

## *Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba iz 1949.: sadržaj, kontekst vremena, nastanka i urbanističke prakse*

ZLATKO JURIĆ

Odsjek za povijest umjetnosti, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu  
Zagreb, Hrvatska  
zljuric@ffzg.hr

LIDIJA BENCETIĆ

Hrvatski institut za povijest  
Zagreb, Hrvatska  
lidija.bencetic@gmail.com

*Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba iz 1949.* godine prvi je urbanistički prijedlog razvoja Zagreba nakon Drugoga svjetskog rata. Glavni je tvorac dokumenta ing. Vlado Antolić sa svojim suradnicima u Urbanističkom institutu Narodne Republike Hrvatske. Dokument je nastavak prijeratnoga urbanističkog plana koji je stupio na snagu 1940., kako zbog ljudi koji su ga stvarali, tako i zbog ideja koje su prenesene u poslijeratno urbanističko planiranje. Poslijeratni urbanizam nastajao je u okolnostima velike nestašice materijalnih i tehničkih sredstava te kvalificirane radne snage. Ali, usprkos velikim poteškoćama pri izradi urbanističkoga plana, on je ponudio urbanistička rješenja koja su kasniji urbanisti u svojim urbanističkim planovima prihvatili. Članak analizira sadržaj Regulacionoga plana i direktivne regulacione osnove Zagreba iz 1949., kontekst poslijeratnoga vremena u kojemu se promijenio društveni i ideološki okvir, a unutar kojega je nastajala nova poslijeratna urbanistička praksa.

Ključne riječi: Zagreb; Hrvatska; Vlado Antolić; Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba 1949.; urbanizam; generalni urbanistički planovi

### Uvod

Završetkom Drugoga svjetskog rata sumiraju se i saniraju posljedice koje je rat ostavio na društvo, a paralelno se uvodi novi društveno-politički sustav čije su implikacije sveobuhvatne i zadiru i u profesionalne krugove i u urbanizam. Novi poredak zahtijeva reformu arhitektonske i urbanističke struke, koja se ogleda u nestajanju samostalnih arhitekata, odnosno inženjera u građevinarstvu, i osnivanju centraliziranih institucija, u hrvatskome slučaju

Zemaljskoga građevno-projektnog zavoda (ZGPZ). Zavod je osnovan 18. ožujka 1946., a ustrojbeno se dijelio na četiri podzavoda: Geodetski, Inženjersko projektni, Urbanistički i Industrijsko projektni zavod. ZGPZ-ovu zavodu za urbanizam povjereno je prvo poslijeratno urbanističko planiranje gradova u Hrvatskoj.<sup>1</sup> Paralelno s državnim zavodom osnivani su i gradski odjeli za urbanizam. U Zagrebu je u svibnju 1945. osnovan Privremeni Gradski narodni odbor, njega će naslijediti Izvršni odbor, a potom dolazi Narodni odbor grada Zagreba, koji u svojem sastavu ima Građevni i Stambeni odjel. Gradski odjeli rješavaju aktualna pitanja sanacije, obnove i izgradnje grada, uz prihvaćanje i realizaciju manjih urbanističkih zahvata u pojedinim dijelovima grada (npr. gradnja naselja na Volovčici te naselja istočno od Željezničarske kolonije).<sup>2</sup>

U prosincu 1947. osniva se Urbanistički institut pri Ministarstvu građevina Narodne Republike Hrvatske (NRH), koji od ZGPZ-a preuzima posao urbanističkoga planiranja i u njemu se rade prva poslijeratna urbanistička rješenja za grad Zagreb. Poslijeratno urbanističko planiranje Zagreba u prvoj se fazi oslanjalo na prijeratni urbanistički plan Vlade Antolića, Josipa Seissela i Stjepana Hribara, *Generalni regulacioni plan grada Zagreba*, koji je predložen 1936., prihvaćen 1937., a na snagu je stupio 1940. godine.<sup>3</sup> Od kraja ratnih operacija 1945. pa do 1947. fokus je bio na izgradnji industrijskih i stambenih objekata, a tek se 1947. počelo s izradom urbanističkoga plana u novoosnovanom Urbanističkom institutu. Prilikom za nastavak prijeratnoga rada na urbanističkom rješenju Zagreba dobio je Vlado Antolić, i to najprije u svojstvu direktora Urbanističkoga instituta, a potom kao voditelj Zavoda za urbanizam Narodnoga odbora grada Zagreba.<sup>4</sup>

Po Eugenu Frankoviću, prijeratni Generalni regulacioni plan grada Zagreba sadržavao je „funkcionalističke poglede koji su dominirali među vodećim zagrebačkim arhitektima u to doba, među kojima se urbanističkim djelovanjem osobito ističu Vlado Antolić i Ernest Weissmann”. Mišljenja je da je Zagreb poslijeratno „urbanističko-planersko razdoblje dočekaio relativno dobro pripremljen” jer je prijeratni plan bio relativno nov i gotovo „neiskorišten”, a bio je „plod vrlo opsežnih stručnih priprema, temeljenih na međunarodnom urbanističkom natječaju”, koji su izveli stručnjaci „naprednih urbanističkih shvaćanja”.<sup>5</sup> Antolićevo dobro poznavanje problematike zagrebačkoga urbanizma te kontinuitet idejnih rješenja koja su ponuđena u prijeratnoj urbanističkoj osnovi vjerojatno su razlog relativno brze izrade Regulacionoga plana i direktivne regulacione osnove Zagreba, koji je prezentiran 1949. godine. Antolićevoj radnoj skupini trebalo je manje od dvije godine za izradu plana, uza sve objektivne otegotne okolnosti u Urbanističkom institutu.

<sup>1</sup> IVANKOVIĆ, OBAD ŠČITAROCI, „Planiranje i izgradnja Zagreba 1945.-1952.”, 364.

<sup>2</sup> *Isto*, 372.

<sup>3</sup> DELALLE, *25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba*, 4.

<sup>4</sup> TANDARIĆ, WATKINS, IVES, „Urbano planiranje”, 13.

<sup>5</sup> FRANKOVIĆ, „Urbanističko planiranje Zagreba od 1945. do 1985.”, 85.

Prvu analizu regulatorne osnove iz 1949. ponudili su arhitekti Eve Blau i Ivan Rupnik u monografiji *Project Zagreb: Translation as Condition, Strategy, Practice*, posvetivši joj poglavlje „Case Study 11: The 1947 General Plan: The Communist Functional City”. Iako je riječ o regulatornoj osnovi predstavljenoj 1949., autori govore o 1947., vjerojatno misleći na godinu početka njezine izrade.<sup>6</sup>

Teorijom i praksom urbanističkoga planiranja Zagreba od druge polovine XIX. stoljeća do 1950. godine bavi se Tamara Bjažić Klarin. Autorica je stava da je urbanistički razvoj Zagreba bio utemeljen na uvezenim načelima, lokalni arhitekti oslanjali su se na međunarodnu praksu i primjere koji se protežu od razdoblja *Gründerzeit*a do protomodernoga doba. S obzirom na uvoz znanja iz područja urbanizma od sredine XIX. stoljeća do 1930-ih, Generalni regulacioni plan Zagreba iz 1932./1940. bio je tada najopsežnije i najvažnije ostvarenje, a njime je Zagreb prihvatio koncept funkcionalnoga grada. Uspostavljene prakse i institucije urbanoga planiranja u tom razdoblju omogućile su potpunu emancipaciju arhitektonsko-urbanističke struke nakon Drugoga svjetskog rata, kad su se arhitekti ponovno suočili s dramatičnim i zahtjevnim zadatkom rekonstrukcije cijele zemlje.<sup>7</sup>

Urbanističkim razvojem Zagreba nakon Drugoga svjetskog rata recentno su se bavili Vedran Ivanković i Mladen Obad Šćitaroci, koji najprije detaljno objašnjavaju novu organizaciju gradske uprave u Zagrebu (Privremeni Narodni odbor grada Zagreba – NOGZ ili Gradski narodni odbor Zagreb – GNOZ) nakon promjene državnoga i društvenoga uređenja, koja za posljedicu ima promjenu organizacije profesionalnoga djelovanja arhitekata i urbanista, a potom opisuju razvoj Zagreba od 1945. do 1952. kroz izgradnju višestambenih zgrada te uređenje Ulice grada Vukovara i urbanističko planiranje zasnovano na planiranju po rajonima.<sup>8</sup> Ivanković i Obad Šćitaroci posvećuju zaseban članak razvoju Ulice grada Vukovara u poslijeratnom razdoblju, a Ivanković se u članku o ing. Vladi Antoliću bavi i prijeratnim urbanizmom Zagreba te najveću pozornost posvećuje urbanističkoj i arhitektonskoj izgradnji Cvjetnoga naselja.<sup>9</sup> Bjažić Klarin ponudila je kritički osvrt na urbanistička rješenja Vlade Antolića, ali i kritiku prihvaćanja odnosno odbijanja njegovih urbanističkih rješenja, što je rezultiralo postojanjem „gradske periferije” u urbanom tkivu grada te činjenicom da se nakon 1950-ih ona nalazi u samom centru grada.<sup>10</sup>

<sup>6</sup> BLAU, RUPNIK, *Project Zagreb*.

<sup>7</sup> BJAŽIĆ KLARIN, „The Exchange of Urban Planning Theory”.

<sup>8</sup> IVANKOVIĆ, OBAD ŠĆITAROCI, „Planiranje i izgradnja Zagreba 1945.-1952.”

<sup>9</sup> IVANKOVIĆ, OBAD ŠĆITAROCI, „Moskovski boulevard”; IVANKOVIĆ, „Arhitekt Vladimir Antolić”.

<sup>10</sup> BJAŽIĆ KLARIN, „Constructing the world of equal opportunities”.

## Metodologija

Kao primarni izvor istraživanja koristi se dokument Vlade Antolića *Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba* (dalje: DRO), objavljen 1949. u časopisu *Arhitektura*. Riječ je o prvom poslijeratnom urbanističkom prijedlogu razvoja Zagreba. U radu se analizira sadržaj dokumenta te kontekstualiziraju okolnosti nastanka, vrijeme nastanka i primijenjena urbanistička praksa. Kao primarni izvor ujedno se koristi arhivska građa Državnoga arhiva u Zagrebu, fond Narodni odbor grada Zagreba i podfond 37.19 Odjel za građevinarstvo i urbanizam. Za kontekstualizaciju okolnosti i vremena nastanka DRO-a poslužio je spomenuti podfond, kao i periodičke publikacije republičkoga karaktera (*Narodni list*, *Vjesnik*), gradske publikacije (*Službeni glasnik Gradskog narodnog odbora u Zagrebu*) i stručne publikacije (*Arhitektura*, *Naše građevinarstvo*, *Tehnika* [*Tehnički list* izlazio je od 1919. do 1939., *Tehnika* izlazi od 1946. do danas, recentni izdavač Савез инжењера и техничара Србије], *Čovjek i prostor*, *Građevinar*).

Istraživanju se pristupilo deduktivno, nastojeći utvrditi opće društvene, političke i gospodarske okolnosti vremena u kojemu se radilo na DRO-u, kao i strukovno-organizacijske izazove koji su stajali na putu njegovoj izradi. Potom je DRO stavljen u kontekst prvoga Petogodišnjeg plana privrednog razvitka grada Zagreba 1947. – 1951., a kao središnji dio istraživanja opisan je i analiziran sam DRO. U istraživanju se koristio i dijakronijski pristup, gdje se u prvome poglavlju utvrđuju očekivanja od urbanističkoga plana od 1946. do 1949., a u posljednjem poglavlju pružen je pogled na DRO njegova tvorca ing. Vlade Antolića iz godine njegova nastanka te zapažanja Mirka Premužića iz 1962. godine.<sup>11</sup>

### Urbanističko planiranje Zagreba 1945. – 1949.

#### *Početna faza izrade DRO-a 1945. – 1947.*

Planovi za urbanistički razvoj Zagreba nisu aktualizirani do druge polovine 1946. godine. Krajem lipnja 1946. u dnevnim novinama *Vjesnik* i *Narodni list* objavljeni su nepotpisani veliki tekstovi o generalnoj regulatornoj osnovi, planovima za izgradnju Novoga Zagreba i početku izgradnje višestambenih zgrada između Varaždinske i Zadarske ulice.<sup>12</sup> Iz dnevnih se listova doznaje

<sup>11</sup> Mirko Premužić, dipl. ing. arh. (1911. – 1994.), nakon 1945. načelnik Odjeljenja za investicije Planske komisije NRH, pomoćnik ministra komunalnih poslova NRH, pomoćnik ministra Savjeta za građevinarstvo i komunalne poslove NRH, sekretar Odbora za urbanizam Izvršnoga vijeća Sabora NRH, od 1958. do 1970. direktor Urbanističkoga instituta Hrvatske. Vidi: SALAJ, *Urbanistički institut SR Hrvatske 1947-1987*, 111.

<sup>12</sup> „Nove četvrti Zagreba, budući gradski centar, podići će se na prostoru između željezničke pruge i Save”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske* (Zagreb), 26. 6. 1946., 2; „Izgradnjom

da je tijekom prve polovine 1946. Građevni odjel Gradskoga narodnog odbora (GNO) Zagreb uz pomoć Ministarstva građevina NRH i organa Savezne vlade započeo provođenje generalnoga regulacionog plana.<sup>13</sup> Iz prijeratne Generalne regulatorne osnove (GRO) Zagreba, izrađene od 1932. do 1936., preuzeto je jedino područje za provedbu. Opće mišljenje bilo je da ne odgovara promijenjenim suvremenim potrebama te da treba „i u daljnjoj izgradnji Zagreba ovaj plan prilagođavati shvaćanjima i načelima koja rukovode naše odgovorne faktore u rješavanju svih pitanja, pa tako i u pogledu izgradnje novih naselja i uređenja života gradskih stanovnika”.<sup>14</sup> U svemu ostalome osnovu je trebalo izmijeniti jer nije odgovarala novim društveno-političkim shvaćanjima.

Glavni je prigovor bio da je Gradsko poglavarstvo u planiranju i provođenju GRO-a slijedilo komercijalne interese vladajuće političke elite i velikih zemljoposjednika.<sup>15</sup> Karakterističan primjer pogrešne odluke u izgradnji grada je primjer rasperceliranja velikoga gradskog zemljišta tzv. Zakladne bolnice i prodaje pojedinih parcela privatnicima.<sup>16</sup> U postojećim gradskim četvrtima koje se nalaze sjeverno od željezničke pruge nema uvjeta za provedbu većih regulatornih intervencija. Moguće su manje intervencije poput probijanja cesta i prilaza kojima bi se prometno odteretile postojeće ulice poput Ulice Crvene armije prema Sveticama i Maksimirske ceste od nekadašnje mitnice prema Dubravi.<sup>17</sup> Na Trešnjevci će se tolerirati postojeće stanje, koje je nastalo „divljom izgradnjom”, jer bi se regulatorna osnova morala prilagoditi postojećim zgradama i ulicama. Na području omeđenom sa sjevera željezničkom prugom, s istoka Radničkom cestom, s juga Savom i sa zapada Savskom cestom bio je predviđen „Novi Zagreb, budući Zagreb izgrađen na principima savremene urbanistike i arhitekture [...]”.<sup>18</sup>

Gradski narodni odbor u generalnoj regulatornoj osnovi radikalno je prekinuo „s takvim i sličnim zaostacima prošlosti. [...] Široke, prave i prometne ulice ispresijecat će u horizontalnom i vertikalnom pravcu nove četvrti Zagreba na velike, pravilne i masivne blokove modernih zgrada, izgrađenih u

---

naselja kod Varaždinske ceste počinje planska izgradnja južnog dijela Zagreba”, *Narodni list* (Zagreb), 26. 6. 1946., 6.

