

NOVI GENERALNI REGULACIJSKI NAČRT MESTA ZAGREBA

I N G. J. M A Č K O V Š E K

Zagrebska mestna občina je leta 1930., še pred uveljavljenjem novega gradbenega zakona, razpisala *mednarodno tekmo za pridobitev regulacijske osnove* za zagrebsko občinsko ozemlje. Radi mednarodnega razpisa sta v žiriji poleg Jugoslovancev sodelovala tudi arh. Gočar Josef, rektor umetniške akademije v Pragi, in arh. Wolf, profesor viš. tehn. šole v Draždanih. Obseg ozemlja, za katerega naj bi se izdelala regulacijska osnova, je bil raztegnjen na celotni mestni pome-rij s ploščino 6437,5 ha. Zahtevano pa je bilo obenem, da se obdela tudi še širše področje, kjer so bila označena v celoti ali pa delna ozemlja številnih okoliških davčnih občin, ki so neposredno v zvezi z mestom in pod njegovim vplivom. V tem širšem področju bi se lahko osnovala samostojna naselja, vendar pa vse to le v toliko, kolikor je potrebno, da se zagotovi organska zveza z mestom in preprečijo eventualne zapreke nadaljnjemu razvoju mesta; za to naj bi se določile površine za naselja, industrijske in druge namene kot tudi površine, ki bi ostale nezazidane; fiksirale naj bi se glavne prometne žile.

Glavne naloge, ki naj bi se z natečajem rešile, so bile naslednje: zaokroženje mesta v smeri njegovega naravnega razvoja proti Savi, upoštevanje pomnožitve prebivalstva na okroglo 350.000 duš; razdelitev mestnega področja in njegove bližnje okolice na naseljene in nenaseljene predele po namenu, načinu in gostoti zazidave (gradbene zone), zlasti pa ureditev predelov tako zvanih »divjih hiš«, ki so nastale posebno južno od železniške proge; s projektom naj se uredi tudi železniška mreža v mestu in okolici radi odstranitve zaprek za normalni razvoj mesta; s projektom naj se uredi cestno omrežje, zlasti radi razbremenitve mestnega središča z napravo razbremenilnih cest in dobrih zvez mesta in okolice z večjimi dovodnimi in tranzitnimi cestami; ureditev savske luke in obale na mestnem ozemlju; izdelava generalnega načrta za izzidavo in regulacijo mesta na ozemlju, ki ustreza velikosti mesta z okroglo 350.000 prebivalci; odreditev prostorov za trge, parke in nasade ter za javne zgradbe in druge javne potrebe; izdelava detajlne osnove za ureditev Kaptola in okolice.

Tekme se je udeležilo 52 projektantov. Prva nagrada se ni oddala, pač pa dve drugi po 100.000 din za gesli »Metropolis« (ing. H. Lübke, arh. E. Reissner in ing. W. Schöne, Berlin-Halle ob Saali) in »Jelačić« (E. Ketzer, arh. E. Liedecke, ing. P. Koller in K. Wehrmeister, Berlin - Charlottenburg), ena tretja po 80.000 din za gesli »Bijeli Zagreb« (ing. Z. Stržič, arh. H. Holzgruber in ing. K. Peteln, Zagreb-Berlin) ter dve četrti nagradi po 47.500 din za gesli »Grad Hrvata« (ing. Ch. Lörcher in W. Fabrucci, Berlin) in »Radial« (H. Grosser, Berlin). Odkupljenih je bilo dalje 5 projektov po 25.000 din; med njimi sta projekta arh. P. Bonatza in dr. ing. Bluma.

Mestna občina zagrebska je pridobljeno gradivo uporabila na ta način, da je naročila svojemu regulacijskemu odseku, naj na podlagi nagrajenih in odkupljenih projektov izdela regulacijski program in idejno

skico regulacije, kar je bilo nato poslano v odobritev gradbenemu ministrstvu.

