

Direktivna regulatorna osnova Zagreba 1953. – javna rasprava

ZLATKO JURIC

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

LIDIJA BENCETIĆ

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

Prijedlog Direktivne regulatorne osnove Zagreba iz 1953. jedan je od najiščekivanijih dokumenata grada Zagreba u poratnom razdoblju. Njegova su rješenja trebala utjecati na svakodnevni život građana, od prometnih rješenja, pozicioniranja industrije odnosno radnih mjesta, do lokacija stanovanja i rekreacije. O urbanističkom se prijedlogu raspravljalo u zatvorenim krugovima Narodnoga odbora grada Zagreba, iz kojih su onda informacije puštane u javnost te su objavljivane u sklopu javne rasprave. Javna se rasprava sastoji od potpisanih i nepotpisanih članaka u kojima se izvještava i/ili komentira tijek izrade Direktivne regulatorne osnove ili se komentira/kritizira njezin sadržaj. Tekstovi su objavljivani od ožujka 1953. do listopada 1954. u dnevnom listu *Vjesnik*, tjedniku *Republika* te stručnim časopisima *Građevinar* i *Čovjek i prostor*. Stručni dio javne rasprave odnosi se na kritiku pojedinih segmenata Direktivne regulatorne osnove 1953. Inženjer Milko Sinković daje kritiku željezničkoga čvora, ing. Božidar Vizjak komentira cestovni promet, a inženjeri Artur Minichreiter i Elimir Svetličić analiziraju prijedlog regulacije rijeke Save. Generalnu kritiku urbanističkoga prijedloga Direktivne regulatorne osnove 1953. iznosi ing. Petar Senjanović. Analiza obuhvaća i anonimne tekstove autora N. M.-a i M. V.-a objavljene u časopisu *Čovjek i prostor*, kojima je opisan tijek nastanka Direktivne regulatorne osnove 1953. i kritika prijedloga.

Ključne riječi: Hrvatska; Zagreb; Direktivna regulatorna osnova Zagreba 1953.; urbanizam; generalni urbanistički planovi; Milko Sinković; Božidar Vizjak; Artur Minichreiter; Elimir Svetličić; Petar Senjanović

Uvod

Urbanističko planiranje svakoga grada od iznimne je važnosti za njegov društveni i gospodarski razvoj. Smjernice dane urbanističkim planom daju smjer ključnim odrednicama svakodnevnoga života stanovnika, određuju

stambene lokacije, poslovne i industrijske zone, prostore rekreacije, opskrbe i kulturnoga života, kao i sustav prometnica čija mreža određuje brzinu povezivanja stanovanja, rada i svakodnevnih aktivnosti pojedinca i obitelji. Važnost urbanističkoga planiranja očituje se u angažiranosti tijela gradske uprave na izradi urbanističkih planova, time i tijela zagrebačke uprave, odnosno Narodnoga odbora grada Zagreba (NOGZ). Izradi urbanističkoga plana često su posvećene posebne sjednice, a ako nije posvećena zasebna sjednica, onda je to pitanje prva točka dnevnoga reda. Osim rasprave unutar tijela gradske uprave, vodi se i živa rasprava u stručnim krugovima, koja je prezentirana u periodičkim publikacijama.

Ing. Vlado Antolić i suradnici nakon objavljivanja Direktivne regulatorne osnove Zagreba (DRO) 1949. u stručnom časopisu *Arhitektura* nastavili su rad na dovršenju urbanističkoga plana Zagreba te je u Zavodu za urbanizam NOGZ-a u svibnju 1953. završen prijedlog DRO-a Zagreba.¹ U lipnju Antolić na poziv Ujedinjenih naroda odlazi u Burmu (danas Mjanmar), gdje je radio generalni urbanistički plan Rangoona (danas Yangon) (1953. – 1958.) i drugih gradova. U prosincu 1953. završen je izvještaj o DRO-u 1953., koji je izradila Komisija za regulacioni plan grada Zagreba pri Savjetu za komunalne poslove NOGZ-a. Predsjednik Komisije bio je ing. Rikard Marasović.² Na 14. sjednici Gradskoga vijeća i Vijeća proizvođača NOGZ-a, održanoj 28. prosinca 1953., prihvaćeno je osam točaka iz zaključka Komisijina izvještaja.³ Od ožujka 1953. do listopada 1954. trajala je javna rasprava o prijedlogu DRO-a 1953., koja će se detaljno analizirati ovim člankom.

Na temelju iznesenoga, najvažniji segment istraživanja čine stručni tekstovi objavljeni u periodičkim publikacijama republičkoga karaktera (*Vjesnik*), tjedniku (*Republika*) te stručnim publikacijama (*Čovjek i prostor*, *Gradjevinar*). Zbog volumena članka i obima objavljenih stručnih tekstova, koji detaljno ulaze u problematiku pojedinih segmenata DRO-a 1953., objavljena literatura minimalno je korištena.

¹ Vidi: JURIĆ, BENCETIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba 1949.” O urbanističkom djelovanju V. Antolića pisali su: IVANKOVIĆ, „Arhitekt Vladimir Antolić”; BJAŽIĆ KLARIN, „Constructing the world of equal opportunities”. O urbanističkom planiranju Zagreba od 1945. do 1952. vidi u: IVANKOVIĆ, OBAD ŠČITAROCI, „Moskovski boulevard”; IVANKOVIĆ, OBAD ŠČITAROCI, „Planiranje i izgradnja Zagreba 1945.-1952.”; BJAŽIĆ KLARIN, „The Exchange of Urban Planning Theory”.

² Hrvatski muzej arhitekture, Ostavština Stjepana Hribara, Dokumenti, X/1953., Izvještaj Komisije za izradu regulacione osnove grada Zagreba Savjeta za komunalne poslove NOGZ, prosinac 1953., 14-15. U Komisiju su bili imenovani predsjednik ing. Rikard Marasović, NOGZ, i ing. Roman Jelovica, Jugoslavenske državne željeznice; dr. Eugen Pusić, Savjet unutarnjih poslova; pukovnik Mihajlo Tartalja, JNA; prof. ing. Josip Seissel, Tehnički fakultet Zagreb; dr. Josip Berlot, Savjet narodnog zdravlja; ing. Rokbraut (?), Privredni savjet NOGZ-a; ing. Ivan Zemljak, Savjet za nauku i kulturu NOGZ-a. Vidi: N. M., „Regulatorna osnova Zagreba još uvijek nije prihvaćena”, 3.

³ HR-DAZG-NOGZ-37.1 SPT, knj. 74, Zapisnik 14. sjednice Gradskoga vijeća i Vijeća proizvođača NOGZ-a, 28. 12. 1953., str. 432-433.

U tekstu će se primijeniti metoda analize stručnih tekstova: „Zapreka u širenju grada – Regulacija Save u vezi je s daljnjim razvojem Zagreba” inženjera Artura Minichreitera i Elimira Svetličića o regulaciji Save, „Željezničko čvorište u okviru direktivne regulatorne osnove Zagreba” ing. Milka Sinkovića o predloženom željezničkom rješenju, „Prometne podloge za cestovno planiranje i regulatorna osnova grada Zagreba 1953” ing. Božidara Vizjaka o prijedlogu prometnoga plana te generalna kritika urbanističkoga prijedloga ing. Petra Senjanovića „Direktivna regulatorna osnova Zagreba – prostorno oblikovanje i plastika grada”. Prezentirat će se i ključne novinske informacije kroz tekstove N. M.-a i M. V.-a o tijeku izrade DRO-a 1953., čime će biti ponuđen uvid u segmente DRO-a koji su smatrani važnima za predstavljanje široj javnosti. Cilj analize tekstova stručne kritike jest rasvjetljavanje problematike odbijanja DRO-a 1953. Naime, u znanstvenoj se literaturi koriste formulacije da je DRO 1953. odbijen zbog „nedovoljne ambicije u širenju grada i neslaganja oko rješenja problema željezničke pruge”.⁴ Međutim, ne ide se detaljnije u analizu razloga njegova odbijanja, a s obzirom na prešućenu i stvarnu važnost DRO-a 1953. za razvoj Zagreba, smatramo važnim detaljno prezentirati argumente koji su doveli do njegova odbacivanja i ostavili Zagreb bez urbanističkoga plana za idućih dvanaest godina.

Problematikom urbanističkoga rješenja Zagreba nakon Drugoga svjetskog rata bavilo se više arhitekata i povjesničara umjetnosti, a najdetaljnije analize daju Tamara Bjažić Klarin u kritičkom osvrtu na urbanistička rješenja Vlade Antolića, potom Vedran Ivanković i Mladen Obad Šćitaroci, koji analiziraju zagrebački urbanizam 40-ih i 50-ih godina, te Zlatko Jurić i Lidiya Bencetić tekstovima o urbanističkim prijedlozima iz 1949. i 1965. godine.⁵ Valja spomenuti i analizu urbanoga planiranja u Hrvatskoj u socijalističkom razdoblju autora Tandarića, Watkinsa i Ivesa.⁶

Kritika pojedinih segmenata DRO-a 1953.