<sup>13</sup> „Nove četvrti Zagreba, budući gradski centar, podići će se na prostoru između željezničke pruge i Save”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 26. 6. 1946., 2.

<sup>14</sup> „Izgradnjom naselja kod Varaždinske ceste počinje planska izgradnja južnog dijela Zagreba”, *Narodni list*, 26. 6. 1946., 6.

<sup>15</sup> „Nove četvrti Zagreba, budući gradski centar, podići će se na prostoru između željezničke pruge i Save”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 26. 6. 1946., 2.

<sup>16</sup> Zakladni blok – Ilica / Trg bana Jelačića – Gajevo ul. – Bogovićevo ul. – Ulica F. Petrića.

<sup>17</sup> „Sličan je slučaj s Ulicom Crvene armije. Ona je prvobitno zamišljena kao prostrana avenua poput današnjeg Medveščaka, ali je intervencijama i zaplotnjačkim radom nekih pojedinaca koji su na tom prostoru imali svoja zemljišta, sužena i ispala ovako okljaštrena kao što izgleda danas.” „Izgradnjom naselja kod Varaždinske ceste počinje planska izgradnja južnog dijela Zagreba”, *Narodni list*, 26. 6. 1946., 6.

<sup>18</sup> „Nove četvrti Zagreba, budući gradski centar, podići će se na prostoru između željezničke pruge i Save”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 26. 6. 1946., 2.

parkovima i na prostranim zelenim površinama.”<sup>19</sup> Sjeverno od Ulice grada Vukovara izgradio bi se niz zgrada za republička ministarstva, urede GNO-a i ostalih organa narodne vlasti. U produženoj osi Tomislavova trga (danas: Ulica Hrv. bratske zajednice) prema jugu nalazile bi se razne kulturne ustanove (kazalište, fakulteti, knjižnice) okružene parkovima s obje strane. Zapadni i istočni gradski industrijski bazeni bili bi povezani najkraćim cestovnim komunikacijama. Zametak budućega velegradskog središta imao bi dobre prometne veze s centrom „staroga” grada i kratke priključke na električnu i vodovodnu mrežu zbog blizine istočnoga industrijskog bazena. Na području današnjega Središća i Zapruđa omeđenom Avenijom V. Holjevca – rijekom Savom – Avenijom M. Držića – Avenijom Dubrovnik prema GRO-u iz 1932./1940. i novoj generalnoj regulatornoj osnovi nalazio bi se „fizkulturalni grad”. Stadioni, igrališta, bazeni itd.”<sup>20</sup>

Precizno su navedena dva glavna problema prostornoga razvoja grada u budućnosti. Prvi problem je regulacija Save. Zaključak je bio krajnje iznenađujući: „Rijeka Sava barem u dogladno vrijeme neće ni u današnjem svom koritu moći predstavljati veću zapreku samom razvoju grada.”<sup>21</sup> Drugi problem je postojeća trasa željezničke pruge koja presijeca grad u dvije slabo povezane cjeline. Željeznička pruga je ozbiljna zapreka za pravilno provođenje generalne regulatorne osnove.<sup>22</sup> Raspravljala su se dva rješenja željezničke pruge: a) zadržala bi se trasa, ali bi se izgradnjom nadvožnjaka visinski podignula pruga; b) presložiti čitavu željezničku trasu daleko izvan naseljenih dijelova grada na područje južno od Save.<sup>23</sup> Inženjer Milko Sinković kritizira ponuđena rješenja željezničkoga čvora, smatrajući da „skoro nijedno osnovno pravilo” nije primijenjeno u DRO-u te da su rješenja ponuđena samo kako bi se dokazalo da su neizvediva. Sinković je bio dobro upoznat s problematikom željezničkoga čvora Zagreba jer su ga GNO i Uprava državnih željeznica prije bili zamolili da postavi shemu željezničkoga čvorišta i kostur za njegovo uređenje.<sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> *Isto.*

<sup>20</sup> *Isto.*

<sup>21</sup> „Nove četvrti Zagreba, budući gradski centar, podići će se na prostoru između željezničke pruge i Save”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 26. 6. 1946., 2. O regulaciji rijeke Save vidi: SLUKAN ALTIĆ, „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba”; MARUŠIĆ, „55 godina od katastrofalne poplave Zagreba”.

<sup>22</sup> „Nove četvrti Zagreba, budući gradski centar, podići će se na prostoru između željezničke pruge i Save”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 26. 6. 1946., 2. O željeznici u prostornim planovima Zagreba vidi: ANDRIJEVIĆ, BAŠIĆ, TUTEK, „Željeznica u prostornim planovima grada Zagreba”.

<sup>23</sup> Prvi prijedlog: „[...] trebat će podignuti samu prugu, tako da bi ispod nje mogle prolaziti gradske ulice, odnosno u svim važnijim pravcima izgraditi podvožnjake i na taj način osigurati najbrže veze stanovnika novog dijela Zagreba sa sadašnjim centrom grada.” „Izgradnjom naselja kod Varaždinske ceste počinje planska izgradnja južnog dijela Zagreba”, *Narodni list*, 26. 6. 1946., 6.

<sup>24</sup> SINKOVIĆ, „Željezničko čvorište u okviru Direktivne regulatorne osnove Zagreba”, br. 3 i 4.



Stručnjaci Građevnoga odjela GNO-a, Ministarstva građevina NRH i Zemaljskoga projektantskog zavoda održali su brojne sastanke i izradili niz projekata novih višestambenih zgrada koje bi GNO izgradio na zemljištu između Varaždinske i Zadarske ulice i započeo planirani prostorni razvoj novoga dijela grada. U jednoj fazi rasprava zaključilo se da je „možda najidealniji način stanovanja onaj u niskim zgradama najviše jednokatnicama, okruženim vrtom i smještenim izvan grada”.<sup>25</sup> U razdoblju akutne stambene krize taj je model odbačen iz ekonomskih i prometnih razloga. Izgradnja bi zahtijevala velike troškove, a riješilo bi se stanovanje maloga broja stanara. Drugi razlog bile su slabe prometne veze između vanjskih dijelova grada i gradskoga središta. Za radnike i namještenike svakodnevno dugotrajno putovanje na posao bilo bi velika poteškoća. Zato je odlučeno da se grade višestambene zgrade koje zadovoljavaju uvjete higijenskoga i udobnoga stanovanja većega broja stanara. Višestambene zgrade bile bi slobodno stojeće i okružene obilnim visokim i niskim zelenilom.<sup>26</sup> U siječnju 1947. GNO je donio odluku kojom je zabranio izgradnju novih i pregradnju postojećih zgrada na gradskom području omeđenom Savskom cestom – željezničkom prugom – Držičevom ulicom – rijekom Savom jer se mijenjao postojeći regulacioni plan.<sup>27</sup> Odluka bi bila na snazi dvije godine dok se ne izradi novi regulacioni plan za taj dio grada.

### *Rasprave unutar Gradskoga narodnog odbora Zagreb 1946. godine*

Tijekom rujna i studenoga 1946. vodila se stručna rasprava između pročelnika Građevnoga odjela i voditelja Pododsjeka za regulatornu osnovu o načinu organizacije izrade regulatorne osnove i stručnjacima potrebnim za izradu detaljnih regulatornih osnova („definitivne osnove”) u mjerilu 1 : 1000 za gradsko područje omeđeno na zapadu Savskom cestom, na sjeveru željezničkom prugom, na istoku Radničkom cestom i na jugu rijekom Savom te novo pripojeno područje Kustošije na zapadu.<sup>28</sup>

Pročelnik je naredio da se posao obavi u šest do sedam mjeseci od rujna 1946. do travnja 1947. godine. Kratki vremenski rok obrazložen je dovršavanjem generalne regulatorne osnove grada Zagreba.<sup>29</sup> Voditelj Pododsjeka je sve do sredine studenoga 1946. ignorirao pročelnikov zahtjev, kad je konačno opširno odgovorio.<sup>30</sup>

<sup>25</sup> „Nove četvrti Zagreba, budući gradski centar, podići će se na prostoru između željezničke pruge i Save”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 26. 6. 1946., 2.

<sup>26</sup> *Isto*.

<sup>27</sup> „Odluka o zabrani građenja na području omeđenom Savskom cestom, prugom državnih željeznica, Držičevom ulicom i rijekom Savom”, *Službeni glasnik Gradskog narodnog odbora u Zagrebu* (Zagreb), 11. 1. 1947., 9.

<sup>28</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 3, Pročelnik Građevinskog odjela šalje dopis Arhitektonskom otkjeku, 26. rujna 1946., 1.

<sup>29</sup> *Isto*.

<sup>30</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 3, Građevinski odjel (Pododsjek za regulaciju) obraća se pročelniku Građevinskog odjela GNO-a Zagreb, 15. studenog 1946.

Voditelj je precizno objasnio tri glavna razloga zašto stručnjaci zaposleni u Pododsjeku nisu u stanju izraditi zahtijevane regulatorne osnove. Prvo, nemaju dovoljno iskusnoga i stručnoga osoblja. Umjesto najboljih i iskusnih stručnjaka, u Pododsjeku se neprestano zapošljavaju početnici. S neiskusnim studentima i početnicima ne mogu se izrađivati regulatorne osnove. Postoji velika fluktuacija osoblja, koja je nepovoljna za dugotrajni timski rad. Stanje je bilo sljedeće: arhitekt Zvonimir Fröhlich bio je potpuno okupiran izradom osnova za javno zelenilo; ing. Vladimir Franz bavio se svakodnevnim poslovima usklađivanja regulatornih osnova i izgradnje; ing. Vukelić bio je okupiran izradom osnova za ceste u brdovitim predjelima grada i nivelacijskim planovima; arhitekt Vladimir Fulla bio je usmjeren na davanje informacija strankama, a potom je otišao za asistenta na Tehnički fakultet. Drugo, malobrojni i neiskusni zaposlenici istovremeno rade tehničko-administrativne i regulatorne poslove. Treće, radni prostori su neodgovarajući jer su premaleni, sobe su prohodne, u istim sobama istovremeno se izrađuju regulatorne osnove i radi sa strankama ili održavaju sastanci.<sup>31</sup>

Voditelj Pododsjeka za regulatornu osnovu smatra da bi se navedene probleme moglo riješiti jedino primjenom predloženih mjera. Prvo, zaposliti jednoga iskusnog inženjera ili tehničara, koji bi zamijenio šefa Pododsjeka u vođenju tehničko-administrativnih poslova, zatim jednoga arhitekta urbanista koji ima iskustva u radu na regulatornoj osnovi grada Zagreba i tri do četiri pomoćna arhitekta ili tehničara. Dobar je primjer šest arhitekata koji isključivo rade na generalnoj regulatornoj osnovi za grad Beograd. Drugo, trebalo bi zapošljavati sposobne i iskusne stručnjake koji bi imali iste radne uvjete kao u Arhitektonskom ili Inženjerskom projektnom zavodu ili na Tehničkom fakultetu. Treće, osnovati posebnu radnu grupu koja bi se bavila isključivo izradom regulatorne osnove. Četvrto, Pododsjeku za regulatornu osnovu trebalo bi dodijeliti jednu veću i jednu veliku sobu.<sup>32</sup>

Glavni tehnički problem u izradi regulatorne osnove za Kustošiju jest nedostatak pouzdanih karata grada u odgovarajućemu mjerilu. Za južnu Kustošiju ispod produžene Ilice i željezničke pruge do Zagrebačke ceste mogle su se izraditi regulatorne osnove samo u mjerilu 1 : 2880. Osnova u traženome mjerilu 1 : 1000 mogla bi se izraditi nakon završetka geodetskoga snimanja Mjerničkoga odsjeka. Za sjevernu Kustošiju iznad produžene Ilice mogle su se izraditi regulatorne osnove u mjerilu 1 : 2880 i „na temelju izohipsa u vojničkim mapama glavne prometne ceste, koje bi se iskolčenjem u naravi definirale i definitivno fiksirale”.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> *Isto*, 1-3.

<sup>32</sup> *Isto*, 3.

<sup>33</sup> *Isto*, 4.



## *Problemi urbanističkoga planiranja 1946./1947.*

Tijekom 1947. regulatorni planovi nastajali su istovremeno s ekonomskim planovima. U odjelu za regulaciju (Urbanistički odjel) u Arhitektonskom projektnom zavodu u Zagrebu bila je koncentrirana izrada prostornih planova za čitavu Hrvatsku. Nakon iskustava na izradi urbanističkih planova tijekom 1946. zaključeno je da je najbolje izrađivati direktivne regulatorne osnove za gradove u kojima bi se u osnovnim potezima rješavalo zoniranje i odvijanje prometa.<sup>34</sup>

Inženjer Miro Marasović, pomoćnik ministra građevina NRH, navodi da postoje dva razloga dugotrajnosti i kašnjenja u izradi regulatornih osnova. Prvi je bio taj što je neprestano nedostajalo geodeta te kvalitetnih i suvremenih geodetskih podloga. Drugo, željeznica je bila iznimno spora u izradi bilo kakva tehničkoga elaborata.<sup>35</sup> Marasović je bio dosta skeptičan prema kvaliteti izrađenih urbanističkih planova. U koncepciji i elementima rješenja bili su potpuno usklađeni sa suvremenim akademskim razmišljanjima, ali se istovremeno nisu previše bavili specifičnim lokalnim faktorima. Glavni razlog razmimoilaženja bio je, prema Marasovićevu mišljenju, manjak školovanih i iskusnih urbanista. Zbog prevelikoga oslanjanja na suvremenu literaturu i neiskustva često se nisu obazirali na specifične lokalne osobitosti pojedinih urbanističkih zadataka. Na osnovi iskustva stečenog tijekom 1947. Marasović je mislio da se „rad jednog urbanističkog tijela ne može uspješno odvijati u sklopu bilo kojeg Projekt zavoda, dokle ono radi na privrednoj osnovici. To je možda bio i jedan od razloga lošeg kvaliteta dosadašnjeg rada.”<sup>36</sup>

Inženjer Marasović naglašava da urbanističko planiranje ima izvjesni studijski karakter i „neprestano raznolike zadatke sa specifičnim problemima, tako da se oni ne dadu ni vremenski pa prema tome ni financijski uklopiti u poslovanje jednog privrednog poduzeća koja danas već ne smiju operirati sa nepoznicama”. Ističe da izrada urbanističkoga plana „nije nikad završen posao, on je živi organizam koji se mijenja i razvija se”. Naposljetku zaključuje da bi urbanističko planiranje trebalo odvojiti od privrednoga poslovanja poduzeća, „da se projektiranje regulacija vrši u sklopu jednog instituta, koji će biti neposredni organ Ministarstva Građevina i vezan na njegov budžet”,<sup>37</sup> ukloniti akademizam i šablonski pristup planiranju te u planiranju respektirati specifičnosti pojedine sredine.<sup>38</sup>

---

<sup>34</sup> MARASOVIĆ, „Osvrt na građevinarstvo NR Hrvatske”, 13.

<sup>35</sup> *Isto.*

<sup>36</sup> *Isto.*

<sup>37</sup> *Isto.*

<sup>38</sup> *Isto*, 14.

