zasebni centar.

Prema predloženoj prostornoj i organizacijskoj strukturi definira se raspored škola, vrtića i jaslica, zanatskih radnji, trgovina, industrije, dječjih igrališta i sportsko-rekreacijskih površina.

Industrija

Godine 1963. u 128 poduzeća radilo je 75.000 radnika. Dvadeset srednjih i velikih tvornica zapošljavalo je 48% radne snage i ostvarivalo polovicu ukupnoga bruto proizvoda.¹⁵⁸ Preostalih 52% radne snage bilo je zaposleno u malim poduzećima do 1000 radnika. Postojeća industrija prostirala se na 400 ha i bila je raspoređena u nekoliko glavnih zona: Jankomir, između željezničke pruge i Ilice, na Trešnjevci oko *Rade Končara*, na Žitnjaku duž Heinzelove i Radničke ceste.¹⁵⁹

U programu je bilo predviđeno približno trostruko povećanje na 200.000 radnika u industriji za grad od 950.000 stanovnika. Za industrijsku namjenu bilo je predviđeno 3000 ha.¹⁶⁰

Osnovna koncepcija bila je sljedeća:

1. Smještaj industrije u dvije postojeće (Žitnjak, Jankomir) i dvije nove zone (Jakuševac, Hrvatski Leskovac). Istočni dio zone Žitnjak bio je predviđen za ne-

¹⁵⁴ *Isto*.

¹⁵⁵ *Isto*, 68.

¹⁵⁶ *Isto*, 46.

¹⁵⁷ *Isto*, 68.

¹⁵⁸ *Isto*, 38.

¹⁵⁹ *Isto*, 37.

¹⁶⁰ *Isto*, 39.

čistu industriju. Za velike tvornice bili su izgrađeni novi industrijski pogoni: *Rade Končar, Jedinstvo, Prvomajska, TPK, Nikola Tesla, Radio industrija, Tvornica papira*. Pretvorbu 1990-ih preživjeli su samo *Rade Končar* i *Nikola Tesla*.

2. Preseljenje postojećih tvornica koje zagađuju okoliš (44 tvornice u prvoj, a 12 u drugoj fazi) u zonu nečiste industrije.

3. Poboljšanje radnih uvjeta u tvornicama čiste industrije da bi ostale na dotadašnjim lokacijama.

4. U stambenim rajonima u blizini četiriju glavnih industrijskih zona bio je predviđen smještaj manjih pogona čiste industrije, koja bi zapošljavala veliki broj ženske radne snage (konfekcija, prehrambena industrija i dr.).

Koncepcija je bila približavanje mjesta rada i stanovanja pod uvjetom da nije u suprotnosti sa suvremenim principima stanovanja i rekreacije. Na makrorazini bilo je predviđeno premještanje industrije u zagrebačku regiju. Osnovni cilj bio je smanjivanje pretjerane imigracije seoskoga stanovništva u Zagreb. U regionalnom prostornom planu poticao bi se razvoj industrije na zapadnom (Zabok, Zaprešić, Samobor, Karlovac) i istočnom dijelu (Varaždin, Zelina, Sesevete, Dugo Selo, Velika Gorica, Sisak) zagrebačke regije.¹⁶¹

Rekreativno-sportske i zelene površine

U programu je bila napravljena podjela na: a) zelenilo javne gradske namjene; b) zelenilo zatvorenoga tipa i c) šume i zaštitni pojasevi. Zelenilo javne gradske namjene imalo je sveukupnu površinu 84,8 ha (1,9 m²/st.). Veće parkovne površine iznosile su 23,8 ha (0,5 m²/st.). Zelenilo oko blokova, trgova i drvoredi zauzimali su 60,9 ha (1,4 m²/st.). Programom je bilo predviđeno povećanje za 776 ha (oko 10 m²/st.).¹⁶²