U ovome dijelu teksta analizirat će se stručni članci u kojima je iznesena kritika pojedinih segmenata DRO-a 1953. Inženjer Milko Sinković daje kritiku željezničkoga čvora, ing. Božidar Vizjak komentira cestovni promet, inženjeri Artur Minichreiter i Elimir Svetličić analiziraju prijedlog regulacije rijeke Save, a generalnu kritiku DRO-a iznosi ing. Petar Senjanović. Prezentirani

⁴ *Urbanistički program grada Zagreba*, 10; DOMLJAN, „Poslijeratna arhitektura u Hrvatskoj”, 94.

⁵ Vidi: BJAŽIĆ KLARIN, „Constructing the world of equal opportunities”; IVANKOVIĆ, OBAD ŠĆITAROCI, „Planiranje i izgradnja Zagreba 1945.-1952.”; JURIĆ, BENCETIĆ, „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba 1949.”; BENCETIĆ, JURIĆ, „Urbanistički program grada Zagreba iz 1965.”

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

su i tekstovi anonimnih autora N. M.-a i M. V.-a objavljeni u stručnom časopisu *Čovjek i prostor*.

Kritika željezničkoga čvora – Milko Sinković, ožujak-travanj 1953.

U članku „Željezničko čvorište u okviru direktivne regulatorne osnove Zagreba”, objavljenom u dva broja stručnoga časopisa *Građevinar*, ing. Milko Sinković daje detaljnu i kritičku analizu rješenja željezničkoga čvora u DRO-u 1953. Prije analize željeznice u DRO-u, Sinković u publikaciji iz 1948. daje povijest željezničkoga čvora u Zagrebu i dijeli ju na tri razdoblja: od 1862. do 1918., od 1918. do 1945. te razdoblje poslije 1945. godine.⁷ Napisao je kronologiju zbivanja od 11. studenog 1947. do 14. prosinca 1948. oko njegova idejnoga projekta željezničkoga čvora iz 1947. (projekt P47).

Sinković je efektno i racionalno polemizirao s dva raširena načina razmišljanja o željeznici u Zagrebu. Prvi je rašireno javno mnijenje o pojavi željeznice na gradskom području. U rješavanju zagrebačkoga željezničkog čvorišta glavni problem nisu urbanistički ili željeznički razlozi, nego „uskogrudno” i „laičko shvaćanje”, koje nije utemeljeno u znanosti: „Kod nas se već davno aklimatiziralo neko čudnovato shvaćanje, prema kojem (...) željeznica znači na području svakog naselja neko nužno zlo, koje treba po mogućnosti ograničiti. Kada su u pitanju elementi drugih prometnih sredstava, ceste, autoputovi, plovni kanali i aerodromi, nema tih uskogrudnosti.”⁸ Drugi je bio urbanistički aspekt odnosa između izgradnje željeznice i širenja grada prema rijeci. Sinković je uvjerljivo analizirao i osporio općeprihvaćenu tezu da je trasa željeznice bila glavna zapreka širenju grada prema jugu i uzrok nepovoljnoga širenja grada u smjeru zapad-istok. Od početka XX. stoljeća grad se počeo intenzivno graditi u smjeru zapad-istok, „tako da je dobivao sve više oblik rastegnutog panonskog naselja. Ta nepoželjna pojava pripisivala se bez iznimke samo postojanju željeznice, koja je navodno tvorila neku barijeru razvitku grada u smjeru prema Savi. Ta je teza u prošla vremena bila tako jaka, da ima još i danas svoje pristalice.”⁹ Sinković smatra da su česte poplave bile glavni razlog neširenja na područja južno od željezničke pruge, jer Sava na području Zagreba „nije bila regulirana, niti su postojali zaštitni nasipi, a niti su bili uređeni gradski odvodni kanali na svojim ušćima u Savu”. Nakon poplave u prosincu 1923., kad je voda došla na 200 m od željezničkoga prijelaza: „Svako naseljavanje na tom poplavnom području imalo je vrlo malo privlačnosti, to više, jer tamo nisu postojali ni uredni pristupni putovi, ni vodovod, ni kanalizacija, ni plin, ni električna, ni tramvaj. Radi nedostatka tih osnovnih

⁷ SINKOVIĆ, *Kolodvori i kolodvorska postrojenja – predavanja*, 42-43; SINKOVIĆ, *Kolodvori i kolodvorska postrojenja – slike*, sl. 192-195.

⁸ SINKOVIĆ, „Željezničko čvorište u okviru direktivne regulatorne osnove Zagreba”, br. 4, 138.

⁹ SINKOVIĆ, „Željezničko čvorište u okviru direktivne regulatorne osnove Zagreba”, br. 3, 95.

preduvjeta za svako donekle uređeno gradsko naselje optuživati željeznicu svakako je apsurd.”¹⁰

Sinković iznosi tezu da je najbolje rješenje za nesmetani razvoj cestovnoga prometa i prometno povezivanje gradskih područja visinsko razdvajanje cestovnih i željezničkih trasa, jer je „podizanjem svih pruga, koje se ukrštavaju sa Savskom i Samoborskom cestom bio (...) jasan dokaz, da te pruge ni u najmanjoj mjeri ne mogu smetati razvitku Zagreba, isto tako, kako ne smetaju podignute pruge ni u ostalim gradovima u svijetu, a teza, da ipak smetaju, pravi je zagrebački specifikum.”¹¹

Sinković je izradio idejni projekt željezničkoga čvora. Naručitelji su bili NOGZ i Uprava državnih željeznica. U kritičkoj usporedbi projekata P47 i P53 inzistira na dobroj projektantskoj praksi, čiji je osnovni preduvjet šest projektantskih principa koje je Sinković primijenio tijekom izrade projekta: 1. jasan i jednostavan – raspored pruga i postrojenja; 2. realan – stvarno izvediv; 3. racionalan – izvodi se samo neophodno i nužno; 4. konzervativan – sačuvati postojeće (čitava postrojenja, pojedine objekte, zauzete površine, postojeće smjerove); 5. izvediv u višegodišnjim etapama; 6. neometan prijelaz iz staroga u novi sustav.¹²

Nakon teorijskoga uvoda detaljno su kritički obrađena tehnička rješenja u projektu P53. U prijedlogu s dva prolazna glavna kolodvora nije bilo primijenjeno prvo teorijsko pravilo jednostavnosti i jasnoće u rasporedu postrojenja. Rješenje je primjer kontradikcije, jer zapadni „glavni” kolodvor preuzima sav putnički promet iz smjerova Varaždin, Zidani Most, Rijeka i Split, koji provodi „preko City-a u istočni ‘glavni’ kolodvor s tim da taj promet svršava u istočnom poslovnom kolodvoru i obratno. Putnički promet iz smjerova Koprivnica, Beograd, Novska i Banjaluka prima istočni ‘glavni’ kolodvor i pušta ga preko City-a u zapadni ‘glavni’ kolodvor s tim da taj promet svršava u zapadnom poslovnom kolodvoru i obratno.”¹³ Nakon pažljivoga proučavanja stručne literature Sinković nije pronašao opravdanje „da bi se napustio postojeći centralni putnički kolodvor u sredini grada, a mjesto njega se postavila na istoj putničkoj pruzi dva ekvivalentna prolazna dispoziciona putnička kolodvora na periferiji grada”¹⁴

Prema Sinkovićevu mišljenju, prijedlog urbanistički ne zadovoljava jer su oba „glavna” kolodvora izrazito periferne stanice, a uz to još i „glavne”. Postojanje stajališta City ne mijenja ništa na toj konstataciji, jer samo to stajalište jedva može zadovoljiti putnički promet centra grada, a „veliki putnički kolodvori na periferiji imat će kraj svojih ogromnih postrojenja samo minimalan

¹⁰ *Isto.*

¹¹ *Isto.*

¹² SINKOVIĆ, „Željezničko čvorište u okviru direktivne regulatorne osnove Zagreba”, br. 4, 139.

¹³ *Isto*, 142.