*Izrada DRO-a u Urbanističkom institutu 1947. – 1949.*

Drugi prijedlog ing. Marasovića je prihvaćen te se 27. prosinca 1947. osniva Urbanistički institut pri Ministarstvu građevina NRH. Pri osnivanju je Institut imao 14 zaposlenih, od čega su sedmorica bili arhitekti, a voditelj Instituta i glavni projektant bio je ing. Vlado Antolić.<sup>39</sup> Prema suradničkim popisima u objavljenim regulatornim osnovama u časopisu *Arhitektura*, tijekom 1949. zaposlenici su bili: ing. arh. Vlado Antolić, šef, ing. Vladimir Franz, arh. Stjepan Hribar, ing. Aptulla Halilibrahimov, Ivan Lay, ing. arh. Branko Vasiljević, arh. Antun Ulrich. Česti suradnik bio je ing. arh. Josip Seissel. Najveće urbanističko iskustvo imali su Antolić, Hribar i Ulrich jer su, radeći u odjelu za regulaciju grada prije rata, radili na Generalnoj regulatornoj osnovi za grad Zagreb iz 1932./1940. godine. Urbanistički institut u sastavu Ministarstva građevina NRH preuzeo je izradu nove direktivne regulatorne osnove grada Zagreba.

Tijekom 1948. u Urbanističkom institutu radilo se na izradi direktivne regulatorne osnove grada Zagreba i regionalnoga plana Velikoga Zagreba. Za prvu polovinu 1948. šef Urbanističkoga instituta ing. Antolić izradio je precizan plan djelovanja na izradi direktivne regulatorne osnove Zagreba i regionalnoga plana Zagreba, u kojem su bili navedeni opseg i vrsta poslova i termini završetka radova.<sup>40</sup>

Tablica 1. Plan rada Urbanističkoga instituta na direktivnoj regulatornoj osnovi i regionalnom planu Zagreba. Izvor: HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 367, „Program rada za izradu regulatorne osnove grada Zagreba”, 1. srpnja 1948., 1.

Program rada	Rok izrade
1) Regionalni plan Zagreba M 1 : 50.000	1. listopada 1948.
2) Regionalni direktivni plan Zagreba M 1 : 25.000 a) plan zona b) plan prometnica	15. prosinca 1948.
3) Direktivni regulacioni plan Zagreba M 1 : 5000	30. prosinca 1948.
4) Plan izgradnje srednjega južnog dijela M 1 : 5000	30. prosinca 1948.
5) Detaljne regulatorne osnove M 1 : 1000, u vezi s radovima koje treba izvršiti 1948.	Pravovremeno, 30. prosinca 1948.
6) Rješenje zapadne i istočne industrijske zone	21. srpnja 1948.

Četvrtom točkom Antolićeva plana bila je predviđena izrada detaljnih regulacionih osnova za smještaj javnih zgrada na području između Savske

<sup>39</sup> PREMUŽIĆ, „15-godišnjica Urbanističkog instituta NRH”, 7.

<sup>40</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 367, „Program rada za izradu regulatorne osnove grada Zagreba”, 1. srpnja 1948., 1.

ceste, željezničke pruge, Držiceve i Moskovske te području južnoga produženja Zrinjevca. Petom točkom bila je predviđena izrada detaljnih regulatornih osnova za stambena područja na Sigečici, u Gajevu i na Jankomiru u blizini industrijskih zona.<sup>41</sup> Šestom točkom bio je predviđen detaljni regulatorni plan u mjerilu 1 : 5000. Temeljni preduvjet za dovršetak planiranih radova bilo je definitivno i pravovremeno rješavanje problema zagrebačkoga željezničkog čvora i izrada potrebnih geodetskih karata.<sup>42</sup> U izradi direktivne regulatorne osnove Zagreba i regionalnoga plana Zagreba nisu se mogli ispuniti predviđeni rokovi. Jedan od glavnih razloga bilo je kašnjenje Geodetskoga odsjeka Građevnoga odjela GNO-a s izradom preciznih geodetskih karata u mjerilu 1 : 25.000 i 1 : 5000.<sup>43</sup> O složenosti i zahtjevnosti geodetskih poslova najbolje govori činjenica da su se u rad morali uključiti profesori Tehničkoga fakulteta.<sup>44</sup> Drugi je razlog bio neriješen položaj vojnih objekata u gradu s vojnom komandom.<sup>45</sup> Treći je razlog bio taj što je Urbanistički institut izradio dva prijedloga za rješavanje zagrebačkoga željezničkog čvora: jedan je bio konzervativna, postupna i jeftinija pregradnja postojeće željezničke trase i organizacija namjene objekata, a drugi prijedlog bio je radikalna, opsežna i skuplja promjena cijeloga zagrebačkog željezničkog sustava.<sup>46</sup> Predsjedništvo Vlade NRH i Glavna direkcija Zagreb Ministarstva željeznica Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) nisu donijeli odluku o prijedlozima.<sup>47</sup> Rješenje željezničkoga čvora temeljni je preduvjet za izradu direktivne regulatorne osnove grada Zagreba i regionalnoga plana Velikoga Zagreba.

U lipnju 1949. ing. Antolić skicirao je osnovne organizacijske probleme u djelovanju Urbanističkoga instituta.<sup>48</sup> Jedan od glavnih problema bila je preraspodjela stručnjaka iz Instituta (Antun Ulrich, Vladimir Franz, Zvonimir Požgaj, Milorad Družević) na druga radna mjesta u Ministarstvu građevina ili u druge gradove.<sup>49</sup> Antolić je naveo primjer Praga, gdje se 150 stručnjaka stalno bavi urbanističkim planiranjem grada. Od Instituta se očekivala isključiva i što brža izrada tekućih urbanističkih planova, iako su stalno nedostajali ažurirani statistički podaci, precizne geodetske karte i aerofotografske snim-

<sup>41</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 367, „Radovi Urbanističkog instituta za Grad Zagreb predviđeni za god. 1948.”, 1.

<sup>42</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 367, „Program rada za izradu regulatorne osnove grada Zagreba”, 1. srpnja 1948., 1.

<sup>43</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 368, „Izvještaj građevinskog odjela”, bez datuma, 1.

<sup>44</sup> *Isto*.

<sup>45</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 368, „Izvješće”, 31. prosinca 1948., 1-2.

<sup>46</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 368, Izvještaj o radu za 1948. godinu – „Građevno upravni otsjek”.

<sup>47</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 368, „Izvještaj o radu Povjereništva”, 16. siječnja 1949.; kut. 368, „Izvješće”, 31. prosinca 1948.; kut. 368, „Izvještaj građevinskog odjela”, bez datuma.

<sup>48</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 368, „Urbanistički problemi Zagreba u 1949. g.”, 2. lipnja 1949., potpisao Vlado Antolić.

<sup>49</sup> *Isto*, 7.

ke grada.<sup>50</sup> Potpuno se zanemarivala činjenica da bi se Institut trebao baviti znanstvenim i analitičkim istraživanjima planerskih i urbanističkih problema koji su dio projektantskoga djelovanja urbanista na izradi regulacione osnove grada.<sup>51</sup> U planiranju bi urbanisti trebali surađivati s raznim stručnjacima poput privrednih planera i geografa te inženjerima specijaliziranim za gradsku komunalnu infrastrukturu i promet. „[...] suviše forsiranje praktične izrade regulacije u kratkom vremenu, bez opsežnih analitičko-naučnih studija i upoznavanja strukture grada i svih faktora, koji uvjetuju razvoj grada, bilo bi veoma pogibeljno, a bilo bi i vrlo štetno za razvoj grada”.<sup>52</sup>

Poseban je problem nepostojanje koordinacije između institucija koje se bave privrednim planiranjem i prostornim planiranjem. Privredni planeri predlagali su decentraliziranu industrijalizaciju, a Antolić i stručnjaci Instituta zalagali su se za centraliziranu industrijalizaciju u postojećim industrijskim zonama.<sup>53</sup> Zato privredni planovi za gradove još nisu bili izrađeni, „pa bi i urbanistički planovi, koji bi bili već sada donešeni u nekom završnom obliku, bili bi unaprijed osuđeni na propast i predstavljali bi mrtvorodjenče, a u najboljem slučaju akademski rad bez praktične vrijednosti”.<sup>54</sup> U tadašnjoj situaciji Institut može izraditi jedino „pozitivno direktivne regulacione i regionalne osnove gradova a generalne ili detaljne osnove samo za one predjele koji se neposredno izgrađuju”.<sup>55</sup>

## DRO u okviru Petogodišnjega plana privrednog razvitka grada Zagreba 1947. – 1951.

Od završetka vojnih operacija na području Jugoslavije do 1947. obnova i izgradnja odvijaju se bez propisanoga plana. U travnju 1947. Narodna skupština Jugoslavije donijela je *Zakon o prvom petogodišnjem planu razvitka narodne privrede FNRJ* za razdoblje 1947. – 1951., popularnoga naziva Petoljetka. Taj savezni zakon je privredna regulativa najviše razine, a s njom su se usklađivali republički i lokalni zakoni, pa je slijedom toga i grad Zagreb donio svoju prvu petoljetku: *Petogodišnji plan privrednog razvitka grada Zagreba*, koji se odnosi na razdoblje od 1947. do 1951.<sup>56</sup> Petoljetke su predstavljale razdoblje planske privrede gdje je bitna povezanost političkoga, ekonomskoga i prostornoga planiranja. Od 1952. prelazi se na novi privredni sustav. Donesen

---

<sup>50</sup> *Isto.*

<sup>51</sup> *Isto*, 6.

<sup>52</sup> *Isto.*

<sup>53</sup> *Isto.*

<sup>54</sup> *Isto.*

<sup>55</sup> *Isto.*

<sup>56</sup> „Odluka o petogodišnjem planu razvitka grada Zagreba u god. 1947.-1951.”, *Službeni glasnik Gradskog narodnog odbora u Zagrebu*, 13. 9. 1948., 235-242; PREMUŽIĆ, „15-godišnjica Urbanističkog instituta NRH”, 2; ČEPO, „Četiri decenija nakon prvoga petogodišnjeg plana FNRJ”.

je zakon o društvenom planiranju, koji je omogućio široke ovlasti lokalnim političkim jedinicama.<sup>57</sup>

Petogodišnji plan privrednog razvitka grada Zagreba za razdoblje od 1. siječnja 1947. do 31. prosinca 1951. bio je izrađen u skladu s planovima razvitka FNRJ i NRH.<sup>58</sup> Gradski narodni odbor bio je pokretač i koordinator svih aktivnosti. U urbanističkom planiranju i izgradnji grada jasno su postavljeni zadaci. Prvo, „nastaviti i završiti” izradu „generalne regulatorne osnove izgradnje grada Zagreba” (GRO – IGZ).<sup>59</sup> Drugo, izgradnja budućega centra Zagreba na području IV. rajona Trnje.<sup>60</sup> Treće, poboljšavati higijenske i kulturne uvjete života radi postupnoga uklanjanja razlika između uređenoga centra i zapuštene periferije. Četvrto, ubrzavanje izgradnje stambenih zgrada uvođenjem građevinske mehanizacije i metode montažnoga građenja.<sup>61</sup> Za izgradnju novih višestambenih zgrada predviđeno je 932 milijuna dinara. Istovremeno je bilo predviđeno „pravilno iskorištavanje” i naseljavanje „nedovoljno iskorištenih” postojećih stanova da bi se osiguralo dobro stanovanje radnim ljudima.<sup>62</sup> Peto, temeljito proširenje komunalnoga gospodarstva: vodovoda, kanalizacije, električne mreže, gradskoga prometa, čistoće grada, s istovremenom izgradnjom ulica i trgova, zelenih površina i parkova, kupališta, tržnica, javnih nužnika i prometnih čekaonica.<sup>63</sup>

U komunalnoj infrastrukturi precizno je određeno proširivanje postojeće i izgradnja nove vodovodne i kanalizacijske mreže.<sup>64</sup> U izgradnju i proširivanje vodovoda investiralo bi se ukupno 263 milijuna dinara. Kanalizacijska mreža proširila bi se izgradnjom novoga sabirnoga kanala uz autoput „Bratstvo i jedinstvo”. Završetkom izgradnje područjima južno od autoceste omogućio bi se priključak. Potok Črnomerec preložio bi se u potok Kustošak kraj Zagrebačke ciglane, a djelomično bi se presvodio kanal na Sigečici i Trešnjevačkom trgu. U proširenje i izgradnju vodovodne i kanalizacijske mreže investiralo bi se ukupno 375 milijuna dinara. Za uređenje zelenih površina i parkova bila je predviđena investicija od ukupno 16 milijuna dinara.<sup>65</sup>

Po pitanju zelenih površina i parkova plan je predviđao: a) šuma na Sljemeni stavila bi se pod upravu GNO-a i uredila kao „opće narodni park”; b) u budućim stambenim četvrtima grada obavezno bi se sadilo drvorede i zelenilo; c) gradsku cvjetnu vrtlariju s Cvjetne ceste preselilo bi se u Markuševac, gdje bi se organizirao veliki rasadnik za proizvodnju sadnica i vrtlarija za proizvodnju cvijeća za ukrašavanje grada; d) u svim bi se rajonima posadili i

<sup>57</sup> PREMUŽIĆ, „15-godišnjica Urbanističkog instituta NRH”, 2.

<sup>58</sup> „Odluka o petogodišnjem planu razvitka grada Zagreba u god. 1947.-1951.”, *Službeni glasnik Gradskog narodnog odbora u Zagrebu*, 13. 9. 1948., 235.

<sup>59</sup> *Isto*, 236, čl. 1.

<sup>60</sup> *Isto*, 236, čl. 1.

<sup>61</sup> *Isto*, 236, čl. 11.

<sup>62</sup> *Isto*, 237, čl. 17., st. 5.

<sup>63</sup> *Isto*, 236, čl. 3.

<sup>64</sup> *Isto*, 237, čl. 18.

<sup>65</sup> *Isto*, 237, čl. 18.

uredili parkovi i igrališta za djecu s bazenima za kupanje.<sup>66</sup> U planu je znatan dio sredstava predviđen za rekreaciju i sport. U rekreativne svrhe izgradilo bi se otvoreno kupalište sa svlačionicama u Trnju na Savi. Započeli bi radovi na izgradnji jednoga velikoga kupališta i umjetnoga jezera uz Savu za kupanje i sportske aktivnosti. Ukupno bi se investiralo 29 milijuna dinara.<sup>67</sup>

Velike intervencije predviđene su na području Maksimira, gdje je trebalo urediti park kulture s otvorenom ljetnom pozornicom. Pored Maksimirske šume uz Bukovačku cestu, na mjestu bivše streljane, izgradio bi se veliki zabavni vrt za djecu i omladinu. Do 1951. završili bi se svi pripremni radovi za preseljenje zoološkoga vrta iz Maksimira.<sup>68</sup> U Maksimiru je trebalo izgraditi „moderni stadion s gledalištem za 25.000 ljudi”.<sup>69</sup> Planom je utvrđeno da bi postojeće groblje na Mirogoju moglo ubrzo ispuniti svoj kapacitet, pa je predviđena izgradnja i potpuno infrastrukturno i parkovno opremanje novoga groblja u Dubravi te izgradnja krematorija. U izgradnju groblja i krematorija investiralo bi se ukupno 13,7 milijuna dinara.<sup>70</sup>

Organizaciji i poboljšanju prometa u planu je dan velik prostor. U cestovnoj mreži primarni zadatak bila je izgradnja Moskovske ulice kao glavne ulice novoga dijela Zagreba. Sekundarni ciljevi bili su izgradnja Šubićeve i dijela Držićeve, ceste nad potokom Črnomercem zbog prilaza tvornici „Rade Končar” i rekonstrukcija Sljemenske ceste. U izgradnju, rekonstrukciju i održavanje cesta investiralo bi se 135 milijuna dinara.<sup>71</sup> U tramvajski i autobusni promet investiralo bi se ukupno 362,5 milijuna dinara. U tramvajskom prometu izgradilo bi se: prvo, najmanje 20 km nove tramvajske pruge; drugo, nove pruge prema Sljemeni, do novoga groblja u Dubravi i na trasi Jagićeva – Jukićeva ulica; treće, dvije podcentrale za napajanje novih pruga električnom energijom; četvrto, spremište tramvajskih kola na Ksaveru; peto, pripremni radovi za izgradnju velikoga novog spremišta tramvajskih kola u istočnom dijelu grada; šesto, u Ulici Rade Končara nova tramvajska radionica za proizvodnju tramvajskih motornih kola i prikolica, autobusnih karoserija i proizvodnju prometnih i signalnih objekata.<sup>72</sup> U autobusnom prometu bila su postavljena tri cilja. Prvi je bio osnivanjem novih autobusnih linija povezati naselja na gradskoj periferiji s krajnjim stanicama gradskoga tramvajskog prometa; prema drugom bi se izgradila centralna radionica za gradski teretni i osobni autopark, a treći je cilj bio u zapadnom i istočnom dijelu grada izgraditi garaže za gradski teretni autopark.<sup>73</sup>

<sup>66</sup> *Isto*, 237, čl. 18.