Zelenilo zatvorenoga tipa bilo je lošije kvalitete jer se nalazilo uz individualno stanovanje i objekte posebne namjene (škole, ustanove, tvornice, bolnice) južno od poteza Ilica – Vlaška – Maksimirska. Programom je bilo predviđeno povećanje kvantitete i znatno poboljšanje kvalitete. Šume su imale sveukupnu površinu od 9537 ha. Postojeće park-šume otvorene za građanstvo nalazile su se sjeverno od pravca Ilica – Vlaška – Maksimir na 365 ha. Park-šume zatvorenoga tipa imale su površinu 69 ha i nalazile su se pod upravom šumskoga gospodarstva. Šumski kompleks Medvednice je veličine 7473 ha, a ostale šumske površine 1569 ha. U programu je predviđeno povećanje šumskih površina u obliku zaštitnih pojaseva za 4720 ha. Osnovna planerska koncepcija jest „da se s južnih padina Medvednice kontinuirano, poput ‘klinova’, provuku pojasi zelenila kroz gradsko tkivo i industrijske zone i da se spoje s postojećim zelenim površinama u gradu”.¹⁶³

¹⁶¹ *Isto*, 38-39.

¹⁶² *Isto*, 48.

¹⁶³ *Isto*, 47.

Postojeći broj dječjih i školskih igrališta i rekreativno-sportskih površina nije zadovoljavao stvarne potrebe. Ukupna površina dječjih igrališta iznosila je 130.016 m² ili 0,2 m²/st.¹⁶⁴ Programska mreža dječjih igrališta i sportsko-rekreativnih površina bila je izrađena 1959. i prihvaćena od oba vijeća NOGZ-a.¹⁶⁵ Ona je bila dimenzionirana za grad od 950.000 stanovnika različite dobne strukture, a istovremeno su ustanovljeni osnovni principi za namjenu, veličinu površine i prostornu dispoziciju i lokaciju u pojedinim dijelovima grada.

Tablica 5. Igrališta i sportsko-rekreativne površine (*Urbanistički program grada Zagreba 1963, 50*)

Tip 1	Igrališta za najmlađu djecu	Min. površine 25 m ²	0,07 m ² /st.	U stambenom bloku
Tip 2	Igrališta za predškolsku djecu	Min. površina 250 m ²	0,35 m ² /st.	U stambenom susjedstvu između dva bloka
Tip 3	Igrališta za školsku djecu	Min. površina 6000 m ²	0,54 m ² /st.	U stambenoj zajednici, uz osnovne škole između dva stambena susjedstva
Tip 4	Centri fizičke kulture za omladinu i odrasle	Min. površine 2 ha	1 m ² /st.	U gradu
Tip 5	Centri za velike sportske manifestacije i rekreaciju	Površine 4 do 709 ha		U gradu

Glavna značajka bilo je 14 centara za velike sportske priredbe koji su se nalazili u blizini gradskih magistralnih prometnica zbog masovnih posjeta javnim prijevozom i osobnim automobilima.¹⁶⁶ Posebno su zanimljiva četiri prijedloga. Prvi je dovršenje stadiona u Maksimiru i izgradnja glavnoga centra za velike sportske manifestacije na površini od 17 ha.¹⁶⁷ Sjeverno od Velešajma, na prostoru hipodroma, bio je predviđen sličan centar na 47 ha. Na 37 ha sportskoga terena *Mladost* bila je predviđena izgradnja instituta za fizičku kulturu i sveučilišnoga centra za fizičku kulturu, a na Jarunu je predložen rezervat od 250 ha za kupališnu rekreaciju građanstva i veslačke staze.¹⁶⁸

¹⁶⁴ *Isto*, 49.

¹⁶⁵ „Zaključak o davanju suglasnosti na programatsku mrežu igrališta i rekreativno sportskih površina”, *SGGZ*, 16 (1959), 202-204.

¹⁶⁶ *Isto*, 203-204.

¹⁶⁷ *Isto*, 203.

¹⁶⁸ *Isto*, 204.