¹⁴ *Isto.*

promet”.¹⁵ Sinković čak ironizira „ogromnu korist” koju stajalište „City” donosi gradu. Osnovni urbanistički i željeznički principi su smještaj postrojenja (glavnih kolodvora) na područje gdje ima najviše korisnika. U projektu P47 glavni kolodvor nalazi se u gradskom središtu. Na longitudinalnoj putničkoj trasi zapad-istok bilo je pet putničkih stajališta, Stenjevec (6 km) – Črnomerec (3 km) – Glavni kolodvor – Borongaj (4 km) – Čulinec (6 km). U projektu P53 na istoj je trasi smanjen broj stajališta na tri: glavni kolodvor zapad (4,5 km) – „City” – glavni kolodvor (5 km). Oba su kolodvora smještena na rubu naseljenoga gradskog područja zbog eventualnoga proširenja grada u budućnosti. Glavni urbanistički prigovor bio je da će smještajem „dvaju ‘glavnih’ kolodvora na krajevima duže osi te panonske elipse svakako (će) znatno pridonijeti tendenciji da se ta os još više produži”.¹⁶ U projektu P53 pojavljuju se nelogična projektantska rješenja: na zapadnoj strani „pretkolodvor Jankomir, zapadni glavni, poslovni i teretni kolodvor sakupljeni su u jednu glomaznu aglomeraciju od preko 4 km dužine i oko 1,5 km širine. Nejasno je, zašto je projektant napustio postojeću liniju pruge na dužini od oko 5 km te ju poligonalno proveo prema jugu, da bi se iza toga opet povratio u njezinu blizinu.”¹⁷ Na istoku nakon pretkolodvora Jakuševac, jednokolosiječna putnička i dvokolosiječna teretna pruga paralelne su u dužini od 5 km. Kad prelaze plovni kanal riječne luke i Savu, „tvore vrlo nezgodan mostovni kare od 4 mosta i 4 podvožnjaka, svakako pogodnu skupinu za zračni napadaj”.¹⁸

U projektu P53 Sinkovića je posebno iritiralo nepoštovanje 4. projektantskog principa – konzervativnosti: „od postojećih postrojenja sačuvati što se sačuvati može i mora.” Projektant je potpuno ignorirao princip konzervativnosti jer „unutar predviđenih pretkolodvora nije ostavio ili upotrebio ni jedno od postojećih željezničkih postrojenja i krajnje malo od samih pruga, a same preinake počinju već i ispred nekih pretkolodvora. Čak ni kod putničke uzdužne linije nije ostavljen sadašnji položaj pruge, već je ta prema tekstu Direktivne osnove promaknuta ‘nešto’ na jug. Koliko iznosi taj ‘nešto’, ne može se iz nacрта razabrati, po svemu čini se da bi to moglo biti oko 50 metara. Projektant dakle smatra, da svi radovi nekoliko generacija na željezničkom čvorištu ne vrijede ništa, iako su se izvodili kroz decenije, te su se na njih utrošile goleme sume, a i koristi su imali i još uvijek ih imaju danas i grad i željeznica. Priliku za prvovrstan koncept projekta korištenjem već uređenog dijela sa spojem Zagreb gl. kolodvor – Zagreb zap. kolodvor kao i spojem Zagreb gl. kol. – Savski most jednostavno odbacuje. Napušta i tek nedavno sagrađeni željeznički savski most!”¹⁹

U P53 predviđen je jedan ranžirni kolodvor. Sinković je skeptičan prema koncepciji da bi najveće teretno čvorište u državi moglo kvalitetno

¹⁵ *Isto.*

¹⁶ *Isto.*

¹⁷ *Isto*, 143.

¹⁸ *Isto.*

¹⁹ *Isto*, 144.

funkcionirati s jednim ranžirnim kolodvorom. Na osnovi dugogodišnje prakse opći je zaključak bio „da su u Zagrebu potrebna dva ranžirska sistema odnosno kolodvora. (...) Njihove funkcije se ne bi mogle bez opasnosti za redovito odvijanje teretnog prometa akumulirati samo u jednom postrojenju. Glavni razlozi za dva ranžirska kolodvora, jedan glavni i drugi pomoćni, jesu: 1) postojanje dvaju teretnih prometnih sistema, istočnog i zapadnog; 2) potreba uzajamne pomoći prilikom nezgoda; 3) nemogućnost instradiranja tereta prilikom nezgoda zbog male gustoće željezničke okolišnje mreže obilaznim putem; i 4) postojanje sezonskog prometa.”²⁰

U projektu P53 poseban je problem ukidanje svih postojećih industrijskih željezničkih priključaka, osim za tvornicu „Rade Končar”. Ostali su neriješeni priključci na željezničku mrežu postojećih željezničkih radionica i novoga veselajamskog prostora. Konačna ocjena ing. Sinkovića bila je da će projekt P53 ostati samo na papiru, jer je neizvediv zbog potrebnih golemih investicija.²¹

Kritika cestovnoga prometa – Božidar Vizjak, 1953.

Inženjer Božidar Vizjak 1953. objavljuje članak „Prometne podloge za cestovno planiranje i regulatorna osnova grada Zagreba 1953” u *Građevinaru*. U tekstu je detaljno obrazložio metodologiju organiziranoga promatranja i sistematiziranoga prikupljanja podataka o postojećem prometu da bi se moglo informirano projektirati buduće cestovne prometnice.²² Vizjak je naveo relevantnu suvremenu međunarodnu stručnu literaturu koju je koristio, a kao okosnicu je uzео knjigu *Highroad Capacity Manual*, u kojoj su objelodanjeni rezultati istraživanja američkoga Ureda za javne ceste (Bureau of Public Roads) Ministarstva trgovine (Department of Commerce).²³

Vizjak smatra da je osnovna koncepcija cestovnoga prometa u DRO-u 1953. bila „da su glavne prometne saobraćajnice ujedno i nosioci gradskoga proširenja. One su vođene gdje god je to bilo moguće po principu radijala i dijagonala, da bi se što više skratile prometne veze za pojedine gradske predjele. Vezivanjem tih predjela s centrom grada postigla se skupna prometna cjelina.”²⁴ Glavne cestovne prometnice podijeljene su prema položaju i namjeni na: a) paralelne (longitudinalne) prometnice; b) radijalne prometnice; c) ulazno-izlazne prometnice i d) kružne veze (prometnice). Bile su predviđene tri paralelne (longitudinalne) prometnice u smjeru istok-zapad.²⁵ Prva, Ljubljanska – Zagrebačka – Slavonska avenija (autoput „Bratstvo i jedinstvo”), bila je namijenjena za opskrbu grada i teretni tranzit, a prolazila je

²⁰ *Isto*.

²¹ *Isto*, 145.

²² VIZJAK, „Prometne podloge za cestovno planiranje”, 242-247.

²³ *Isto*, 242-244.

²⁴ *Isto*, 245.

²⁵ Ing. Vizjak u tekstu upotrebljava pojam paralelno za longitudinalno, a radijalno za transverzalno.

neposredno uz oba teretna kolodvora i javna skladišta. Druga, visoka brza cesta, imala je dvostruku namjenu jer je bila pozicionirana paralelno sa željezničkom prugom. U centru grada bila je predviđena na nasipu, a na istoku i zapadu u razini zemlje. Osnovna namjena bila je sakupljanje internoga prometa iz sjevernoga dijela grada. Sekundarna namjena bila je povezivanje gradskih naselja i glavnih putničkih kolodvora na zapadu i istoku s gradskim središtem i željezničkim stajalištem City. Treća, Ulica grada Vukovara (prije Beogradska ulica), preuzimala je interni promet južnoga dijela grada. Glavna transverzalna prometnica bio je Zrinjevac, namjena glavnoga osovinskog bulevara bila bi povezivanje sjevernih i južnih gradskih predjela. Savska cesta i Držićeva ulica postojeće su radijalne prometnice koje su glavni izlazni smjerovi prema jugozapadu i jugoistoku. U prometnom sustavu bile su predviđene tri ulazno-izlazne prometnice. Na istočnom gradskom ulazu, u čvoru Sesvete, bile su sakupljene ulazno-izlazne prometnice: sjeverne vanjske prometnice, brza autocesta i cesta mješovite namjene prema gradu na zapadu. Na zapadnom gradskom ulazu je čvor Podsused, koji je bio posebno složen zbog nepovoljne konfiguracije terena.²⁶

Na malenom području lijeve obale Save na nižoj razini prolazila je dvokolosiječna željeznička pruga za Sloveniju, a na višoj razini na potpornim zidovima nalazile su se ulazno-izlazne prometnice: autocesta prema Zagorju i Sloveniji na zapadu i prema gradu na istoku. Autocesta Zagreb – Ljubljana i cesta Rijeka – Karlovac – Zagreb ulazile su u grad preko novoga mosta na Savi. Na južnom gradskom ulazu, produženi Zrinjevac prema jugu bio je ulazno-izlazna prometnica jer je pretvoren u glavni osovinski bulevar koji je mostom prelazio Savu. Na sjevernom gradskom ulazu na istočnoj strani (Dubrava – Čučerje – Stubica) i na zapadnoj strani (Ilica – Gornje Vrapče – Jablanovec) bile su ulazno-izlazne prometnice koje su povezivale Zagreb preko Zagrebačke gore s Hrvatskim zagorjem.²⁷ Vanjski i unutarnji kružni prometni prstenovi bili su predviđeni zbog međusobnoga povezivanja longitudinalnih, transverzalnih i ulazno-izlaznih prometnica.

U DRO-u 1953. predviđen je prostorni razvoj grada u idućih 30 godina i do 600.000 stanovnika. Urbanisti su prilagodili osnovu novopripojenim gradskim područjima, a to kao neposrednu posljedicu ima izduženi oblik grada, „što sa prometnoga gledišta nije povoljno”.²⁸ Situacija će se promijeniti daljnjim povećanjem stanovništva, jer je neizbježno proširenje grada prema jugu i preko Save. Vizjak je racionalno upozorio da je nužno donijeti odluke i provesti nužne prethodne radove. Primarni je zadatak „planska postava cestovnih saobraćajnica južno od rijeke Save. To je pitanje vrlo akutno, jer može nastati opasnost divlje izgradnje”, zato bi NOGZ trebao prethodno „donijeti odluku o svrsishodnosti odnosno lokaciji melioracionog plovnog kanala,

²⁶ VIZJAK, „Prometne podloge za cestovno planiranje”, 245.