<sup>67</sup> *Isto*, 237, čl. 18. Uzor je Park Prve hrvatske štedionice (Mihovljanska ul. – Kostelska ul. – Zorkovačka ul.). Stambeno naselje Prve hrvatske štedionice i park na Trešnjevci izgrađeni su 1935. prema projektu Zdenka Strižića. U parku je bio bazen za djecu.

<sup>68</sup> *Isto*, 238-239, čl. 22.

<sup>69</sup> *Isto*, 239, čl. 25.

<sup>70</sup> *Isto*, 237, čl. 18.

<sup>71</sup> *Isto*, 237, čl. 18.

<sup>72</sup> *Isto*, 238, čl. 19.

<sup>73</sup> *Isto*, 238, čl. 19.



Informiranje javnosti o planovima postavljenim u Petogodišnjem planu privrednog razvitka grada Zagreba započeo je prof. dr. Ferdo Čulinović<sup>74</sup> svojim tekstom o njemu.<sup>75</sup> Glavni fokus Petogodišnjega plana je na rješavanju akutne stambene krize jer je nedostajalo kvalitetnih stanova. Stambena kriza postojala je i od 1918. do 1940., ali je nakon Drugoga svjetskog rata „metastazirala” zbog velikoga broja doseljenika. U gradu je bilo 14.822, a s „divljom izgradnjom” približno 17.000 zgrada. U Zagrebu postoji snažan kontrast između centra i periferije. U centru su se nalazile „barokne kuće Gornjeg grada”, „lijepi gradski centar”, „škole, bolnice, mnoge kulturne ustanove”, koje je koristilo „gornjih deset hiljada” stanovnika. Na periferiji je sirotinja koja se gušila „u jadu i neimaštini, iz koga se razvija bolest, zaraza i smrt. Te ‘divlje kuće’ podizala je gradska sirotinja mimo regulacionog plana. Nekoliko slupanih dasaka sačinjavalo je ‘kuću’, u kojoj je živio radnik sa svojom brojnom porodicom.”<sup>76</sup> Glavni cilj Petogodišnjega plana bila je ubrzana stambena izgradnja jer je bila predviđena „jedna milijarda i 26 milijuna dinara, ne računajući ovdje iznose savezne i republikanske investicije. Po planu se predviđa podizanje novih 3.880 stanova, tako da će god. 1951. grad imati mjesto sadašnjih 69.349 stanova 73.229.”<sup>77</sup>

Petogodišnji plan predviđao je izgradnju tunela kroz Zagrebačku goru. Početkom svibnja 1948. posebno osnovano republičko građevinsko poduzeće „Tunel” započelo je radove na tunelu.<sup>78</sup> Inženjer Mihovil Delak bio je vršitelj dužnosti direktora poduzeća.<sup>79</sup> Osnovna ideja bila je spojiti Zagreb s Hrvatskim zagorjem jer bi tunel bio dva puta kraći od postojećih cestovnih i željezničkih trasa. Do Ksavera je trebalo produžiti gradsku liniju tramvaja. Od Ksavera do Gračana bila je planirana izgradnja električne željeznice i autoceste da bi se grad Zagreb „povezao sa svojim plućima Zagrebačkom gorom”.<sup>80</sup> Argumenti za izgradnju tunela bili su da bi se time Zagreb najkraćom linijom povezao sa Stubičkim Toplicama u Hrvatskom zagorju, koje je glavni izvor radne snage i potencijalni prostor za razvoj turizma, a izgradnja električne željeznice omogućila bi proširenje grada u smjeru sjevera do podnožja Zagrebačke gore. Željeznička pruga i autocesta od Ksavera do portala tunela bile bi dugačke 5350 m.<sup>81</sup>

<sup>74</sup> Ferdo Čulinović, pravni povjesničar (1897. – 1971.), 1922. diplomirao i doktorirao pravo na Pravnom i državnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Od 1945. redoviti profesor civilno-procesnoga prava, razvitka narodne vlasti za vrijeme NOB-a, opće historije države i prava te teorije države i prava. Godine 1962. izabran za redovitoga člana JAZU. Vidi: „Čulinović, Ferdo”.

<sup>75</sup> Ferdo ČULINOVIĆ, „Petogodišnji plan razvitka grada Zagreba”, *Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske*, 3. 7. 1948., 3.

<sup>76</sup> *Isto.*

<sup>77</sup> *Isto.*

<sup>78</sup> B. P., „Počeli su radovi na tunelu ispod zagrebačke gore”, 351; DELAK, „Bušenje tunela kroz zagrebačku goru”, 394-396.

<sup>79</sup> DELAK, „Bušenje tunela kroz zagrebačku goru”, 394.

<sup>80</sup> *Isto.*

<sup>81</sup> *Isto.*

## Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba iz 1949.

Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba izrađen je u Urbanističkom institutu Hrvatske tijekom 1949. godine.<sup>82</sup> Glavni autor je ing. Vlado Antolić, šef Urbanističkoga instituta Hrvatske, a suradnici su Vladimir Franz, Stjepan Hribar, Aptulla Halilibrahimov i Ivan Lay. Prijedlog DRO-a objavljen je u časopisu *Arhitektura*, a poslan je i u druge stručne časopise i Narodnom odboru grada Zagreba.<sup>83</sup> Prateći tekst DRO-a sastoji se od sljedećih tematskih cjelina: Urbanističko planiranje 1850. – 1945., Urbanistički principi, Prostorna koncepcija, Broj stanovnika i površina, Regionalni plan Velikoga Zagreba, Promet i Zoniranje grada.

### *Urbanističko planiranje*

Prva, uvodna cjelina je pažljiva urbanistička analiza planerske prakse i izgradnje grada tijekom XIX. i u prvoj polovini XX. stoljeća. Antolić je analizirao nacrt Zagreba iz 1885., na kojem je objasnio način prostornoga razvoja grada. Imao je izvrsno mišljenje o prvoj generalnoj regulatornoj osnovi grada Zagreba iz 1887. „To je osnova širokog pogleda i odvažnog pristupanja rješavanju prometnih, hidrotehničkih i ostalih problema. [...] predviđen je snažni razvoj grada u smjeru juga prema Savi. Sagledan je logičan smjer i u razvoju grada, kako je kasnije i uslijedio [...]”<sup>84</sup> Zbivanja u urbanizmu između dva svjetska rata prikazana su u izrazito dramatičnim tonovima: „Kaos i nemar vladao je gradom. Grad je rastao poput velikog čira.”<sup>85</sup> Početkom 1930-ih sve veći stambeni, higijenski i prometni problemi utjecali su na početak izrade generalne regulatorne osnove.<sup>86</sup> Antolić smatra da se gradska uprava nije brinula za osnovne potrebe stanovnika niti je razmišljala o štetnim i dugotrajnim posljedicama neplanskoga širenja grada.<sup>87</sup>

Od 1932. do 1936. Antolić i Seissel izradili su regulatornu osnovu „za niži dio grada” za područje omeđeno Savskom cestom – željezničkom prugom – Držićevom avenijom – rijekom Savom. Prema Antolićevu mišljenju, osnova nije zaživjela jer je „Trnje već bilo kaotično izgrađeno”, stambena naselja bila su izmiješana s tvornicama, što je ugrožavalo osnovne higijenske uvjete, izrađena je direktivna regulatorna osnova, ali je izostao regionalni plan, glavni problem bio je neriješeni željeznički čvor, dok su urbanističko planiranje i izgradnja jasno pokazivali da su interesi zajednice i privatnih vlasnika zemljišta bili radikalno suprotstavljeni.<sup>88</sup>

<sup>82</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 5-30.

<sup>83</sup> *Isto*, 5.

<sup>84</sup> *Isto*, 13.

<sup>85</sup> *Isto*, 5.

<sup>86</sup> *Isto*, 6.

<sup>87</sup> *Isto*.

<sup>88</sup> *Isto*, 6, 24.

Prije 1945. regulatorne osnove bile su utemeljene na „principu vođenja zemljišne politike”.<sup>89</sup> Parcelacijski planovi bili su element za izradu regulatornih osnova i buduću izgradnju grada. U parcelacijskim planovima osnovni princip bilo je striktno poštovanje privatnoga vlasništva nad zemljištem.<sup>90</sup> Konačni rezultat u urbanističkom planiranju bila je ili kaotična izgradnja na periferiji ili kruta izgradnja zatvorenih gradskih blokova i nizova u središtu grada.<sup>91</sup> Antolićeva je ocjena porazna jer su planeri regulatorne osnove iz 1889. prepoznali „logičan smjer i u razvoju grada, kako je kasnije i uslijedio, samo što su gradske uprave 30 godina iza toga neposredno iza prvog svjetskog rata ignorirali taj razvoj i prepustili ga očajnoj slučajnosti i anarhiji špekulanata, umjesto da su slijedili veliko potezno rješenje ove osnove, pa bi se tim izbjegle sve ove ogromne štetne posljedice ‘divljega’ razvoja grada, čija će asanacija pasti na teret nekoliko generacija. Regulatorna osnova donešena je tek 1936. g. kada je već bilo prekasno i koja se u okviru tadanjeg društvenog uređenja nije mogla provesti.”<sup>92</sup>

### *Urbanistički principi*

Uvođenje socijalističkoga društveno-političkog uređenja bitno je promijenilo metodologiju urbanističkoga planiranja i način izgradnje grada.<sup>93</sup> Došlo je do potpunoga obrata, opći interes zajednice bio je nadređen interesu pojedinca. U prostornom planiranju cjelina je dominirala nad pojedinačnim. Izrada i provođenje generalne regulatorne osnove imala je presudan utjecaj na pravilan i uređen razvoj grada. Prema Antolićevu mišljenju, promjena društveno-političke i planerske metodološke paradigme imala je tri bitne posljedice: postignuta je elastičnost i raznolikost u izgradnji grada; sačuvana je živost i obogaćenje u plastici grada; slobodan način izgradnje omogućavao je etapnu izgradnju i zadovoljavanje raznih potreba.<sup>94</sup>

Razdoblje nakon 1945. bilo je opterećeno dvama velikim urbanističkim problemima u Zagrebu. Prvi je bila neplanirana izgradnja tvorničkih zgrada, izazvana teškom gospodarskom situacijom i ubrzanom obnovom zemlje. Spontano je došlo do proširenja i povećanja tvorničkih zgrada koje je bilo problematično za buduću tvorničku proizvodnju, stambena naselja i opći razvoj grada.<sup>95</sup> Drugi problem bila je stambena kriza, odnosno nedostatak dovoljno izgrađenih stambenih zgrada. Stambena kriza imala je ekonomski i prostorno-planerski uzrok. Ekonomski uzrok bilo je pomanjkanje kvalitetnoga

---

<sup>89</sup> *Isto*, 24.

<sup>90</sup> „Grad se širi prema interesima pojedinaca i dobiva karakter potpuno neplanske izgradnje.” Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>91</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 24.

<sup>92</sup> *Isto*, 13.

<sup>93</sup> *Isto*, 24.

<sup>94</sup> *Isto*.

<sup>95</sup> *Isto*, 6.

građevnog materijala, zbog čega se nisu gradile visoke nego isključivo niže višestambene zgrade, koje su zahtijevale velike nove površine. Prostorno-plannerski uzrok bila su nehidijenska i gusto izgrađena tzv. divlja naselja na gradskoj periferiji.<sup>96</sup>

Antolić je definirao temeljne urbanističke principe koji su primijenjeni u izradi nove regulatorne osnove: a) inzistiralo se na povezanosti i međusobnim utjecajima regionalnoga planiranja (Regionalni plan Velikoga Zagreba) i urbanoga planiranja (Direktivna regulatorna osnova Zagreba); b) rješavanje suvremenih problema i predviđanje budućega razvoja u dužem razdoblju; c) uvođenje suvremenih prometnih rješenja; d1) dosljedna primjena metode zoniranja u namjeni površina; zatečena neplanski smještena industrija postupno bi se premjestila u predviđene industrijske zone<sup>97</sup>; d2) u prvoj fazi gospodarskoga razvoja zadržao bi se, iz ekonomskih razloga, veliki dio postojećih tzv. divljih naselja jer su površinski najveći dio Zagreba. Rješenje „divlje izgradnje” ostavljeno je za buduću drugu fazu, kad će robusni gospodarski rast utjecati na povećanje životnoga standarda. Izravna posljedica bit će povećanje stambenih normativa, odnosno prosječne stambene površine po osobi. Tada bi se provela asanacija centralno smještenih postojećih naselja „Trnja”, „Trešnjevke” i „Kustošije”. Srušila bi se tzv. divlja izgradnja, koju bi zamijenile visoke višestambene zgrade s većim stanovima<sup>98</sup>; e) DRO bi morao istovremeno imati jasnu i cjelovitu koncepciju i omogućiti etapnu provedbu.<sup>99</sup> U prijedlogu DRO-a bilo je obuhvaćeno razdoblje od 30 godina. Sljedeći korak bio bi izraditi konačni DRO i „etapne generalne i detaljne planove za provedbu”<sup>100</sup>; f) DRO bi morao omogućiti provođenje promjena, ali „grad mora ostati jedinstveno djelo” i zadržati karakterističnost po kojoj se razlikuje od drugih gradova<sup>101</sup>; g) uveo bi se slobodni način izgradnje i primjenjivalo bi se „izvjesno ritmičko ponavljanje istovrsnih elemenata naizmjenice i uvođenje različitih elemenata radi razbijanja monotonije, te stvaranja prostora među njima. Kod toga se vodilo računa, da bi se stvorili raznoliki ugođaji u pojedinostima i harmonija u cjelini. U plastici grada ispoljuje se ritmičko ponavljanje istovrsnih elemenata s prekidom i unošenjem nižih i viših objekata, pojedinačnih i čitavih skupina. Prema važnosti i značaju objekata ili pojedinih predjela, predviđeni su plastički akcenti i plastične dominante, koje omogućuju orijentaciju i karakterističnost pojedinih predjela i grada kao cjeline. Kod oblikovanja plastike vodilo se računa i o konfiguraciji terena, nastojalo se, prema značaju predjela grada, postići potrebnu gradaciju u plastici – kako akcentima pojedinih objekata, tako i u skupini objekata i čitavih predjela.”<sup>102</sup>

---

<sup>96</sup> *Isto*, 8.