Nato se je pričel izdelovati *generalni načrt regulacije*, ki ga je sprejel mestni svet l. 1936. ter je bil jeseni istega leta prvič razgrnjen tri mesece na javni vpogled. V tem roku je bilo od interesentov vloženih nad 300 pritožb. Po pregledu in preštudiranju pritožb se je, kjer je bilo potrebno, izpopolnil generalni regulacijski načrt in uredba o njega izvajanju; ko je bilo oboje osvojeno od mestnega sveta, je bil v začetku leta 1938. elaborat zopet javno razgrnjen; to pot 2 meseca. Vloženih pritožb se je nabralo okoli 160.

Ko so bile te pritožbe obravnavane, je mestni svet zagrebski generalni regulacijski načrt in uredba za njega izvajanje sprejel definitivno letos poleti.

Smernice in načela, po katerih je bil izdelan ta načrt, nadalje odredbe o zazidavanju in urejanju mesta ter končno gradbeni in finančni program predvsem za prvih deset let, so obrazložene in določene v že omenjeni uredbi za izvajanje regulacijskega načrta ter jih v naslednjem na kratko reproduciramo.

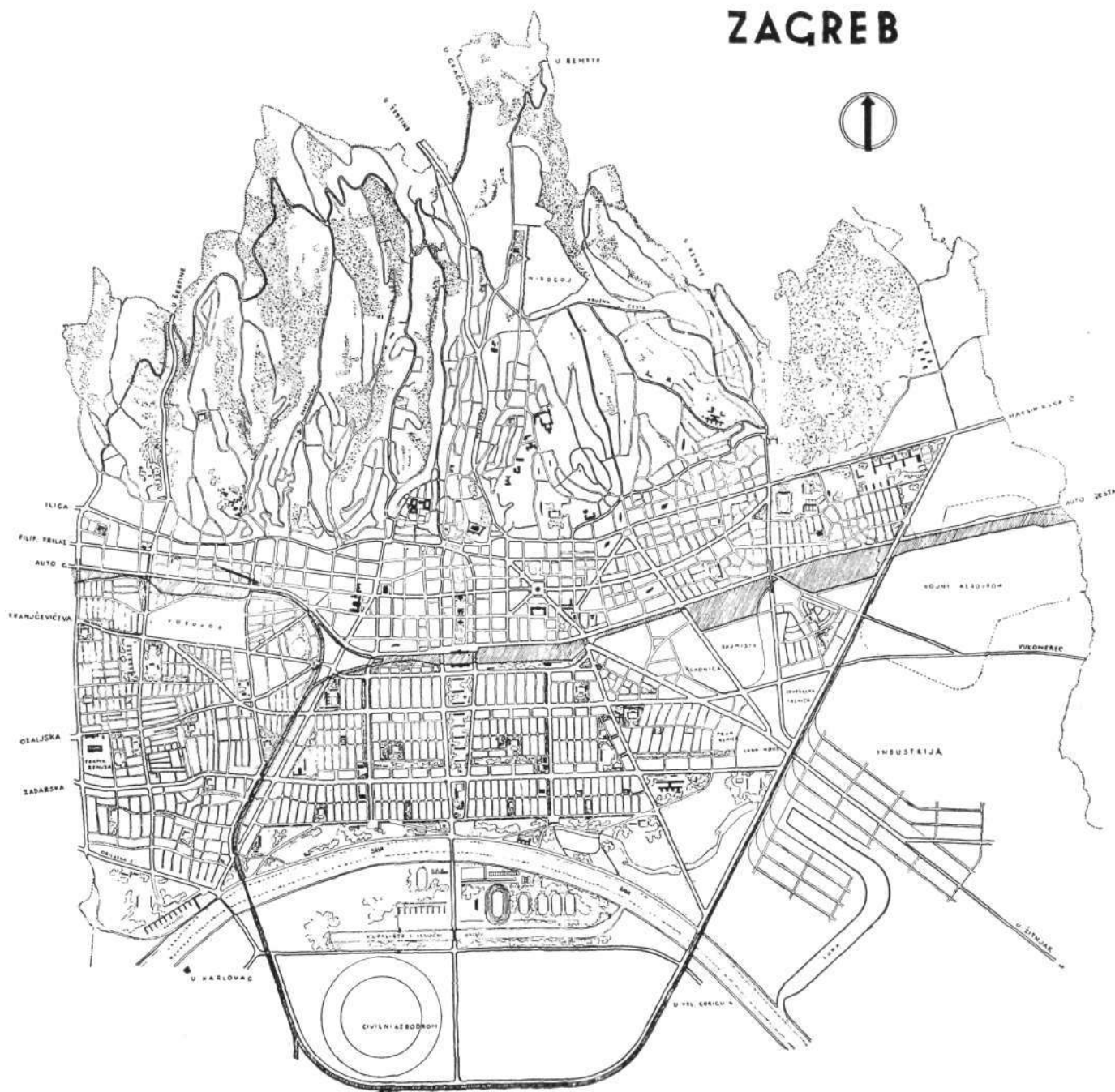
Zveza mesta z bližnjo in daljno okolico je v generalnem regulacijskem načrtu izvedena z upoštevanjem obstoječega sistema cest, zlasti glavnih tranzitnih, t. j. državnih cest, kjer je v podaljšanju Ilice proti zapadu Zagreb zvezan s Slovenijo in Zagorjem, preko Vlačke in Maksimirske ceste z vzhodom in jugom države, po Savski cesti pa v jugozapadno smer s Primorjem. Ta sistem je izpopolnjen s projektirano novo izpadno cesto v jugovzhodni smeri proti Turopolju. Vse te obstoječe in projektirane glavne tranzitne ceste so spojene med seboj s projektirano novo južno obodno cesto, ki bo omogočala promet na tranzitnih cestah tudi izven mestnega osrčja; ta južna obodna cesta se zapadno od Zagreba pri Vrapčah odcepi od sedanje državne ceste ter poteka v jugovzhodni smeri na obstoječi savski most, nato na desnem savskem bregu do nameravane Turopoljske ceste, kjer premosti Savo in teče nato proti severovzhodu do bližine Maksimira.