Javne ustanove

Velika većina javnih ustanova i društvenih organizacija republičkoga i gradskoga značaja bila je smještena u „dotrajalim objektima starijeg dijela grada”.¹⁶⁹ U ustanovama, organizacijama i službama bilo je zaposleno blizu 32.000 osoba. U užem gradskom središtu radilo je oko 20.000 ljudi. Osnovna zamisao bila je postupno premještanje iz užega središta u druge dijelove grada. U programu je bilo rezervirano 4 ha zemljišta za smještaj republičkoga upravnog centra na lijevoj obali Save. Za ostale javne ustanove republičkoga i gradskoga značaja bilo je predviđeno još 12 ha (4 ha u Trnju, 4 ha u južnom Zagrebu, 4 ha u ostalim dijelovima grada). U svakom stambenom rajonu bilo je predviđeno zemljište od 4000 do 6000 m² za potrebe javne uprave. Neobična je primjedba o dotrajalosti najamnih stambenih zgrada u gradskim blokovima, koje su bile stare od 20 do 80 godina. Do 1945. sve zgrade imale su privatne vlasnike, koji su ih redovito održavali radi očuvanja tržišne vrijednosti. Iz konstatacije bi se moglo zaključiti da su ubrzano dotrajale u posljednjih 15 godina, otkad su u državnom ili društvenom vlasništvu.

Komunalna infrastruktura

Vodovod

U programu je komunalna infrastruktura bila prilično šturo obrađena. U Zagrebu je vodom bilo opskrbljeno samo 59,2% stanovništva i postojale su tri vodoopkrbne zone. Vodovod je raspolagao sa 440 km vodovodne mreže, 11 kopanih i 32 bušena zdenca i 19 strojarnica. Iskoristivost crpki bila je vrlo visokih 97%, a ukupni kapacitet crpljenja bio je oko 95.000 m³/24 h. Izgrađeno je 11 vodosprema koje su imale ukupni volumen 37.500 m³. Vodoopskrba je bila osmišljena u dvije faze. U prvoj, za grad od 600.000 stanovnika i najveći dio planirane industrije predviđena je izgradnja novoga crpilišta u Maloj Mlaci. Kapacitet deset zdenaca bio je 150.000 m³ vode u 24 sata. U drugoj fazi za povećanje gradskoga stanovništva od 350.000 stanovnika trebali bi se izgraditi dodatni kapaciteti.¹⁷⁰

Kanalizacija

Na kanalizacijsku mrežu bilo je priključeno samo 68% stanovništva. Dužina kanala 1961. godine iznosila je 339,4 km. U programu su bili predviđeni opsežni radovi: a) obrana grada od bujičnih voda s Medvednice provela bi se kanaliziranjem niza potoka u Savu; b) nastavak izgradnje zapadnoga dijela glavnoga kolektora prema Podsusedu i c) izgradnja kanalizacijske mreže na

¹⁶⁹ *Urbanistički program grada Zagreba 1963*, 60.

¹⁷⁰ *Isto*, 62.

Žitnjaku, Jankomiru i desnoj obali Save. Cilj je bio priključak sveukupnoga stanovništva na gradsku kanalizacijsku mrežu.¹⁷¹

Plin

U 1961. godini samo 21,5% stanovništva imalo je opskrbu plinom. Potrošak plina iznosio je 21,5 milijuna m³. Ukupna dužina plinske mreže bila je 143 km. Program je predviđao u svim novim južnim gradskim područjima opskrbu prirodnim plinom (zemni – metan), a dio grada sjeverno od Slavonske avenije gradskim plinom.¹⁷²

Toplovod

Godine 1961. neki industrijski pogoni bili su priključeni na Toplanu Zagreb I – zapad (danas Zagorska 1 – Elektrana-toplana) na Trešnjevci: *Rade Končar, Pliva i TOZ, Jugoton, Specijalne namjene, Pivovara, Franck i Tvorpam, Marijan Čavić, Nikola Tesla*, plivalište *Mladost, Kamensko*. U međuvremenu je izgrađena nova Toplana Zagreb II – istok (danas Kuševačka 10 – Termoelektrana-toplana) na Žitnjaku. U tijeku je bila izrada mreže toplifikacije grada. Program predviđa da se stanovništvo, javne ustanove i industrija opskrbe toplinskom energijom i toplom vodom priključkom na dvije postojeće i buduće nove lokalne toplane i atomske centrale.¹⁷³