²⁷ *Isto*, 246.

²⁸ *Isto*.

potvrditi lokaciju aerodroma i definitivno odrediti veličinu i položaj zaštitnog vodovodnog područja”.²⁹

Regulacija rijeke Save – Artur Minichreiter i Elimir Svetličić, lipanj 1953.

U svibnju 1953. projektni biro „Hidroprojekta” pod vodstvom direktora ing. Artura Minichreitera započeo je izradu prve faze projekta regulacije Save za veliku vodu na potezu od željezničkoga mosta na zapadu do cestovnoga mosta na Jakuševcu u dužini od 4200 m, koji je trebalo dovršiti do 1. kolovoza 1953. Glavni projektant bio je ing. Elimir Svetličić, tada asistent Tehničkoga fakulteta u Zagrebu. U članku „Zapreka u širenju grada – Regulacija Save u vezi je s daljnjim razvojem Zagreba” dnevni list *Vjesnik* objavljuje detalje ovoga projekta.³⁰

Minichreiter i Svetličić prvu su fazu izrade projekta opisali kao „palijativnu”, odnosno „hitnu” mjeru kojom bi se omogućila izgradnja višestambenih zgrada na području južno od desne obale rijeke i da se „na prekosavskom području zvanom ‘Kajzerica’ što prije pride definitivnom smještaju Zagrebačkog velesajma”. U drugoj fazi nastavila bi se izrada projekta regulacije Save na potezu Podsused – Zagreb – Ivanja Reka.³¹

Minichreiter i Svetličić precizno su i nedvosmisleno detektirali glavni urbanistički problem, odnosno zašto se grad nije širio južno od željezničke pruge. Glavni razlog bila je neregulirana rijeka Sava, koja je „predstavljala dosad barijeru za razvitak grada Zagreba, zbog čega se on neprirodno širio u smjeru istok-zapad. Sjeverna strana zbog brdske konfiguracije također je predstavljala izvjesnu prepreku. Na južnoj, nizinskoj strani, gdje bi razvitak bio najprirodniji, ispriječila mu se neregulirana Sava.” Inženjeri su izrazito kritični prema prethodnim intervencijama, jer su se uzduž Save gradili „bez sistema nasipi, koji su trebali zaštititi naselja i poljoprivredne površine. Zato vidimo, da su bez nekog smišljenog reda nastali tzv. ‘divlji’, sporadični nasipi samo za potrebe osiguranja. Razumljivo je, da ti nasipi, ovako građeni, nisu povoljno utjecali na reguliranje rijeke.”³²

Pri regulaciji Save treba razmišljati o maloj, srednjoj i velikoj vodi. U problemu male vode, plovnost Save na potezu od Siska preko Zagreba do Bregane nije bila moguća jer je zahtijevala izvedbu opsežnih radova uz velike financijske troškove. Zato je bilo predviđeno, po njihovu mišljenju, povoljnije rješenje, projektiranje i izvedba plovnoga kanala Sisak – Zagreb – Bregana. Minichreiter i Svetličić prilično su uopćeno govorili o problemu srednje vode: „ono je već ranije rješavano, i već imamo fiksiranu trasu za provođenje srednje vode na potezu od Podsuseda do Zagreba i ta se trasa sada znatnim radovima

²⁹ Isto.

³⁰ En., „Zapreka u širenju grada”, 7.

³¹ Isto.

³² Isto.

učvršćuje i upotpunjava.”³³ O problemu velike vode iznijeli su rezolutno kritičko mišljenje jer „ranije se za to nije postavljalo nikakvo tehničko rješenje. Doduše, bilo je nekih pokušaja, ali oni su se bazirali na nepotpunim podacima, pa zato nisu mogli zadovoljiti. Nasipi koji su dobro postavljeni, razumljivo je da će se iskoristiti.”³⁴

Kritika urbanizma – Petar Senjanović, 1954.

Generalnu kritiku urbanističkoga prijedloga DRO-a 1953. daje inženjer Petar Senjanović u listopadu 1954. u tekstu „Direktivna regulatorna osnova Zagreba – prostorno oblikovanje i plastika grada”, objavljenom u časopisu *Republika*.³⁵ Senjanović priznaje autorima da je osnova „marljivo i naučno razrađena na suvremenim urbanističkim načelima, na osnovu kojih odgovara rezultatima napredne urbanističke nauke, tekovinama u suvremenoj izgradnji gradova i iskustvima naprednih zemalja u različitim drugim disciplinama (...) Pri tome mislim osobito na savršeno obrađeni opsežni statistički materijal, na sistematsko diferenciranje različitih ulica i putova gradske ulične mreže, na profiliranje komunikacija prema smjerovima, intenzitetu i vrsti prometa, na – iako samo načelno – grupiranje čitava gradskog teritorija kao jedinstvenoga organizma prema ‘osnovnim funkcijama stanovništva’, na zoniranje grada u tri osnovne zone, na stambenu zonu sa ‘mikrorajonima’, na industrijsku zonu i zonu odmora i rasonode itd.”³⁶

U iznimno opsežnom tekstu obrađeno je nekoliko tema: a) atrakcija gradske slike, b) neboderi, c) gradske ulice, d) trgovi, e) ulične arkade i prolazi, f) nastambe i g) rijeka Sava. U širi fokus urbanističke rasprave pripadale su teme atrakcija gradske slike, ulične arkade i prolazi te nastambe. U užu fokus urbanističke rasprave, direktnije povezane s DRO-om, spadale su teme neboderi, gradske ulice, trgovi i rijeka Sava.

Senjanović je bio posebno skeptičan prema urbanističkoj koncepciji DRO-a gdje su neboderi shvaćeni „kao dominirajući ‘akcent’ u plastici budućeg Zagreba, takoreći kao originalni reklamni clou velegradske atrakcije”.³⁷ Prema njegovu kategoričkom mišljenju, neboderi su bili „neuralgična pojava”, „građevinske deformacije”, „čirovi na organizmu novovjeke urbanizacije”, „funkcionalni tumori”, „giganti”. Oni su „nužno zlo” u velikim gradovima s višemilijunskim stanovništvom, gdje su investitori podizali nebodere jer su nastojali zbog intenzivne industrijalizacije što rentabilnije iskoristiti preskupa građevinska zemljišta.³⁸ Senjanović je bio sklon razmišljanju jedne grupacije suvremenih arhitekata da neboderi „po svojoj konstrukciji, a obično i

³³ *Isto.*

³⁴ *Isto.*

³⁵ SENJANOVIĆ, „Direktivna regulatorna osnova Zagreba”, 786-799.

³⁶ *Isto*, 793-794.

³⁷ *Isto*, 787-788.

³⁸ *Isto*, 789.

materijalu (u najnovije vrijeme čelik, aluminij, staklo) – ne pripadaju u ono, što se obično podrazumijeva pod arhitekturom, a još manje u urbanistiku. To su u svojoj biti inženjerske konstrukcije, kao i mostovi, željezničke i fabričke dvorane a u vezi su s arhitekturom samo po svojem nepokretnom interijeru i utilitarističkoj primjeni.” On se oprezno i znalački ogradio od eventualnih optužbi za pasatizam i zaljubljenost u neostilove historicizma koje bi mogli uputiti arhitekti visokoga modernizma. Ranu fazu u izgradnji američkih nebodera nedvosmisleno je ocijenio „kao monstruozi kič”, jer su lijepljenjem „gipsanih i keramičkih ‘klasičnih’ ornamenta htjeli napraviti novu oblakodersku ‘arhitekturu’”.³⁹

U Južnom (Novom) Zagrebu „deplasirano” je predviđanje buduće guste izgradnje predimenzioniranih vertikalno usmjerenih višestambenih građevina, jer su se tamo nalazili nepristupačni, slobodni, prostrani predjeli na kojima još nisu postojala gradilišta.⁴⁰ U stvaranju nove gradske slike ing. Antolić nastojao je upotrebom četiriju nebodera stvoriti vertikalne akcente i simbole progresa, dok je Senjanović bio duboko uvjeren da je konačni rezultat bio sasvim suprotan. Stvoreni su paradoksalni kontrasti i disharmonija u gradskoj slici jer „stršeci glomazni oblakoderi ne će svoj senzacionalni, kriješćeci efekt, svoju dvojbenu ljepotu, usklađenost u gradskoj ulici trajno i neizmijenjeno zadržati. (...) Već sam pojam akcenta, koji se tim građevinama pridaje i kojim se one jedino i pravdaju, određuje njihovu ograničenu sudbinu. Svi ‘akcenti’, i oni armiranobetonski, moraju kao svi uskličnici, kada permanentno – u vremenu i prostoru – traju, izgubiti svoj efekat, da na išta upozoravaju ili skreću pažnju.” U DRO-u 1953. predloženi neboder na završetku Ulice grada Vukovara bio je zamišljen kao akcent u gradskoj slici, koji „ne može imati čak ni takav efekt, jer ta zgrada svojim dimenzijama širine i visine, ne odgovara velikoj širini i nedoglednoj ravnoj dužini od 4 km te ulice, pogotovo kada njezina vizuala nije zatvorena frontovima ulice na tu završnu perspektivnu točku koncentrirana, već ometana i raskidana nejednako isturenim popriječnim zgradama i raznovidnim grupiranjem”.⁴¹

U organizaciji prometa nije bilo poštovano opće urbanističko pravilo da brzi i tranzitni promet ne prolaze gradskim ulicama, kroz središta gradova, već obilaznim cestama. Tranzitni gradski promet zapad-istok bio je predviđen na novoj brznoj cesti izdignutoj od tla, koja je bila paralelna s postojećom trasom željezničke pruge. U DRO-u su predviđene dvije glavne dominantne uzdužne „arterije”: Beogradska ulica (dužine 4 km) i autoput „Bratstvo i jedinstvo” (dužine 6 km). Za obje smatra da su „ravno rastegnute, ova posljednja upravo u beskonačnost”. Ulica grada Vukovara bila je definirana kao reprezentativni bulevar s kulturnim i poslovnim zgradama, a istovremeno je bila brza cesta za tranzitni promet zapad-istok. Senjanović je koncepciju

³⁹ *Isto*, 790.