<sup>97</sup> *Isto*, 6.

<sup>98</sup> *Isto*, 8.

<sup>99</sup> *Isto*, 7.

<sup>100</sup> *Isto*, 26.

<sup>101</sup> *Isto*, 7.

<sup>102</sup> *Isto*, 24-26.

## *Prostorna koncepcija*

Pod „divljom izgradnjom” nalazile su se velike površine grada koje nije bilo moguće upotrijebiti za kvalitetnu višestambenu izgradnju. Zbog postojeće „divlje izgradnje” na periferiji i mogućnosti izgradnje jedino niskih višestambenih zgrada grad se morao prostorno razvijati u širinu. Za izgradnju novih stambenih naselja potrebno je pripajanje „vangradskih slobodnih terena i da se pođe sa naseljima izvan sadašnjega grada ili daleko na njegovu periferiju”. U plastici grada preveliko razvlačenje u širinu stvara dojam amorfnosti i beskonačnosti, ali je nužno zbog smještaja velike industrije izvan grada. Jedno od rješenja bilo je formiranje mreže zelenila i naglašavanje određenih visinskih akcenata.<sup>103</sup>

Osnovni urbanistički koncept bio je „sistem prilagođavanja postojećem stanju, slijedeći njegov prirodni razvoj. To je sistem kombinacije centralnog grada, usmjerenog prema Savi u njegovu sadanjem dijelu i razvoj trabanata u smjeru obih krila na istok i zapad, lepezasto duž obronaka Zagrebačke gore. Ta bi lepeza obuhvatila podnožje od Podsuseda do preko Seseva i od Sljemena do centralnog produženja do Save, djelomično preko Save, na dijelu između Kajzerice i Jakuševca. Zglobovi ove lepeze bili bi sadašnji i jedan novi centralni most preko Save.”<sup>104</sup>

## *Broj stanovnika i površina, regionalni plan*

Planeri su predviđali veliko i ubrzano povećanje broja stanovnika jer je Zagreb bio industrijski, kulturni i upravni centar Republike.<sup>105</sup> U predviđanjima o povećanju stanovnika i gradske površine planeri su pažljivo analizirali postojeći broj stanovnika, topografiju zemljišta i fazno provođenje regulacije. Nakon Drugoga svjetskog rata Zagreb je zauzimao 6000 ha i imao je oko 280.000 stanovnika.<sup>106</sup> U Regionalnom planu Velikog Zagreba planeri su predvidjeli oko 450.000 stanovnika na 3000 ha namijenjenih za stambena naselja.<sup>107</sup> Antolić je nagovijestio mogućnost stanovanja na određenim brdskim površinama. Zato je predvidio porast na 500 do 600 tisuća stanovnika u idućih 30 godina.<sup>108</sup>

Regionalnim planom Velikoga Zagreba bilo je obuhvaćeno područje od Podsuseda na zapadu do Seseva na istoku, Sljemena na sjeveru i Velike Gorice

<sup>103</sup> *Isto*, 8.

<sup>104</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>105</sup> *Isto*.

<sup>106</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 9.

<sup>107</sup> U projekciju su uključene površine postojećih naselja. Odabrana je srednja gustoća naseljenosti od 150 stanovnika/ha. ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 9.

<sup>108</sup> *Isto*.

na jugu.<sup>109</sup> Zagreb je republički i regionalni centar koji je povezan mrežom „dobrih komunikacija u svim smjerovima, ... [predviđeno je] ... rješenje željezničke, cestovne i autobusne mreže i avionskog saobraćaja, te izgradnja plovnog kanala i luke. Predviđen je ujedno razvoj glavnih industrijskih trabanata Siska, Karlovca, Varaždina i njihova povezanost sa Zagrebom kako u privrednom tako i u prometnom pogledu.”<sup>110</sup> U planu su cestovne prometnice i željezničke pruge, smještaj gospodarskih pogona i putovi robe bili prikazani u četiri koncentrična gravitacijska područja.<sup>111</sup>

## *Promet*

Raspored gradskoga prometnog sustava (automobilskoga i željezničkoga), uz zoniranje grada, temeljna je urbanistička odrednica svakoga urbanističkog plana, stoga i u DRO-u ima jednu od ključnih uloga te mu je posvećen relativno velik prostor. U regionalnom planu bilo je riješeno povezivanje gradskih prometnih sustava (automobilski i željeznički) s regionalnim prometnim sustavom.<sup>112</sup>

## Cestovni promet

DRO automobilske prometnice klasificira na tri načina: 1) obilazne i izlazne ceste; 2) glavne gradske ceste; 3) gradske prometnice.<sup>113</sup> U pogledu obilaznih i izlaznih cesta predviđena je izvedba južne obilaznice koja bi grad obilazila na velikoj udaljenosti od gradskoga područja.<sup>114</sup> Na zapadnoj strani grada izlazne ceste bile bi Aleja Bologne uz postojeću željezničku prugu, produžena Ljubljanska avenija prema Jankomiru i Jadranska avenija prema jugozapadu. Na istočnoj strani grada izlazne ceste bile bi produžena Branimirova uz postojeću željezničku prugu, produžena Slavenska avenija prema Sesvetama i produžena Sarajevska cesta prema jugoistoku.<sup>115</sup>

Druga kategorija, glavne gradske ceste, predviđala je početnu zapadnu točku glavne kružne gradske ceste na križanju produžene Ilice – S. Ježića – Gradišćanske sa Sokolskom ulicom, koje se nalazi između dva kolodvora. Od početne zapadne točke kreće sjeverna „polovica” glavne kružne gradske ceste, koja prolazi visoko sjeverno i povezuje sva sela i naselja po obroncima

<sup>109</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>110</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 15.

<sup>111</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6; ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 15.

<sup>112</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 17.

<sup>113</sup> *Isto*, 30.

<sup>114</sup> *Isto*, 21.

<sup>115</sup> *Isto*, 30.



Medvednice, a predviđen je tunel za vezu sa Zagorjem.<sup>116</sup> Izlazna istočna točka sjeverne „polovice” je na križanju Mandlove ulice i produžene Ulice kneza Branimira, koje se nalazi između dva kolodvora. Od istočne točke počinje južna „polovica” glavne kružne gradske ceste: započinje novom cestom (produžena Mandlova ulica) – križanje sa Slavonskom avenijom – novom dijagonalnom ulicom prema jugozapadu (dio Ulice grada Gospića) – most preko Save – nastavak nove dijagonalne ulice do križanja sa Sarajevskom cestom i Vatikanskom ulicom – produžena Vatikanska ulica prema zapadu – od Trnskog nova dijagonalna ulica prema sjeverozapadu – do križanja Ulice Hrv. sokola i Ljubljanske avenije – novom ulicom (produžena Sokolska ulica) prema sjeveru – do križanja s produženom Ilicom – S. Ježića – Gradišćanskom.

U DRO-u su bile predviđene dvije longitudinalne glavne gradske ceste u smjeru zapad-istok. Osnovna je namjena brzi tranzit tereta u smjeru zapad-istok, sakupljanje prometa iz sjevernoga dijela grada i povezivanje svih triju putničkih kolodvora.<sup>117</sup> Prva prolazi sjeverno uz postojeću trasu željezničke pruge: zapadni putnički kolodvor – Gradišćanska – Fonova – Hanuševa – Jagićeva – Jukićeva – produžena Crnatkova – putničko stajalište na Trgu kralja Tomislava – Ulica kneza Branimira – istočni putnički kolodvor.<sup>118</sup> Druga je prema zapadu Ljubljanska avenija, a prema istoku Slavonska avenija (prijašnji autoput „Bratstvo i jedinstvo”). Sjeverno i južno od longitudinalnih glavnih gradskih cesta predviđeni su zeleni pojasevi bez izgradnje stambenih zgrada da bi se u budućnosti mogla izvesti križanja na različitim razinama.<sup>119</sup>

U produženoj osi Zrinjevca u smjeru sjever-jug bila je predviđena jedna transverzalna glavna gradska cesta: Ulica Hrv. bratske zajednice – „reprezentativni” novi most (danas: Most slobode) preko Save – Avenija V. Holjevca – križanje s Avenijom Dubrovnik.<sup>120</sup> Novoprojektirana glavna gradska cesta, „boulevard – je pregledna, sadržajno i oblikovno reprezentativna, a iz nje se otvara pogled na Zrinjevac, gornji Grad, katedralu i Sljeme”.<sup>121</sup> Novi *boulevard* i centralni reprezentativni most (Most slobode) povezivali bi postojeće gradske prostore „s predjelima preko Save i kao najreprezentativniji i najljepši ulaz u grad s juga”.<sup>122</sup> Na sjevernom dijelu *boulevard* bi se križao s novom longitudinalnom glavnom gradskom cestom produžena Ilica – Grgurova – produžena Ulica kneza Branimira.

Na mjestu nekadašnjega glavnoga kolodvora stvorio bi se novi prometni trg s obeliskom – spomenikom. Duž zapadne i istočne strane *boulevarda* bili su predviđeni zeleni pojasevi „s javnim reprezentativnim kulturnim

<sup>116</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>117</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 21.

<sup>118</sup> *Isto*.

<sup>119</sup> *Isto*, 22, sl. E.

<sup>120</sup> Antolić je upotrebljavao pojam *radijalna* za ceste u smjeru sjever-jug. *Isto*, 23.

<sup>121</sup> *Isto*.

<sup>122</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

zgradama (opera, kazalište, muzeji, centralna biblioteka itd.).<sup>123</sup> Antolić je jednom uzdužnom cestom zamijenio dvije paralelne ceste koje su bile predviđene u Antolić-Seisselovoj Generalnoj regulatornoj osnovi iz 1932./1940. godine.<sup>124</sup> Dvije paralelne ceste bile su predviđene produženjem Gajeve i Petrinjske prema jugu. Po Antolićevu detaljnom obrazloženju, dvije ceste su „bile vrlo nepodesne radi nepreglednosti cijelog prometnog sistema; one nisu imale opravdanje, jer su bile spojene na gradske ulice (na Gajevu i Petrinjsku), gdje bi bile potpuno ‘zagušene’. Osim toga, one bi bile i manje reprezentativne, jer jedna drugoj konkuriraju, budući da su ili jednako vrijedne i time umanjuju međusobno vrijednost, ili bi ipak bila jedna od njih vrednija i time otpada potreba postojanja druge paralelne ceste.”<sup>125</sup>

U DRO-u su zadržane dvije postojeće i uvedene dvije nove dijagonalne glavne gradske ceste. U projektiranju prometnoga sustava primijenjen je princip dijagonala zbog „skraćivanja glavnih prometnih veza” između pojedinih gradskih predjela.<sup>126</sup> Savska cesta i Avenija M. Držića postojeće su dijagonalne ceste. Prva nova dijagonalna cesta, na zapadnoj strani grada, dijagonala je sjeverozapad-jugoistok određena smjerom Savskoga mosta. Započinje na sjeverozapadu kod putničkoga i teretnoga kolodvora u Kustošiji – prolazi kroz južnu Kustošiju – Voltino – Trešnjevka – križanje s Ljubljanskom avenijom – Srednjaci – Knežija – Horvati – Savski most – završava jugoistočno na križanju s Avenijom Dubrovnik. Druga nova dijagonalna cesta na istočnoj je strani grada – nova dijagonala jugozapad-sjeveroistok. Započinje na jugoistoku na križanju Avenije Dubrovnik – prolazi kroz dio Zapruđa – novi most (danas: Most mladosti) – križanje s Avenijom M. Držića – Borovje – Trstik – križanje sa Slavonskom avenijom / Heinzelovom – Sigečica – Ferenščica – križanje s Ulicom grada Vukovara – Volovčica – završava sjeveroistočno na istočnom putničkom kolodvoru u Maksimiru. Prijedlozi novih dijagonalnih cesta nisu bili prihvaćeni u sljedećim urbanističkim planovima i one nisu izvedene jer su prolazile kroz gusto naseljena gradska područja.

Treća kategorija, gradske prometnice, predviđala je prvu longitudinalnu gradsku prometnicu u smjeru zapad-istok, koja je bila produžena Ilica – Ilica – Trg bana Jelačića – Vlaška ulica – Maksimirska cesta – križanje na istoku s glavnom kružnom gradskom cestom. Druga longitudinalna gradska prometnica u smjeru zapad-istok bila je Ulica grada Vukovara (prijšašnja Moskovska ulica), a vodila je od zapadnoga putničkoga kolodvora – Zagorska – produžena Krapinska ulica – križanje s Ozaljskom na Trešnjevačkom trgu – produženo Ulicom grada Vukovara – križanje sa Savskom cestom – Ulica grada Vukovara – križanje s produženom Runjaninovou ulicom – Ulica grada Vukovara – križanje s produženom Ulicom Hrv. bratske zajednice – Ulica

<sup>123</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 23.

<sup>124</sup> Vlado ANTOLIĆ, Josip SEISSEL, „Regulatorna osnova za grad Zagreb”, *Tehnički list* (Zagreb), br. 6-7, 30. 4. 1933., 73-75/prilog.

<sup>125</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 23.

<sup>126</sup> *Isto*, 21.

grada Vukovara – križanje s produženom Erdödyjevom – Ulica grada Vukovara – križanje s Avenijom M. Držića – Ulica grada Vukovara – križanje s Heinzelovom ulicom – produžena Ulica grada Vukovara prema sjeveroistoku do istočnoga putničkoga kolodvora.<sup>127</sup> Osnovna namjena bila je višestruka, od „reprezentativnog boulevarda” s upravnim zgradama grada i Republike, omogućavanja lokalnoga mješovitog prometa, do povezivanja zapadnoga i istočnoga putničkoga kolodvora.

## Željeznički promet

U željezničkom prometu predviđeno je razdvajanje teretnoga i putničkoga prometa. Predloženo je veliko premještanje željezničke pruge izvan postojećih i budućih gradskih područja. Tranzitni teretni promet bio bi prebačen na obilaznicu koja bi išla zapadno u transversalnom smjeru sjever-jug, južno preko Save u longitudinalnom smjeru istok-zapad i istočno u dijagonalnom smjeru od sjeveroistoka prema jugozapadu (smjer je od zapada prema istoku). Nova obilazna trasa je „u obliku velikog luka od Sesveta uz Jakuševac, Remetinec, Podsused i tunelom ispod Podsusedskog brda do Zaprešića”.<sup>128</sup> Industrijski željeznički priključak bio je predviđen iz posebnih industrijskih pretkolodvora u istočnoj i zapadnoj industrijskoj zoni. U zapadnoj i istočnoj industrijskoj zoni bila su dva industrijska pretkolodvora do kojih je vodio željeznički priključak.<sup>129</sup>

Putnički promet prolazio bi kroz grad u smjeru zapad-istok.<sup>130</sup> Prva varijanta je postojećom željezničkom prugom do zapadnoga putničkoga kolodvora između Kustošije i Črnomerca.<sup>131</sup> Nastavak je bio nadvišenom trasom u smjeru stari zapadni kolodvor – Gradišćanska ulica – Međimurska ulica – Ulica J. Hanuša – Jagićeva – Jukićeva – Crnatkova – postojeći glavni kolodvor (koji postaje centralno stajalište za sve vrste i smjerove vlakova) – Ulica kneza Branimira do istočnoga putničkoga kolodvora u Maksimiru uz Borongaj.<sup>132</sup> Druga varijanta je sljedeća: od zapadnoga putničkoga kolodvora između Kustošije i Črnomerca ide sjeverna trasa tunela ispod brdovitoga dijela grada – stajalište kod „Zvijezde” – tunel do istočnoga putničkoga kolodvora u Maksimiru.<sup>133</sup> Prema Antolićevoj procjeni, prva varijanta je najbolje rješenje. U drugoj varijanti pozitivno je oslobađanje grada od prolaska željezničke

<sup>127</sup> *Isto*.