Odvoz smeća

Na području grada odvozom krutoga otpada bilo je obuhvaćeno 79,3% stanovnika. Pedeset posto stanovnika odlagalo je otpad na suvremen i higijenski način, u posude, a 30% nehigijenski, otvorenim načinom. U programu je na čitavom području grada bio predviđen odvoz u posudama na higijenski način.¹⁷⁴

Zaštita od poplava

Zaštitni riječni nasipi na Savi ne spominju se jer su bili u nadležnosti Uprave za vodoprivredu Narodne Republike Hrvatske. Generalni plan obrane od poplave bio je napravljen i odobren 1958. godine.¹⁷⁵

¹⁷¹ *Isto*, 63.

¹⁷² *Isto*, 64.

¹⁷³ *Isto*, 65.

¹⁷⁴ *Isto*, 64.

¹⁷⁵ „Generalni plan za obranu od poplave u bazenu Save, Drave i Dunava, te na području Dalmacije i Istre u 1958. godini”, *Narodne novine*, 9 (1958), 53-60.

Zaključak

Zdenko Kolacio i suradnici napravili su primarno urbanistički dokument iako su u nekim segmentima morali ugrađivati elemente društvenoga planiranja. Glavne značajke urbanističkoga programa su kontinuitet, realizam, prisutnost lajtmotiva i pretjerani tehnički optimizam.

Kontinuitet postoji u dva elementa. Prvi je preuzimanje i nadograđivanje ideje o središnjoj aksi sjever-jug, koja je prisutna u Generalnoj regulatornoj osnovi Zagreba iz 1930-ih i Direktivnoj regulatornoj osnovi Zagreba iz 1949./1953. Drugi je preuzimanje određenih magistralnih prometnih pravaca poput Ulice grada Vukovara i Avenije M. Držića.

Realizam je vidljiv u pristupu započetim procesima u gradskom prostoru. Glavna je odlika usmjeravanje i dopunjavanje, a ne forsiranje potpuno novih rješenja. Najbolji primjer nadograđivanje je dviju najvećih postojećih industrijskih zona. Osnovna koncepcija tranzitnoga (autocesta/obilaznica) i unutargradskoga (primarne i sekundarne magistralne ceste i dvostruki središnji prsten) automobilskog prometa kvalitetno je izdržala test vremena. Postavljene su osnovne konture sportsko-rekreativne namjene duž južne obale Save. Izniman je doprinos precizan popis lokacija, kapaciteta, ulica i katastarskih čestica za smještaj budućih škola, dječjih vrtića i jaslica te igrališta.¹⁷⁶

Prvi lajtmotiv je opsesija izgradnjom riječne luke, a drugi opsesija željezničkom prugom kao prostornom i prometnom barijerom koja sprečava prostorno širenje grada. Sličan problem sa Zagrebačkom i Slavonskom avenijom mnogo je hladnokrvnije uspješno tehnički riješen jer je potencijalna tranzitna autocesta uspješno pretvorena u tranzitnu gradsku cestu koja je kvalitetno integrirana u gradsku cestovnu mrežu.

Pretjerani tehnički optimizam najviše je došao do izražaja u prijedlozima tuneliranja tramvajskih linija u izgrađenim gradskim ulicama i prijedlogu sjeverne brdske obilaznice po obroncima Medvednice. Sličan su slučaj prijedlozi o produženju i otvaranju novih ulica i cesta bez obzira na izgrađeni i topografski kontekst.

Kolacio i suradnici napravili su snažan planerski dokument koji je bio posvećen unošenju i očuvanju pravilnosti/uređenosti/reda te uklanjanju kaosa iz postojećega i novoizgrađenih gradskih prostora.