⁴⁰ *Isto*, 788.

⁴¹ *Isto*, 789.

ocijenio promašenom, jer je trebala imati namjenu i oblikovanje kao gradska ulica.⁴² U novim dijelovima grada, uz glavne ceste, predviđen je smještaj javnih, poslovnih i kulturnih zgrada, „pa već sama ta okolnost lišava te ulice karaktera ravnih, brzih saobraćajnica, a nameće im karakteristike čak i visoko reprezentativnih gradskih prostora, koji prema tome moraju svojom formom, prostornom i flankirajućom arhitekturom ponajprije i više odgovarati tome svom građevno-urbanističkom, negoli saobraćajnom prolaznom i kamionsko-teretnom zadatku”.⁴³ Sekundarni nedostatak bilo je odustajanje od stvaranja i oblikovanja „ulične fronte”. Senjanović naglašava da je u DRO-u 1953. „revolucionarno (kao namjerno) poništeno ono što prema iskustvima izgradnje gradova daje gradskim ulicama njihovo prostorno oblikovanje, njihovu specijalnu karakteristiku, veću ili manju ljepotu, plastičnost i privlačnost, a gdje je na mjestu, i monumentalnost. U novim zagrebačkim uličnim dominantama nema uopće ulične fronte.”⁴⁴

Prostor ulice i oblikovanu uličnu frontu ne stvaraju „izolirani paralelo-pedski blokovi potpuno ujednačenih (kao štancovanih) otvora prozora i pročelja, poredani u strogo jednakim razmacima na istoj liniji, većinom poprijeko na ulični pravac, rastrgane fronte, s tzv. ‘ritmičkom’ monotonijom, s tvrdim grupiranjem, koje bi imalo da predoči monumentalnost; s drskom visinom ‘nebotičnika’, što bi imalo da znači dominiranje i akcentuiranje; s orijentiranjem, koje se pravda higijenom, provjetravanjem i meteorologijom (iako u tome nema konzekventnosti); s krutim ukočenim i ujednačenim kalupom, koji se naziva ‘funkcionalnost’; sa sveobuhvatnom tipiziranom normom, koja bi imala da bude praktičnost i ekonomija”.⁴⁵ U prijedlozima drugačijih urbanističkih rješenja Senjanović je nastojao izbjeći eventualne nesporazume s pristašama CIAM-ovskoga urbanizma jer „ne treba na tim ulicama da zgrade, pročelja budu arhitektonski dekorativni ukras ulične fronte, ne mora da ulični prostor bude sladunjavo slikovit, (...) A kada govorim o uličnim frontama, ne mislim, da ulična fronta zgrada mora biti na čitavoj dužini ulice ukočeno rastegnuta, ili cilindrički glatko zaobljena, linearno ujednoličena, već ona može da bude mjestimično skverovima ili manjim usputnim trgovima, risalitima ili udubljenim frontovskim nišama plastičnije proširena, umetnutim nasadima ili parterima raščlanjena, bolje osunčavana i provjetravana, čime se i silueta i perspektiva oživljava. U tu svrhu mogu da budu ulice flankirane i s kućama u nizovima (redovima, Zeilenhäuser) izgrađene okomito ili diagonalno na smjer ulice (uzorni primjeri u Stockholmu), ali i to ne šablonski sa zgradama uvijek istih dimenzija i tipova. Na taj način se oživljava i perspektiva i silueta i plastičnost.”⁴⁶

⁴² *Isto*, 790.

⁴³ *Isto*.

⁴⁴ *Isto*, 791.

⁴⁵ *Isto*.

⁴⁶ *Isto*, 792.

U izgradnji gradova drugi najvažniji element, osim ulice, jest gradski trg. U svakodnevnom životu trgovci su potrebni zbog prometnih, monumentalno-reprezentativnih, privrednih i kulturnih razloga. U DRO-u je upadljiva negativna značajka bila „kao da se je namjerno izbjegavalo projektiranje tih najvažnijih urbanističkih centara”.⁴⁷ U osi sjever-jug u produžetku Runjaninove, Erdödyjeve ulice i Zrinjevca prema Savi bili su predviđeni „kulturni i upravni centar”, (...) ali za sve takve ‘centre’ ne nalazi se u direktivnoj osnovi baš nikakav označeni gradski položaj”. Senjanović je ponovio opće pravilo da je za poslovne, javne i kulturne centre „obično jedino prikladno mjesto na trgovima odvojenim od glavnoga uličnog saobraćaja i to već iz praktičnih razloga, jer takvi ‘hramovi znanosti i umjetnosti’ zahtijevaju neku sakralnu mirnoću, izoliranost od gradskog žamora, a ne položaj uz glavne gradske saobraćajnice”.⁴⁸

Senjanović navodi da je osim ulica i trgova još jedan „najvredniji” urbanistički element bio potpuno ignoriran u DRO-u, a to je rijeka Sava, „taj živi, stalno pokretni, koloristički, slikoviti, dekorativni i sportski, higijenski i saobraćajni gradski vodeni rekvizit (...) ostao je u novom zagrebačkom planu za urbanističke svrhe konstruktivno i kompoziciono potpuno neiskorišćen”.⁴⁹ Urbanistički aspekt regulacije Save predočen je idejom izgradnje na sjevernoj obali Save kojim bi se stvorilo „panoramsko pročelje (ne kulisa!) za čitavu, zaista impozantnu sliku grada”.⁵⁰ Prometni aspekt je regulacija Save na potezu od 12 do 15 km kao jedan od preduvjeta za stvaranje budućega velegrada. Razvojem riječnoga prometa rasteretio bi se, ubrzao i pojeftinio longitudinalni smjer zapad-istok, osobni i teretni ulični promet u gradu.⁵¹

Senjanović je definirao nekoliko zaključnih razmišljanja o DRO-u 1953. Zbog „poslijeratnog brzopletog kopiranja”, koje je po njemu onemogućilo individualnu, intelektualnu i umjetničku teorijsku raspravu, u zadnjih nekoliko desetljeća u cijelom svijetu došlo je do „onog jezivog uniformiranja, do one stereotipne, sumorne i avetne jednoličnosti (...) Koliko je god bilo duhovno siromaštvo ono građenje željezničkih stanica, gradskih tržnica i burza u stilu grčkih hramova, nije ništa duhovitije ono ‘oblikovanje’ parlamenata,

⁴⁷ *Isto.*

⁴⁸ *Isto*, 793.

⁴⁹ *Isto*, 796.

⁵⁰ *Isto.*

⁵¹ Gradsko pročelje na sjevernoj obali rijeke Save riješila je autorska grupa: Marijan Hrčić, Zvonimir Krznarić, Davor Mance i Velimir Neidhardt u Studiji br. 5 na natječaju „Studije centralnog gradskog prostora Zagreba na području Trnja i Novog Zagreba te priobalja Save od željezničkog mosta do Mosta mladosti”, koji je održan od 16. veljače do 2. prosinca 1981. Na natječaju je sudjelovalo šest autorskih grupa (po dvije) iz Urbanističkoga instituta SR Hrvatske, Arhitektonskoga fakulteta u Zagrebu i Urbanističkoga zavoda grada. Komisija je ocjenjivala studije od 3. prosinca 1981. do 15. veljače 1982., a radila je u sastavu: predsjednik Bogdan Tomašić, zamjenik predsjednika Andre Mohorovičić, članovi Vladimir Antolić, Aleksandar Bakal, Tito Kosty, Neven Kovačević, Stanko Kubat, Miro Marasović, Rudolf Marković i Milan Prelog. Vidi: MARINOVIĆ-UZELAC, „Nekoliko pogleda na urbanizam Zagreba”, 32-35.

administrativnih i kulturnih centara, sudnica, škola, crkava, kazališta i univerziteta s 'funkcionalnim' i 'strukturalnim' elementima fabrika, električnih centrala, hangara i silosa u šahovsko-četverouglastim blokovima što su još uokvireni krutim, ravnim saobraćajnicama."⁵²