<sup>128</sup> Smjer je od istoka prema zapadu. Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6; ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 19.

<sup>129</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 21.

<sup>130</sup> *Isto*, 16-17.

<sup>131</sup> Uz zapadni putnički kolodvor bio je predviđen lokalni teretni kolodvor. Alternativna varijanta bila je u Prečkom. *Isto*, 21.

<sup>132</sup> Uz istočni putnički kolodvor bio je predviđen lokalni teretni kolodvor. Alternativna varijanta bila je na produženoj Radničkoj cesti. *Isto*, 21.

<sup>133</sup> *Isto*, 17.

pruge, a negativna je velika udaljenost putničkoga stajališta od gradskoga središta. Predloženom prvom varijantom grad bi se riješio željezničkoga teretnog prometa i teretnoga kolodvora, „koji svojom bukom, dimom, prašinom i smradom smetaju zdravom i mirnom stanovanju”.<sup>134</sup>

### *Zoniranje grada*

U DRO-u je prostorno širenje grada bilo planirano južno prema Savi i lepezasto u smjeru zapad-istok.<sup>135</sup> Na gradskim područjima bilo je predviđeno zoniranje odnosno grupiranje namjene. Ukupno je predviđeno pet zona: stambena, industrijska, opskrba i raspodjela, uprava i kultura, rekreacija. Na zapadu i istoku nalazile su se dvije industrijske zone. Između, u središnjem području, bila je predviđena zona stanovanja i zona uprave i kulture. Zgrade upravne, kulturne i stambene namjene predviđene su kao slobodno stojeći volumeni okruženi parkovnim zelenilom. Zone rekreacije bile su sljemenska šuma i područje s obje strane rijeke Save.<sup>136</sup> Zone opskrbe i raspodjele nalazile su se zapadno i istočno od industrijskih zona.<sup>137</sup>

### Stambena zona

Stambena zona bila je predviđena „na mjestima koja su najpovoljnija za stanovanje, kako u klimatskom i zdravstvenom pogledu, tako i u pogledu povoljnih veza s mjestima rada, s centrima kulture, poslovanja, rasonode itd.”<sup>138</sup> Obuhvaćala je četiri velike i zasebne cjeline: postojeći dio grada, postojeća stambena naselja koja treba sanirati, projektirana nova stambena naselja i novo naselje južno od Save.<sup>139</sup>

Prva cjelina, postojeći stari dio grada, bila je omeđena na zapadu Črnomercem, na sjeveru Ilicom i Maksimirskom, na istoku parkom Maksimirom i na jugu postojećom željezničkom prugom i zadržala bi se postojeća mješovita namjena stanovanja i poslovanja. Druga cjelina su postojeća stambena naselja južno od željezničke pruge, koja bi trebalo postupno po fazama pregraditi i regulirati. Zapadno od Savske ceste nalaze se Trešnjevka i Kustošija. U središnjem dijelu je Trnje.<sup>140</sup> Treća cjelina su projektirana nova stambena naselja: a) zapadno područje: na zapadu je granica Stenjevec, na sjeveru željeznička

<sup>134</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>135</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 16.

<sup>136</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>137</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 16.

<sup>138</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>139</sup> „[...] na sadašnjem području, uz izvjesno proširenje u tri smjera.” Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6. Veličina stambenih naselja određena je prometnom mrežom jer je međusobni razmak gradskih prometnica 400 do 600 m. ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 10.

<sup>140</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 9.

pruga, na istoku Savska cesta, na jugu zeleni pojas uz Savu; b) središnje područje: na zapadu je granica Savska cesta, na sjeveru postojeća trasa željezničke pruge, na istoku Avenija M. Držića, na jugu zeleni pojas uz rijeku Savu; c) istočno područje: na zapadu je granica ulica Svetice, sjeverno i južno uz Maksimirsku cestu, a na istoku je granica Avenija G. Šuška.<sup>141</sup> Četvrta cjelina je novo naselje južno od Save. Središnje područje: na zapadu dijagonalno položena ulica u smjeru Savskoga mosta, na sjeveru je granica zeleni pojas uz Savu, na istoku dijagonalno položena ulica u smjeru Jakuševačkoga mosta (Sarajevska cesta), na jugu zeleni pojas uz novu trasu željezničke pruge. Izgradnja je bila predviđena sjeverno i južno od aproksimativno Avenije Dubrovnik.<sup>142</sup> Svako stambeno naselje bilo je projektirano kao samostalna i funkcionalna cjelina koja ima trgovine živežnih namirnica, dječje jaslice i vrtić s igralištem, školu s igralištem i manji sportski centar. U naseljima je bilo predviđeno minimalno 2000, a maksimalno 10.000 stanovnika.<sup>143</sup>

## Industrijske zone

Do objave DRO-a industrija je bila smještena u gradu (postojeće točkaste lokacije) i na gradskoj periferiji u zapadnoj i jugoistočnoj zoni, te je predviđena nova istočna industrijska zona. Osnovna koncepcija DRO-a bila je postupno premještanje zatečene industrije u postojećem gradskom području u tri organizirane zone na gradskoj periferiji. Postojeća zapadna industrijska zona bila je na području između Stenjeveca i Podsuseda.<sup>144</sup> Osnovna namjena bila je smještaj čiste industrije. Primarni razlog osnivanja industrijske zone u neposrednoj blizini zapadnih stambenih zona bio je izbjeći dugotrajna putovanja radnika iz zapadnih stambenih zona preko čitavoga gradskog područja u istočne industrijske zone. Sekundarni razlozi bili su: a) postojale su dvije tvornice (cementa i „Jedinstvo”); b) površina je ograničena, ali je omogućavala pravilno širenje; c) dobra povezanost sa željezničkim i cestovnim prometom.<sup>145</sup> Glavna kontradikcija je istovremeni smještaj čiste industrije i djelovanje postojeće tvornice cementa, koja je snažan i intenzivan zagađivač okoliša.

U novoj istočnoj industrijskoj zoni bio je predviđen smještaj različitih industrijskih postrojenja na međusobno velikim razmacima. U budućnosti bi prema potrebama bilo moguće proširenje prema istoku i jugu.<sup>146</sup> Postojeća jugoistočna industrijska zona bila je na Žitnjaku. Na južnoj obali Save bila je predviđena riječna luka, a pretovarna luka bila bi u Velikoj Mlaki.<sup>147</sup> Postojeće

<sup>141</sup> *Isto*, 10.

<sup>142</sup> *Isto*.

<sup>143</sup> *Isto*.

<sup>144</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6; ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 11.

<sup>145</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 11.

<sup>146</sup> *Isto*.

<sup>147</sup> *Isto*.

industrijske lokacije u gradu bile su predviđene za asanaciju jer je smještaj industrije onemogućavao planiranu izgradnju grada, a željeznička pruga bila je zapreka za gradski promet. Zatečene industrijske zgrade (bivši Arko, Franck, Pivovara, Gradska ciglana) ili kompleksi koji su se nalazili na gradskom području preselili bi se u razdoblju od 10 do 15 godina u novu istočnu industrijsku zonu istovremeno s rekonstrukcijom željezničkoga čvora.<sup>148</sup> Preostale industrije koje su se nalazile u gradu mogle bi se ostaviti na postojećim područjima ako zadovolje neophodne uvjete: ne trebaju željeznički kolosijek; proizvodni procesi ne smetaju stanovanju i gradskom prometu; u proizvodnji koriste isključivo električne strojeve; primjenjuju zaštitne mjere za sigurnost prometa i higijenu prostora.<sup>149</sup> U trećem vanjskom užem gravitacijskom području na radijalnoj udaljenosti od 25 do 50 km bila je predviđena izvangradska industrijska zona koja bi bila povezana s gradovima Siskom, Karlovcem i Varaždinom.<sup>150</sup>

### Zona opskrbe i raspodjele

Uz istočni (Sesvete) i zapadni (Međimurska i Magazinska cesta) teretni željeznički kolodvor, istočnu industrijsku zonu i riječnu luku u jugoistočnoj industrijskoj zoni bila su predviđena područja za smještaj skladišta i gradskih servisa. Dvije zone za opskrbu i raspodjelu bile su dobro prometno povezane. Međusobno su bile spojene industrijskim obilaznim cestama, s gradom pomoću radijalnih i longitudinalnih veza, a glavne izlazne ceste povezivale su ih s okolicom. Predloženim „pravilnim” rasporedom omogućilo bi se „dobro, lako i brzo” povezivanje centara dobave (lokalna, rajonska i kvartovska skladišta) i centara potrošnje (mreža gradskih tržnica i prodavaonica).<sup>151</sup>

### Zona uprave i kulture

Zona uprave i kulture bila je predviđena u središnjem području grada koji je omeđen Savskom cestom, nekadašnjom trasom željezničke pruge, Avenijom M. Držića i sjevernom riječnom obalom. Tri longitudinalne autoceste prolaze u smjeru zapad-istok. Prva, sjeverna, određena je nekadašnjom trasom željezničke pruge i čine ju Jagićeva – Jukićeva – Crnatkova – Grgurova – Kneza Branimira. Na južnoj strani predviđen je široki pojas parkovnoga zelenila. Druga, srednja, jest Ulica grada Vukovara (prijašnji Moskovski boulevard), a treća, južna, Slavonska avenija (prijašnja autocesta Zagreb – Beograd), koja bi

---

<sup>148</sup> *Isto*, 12.

<sup>149</sup> *Isto*.

<sup>150</sup> *Isto*, 13.

<sup>151</sup> *Isto*.



se produžila prema zapadu s glavnim smjerom prema Ljubljani i odvojcima prema Karlovcu, Podsusedu i Zagorju.<sup>152</sup>

Tri transverzalne ulice („radijalni boulevardi”) bile su planirane u smjeru sjever-jug. Prva, zapadna transverzala, produžena je Runjaninova ulica do Slavonske avenije. Druga, srednja transverzala, produžetak je Zrinjevca – Ulica Hrv. bratske zajednice – most – križanje s Avenijom Dubrovnik. Nakon dva postojeća mosta (na Savskoj cesti i Jakuševcu) Antolić je predvidio jedan novi „centralni reprezentativni most [...] koji bi služio za vezu s predjelima preko Save i kao najreprezentativniji i najljepši ulaz u grad s juga”.<sup>153</sup> Kroz stambena područja prema mostu vodile su dvije dijagonalne (SZ-JI i SI-JZ) pješačke staze.<sup>154</sup> Treća, istočna transverzala, produžena je Erdödyjeva ulica do Slavonske avenije. Izravna posljedica uličnoga rastera bilo je stvaranje šest kasete pravokutnoga tlocrta i šest kasete trapezoidnoga tlocrta.

Novi glavni upravni centar grada s ministarstvima, koji bi reprezentirao grad i Republiku, bio je predviđen sa sjeverne i južne strane Ulice grada Vukovara u „budućem stvarnom i geometrijskom centru grada” između Savske i Držičeve ceste.<sup>155</sup> Na sjevernoj strani bila su predviđena četiri nebodera od 18 katova armiranobetonske nosive konstrukcije i pravokutnoga tlocrta u smjeru sjever-jug.<sup>156</sup> Dva su se nalazila između produžene Runjaninove i Hrvatske bratske zajednice, a druga dva između Hrvatske bratske zajednice i produžene Erdödyjeve.<sup>157</sup> Četiri nebodera bila su glavni vertikalni akcenti duž Ulice grada Vukovara i čitavoga središnjega gradskog područja.<sup>158</sup> Osnovni cilj bio je izbjegavanje monotonije „gradskih predjela u ravnici koji su u pravilu bili posve bezizražajni i jednolični”. Ulica grada Vukovara bila bi produžena prema zapadu do križanja (danas: Trešnjevački trg) s Krapinskom i Novom ulicom.<sup>159</sup> Krapinska ulica bila bi usmjerena dijagonalno prema sjeverozapadu do budućega zapadnoga kolodvora. Nova ulica pružala bi se dijagonalno prema jugozapadu do centralnoga parka na Jarunu uz Savu. Zapadni završetak Ulice grada Vukovara bio bi vertikalno naglašen smještajem nebodera višega od 18 katova na križanju (danas: Trešnjevački trg). U neboderu bi se nalazio Dom štampe.<sup>160</sup> Zgrade kulturne namjene bile su predviđene na zapadnoj i istočnoj strani srednje transverzale Ulice Hrv. bratske zajednice, duž zapadne transverzale produžene Runjaninove i duž istočne transverzale produžene Erdödyjeve ulice.<sup>161</sup>

<sup>152</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>153</sup> *Isto*.

<sup>154</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 25.

<sup>155</sup> *Isto*, 14.

<sup>156</sup> *Isto*, 26.

<sup>157</sup> *Isto*, 22.

<sup>158</sup> *Isto*, 21, sl. 1 + 4.

<sup>159</sup> *Isto*, 26-27.

<sup>160</sup> *Isto*, 14, 18, 21, 25-27.

<sup>161</sup> *Isto*, 14.

## Zona rekreacije

Glavni centar rekreacije bila bi Zagrebačka gora s obroncima jer je rezervoar svježega zraka.<sup>162</sup> Strujanje svježega zraka prema jugu glavni je faktor higijene i zdravlja grada. Na padinama je bio predviđen „zaštitni zeleni pojas uz brdska naselja” u kojem bi se nalazila oporavilišta, sanatoriji, domovi i zabavišta. Glavni zaštitni zeleni pojas bio je planiran „na Sljemenu s produženjem preko obronaka Zagrebačke gore sve do uz sam grad, tako da se zelenilo i priroda uvuče što dublje sa Sljemena u grad. Ogoljele hrptove trebat će ponovo pošumiti.”<sup>163</sup> Jedan od ciljeva bio je da se Zagrebačka gora sa šumama spoji s gradskom mrežom zelenila.<sup>164</sup> Antolić je predložio ideju o uvlačenju prirode preko ozelenjenih hrptova brežuljaka što dublje u grad.<sup>165</sup> Ideja je imala odjek u natječajnim projektima arhitekata Ivana Vitića i Vladimira Turine na urbanističko-arhitektonskom natječaju Ilica – Mihanovićeve iz 1958. godine. Vitić je predlagao da bi se „postojeći bulevar od kazališta povukao idejno bliže obroncima Zagrebačke gore”.<sup>166</sup> Turina je predlagao produženje zapadnoga kraka zelene parkovne potkove prema sjeveru sve do šume na Tuškancu.<sup>167</sup>

Centralni park kulture i rasonode bio je zamišljen kao obostrani široki zeleni pojas uz rijeku Savu koji se proteže po čitavoj dužini grada.<sup>168</sup> Bio bi povezan sa stambenim naseljima i sadržavao bi lokalna i centralna igrališta, kupališta, centralni stadion, izložbene prostore, Velesajam, zoološki vrt, parkove, zabavišta i hipodrom (na zapadnoj periferijskoj strani). U budućnosti bi se postojeće groblje Mirogoj pretvorilo u park, a zadržala bi se „samo jezgra groblja u obliku parkovskog kolumbarija s krematorijem i plohom za urne i arkade”. Novonastalo groblje poslužilo bi za istočni dio grada, a za zapadni dio izgradilo bi se novo groblje „iza Grmošćice”.<sup>169</sup>

## O problemima urbanističke prakse 1949. – 1962.

Kakva je bila urbanistička praksa u Zagrebu nakon Drugoga svjetskog rata? Ili bolje pitanje – je li mogla biti drukčija s obzirom na poslijeratne uvjete u kojima je nedostajalo stručnoga kadra, građevnoga i tehničkoga materijala, uz doseljavanje velikoga broja stanovnika u grad i promjene društveno-političke paradigme te ostale objektivne okolnosti? Odgovor ćemo pokušati pronaći u dvama tekstovima, jednome iz 1949., a drugome iz 1962. godine. Svoje

<sup>162</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>163</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 15, 17.