U doba kad je velika većina stanovništva neprijateljski raspoložena prema urbanističkom planiranju jer im se navodno ograničavaju njihova teško stečena vlasnička prava, Kolacio i suradnici ostavili su sjajan planerski dokument kao podsjetnik na vrijeme kad je urbanističko planiranje bilo iznimno cijenjena stručna djelatnost usmjerena na čuvanje i racionalno korištenje javnoga prostora.

¹⁷⁶ „Plan programatske mreže obaveznih škola i njihovih lokacija”, *SGGZ*, 27 (1960), 637-642; „Plan programatske mreže dječjih vrtića i jaslica i njihovih lokacija na području grada Zagreba”, *SGGZ*, 4 (1961), 70-74.

Arhivski izvori

HR-DAZG-NOGZ-37.1 SPT: Hrvatska, Državni arhiv u Zagrebu, Zagreb, fond 37, Narodni odbor grada Zagreba, podfond 1, Sjednice predstavničkih tijela.

HR-DAZG-NOGZ-37.3 SIT: Hrvatska, Državni arhiv u Zagrebu, Zagreb, fond 37, Narodni odbor grada Zagreba, podfond 3, Sjednice izvršnih tijela.

HR-DAZG-NOGZ-37.4 KP: Hrvatska, Državni arhiv u Zagrebu, Zagreb, fond 37, Narodni odbor grada Zagreba, podfond 4, Kabinet predsjednika.

Objavljeni izvori

ANTOLIĆ, Vlado. „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”. *Arhitektura* 3 (1949), br. 18-22: 5-30.

Statistički godišnjak Zagreba. Zagreb: Centar za ekonomski razvoj grada Zagreba – Zavod za statistiku, 1974.

Urbanistički program grada Zagreba: smjernice za razvoj. Zagreb: Urbanistički zavod grada Zagreba, 1963 [tekst].

Urbanistički program grada Zagreba: smjernice za razvoj. Zagreb: Urbanistički zavod grada Zagreba, 1965 [tekst].

Urbanistički program grada Zagreba – smjernice za razvoj. Zagreb: Urbanistički zavod grada Zagreba, 1965 [karta].

Zagreb: direktivna regulatorna osnova Zavoda za urbanizam NOGZ 1953. Zagreb: Zavod za urbanizam NOGZ, 1953 [karta].

Zagreb: direktivna regulatorna osnova Zavoda za urbanizam NOGZ 1953. Zagreb: Zavod za urbanizam NOGZ, 1953 [tekst].

Mrežne poveznice

„Antolić, Vlado”. U: *Hrvatska enciklopedija*, mrežno izdanje. Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”. Pristup ostvaren 26. 6. 2021. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=3142>.

„Bakal, Aleksandar”. U: *Hrvatski biografski leksikon*, mrežno izdanje. Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”. Pristup ostvaren 26. 6. 2021. <http://enciklopedija.lzmk.hr/clanak.aspx?id=53556>.

„Kolacio, Zdenko”. U: *Hrvatski biografski leksikon*, mrežno izdanje. Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”. Pristup ostvaren 26. 6. 2021. <http://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=226>.

Literatura

„Anketa o urbanističkom programu grada Zagreba”. *Čovjek i prostor* 11 (1964), br. 133-134: 1-7, 18.

BAKAL, Aleksandar. „125 godina regulirane izgradnje Zagreba i 25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba”. U: *25 godina Urbanističkog zavoda*

grada Zagreba: 1957-1982, ur. Radovan Delalle. Zagreb: Urbanistički zavod grada Zagreba, 1982, 4-9.

BENCETIĆ, Lidija. „Zagrebačka stanogradnja u prijedlozima planova i generalnim urbanističkim planovima od 1945. do 1990.” *Časopis za suvremenu povijest* 52 (2020), br. 2: 389-418.

DOMLJAN, Žarko. „Antolić, Vlado”. U: *Hrvatski biografski leksikon*, knj. 1. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod, 1983, 183-184.

DOMLJAN, Žarko. „Diskusija u Društvu historičara umjetnosti o južnom Zagrebu”. *Čovjek i prostor* 10 (1963), br. 120: 1-3.