U novim dijelovima grada stambena izgradnja na „otvorenim i od špekulativne parcelacije slobodnim novim terenima – u širinu – mjesto u nebotičnu visinu – bila bi nastamba mnogo racionalnija, ljepša, ugodnija, a i zdrava i higijenski, dakle takoreći – socijalističkija, jer bi i sa 'slobodnim načinom izgradnje', još uvijek ostali golemi otvoreni prostori za nasade, svjetlost, osunčavanje, provjetravanje i igrališta na ničim ometanoj ravnici zagrebačke savske obale”.⁵³

Senjanović se s mnogo gorčine i oštine obrušio na teorijsko obrazloženje u „pretposljednem poglavlju popratnog izvještaja”, gdje se kazuje da se „u plastici grada ispoljuje ritmičko ponavljanje istovrsnih elemenata” radi razbijanja monotonije, ili da su „raznoliki ugođaji u pojedinostima s harmonijom u cjelini”, ili da su „plastični akcenti dominante, koje omogućuju orijentaciju i daju specifičnost izgleda pojedinim predjelima”; kako je „gradacija plastike, odnosno visina izgradnje grada, koja odgovara organskom životu i pulsu grada”; kako „četiri visoka dominantna objekta – nebodera čine glavni skupni akcent južnog dijela grada”; te da se „time postizava razbijanje monotonije grada, napose u predjelima u ravnici”.⁵⁴ Senjanović nastavlja u oštrome tonu: „ali sva ta parafraziranja dokazuju protivno naime, da i pored svih tih oblakodernih akcenata ipak monotonija suvremeno dominira u toj samo kubistički i ritmički plastičnoj urbanistici. Sve to djeluje kao bogata, vještački iskonstruirana, virtuozna, eufemistička patetična retorika – u posljednjim godinama uobičajena verbalistika suvremenih likovnih umjetnosti, ali nikako to ne može da nadomjesti uvjerljivu logiku i prijatnu urbanistiku. Stoga, kao što je uspjelo emancipiranje od preživjelih tradicija i stilova u arhitekturi i urbanistici, potrebno je, a i vjerojatno je, duhovno i intelektualno oslobođenje od beskritičnog prihvaćanja i ostvarivanja tipiziranih parola i šturih, uniformno ukalupljenih normi tih 'sivih jednoličnosti' i u arhitekturi i u urbanistici.”⁵⁵

Konačno mišljenje ing. Petra Senjanovića bilo je da je DRO 1953. „marljivo i naučno razrađena na suvremenim urbanističkim načelima”. Ističe da su opsežni statistički materijali „savršeno obrađeni”, da su suvremena urbanistička načela primijenjena na „sistematsko diferenciranje različitih ulica i putova gradske ulične mreže, na profiliranje komunikacija prema smjerovima, intenzitetu i vrsti prometa, na – iako samo načelno – grupiranje čitava gradskog teritorija kao jedinstvenoga organizma prema 'osnovnim funkcijama stanovništva', na zoniranje grada u tri osnovne zone, na stambenu zonu sa

⁵² SENJANOVIĆ, „Direktivna regulatorna osnova Zagreba”, 797.

⁵³ *Isto*.

⁵⁴ *Isto*, 798-799.

⁵⁵ *Isto*, 799.

‘mikrorajonima’, na industrijsku zonu i zonu odmora i rasonode itd.”⁵⁶ Smatrao je da je pravi trenutak da se izradi „nova zagrebačka regulatorna osnova (...) novim naporima i efikasnim, autohtono stvaralačkim radom mladih strukovnih generacija uskladi s vlastitim ovdje nastalim socijalnim i privrednim potrebama i formama, koje odgovaraju nacionalnom i kulturnom životu komunalne sredine, kojoj je namijenjen ovaj ‘instrument’ napretka i bolje budućnosti.”⁵⁷

„Čovjek i prostor”, veljača-svibanj 1954.

U veljači 1954. u časopisu *Čovjek i prostor* anonimni autor N. M. prenosi zaključke iz izvještaja Komisije za izradu primjedbi na DRO 1953., koji je sastavio Zavod za urbanizam NOGZ-a (u tekstu se navodi kolokvijalni naziv Gradski urbanistički zavod). U tekstu se upotrebljavao naziv generalni regulacioni plan (GRP) umjesto službenoga (direktivna regulatorna osnova). Istovremeno su se koristili pojmovi: regulaciona osnova, regulacioni plan, generalna regulaciona osnova. Prenesena je obavijest o djelovanju Komisije za regulacioni plan grada Zagreba pri Savjetu za komunalne poslove NOGZ-a.⁵⁸

Tekstom je N. M. vjerodostojno informirao građanstvo i struku o osnovnim značajkama DRO-a 1953. Približno tri četvrtine teksta bile su usmjerene na vrlo precizno i pozitivno informiranje o sadržaju DRO-a i popratnim zbivanjima. Prvi put objavljene su kritičke primjedbe koje su bile naslovljene „suprotna mišljenja”. Zadnja četvrtina teksta fokusirana je na relativno oštru kritiku glavnih nedostataka, koja je bila potencirana podnaslovom „Trebalo bi više voditi računa o ekonomičnosti”. Korišteni su pojmovi „drugorazredni značaj”, „rijeka Sava barijera”, „ne respektira”, „prekomjerno”, „preveliko”, „ogromna sredstva”, „nelogična postavka”, „razbacuje”, „ne bi služilo ničemu”, „ne može se shvatiti”. Osnovni prigovor bio je da je predviđeno širenje grada „na osovini istok-zapad u dužini od 24 km, dok se istovremeno zapostavlja osovina sjever-jug, koja ima svega oko 8 km, t.j. da joj se daje drugorazredni značaj”. Izgradnja grada bila bi planirana do sjeverne riječne obale. N. M. je kategorički zagovarao izgradnju i na južnoj obali rijeke da bi grad „poprimio konturu zaokružene cjeline”. U prošlosti je željeznička pruga bila barijera koja je ometala prostorno širenje grada prema jugu, a prema predloženom DRO-u i danas bi Sava ostala barijera. Između Save i grada bila je zamišljena tampon-zona zelene i sportske namjene, koja bi ometala buduću izgradnju grada prema jugu. Primjedba je preuzeta iz izvještaja Komisije iz prosinca 1953. Osnovna je razlika novinareva jasnoća i direktnost argumentacije, dok je Komisija rabila teško razumljiv jezik i prilično neprobojnu argumentaciju.⁵⁹

⁵⁶ *Isto*, 793-794.

⁵⁷ *Isto*, 799.

⁵⁸ N. M., „Regulatorna osnova Zagreba još uvijek nije prihvaćena”, 3.

⁵⁹ *Isto*.

Drugi prigovor bio je da se u cestovnom i željezničkom sustavu nisu postavile postojeće cestovne i željezničke trase. Buduća Radnička cesta postavljena je „paralelno i u neposrednoj blizini s već postojećom”. Osporen je prijedlog uvođenja dvaju putničkih kolodvora i visoke „brze ceste” koja je išla paralelno sa željezničkom prugom. Slično negativno razmišljanje zastupao je ing. Sinković u tekstovima koje je objavio u *Građevinaru*.⁶⁰

Treći prigovor upućen je na prevelike površine zelenih pojaseva, uz obrazloženje da „preveliko zelenilo traži ogromna sredstva za održavanje”. U obliku retoričkoga pitanja predlagalo se ekonomičnije rješenje uvođenjem širokih ozelenjenih arterija u smjeru sjever-jug koje bi omogućile strujanje svježega zraka sa Sljemena prema Savi. Prijedlog stvaranja ozelenjenih arterija preuzet je iz DRO-a 1949.⁶¹ Četvrti prigovor bavio se komunalnom infrastrukturom jer je „nelogična postavka plana, da se jedan grad, u kome preko 30% stanovnika nema osnovnih instalacija, razbacuje s postojećim već izvedenim instalacijama. U planu se naime mogu vidjeti ceste, koje prolaze kroz zelenu površinu (na kojoj bi se potpuno odustalo od svake gradnje) iako su u cesti ugrađene sve potrebne instalacije: kanal, vodovod, plin, električna. Tako te instalacije ne bi služile ničemu.”⁶² Peta je primjedba da je razmjerno malena površina namijenjena za stambenu izgradnju u odnosu na površine zelenila i zelene tampon-zone, te da je neshvatljivo „zašto se Savska cesta, djelomično već izgrađena stalnim i velikim objektima, kao i još neke druge ceste pretvara u zelene površine?” Osnovna poveznica svih zamjerki jest da se u urbanističkom planiranju „nije više držalo principa ekonomičnosti. Tog se principa trebalo držati, kako radi pojedinih tehničkih rješenja, tako i kod zoniranja grada. S tim bi se postiglo realnije ostvarenje barem jednog dijela tog plana u što skorijoj budućnosti.”⁶³

U svibnju 1954. u časopisu *Čovjek i prostor* objavljen je kraći tekst anonimnoga autora M. V.-a, koji je dao komentar na sva zbivanja oko izrade i donošenja DRO-a. M. V. spominje N. M.-ov tekst te komentira da je tekstom postavio određena pitanja o DRO-u. Komentar M. V.-a bio je da je „otvorio javnu diskusiju – o gotovoj stvari”.⁶⁴ Konstatacija je točna, jer su na sjednici obaju vijeća NOGZ-a u prosincu 1953. bile prihvaćene sve primjedbe iz Komisijina izvještaja. Nikakva razmišljanja i komentari iz javne rasprave više nisu mogli imati izravni utjecaj na izradu novoga DRO-a. Navodi da je građanstvo bilo iznenađeno nagomilanim problemima oko donošenja DRO-a, jer su se u dnevnim novinama počele „javljati senzacije u vezi s ‘predstojećim’ gradnjama nekih podzemnih željezničkih postrojenja na ‘Zvijezdi’, pa o nekom tunelu kroz ‘Sljeme’, pa o proširenju grada prema zapadu do Samobora, a prema istoku do Sesveta, pa o povećanju Zagreba na milijunski grad, pa o

⁶⁰ Isto.