<sup>164</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6.

<sup>165</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 17, 20, sl. 4.

<sup>166</sup> JURIĆ, VUKADIN, *Zgrada Željpoha u Zagrebu*, 37.

<sup>167</sup> *Isto*, 39.

<sup>168</sup> Vlado ANTOLIĆ, „Veliki Zagreb”, *Narodni list*, 7. 3. 1948., 6; ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 17.

<sup>169</sup> ANTOLIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”, 17.

viđenje Zagreba i njegovih urbanističkih problema od 1945. do 1949. dao je ing. Vlado Antolić u izvješću „Urbanistički problemi Zagreba u 1949. g.”, koje je predstavio Odjelu za građevinarstvo i urbanizam Narodnoga odbora grada Zagreba. Autor teksta iz 1962. je ing. Mirko Premužić, koji objavljuje obljetnički tekst „15-godišnjica urbanističkog instituta NRH” u časopisu *Čovjek i prostor*, u kojemu daje osvrt na poslijeratnu urbanističku praksu u Hrvatskoj i posljedično u Zagrebu. Razmatranjem ovih tekstova s jedne strane dobit ćemo uvid u zatečeno stanje osobe kojoj je povjereno da ponudi rješenje, i koja ga nudi DRO-om, a s druge strane retrospektivni pogled dugogodišnjega direktora Urbanističkoga instituta na ponuđena rješenja i učinjeno.

### *Vlado Antolić – pogled iz 1949. godine*

Vlado Antolić skicirao je glavne probleme urbanističke prakse od 1945. do 1949. u Zagrebu te ih podijelio na sljedeće cjeline: „Divlja izgradnja” – Nastanak provizorija 1918. – 1945., Nastavak „provizorija” poslije 1945., Zoniranje ili decentralizacija, Privatne jednoobiteljske zgrade, Sela u okolici gradova i Zaključak – 10 prijedloga.<sup>170</sup>

„Divlja izgradnja” je naslijeđeni problem koji je započeo nakon Prvoga svjetskog rata. Osnovne značajke su izgradnja jednoobiteljskih zgrada na nereguliranom gradskom području, „na patuljastim parcelama, čija je veličina bila ispod zakonskog minimuma”, bez građevinske dozvole i osnovnih komunalnih instalacija.<sup>171</sup> Gradska skupština i poglavarstvo (općina) nisu sustavno provodili osmišljenu stambenu izgradnju. „Divlja izgradnja” doživljavana je kao vremenski ograničen provizorij koji će se sustavno i bez problema ukloniti kad se donese odluka o urbanizaciji i izrade urbanistički planovi za pojedina gradska područja. „Divlja izgradnja” jednoobiteljskih zgrada uvelike se raširila i nastala su nova velika kaotična naselja na Trešnjevci i Trnju, koja su postala grad u gradu. U međuvremenu je veliki broj zgrada bio izgrađen od čvrstih materijala. Zato ih se više nije moglo smatrati provizornim gradnjama koje bi se jednoga dana lako srušilo i zamijenilo novim i planiranim zgradama. Gradska skupština donijela je odluku o naknadnom odobravanju građevinskih dozvola, čime je ozakonjeno postojeće kaotično stanje izgradnje u gradskom prostoru. Konačni rezultat bio je naslijeđeni „grad provizorija” u kojem je 60% stambenih zgrada (12.500) bilo bez kanalizacije i vodovoda.

U urbanističkom razvoju grada pojava „provizornih” zgrada izgrađenih na „provizornim” mjestima po Antoliću je bolesni fenomen koji bi trebalo na određeni način razriješiti. „Provizorne” zgrade imaju dvije značajke: provizorne su samo po odluci o smještaju na određenom području koja nije usklađena s planerskim dokumentima; one su dugotrajne jer su izgrađene od čvrstih

<sup>170</sup> HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU, kut. 368, „Urbanistički problemi Zagreba u 1949. g.”, 2. lipnja 1949., potpisao Vlado Antolić.

<sup>171</sup> *Isto*, 1.

materijala, solidnih zidanih konstrukcija, toplinski izolirane i opremljene komunalnom infrastrukturom zbog zahtjeva sigurnosti. U urbanističkom planiranju „provizorne” zgrade stvarale su dva konstantna problema. Prvo, još dugi niz godina ne može se zahtijevati njihovo eventualno uklanjanje zbog ekonomskih razloga. Drugo, „provizorne” zgrade zauzimale su vrijedne gradske površine i zato je za planiranu izgradnju zgrada trebalo tražiti zemljišta na velikoj udaljenosti od gradskoga središta.

Jedino rješenje problema neregulirane izgradnje („divlja” izgradnja, naknadno odobrena izgradnja, „provizorna” izgradnja) jest zoniranje gradskih površina prema namjeni, čime bi se omogućila izgradnja novih i potrebnih zgrada različite namjene u definiranim zonama. U planerskom procesu određivanja industrijskih zona i izgradnje komunalne infrastrukture i prometnica nužno bi se primjenjivao ekonomski princip „što kraćeg puta” i „najpovoljnije urbanističke linije razvoja grada”. Suprotna škola mišljenja protivila se dominaciji ekonomskih zahtjeva u planiranju i predlagali su „dezoniranje grada, dakle, decentralizaciju i to u širem smislu”.<sup>172</sup>

Privatne jednoobiteljske zgrade bile su najveći dio neregulirane izgradnje s minimalnim ili bez osnovnih higijenskih uvjeta. Antolić je predložio dva načina reguliranja njihove izgradnje. Prvo, na postojećim gradskim područjima „da se ili provede komasacija i regulacije takovih naselja, no kako su gradilišta raštrkana u raznim dijelovima, to se ista u dogledno vrijeme ne bi mogle sprovesti, jer predstavljaju ogroman i sada nesavladiv posao”.<sup>173</sup> Drugo, u prostornim planovima trebalo bi predvidjeti posebnu zonu za izgradnju jednoobiteljskih zgrada s potrebnim prometnicama, provedenom parcelacijom zemljišta i komunalnim instalacijama. Osnovni je problem što bi „sitne kućice privatnika predstavljale uslijed potrebnih dugih vodova instalacije veoma neekonomičan način izgradnje i veliko opterećenje naše ukupne količine instalacijskog materijala i radne snage; tim više, jer nismo u stanju da zadovoljimo niti potrebe za veće objekte, koje država gradi”.<sup>174</sup>

Postojeća sela u okolici Zagreba sve više gube poljoprivredni karakter. Stanovništvo je radilo u gradu, ali je stanovalo negdje na selu. Higijenski uvjeti stanovanja bili su sve lošiji zbog povećane gustoće naseljenosti i pomanjkanja osnovne komunalne infrastrukture. Antolić je predložio ubrzavanje postojećih migracijskih procesa. U postojećim selima provelo bi se prorjeđivanje seoskoga stanovništva zaposlenog u poljoprivredi jer bi se višak stanovnika preselio i zaposlio u industrijskim centrima i gradovima. Seosko stanovništvo ubrzano bi se pretvorilo u gradsko koje je zaposleno u industriji.

Urbanistički institut i Vlado Antolić nude deset prijedloga za nastavak ubrzanoga gospodarskog razvoja te planiranje novih i sređivanje postojećih gradskih područja: 1) odustajanje od decentralizacije industrije, koja bi se

---

<sup>172</sup> *Isto*, 3.

<sup>173</sup> *Isto*.

<sup>174</sup> *Isto*.

smjestila daleko izvan gradskih područja. Novu industriju treba smjestiti u postojeće gradske istočne i zapadne industrijske zone. Jugoistočni dio Zagreba Koledovčina – Žitnjak – Resnik najpogodniji je za izgradnju industrijskih pogona; 2) izgradnja „provizornih” zgrada izvan prostornoga planiranja trebala bi postati iznimka; 3) posebnom uredbom definirao bi se redoslijed postupaka u urbanističkom planiranju. Bez pozitivnoga mišljenja Planske komisije ne bi bilo moguće započeti izgradnju zgrade ili postrojenja; 4) prije početka izgradnje zgrada investitori bi trebali dostaviti gradu određena financijska sredstva i građevni materijal za izgradnju gradske komunalne infrastrukture i prometnica; 5) u istočnoj industrijskoj zoni Ministarstvo željeznica trebalo bi odmah započeti izgradnju željezničkoga priključka iz Sesveta (odnosno iz Čulinca) „prema projektu za teretnu obilaznu željezničku prugu”; 6) trebalo bi hitno izgraditi željeznički nadvožnjak u Heinzelovoj jer je postojala priređena željezna konstrukcija; 7) privatne jednoobiteljske zgrade mogle bi se graditi samo u reguliranim predjelima; 8) rajonski odbori trebali bi uskladiti investicijske i prostorne programe za radionice, skladišta i garaže jer je cilj centralizacija namjene u regulatorno predviđenim zonama; 9) unutar rajona trebalo bi izbjegavati stvaranje velikih obrtničkih radionica jer je velika vjerojatnost njihova pretvaranja u industriju u stambenim kvartovima (slučaj „Malešević”); 10) Gradski narodni odbor Zagreb trebao bi zatražiti od Republičke i Savezne planske komisije dovoljnu količinu cementa i željezne armature. Cilj je bila izgradnja visokih višestambenih i poslovnih zgrada jer bi se iskoristila postojeća slobodna zemljišta gdje su postojali svi potrebni priključci na gradske instalacije.

Urbanistička koncepcija bila je izgradnja unutar postojećih gradskih granica jer bi se spriječilo „suvišno rastezanje grada i stvaranje beskorisnih predgradja, koja se kasnije spajaju sa gradom i čine ogromne teškoće u razvoju grada”.<sup>175</sup> Najefikasniji način rješavanja problema (linearnoga) rastezanja i beskorisnih predgrađa bio bi „kada bi se moglo osim izgradnje objekata na slobodnim gradilištima u gradu otpočeti i sa gradnjom većih objekata na mjestu postojećih sitnih patuljastih kućica u nereguliranim predjelima Trešnjevke, Trnja, Kustošije i drugih”.<sup>176</sup> Antolić je bio pragmatik i realist jer je racionalno zaključio da „s obzirom na ogromne potrebe za stambenim površinama i relativno slab građevni kapacitet neće se vjerojatno još dugo vremena moći pristupati radikalnije asanaciji tih predjela”.<sup>177</sup>

### *Mirko Premužić – pogled iz 1962. godine*

Ministarstvo građevina osnovalo je Urbanistički institut kao jednu od svojih organizacijskih jedinica, a Mirko Premužić 1962. piše osvrt na 15

---

<sup>175</sup> *Isto*, 6.

<sup>176</sup> *Isto*.

<sup>177</sup> *Isto*.

godina rada Instituta.<sup>178</sup> U Statutu Instituta jedna od obveza bila je izrada urbanističkih planova. U prvoj godini djelovanja u Urbanističkom institutu izrađeno je 20 urbanističkih planova za gradove (Zagreb, Osijek, Sisak, Slavonski Brod, Karlovac, Topusko, Varaždin itd.) i 10 urbanističkih detalja (časopis *Arhitektura* br. 18/22 /1949/). Fokus je bio na obnovi ratom opustošenih dijelova zemlje.

Koordinirane urbanističke intervencije bile su teško provedive zbog nerazrađene urbanističke regulative. Urbanističko planiranje nalazilo se u procjepu između suprotstavljenih strana ubrzane obnove gradova, izgradnje industrijskih postrojenja, planova predviđenoga privrednog rasta i nedovoljnoga profesionalnog autoriteta u javnosti. Osnovni principi urbanističkoga planiranja najčešće su bili u sukobu s isključivo gospodarskim interesima investitora. U privrednim planovima razvoja velika industrijska poduzeća bila su koncentrirana na gospodarske aspekte proizvodnje, a zanemarivala su zahtjeve za financijska izdvajanja u fondove društvenoga standarda. Kad bi se urbanisti uključili u privredno planiranje, „njihove su najnužnije studije za donošenje ispravne odluke, smatrane kočnicom izgradnje”.<sup>179</sup> Urbanistima je bio nametnut tzv. ambulanti način rada jer su planirali prema trenutačnim potrebama i zahtjevima investitora.<sup>180</sup>

Primjena teorijskih principa u urbanističkom planiranju naišla je na dvije velike zapreke. Prvo, planeri nisu dovoljno proučili dotadašnje socijalne navike i stambenu razinu novoga građanina, koji je u trenutku mehanički preseljen i pretvoren iz seljaka u industrijskoga radnika. Drugo, investitori su u planovima razvoja predvidjeli financijska sredstva za izgradnju višestambenih zgrada, a uređenje okoliša i uvođenje komunalne infrastrukture ostalo bi samo u urbanističkim planovima. Radništvo bi se uselilo u izgrađenu višestambenu zgradu, „a cesta, kanalizacija i vodovod se ne bi izgradili, dok se zelenilo smatralo luksuzom”.<sup>181</sup> Postupno se počelo primjenjivati planiranje etapne izgradnje zgrada, komunalnih instalacija, komunikacija i zelenila do „završne urbanističke cjeline”, koje je neosporno bilo ekonomično. U urbanističko planiranje postupno su se uključivali geodeti, ekonomisti, sanitarni tehničari, PAZ<sup>182</sup>, stručnjaci za željeznice, ceste, kanalizaciju i vodovod, za ozelenjivanje, geolozi, arheolozi i konzervatori. Investitori su bili fokusirani na brzinu ostvarivanja postavljenih privrednih ciljeva.

Nova industrijska proizvodnja zahtijevala je velika područja i zato su stvarane nove industrijske zone, uglavnom na štetu poljoprivrednih površina.<sup>183</sup>

<sup>178</sup> PREMUŽIĆ, „15-godišnjica Urbanističkog instituta NRH”, 1.

<sup>179</sup> *Isto*, 2.

<sup>180</sup> *Isto*, 7. „Uspješna metoda planiranja, – /.../, na žalost niti u ovom periodu ne može se provoditi, za takve mjere nije bilo vremena, investitori su čekali u predsoblju, dok su urbanisti ‘rješavali’ lokacije. Ovakav rad treba okarakterizirati kao ambulatorni.” *Isto*, 2.

<sup>181</sup> *Isto*, 7.

<sup>182</sup> Protuavionska zaštita.

<sup>183</sup> *Isto*, 2.