DOMLJAN, Žarko. „Poslijeratna arhitektura u Hrvatskoj”. U: *O hrvatskoj arhitekturi*, ur. Neven Šegvić. Zagreb: Arhitektonski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 1992, 91-99.

GAMULIN, Grgo. „Teze za rješenje naše urbanističko konzervatorske situacije”. *Čovjek i prostor* 10 (1963), br. 118: 9.

KALITERNA, Ante. „Pogled na razvoj Zagreba”. *Čovjek i prostor* 11 (1964), br. 140: 10-11.

KOLACIO, Zdenko. „Urbanistički program grada Zagreba”. *Čovjek i prostor* 11 (1964), br. 132: 1, 3.

„Mišljenje Društva arhitekata grada Zagreba o urbanističkom programu grada Zagreba”. *Čovjek i prostor* 11 (1964), br. 137: 3.

Narodne novine (Zagreb), 9 (1958), 21, 41 (1961), 40, 46 (1964).

NEUFERT, Ernest. *Arhitektonsko projektovanje*. Beograd: Građevinska knjiga, 1968.

PREMERL, Tomislav. „Hribar, Stjepan”. U: *Hrvatski biografski leksikon*, knj. 5. Zagreb: Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”, 2002, 715-716.

PREMUŽIĆ, Mirko. „Organizacija urbanističke službe u NR Hrvatskoj”. *Čovjek i prostor* 3 (1956), br. 51: 1-2.

Službeni glasnik grada Zagreba (Zagreb), 26 (1958), 16 (1959), 27 (1960), 4, 8 (1961).

Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije (Beograd), 78 (1949).

STANIĆ, Jelena; ŠAKAJA, Laura; SLAVUJ, Lana. „Preimenovanja zagrebačkih ulica i trgova”. *Migracijske i etničke teme* 25 (2009), br. 1-2: 89-124.

TANDARIĆ, Neven; WATKINS, Charles; IVES, Christopher D. „Urbano planiranje u Hrvatskoj tijekom socijalističkoga režima”. *Hrvatski geografski glasnik* 81 (2019), br. 2: 5-41.

Telegram: jugoslavenske novine za društvena i kulturna pitanja (Zagreb), 1963.

TENČIĆ, Milivoj. *Zagreb: plan grada po općinama*. Zagreb: Grafički zavod Hrvatske, 1980.

SUMMARY

**The Urban Development Programme of the City of Zagreb of 1965:
Creation, Planning, and Realisation**

The first urban planning document adopted after World War II that regulated the urban development of Zagreb was the 'Urban Development Programme of the City of Zagreb: Guidelines for Development' (1965). The document was proposed in 1963 and adopted in 1965, and is considered to be the successor of earlier urban development plans (1940) and proposals (1949 and 1953). The programme was developed by the Urban Planning Institute of Zagreb, headed by its director and chief designer, Zdenko Kolacio. The development of the programme met with numerous technical and financial difficulties; this paper analyses how successful its realisation was and what solutions it offered. In socialist Yugoslavia, urban planning was subordinated to socio-economic development and had the role of offering a spatial-technical basis for economic development (industrialisation), which was to be followed by social development. This notion is rooted in the document 'Urban Planning Programme of the City of Zagreb', which clearly defined the elements of social planning. The way in which social and urban planning intertwine, complement and/or condition each other is described in this paper.

Zdenko Kolacio and his associates made a primarily urban planning document, though they had to insert elements of social planning in some segments. The main characteristics of this urban planning programme are continuity, realism, the presence of leitmotifs, and excessive technical optimism. Kolacio and his associates produced a strong planning document that was devoted to the introduction and preservation of regularity/orderliness/order and the removal of chaos from the existing and newly-built city spaces. In times when the vast majority of the population were hostile towards urban planning because it allegedly threatened their hard-won proprietary rights, Kolacio and his associates left behind a shining example of a planning document that serves as a reminder of the times when urban planning was a highly-regarded professional activity focused on the preservation and rational use of public space.

Key words: Zagreb; Croatia; Yugoslavia; socialism; urban planning; Zdenko Kolacio; urban planning programme; regulatory basis