⁶¹ Isto.

⁶² Isto.

⁶³ Isto.

⁶⁴ M. V., „Komunalnom politikom do regulacionog plana grada Zagreba”, 3.

nekim sjajnim mostovima preko Save, pa o nekom novom načinu izgradnje grada i t.d. i to sve u tolikoj mjeri da su građani Zagreba u čudu gledali na svoj dragi Grič i pitali se, što se to zbiva u prostorijama, gdje kreira naša komunalna politika”.⁶⁵ M. V. je izvijestio o sjednici NOGZ-a održanoj krajem prosinca 1953., kad je trebalo prihvatiti DRO 1953., živopisno govoreći: „Zaista, moramo priznati, da skoro nismo prisustvovali takvom zasjedanju, o dramatskom sadržaju kojega nisu – možda – bili svijesni ni sami zastupnici grada Zagreba. Jedan, vrlo vrijedni i zaslužni autor i suradnik toga plana sa štapićem u ruci umorno je tumačio u velikom mjerilu prikazanu direktivnu osnovu grada. Redale su se pretpostavke i zaključci, štapić je letio preko nacрта s jedne zone na drugu, nove su se cestovne mreže rasule ogromnim terenom novog Zagreba kao ogromne ticaljke gigantskog polipa, velike zelene površine i rekreativne četvrti su nas, donekle, i pomalo, umirivale svojom zelenom bojom, ali i zabrinjavale svojom budžetskom stavkom itd., dok su se s druge strane u nama, (...) zbrajale svote koštanja tog plana i vrlo su nas neveselile.”⁶⁶

Kako nakon prosinca 1953. o procesu izrade plana više nije bilo informacija u dnevnim novinama, autor je inzistirao da bi se „o pitanjima regulacionog plana moralo u javnosti više raspravljati, i vremenski i sadržajno, jer – kako smo rekli – to je životno pitanje samih Zagrepčana”. U zaključku je naglašeno da bi jedino NOGZ financirao sve troškove izgradnje predloženih zamisli u komunalnoj infrastrukturi, cestovnoj i željezničkoj mreži. Upozorenje je bilo nedvosmisleno: nema sudjelovanja republičkih i saveznih financija.⁶⁷

Zaključak

U stručnoj se literaturi ponavlja teza da je DRO 1953. odbijen zbog „nedovoljne ambicije u širenju grada i neslaganja oko rješenja problema željezničke pruge”, no razlozi su mnogo širi i obuhvatniji, a iznijeli su ih inženjeri Milko Sinković, Božidar Vizjak, Artur Minichreiter, Elimir Svetličić i Petar Senjanović te anonimni autori N. M. i M. V.

Tekstovi i sudionici mogu se podijeliti u tri skupine. U prvoj su inženjeri Vizjak, Minichreiter i Svetličić, koji su nastojali precizno informirati građanstvo i struku o cestovnom prometu i regulaciji rijeke Save i zaštiti od poplave u DRO-u. Vizjak je objavio tekst u stručnom časopisu koji je imao dobar odjek u uskim stručnim krugovima, ali sasvim sigurno nije imao velik odjek u javnosti. Detaljno je protumačeno preuzimanje suvremene američke metodologije u proučavanju intenziteta i količine prometa u projektiranju mreže gradskih automobilskih prometnica u DRO-u. Sve gradske prometnice podijeljene su u pet skupina prema osnovnoj namjeni. Cestovni prometni sustav bio je planiran na razdoblje od 30 godina i povećanje stanovništva na 600.000. Izostao

⁶⁵ *Isto.*

⁶⁶ *Isto.*

⁶⁷ *Isto.*

je podatak o broju postojećih vozila 1953. i predviđenom ukupnom povećanju broja vozila u razdoblju od 30 godina. Vizjak je napisao sažeto, ali dalekosežno upozorenje koje bi strateške odluke NOGZ morao donijeti prije početka planiranja prometnog sustava južno od rijeke Save.

Inženjeri Minichreiter i Svetličić objavili su tekst u dnevnim novinama, u kojem koriste stručne pojmove, ali koji je imao apaurinsko djelovanje na prosječnoga čitaoca dnevnih novina. Opći je dojam da je problem opsežan, ali stručnjaci vrijedno rade na njegovu rješavanju. Potvrđuju Sinkovićeve stavove da je neregulirana rijeka Sava bila glavni razlog zašto se grad nije izgrađivao prema jugu. Fokusirano su objasnili da je zaštita grada od male i srednje vode rijeke Save projektno definirana i upravo se izvodila. Glavni je problem bila velika voda, jer tehničko rješenje nije pronađeno, a kamoli da je započela izvedba.

U drugoj su skupini autori N. M. i M. V., koji su objavili tekstove u stručnom časopisu, stoga je odjek u široj javnosti bio relativno slab. Prvi se put pojavljuju kritičke primjedbe koje su bile korektno obrazložene. Informativno obavještavaju čitatelje o tijeku izrade i značenju DRO-a. N. M. je precizno definirao pet temeljnih prigovora, a zajednička poveznica bila je nedovoljna primjena principa ekonomičnosti u predlaganju pojedinih tehničkih rješenja. Prigovori su kompilacija mišljenja raznih autora koji su prethodno sudjelovali u raspravi. Prvi se odnosi na zanemarivanje širenja grada osovinom sjever-jug, a preuzet je iz Izvještaja o DRO-u 1953. koji je izradila Komisija za regulacioni plan grada Zagreba. Drugi prigovor, o nepoštovanju postojeće cestovne i željezničke mreže, preuzet je iz tekstova ing. Sinkovića. Treći, četvrti i peti prigovor, o prevelikim površinama zelenila, neiskorištenoj komunalnoj infrastrukturi i nepovoljnom odnosu između stambenih i zelenih zona, neprekidno su od 1949. u javnoj upotrebi kad se raspravljalo o regulatornoj osnovi. M. V. napisao je komentar sjednice obaju vijeća NOGZ-a iz prosinca 1953., na kojima je prihvaćen izvještaj Komisije o DRO-u. Lapidarno je nabrojio neke uočljive prometne i infrastrukturne prijedloge u DRO-u koje je sažeto odredio kao „predstojeće senzacije”. Prema njegovu mišljenju, prisutni zastupnici nisu bili svjesni dramatičnosti sjednice. U DRO-u je ostalo nejasno što je od planiranoga neophodno i nužno provesti i je li predviđena izvedba u etapama. Oprezno je upozorio na velike financijske troškove koje bi izazvala njihova provedba. Zaključna rečenica bila je toksična: smatra da bi sve troškove morao snositi isključivo NOGZ bez sudjelovanja republičkih i saveznih financija.

U trećoj su skupini inženjeri Sinković i Senjanović, koji kritički polemiziraju o rješenju željezničkoga čvora i općim urbanističkim principima. Sinković je briljantnim argumentima oborio hipotezu da je izgradnja željezničke pruge zaustavila prostorno širenje grada do i južno od rijeke Save. Podizanje postojeće trase putničke željezničke pruge na nasip u smjeru zapad-istok, na prolazu kroz grad, ideja je iz Sinkovićeve projekta P47, koju je podržala konferencija stručnjaka održana 14. prosinca 1948. Podizanje pruge poslije je provedeno na istočnom kraku. Antolićeva ideja bila je da postojeća trasa bude

„nešto pomaknuta na jug”. Sinkovićeve kritika zbog odustajanja od projekta P47 i detaljna analiza svih slabosti projekta P53 bila je utemeljena i izazvala je dugotrajnu raspravu među stručnjacima u Jugoslaviji.

Senjanović je imao veliko profesionalno iskustvo i znanje o temama iz željezničkoga i automobilskoga prometa, građevinskoga zakonodavstva i izradi direktivnih i generalnih regulatornih osnova. Osnovna razmimoilaženja između Senjanovića i Antolića bila su u teorijskom razmišljanju o urbanizmu. Senjanović je elokventno zastupao pozicije planera koji su utemeljili suvremenu teorijsku misao i praksu urbanizma. Antolić i suradnici informirano su primijenili teorijske postulate modernističkoga (CIAM-ovskoga) urbanizma. Senjanović je prihvaćao primjenu principa zoniranja u suvremenom urbanizmu. Glavni prigovor bio je usmjeren na potpuni nestanak tradicionalne gradske ulice i trgova u zonama stambene i javne namjene. U suvremenom urbanizmu definitivno se odustalo od izgradnje stambenih i javnih zgrada duž regulatorne linije i stvaranja ujednačenoga uličnog profila i prostora. Direktna posljedica u DRO-u bilo je pretvaranje gradske ulice u brzu cestu za automobilski promet. Bez obzira na postojanje ili nepostojanje obostrane izgradnje, konačni rezultat bila je cesta bez definiranoga profila i potpuno fluidnoga prostora, koji se ne može nazvati prostorom ulice, trga ili parka.