Mali broj općina ili gradova imao je službeno donesene urbanističke planove. Investitori su izvodili pritisak na lokalnu upravu i Urbanistički institut jer su u procesu odobravanja lokacije predlagali izgradnju „provizorne” zgrade. Lokalna uprava u pravilu bi podržavala „jake” investitore koji bi zapošljavali veliki broj radnika i gradili nove tvorničke pogone, a Institut bi odobrio lokaciju uz uvjet vremenski ograničena korištenja pogona ili zgrade. Investitor bi sagradio zgradu od solidnoga materijala, koja je postala definitivna izgradnja. Dvije najčešće posljedice bile su onemogućavanje budućega proširenja pogona i pravilnoga prostornog razvoja gradskoga područja.

U urbanističkom planiranju započela su dva važna procesa: istraživanjima na terenu sve se više pridružuju analitičari i uvode se analitičari u zajednički rad s arhitektima na izradi urbanističkih planova.<sup>184</sup> Premužićev zaključak bio je da „bez potrebnih i provjerenih podataka, te određenih društvenih postavki programa razvoja moralo je u to vrijeme nekoliko stručnjaka arhitekata urbanista rješavati sve probleme i zadatke”.<sup>185</sup>

## Zaključak

Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba iz 1949. idejni je i realizacijski nastavak prijeratnoga Generalnoga regulacionog plana grada Zagreba (GRP). Planovi su i personalno povezani ključnom osobom Vladom Antolićem te suradnicima Josipom Seisselom i Stjepanom Hribarom. GRP iz 1932./1940. i DRO iz 1949. rijedak su primjer kontinuiteta u urbanističkom planiranju bez obzira na velike društvene i političke promjene koje su se dogodile u međuvremenu. Nekoliko razloga objašnjava pojavu kontinuiteta.

Kao prvo, u urbanističkom timu koji je radio na obje osnove bio je isti sastav arhitekata. Jedina promjena je rotacija na mjestu šefa odsjeka, odnosno direktora instituta. U prijeratnom razdoblju u Odsjeku za regulaciju grada u Građevnom uredu Gradskoga poglavarstva djelovala je grupa arhitekata koja se bavila urbanističkim planiranjem. U poratnom razdoblju u Zagrebu je bilo malo arhitekata koji su imali teorijska znanja i praktična iskustva u urbanističkom planiranju čitavih ili pojedinih dijelova grada. Rotacija je na određeni način bila nužnost. U prijeratnom razdoblju Hribar je bio šef Odsjeka za regulaciju grada, a Seissel i Antolić voditelji projekta. U poslijeratnom razdoblju Hribar je postao član tima, a Antolić direktor Instituta i voditelj projekta.

Kao drugo, nakon velikih društveno-političkih promjena, GRP iz 1932./1940. formalno-pravno stavljen je izvan snage 1946. Zakonom o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941., ali je niz ideja preuzet i razrađen u kasnijem ekonomskom i urbanističkom planiranju. Iz GRP-a su preuzeta i razrađena sljedeća rješenja u DRO-u 1949. godine:

---

<sup>184</sup> *Isto*, 7.

<sup>185</sup> *Isto*.

- 1) Tri osnovna longitudinalna prometna smjera zapad-istok: a) Aleja Bologne – Ilica – Gradišćanska – Međimurska – Fonova – Hanuševa – Jagićeva – Jukićeva – produžena Crnatkova – produžena Grgurova – produžena Kneza Branimira; b) od Ozaljske – Ulica grada Vukovara – do Radničke ceste; c) Ljubljanska avenija – Zagrebačka avenija – Slavonska avenija. U GRP-u je trasa položena nešto južnije, bliže obali rijeke.
- 2) Južna izvangradska obilaznica. Između trase u GRP-u i DRO-a razlika je u udaljenosti od gradskoga područja. Urbanističkim programom grada Zagreba iz 1965. trasa je konačno fiksirana.
- 3) Sjeverna brdska obilaznica. Osnovna je razlika u trasi i profilu: a) izletnička obilazna cesta po obroncima koja se priključuje na kružnu cestu (GRP 1932./1940.); b) sjeverna polovica glavne kružne gradske ceste (DRO 1949.); c) moderna sjeverna brdska prometnica (Urbanistički program grada Zagreba 1965.).
- 4) Središnja transverzalna osovina sjever-jug: a) produžena Gajeve i Petrinjska prema jugu do Slavonske avenije stvaraju trapeznu površinu gdje je sjeverna osnovica širine približno 300 m, a južna osnovica 150 m – u osi produžene Gajeve je novi most preko Save – Avenija V. Holjevca do južne obilaznice (GRP 1932./1940.); b) nastavljena je ideja središnje osi, ali je produžena samo jedna os Tomislavova trga – Ulica Hrv. bratske zajednice – novi most preko Save – Avenija V. Holjevca do Avenije Dubrovnik (DRO 1949.); c) Urbanistički program grada Zagreba iz 1965. zadržao je produženje osi Tomislavova trga.
- 5) Dva osnovna transverzalna prometna smjera sjever-jug: GRP 1932./1940. i DRO 1949. produžili su prema jugu Runjaninovu i Erdödyjevu do Slavonske avenije.
- 6) Posebno je zanimljiva geneza ideje o sportsko-rekreacijskom centru i odabiru mjesta za budući Jarun. GRP 1932./1940. predvidio je zone parkova, sporta i rekreacije duž sjeverne i južne obale rijeke na potezu od Savskoga mosta na zapadu do približno Mosta mladosti na istoku. U Petogodišnjem planu prvi se put spominje izgradnja velikoga kupališta i umjetnoga jezera uz Savu za kupanje i sportske aktivnosti, ali nije bilo definirano mjesto. DRO 1949. predvidio je obostrani široki zeleni pojas namijenjen sportu i rekreaciji uz Savu koji bi se protezao po čitavoj dužini grada. Urbanistički program grada Zagreba 1965. definirao je namjenu i položaj jer je predložio rezervat od 250 ha za kupanje i veslačke staze na Jarunu.
- 7) Slična je situacija bila s određivanjem mjesta za glavni gradski stadion. GRP 1932./1940. predviđao je smještaj na području približno današnjega Središća omeđenom Avenijom V. Holjevca – rijekom Savom – Avenijom Dubrovnik. U Petogodišnjem planu bila je definirana izgradnja „modernog stadiona u Maksimiru s gledalištem za 25.000 ljudi”. DRO 1949. planirao je smještaj kupališta, centralnoga stadiona, Velesajma, zoološkoga parka i hipodroma u zelenom parkovnom pojasu sjeverno i južno uz Savu. Urbanistički program grada Zagreba 1965. definirao je dovršenje stadiona

u Maksimiru i izgradnju glavnoga sportskog centra za velike sportske manifestacije na 17 ha.

U prvoj fazi projektiranja DRO-a od 1947. do 1949. najveći doprinos arhitekta Antolića je očuvanje kontinuiteta i primjena osnovnih urbanističkih ideja na osnovi kojih je izrađen GRP iz 1932./1940. Sljedeći doprinos je ustrajna stručna borba protiv *ad hoc* (tzv. ambulantsnog) urbanizma koji su zagovarali političari i lokalna uprava. Od lokacije do lokacije rješavala se urbanistička situacija i gradile su se brojne „provizorne” gradnje bez ikakva razmišljanja o cjelini i funkcioniranju grada. Unatoč političkim otporima, Antolić je uspio u primjeni suvremenih urbanističkih teorija poput zoniranja po namjeni jer je uspio definirati i smjestiti industriju u dvije postojeće proširene industrijske zone.

Antolić je izvrsno poznao suvremene teorije urbanizma iz razdoblja visokoga modernizma, ali je istovremeno bio pragmatik i realist. Proučavao je postojeće longitudinalno širenje grada, koje je posljedica topografije, postojećih prometnih pravaca i hidrografije. U urbanističkim rješenjima predloženim u DRO-u preferirao je pažljivo realno usmjeravanje nad nepažljivim nerealnim nametanjem. Druga faza izrade DRO-a od 1949. do 1953. najbolje će pokazati svu složenost uvjeta u kojima su zagrebački urbanisti strpljivo uvodili osnovne ideje visokoga modernizma.

### Arhivski izvori

HR-DAZG-NOGZ-37.19 OGU: Hrvatska, Državni arhiv u Zagrebu, fond 37, Narodni odbor grada Zagreba, podfond 19, Odjel za građevinarstvo i urbanizam.

### Objavljeni izvori

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

ANTOLIĆ, Vlado; SEISSEL, Josip. „Regulatorna osnova za grad Zagreb”. *Tehnički list* (Zagreb), br. 6-7, 30. 4. 1933., 73-75/prilog.

„Odluka o petogodišnjem planu razvitka grada Zagreba u god. 1947.-1951.” *Službeni glasnik Gradskog narodnog odbora u Zagrebu* (Zagreb), 13. 9. 1948., 235-242.

### Mrežne poveznice

„Čulinović, Ferdo”. U: *Hrvatski biografski leksikon*, mrežno izdanje. Leksikografski zavod „Miroslav Krleža”. Pristup ostvaren 13. 5. 2022. <https://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=4174>.

### Literatura i tisak

ANDRIJEVIĆ, Svebor; BAŠIĆ, Silvio; TUTEK, Ivana. „Željeznica u prostornim planovima grada Zagreba”. *Prostor* 13 (2005), br. 2 (30): 175-185.

ANTOLIĆ, Vlado. „O industrijalizaciji – Prvo savetovanje arhitekta i urbanista u Dubrovniku”. *Naše građevinarstvo* 4 (1950), br. 11-12: 578-579.

B. P. „Počeli su radovi na tunelu ispod zagrebačke gore”. *Naše građevinarstvo* 2 (1948), br. 6: 351.

BJAŽIĆ KLARIN, Tamara. „Constructing the world of equal opportunities: The case of architect Vladimir Antolić”. *Journal of Modern European History* 18 (2020), br. 4: 474-493.

BJAŽIĆ KLARIN, Tamara. „The Exchange of Urban Planning Theory and Practice Along the Austro-Hungarian Periphery: Zagreb as a Case Study”. U: *Interurban Knowledge Exchange in Southern and Eastern Europe, 1870-1950*, ur. Eszter Gantner, Heidi Hein-Kircher i Oliver Hochadel. New York: Routledge Taylor & Francis Group, 2021, 90-116.

BLAU, Eve; RUPNIK, Ivan. *Project Zagreb: Translation as Condition, Strategy, Practice*. Barcelona; New York: Actar, 2007.

ČEPO, Zlatko. „Četiri decenija nakon prvoga petogodišnjeg plana FNRJ”. *Časopis za suvremenu povijest* 18 (1986), br. 2: 77-87.

DELAK, Mihovil. „Bušenje tunela kroz zagrebačku goru”. *Naše građevinarstvo* 2 (1948), br. 7: 394-396.

DELALLE, Radovan, ur. *25 godina Urbanističkog zavoda grada Zagreba: 1957-1982*. Zagreb: Urbanistički zavod grada Zagreba, 1982.

FRANKOVIĆ, Eugen. „Urbanističko planiranje Zagreba od 1945. do 1985.” *Radovi Instituta za povijest umjetnosti* 9 (1985): 85-87.

ILIĆ, Ljubo. „O urbanističkoj metodi”. *Arhitektura* 3 (1949), br. 25-27: 5-18, 95.

IVANKOVIĆ, Vedran. „Arhitekt Vladimir Antolić – zagrebački urbanistički opus između dva svjetska rata”. *Prostor* 17 (2009), br. 2 (38): 268-283.

IVANKOVIĆ, Vedran; OBAD ŠĆITAROCI, Mladen. „Moskovski bo-ulevard – Ulica grada Vukovara u Zagrebu 1945.-1956. godine”. *Prostor* 14 (2006), br. 2 (32): 178-195.

IVANKOVIĆ, Vedran; OBAD ŠĆITAROCI, Mladen. „Planiranje i izgradnja Zagreba 1945.-1952.” *Prostor* 19 (2011), br. 2 (42): 362-375.

JURIĆ, Zlatko; VUKADIN, Ana. *Zgrada Željpoša u Zagrebu: rasprave o arhitektonskoj interpolaciji*. Zagreb: Arhitektonski fakultet, 2011.

MARASOVIĆ, Miro. „Osvrt na građevinarstvo NR Hrvatske u godini 1947”. *Naše građevinarstvo* 2 (1948), br. 1-2: 4-14.

MARUŠIĆ, Josip. „55 godina od katastrofalne poplave Zagreba krajem listopada 1964.” *Hrvatske vode* 27 (2019), br. 110: 347-354.

*Narodni list* (Zagreb), 1946, 1948, 1949.

„Predgovor redakcije – Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”. *Arhitektura* 3 (1949), br. 18-22: 4.

PREMUŽIĆ, Mirko. „15-godišnjica Urbanističkog instituta NRH”. *Čovjek i prostor* 9 (1962), br. 108-109: [1]-2, 7.

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

PREMUŽIĆ, Mirko. „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba”. *Arhitektura* 3 (1949), br. 18-22: 3.

SALAJ, Matija, ur. *Urbanistički institut SR Hrvatske 1947-1987*. Zagreb: Urbanistički institut SR Hrvatske, 1987.

SINKOVIĆ, Milko. „Željezničko čvorište u okviru Direktivne regulatorne osnove Zagreba”. *Građevinar* 5 (1953), br. 3: 92-97.

SINKOVIĆ, Milko. „Željezničko čvorište u okviru Direktivne regulatorne osnove Zagreba”. *Građevinar* 5 (1953), br. 4: 138-145.

SLUKAN ALTIĆ, Mirela. „Povijest regulacije rijeke Save kod Zagreba i njezine posljedice na izgradnju grada”. *Hrvatske vode* 18 (2010), br. 73: 205-212.

*Službeni glasnik Gradskog narodnog odbora u Zagrebu* (Zagreb), 1947.

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

*Vjesnik Narodnog fronta Hrvatske* (Zagreb), 1946, 1948.

## SUMMARY

**The Urban Regulatory Plan and Directive Regulatory Basis of Zagreb of 1949: Its Content and Temporal, Creation, and Urban Planning Practice Context**

The Urban Regulatory Plan and Directive Regulatory Basis of Zagreb (DRB) of 1949 was the city's first urban development proposition after World War II. The chief authors of the document were Vlado Antolić and his colleagues at the Urban Planning Institute of Croatia. The document was the conceptual and practical continuation of the pre-war Zagreb City Master Plan. These plans are linked through the key person of Vlado Antolić and his colleagues, Josip Seissel and Stjepan Hribar. The Zagreb City Master Plan of 1932/1940 and the DRB of 1939 are a rare example of continuity in urban planning that happened despite the great social and political changes that had taken place in the meantime. The greatest contributions of the architect Antolić in the first phase of the DRB projection from 1947 to 1949 were the preservation of the continuity and the application of the basic urban planning ideas upon which the Master Plan of 1932/1940 had been built and his persistent professional struggle against the ad hoc urban planning advocated by politicians and the local administration. Despite political resistance, Antolić managed to apply modern urban planning theories such as zoning by usage because he succeeded in defining and placing industry in two existing, expanded industrial zones. Antolić was highly knowledgeable in the modern urban planning theories of high modernism, but also pragmatic and a realist. He studied the existing longitudinal expansion of the city, which is a consequence of the topography, extant traffic routes, and hydrography. In the urban planning solutions proposed in the DRB of 1949, he preferred cautious and realistic direction over heedless and unrealistic competition. The second phase of the DRB, from 1949 to 1953, is the best example of the complexity of the conditions in which Zagreb urban planners patiently introduced the basic ideas of high modernism.

Key words: Zagreb; Croatia; Vlado Antolić; Urban Regulatory Plan and Directive Regulatory Basis of Zagreb (1949); urban planning; master plans