Senjanović je među prvima upozorio da između nebodera kao vertikalnoga akcenta i fluidnoga prostora ceste, bez obavezne regulatorne linije za smještaj nižih višestambenih zgrada, ne postoji proporcionalni odnos, a po najmanje definirani vertikalni gradski obris. Njegova je kritika najranija pojava razmišljanja da su neboderi isključivo inženjerske konstrukcije za višestruko oplođivanje uložena kapitala. Teorijski je anticipirao sljedeću fazu u percepciji nebodera kao nekakva simbola progresu. Posebno značenje imao je Senjanovićev prigovor da zgradama javne i kulturne namjene nije bio definiran položaj u gradskom prostoru. Prigovor je imao kompleksno značenje. Na prvoj razini bio je djelomično neutemeljen jer nije uzeo u obzir različite fokuse pojedinih urbanističkih planova. U DRO-u je primjenom zoniranja namjena pojedinoga gradskog područja riješena na nekoliko razina. Kombinacijom metode planiranja u Detaljnom urbanističkom planu i Uvjetima uređenja prostora i metode projektiranja u arhitektonskom projektu rješavala se mikrorazina. Mikrorazina je podrazumijevala istovremeno definiranje ukupnoga prostora trga i volumena pojedine zgrade i njezina smještaja na površini trga. Na drugoj razini intuitivno je bio predviđen jedan od velikih problema koji će se poslije pojaviti u visokom modernizmu. Učestali problem bio je kako projektirati gradski trg sa zgradom javne namjene na kojem bi se građani željeli okupljati i boraviti u posebnim i svakodnevnim okolnostima. Najčešće je dostignuće stvaranje golemoga praznog prostora trga s fluidnim stranicama na kojem se nalazi zgrada javne namjene, manje ili više uspjele arhitektonske kompozicije, koji građanstvo izbjegava za bilo kakav oblik korištenja.

U konačnom zaključku Senjanović je, navodeći autore od M. A. Laugiera do C. Sittea, inzistirao da urbanistička teorija i praksa ne počinju od 1945.

godine, jer imaju kontinuitet higijenskoga, racionalnoga, tehničkoga i ekonomskoga razmišljanja koji ne bi trebalo brzopleto odbaciti s olako nalijepljenom etiketom zastarjelosti. Lucidna je primjedba o elegantno prešućenoj suprotnosti između naglašavanja inovativnosti i univerzalnosti te velikoga utjecaja sveprisutnih suvremenih arhitektonskih časopisa. Brilljantno je upozorenje o pojavi uobičajene verbalistike u suvremenoj likovnoj umjetnosti i arhitekturi koja je potpuno zamijenila i pretvorila teorijsko razmišljanje u sveprisutno žongliranje pojmovima posve ogoljenim od teorijskoga značenja i pretvorenih u prazne parole.

Dvije su zanimljive činjenice vezane uz Senjanovića. Prva je da je uspio objaviti tako opširan i polemičan tekst iako je po biografiji spadao u „zasluženo poražene” „klasne neprijatelje”, a druga da je pažljivo pratio zbivanja u suvremenoj arhitekturi i urbanizmu jer je uspio posredno doznati rezultate urbanističkoga natječaja za regulatornu osnovu Zadra. Nakon sjajne monografije Antonije Mlikota o poslijeratnoj obnovi Zadra možemo samo žaliti što je Senjanovića smrt spriječila da napiše temeljiti osvrt na regulatornu osnovu Zadra.⁶⁸ Cjeloviti i zaokruženi teorijski prikaz zbivanja u suvremenom urbanizmu ostao je nedovršen jer je Senjanović uspio napisati jednu polovicu teorijskoga razmišljanja o Zagrebu, dok je druga polovica o Zadru ostala ne-napisana i naznačena u dvije rečenice.

U javnoj raspravi o DRO-u 1953. vođenoj u stručnim časopisima i dnevnim novinama inženjeri Sinković i Senjanović zauzimaju izdvojenu poziciju. Sinković je napravio briljantan doprinos o odnosu teorije i projektiranja željezničkih prometnih sustava i metode urbanističkoga planiranja, a Senjanović napisao kapitalan teorijski tekst o urbanističkom planiranju u Hrvatskoj u XX. stoljeću.

Arhivski izvori

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

Hrvatski muzeji arhitekture, Ostavština Stjepana Hribara.

Literatura

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

BENCETIĆ, Lidija; JURIĆ, Zlatko. „Urbanistički program grada Zagreba iz 1965.: nastanak, planirano i realizirano”. *Časopis za suvremenu povijest* 53 (2021), br. 3: 1209-1246.

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.

⁶⁸ MLIKOTA, *Zadar*.

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.

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

En. „Zapreka u širenju grada – Regulacija Save u vezi je s daljnjim razvojem Zagreba”. *Vjesnik* (Zagreb), 26. 6. 1953., 7.

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

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

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

JURIC, Zlatko; BENCETIĆ, Lidija. „Regulacioni plan i direktivna regulaciona osnova Zagreba 1949.: sadržaj, kontekst vremena, nastanka i urbanističke prakse”. *Časopis za suvremenu povijest* 54 (2022), br. 3: 723-760.

M. V. „Komunalnom politikom do regulacionog plana grada Zagreba”. *Čovjek i prostor* 7 (15. 5. 1954.): 3.

MARINOVIĆ-UZELAC, Ante. „Nekoliko pogleda na urbanizam Zagreba – Tragom natječaja za središnje područje”. *Čovjek i prostor* 31 (1984), br. 1: 32-35.

MLIKOTA, Antonija. *Zadar – obnova i izgradnja nakon razaranja u Dru-gome svjetskom ratu*. Zagreb: Školska knjiga, 2021.

N. M. „Regulatorna osnova Zagreba još uvijek nije prihvaćena”. *Čovjek i prostor* 1 (15. 2. 1954.): 3.

SENJANOVIĆ, Petar. „Direktivna regulatorna osnova Zagreba – prostorno oblikovanje i plastika grada”. *Republika* 10 (1954), br. 10: 786-799.

SINKOVIĆ, Milko. *Kolodvori i kolodvorska postrojenja – predavanja*. Zagreb: Stručni Otsjek N. S. O-e zagrebačkog Sveučilišta, 1948, 1-283.

SINKOVIĆ, Milko. *Kolodvori i kolodvorska postrojenja – slike*. Zagreb: Stručni Otsjek N. S. O-e zagrebačkog Sveučilišta, 1948, 1-78.

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.

„Studije centralnog gradskog prostora Trnja, Novog Zagreba i priobalja Save – Studija 5 – Urbanistički institut SR Hrvatske”. *Čovjek i prostor* 31 (1984), br. 1: 19-21.

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

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

VIZJAK, Božidar. „Prometne podloge za cestovno planiranje i regulatorna osnova grada Zagreba 1953”. *Građevinar* 5 (1953), br. 6: 242-247.

SUMMARY

The Directive Regulatory Basis of Zagreb 1953 – Public Discussion

The proposition of the Directive Regulatory Basis of Zagreb from 1953 was one of the most anticipated documents of the city of Zagreb in the post-war period. Its solutions were supposed to have an effect on the everyday life of citizens, from traffic solutions, the placement of industry, i.e. workplaces, to residential and recreation locations. The urban proposition was discussed within closed circles of the People's Committee of the city of Zagreb from which information was released to the public and published as part of the public debate. The public debate consisted of signed and unsigned articles reporting and/or commenting on the drafting of the DRO (Directive Regulatory Basis) in 1953 or commenting on/criticizing the content of it. The texts were published in the period from March 1953 until October 1954 in the daily *Vjesnik*, the weekly *Republika*, as well as the specialized journals *Grđevinar* and *Čovjek i prostor*. The expert part of the public discussion refers to the criticism of certain segments of the Directive Regulatory Basis 1953. The engineer Milko Sinković criticized the railway junction, engineer Božidar Vizjak commented on road traffic, whereas the engineers Artur Minichreiter and Elimir Svetličić analysed the proposition relating to the regulation of the Sava River. A general critique of the urban planning proposition of the DRO 1953 was presented by the engineer Peter Sanjanović. The analysis also includes the texts of authors N.M. and M.V. published in the journal *Čovjek i prostor*, which describe the process of the development of the DRO 1953 and the critique of the proposition.

Keywords: Croatia, Zagreb, Directive Regulatory Basis Zagreb 1953, urbanism, general urban plans; Milko Sinković; Božidar Vizjak; Artur Minichreiter; Elimir Svetličić; Petar Senjanović