Meja in obseg regulacijskega načrta sta določena z današnjim zagrebskim občinskim ozemljem, in sicer tako, da bi se na predvidenem ozemlju lahko dobro in zdravo nastanilo okoli 400.000 prebivalcev. Zapadni sistem glavnih cest je podaljšan tudi v sosednjo občino, ki ga je prevzela v svoj regulacijski načrt. Nadaljnje povečanje mesta pa je zamišljeno z osnovanjem samostojnih naselij, navezanih na obodne in glavne tranzitne ceste.

Preden pa se je lahko pričelo z izdelavo generalnega regulacijskega načrta, je bilo treba definitivne odločitve glede železniškega vprašanja. Že ob razpisu mednarodnega natečaja je zagrebska občina projektantom sporočila idejno skico ureditve železniških tirov in naprav s pripombo, da jo lahko upoštevajo, lahko pa tudi drugače projektirajo. To idejno skico so izdelali zagrebski železniški inženirji. Večina konkurentov mednarodnega natečaja jo je osvojila, med drugimi tudi dr. ing. Blum, znani želez-

Upoštevajoč gornja načela je projekt obdržal smer glavne proge Zidani most—Dugo Selo (za smer proti

Beogradu), ki ostane na sedanji trasi. Na tej glavni progi ostane glavni potniški kolodvor kot središče celotne zagrebške železniške mreže, od katerega se odcepi v glavnem po sedanji trasi tekoča proga proti Sisku in Sušaku. Projektirana pa je še nova železniška obodna tovarna proga, ki bo potekala od vzhodnega ranžirnega kolodvora v jugozapadni smeri preko Save do obstoječega železniškega trikotnika; po njej se bo z glavne proge odvajal tovarni promet, ki bo pasiral Zagreb. Za potniški promet sta poleg glavnega kolodvora projektirani še dve postaji, in sicer vzhodna pri Maksimiru, zapadna ob podaljšani Domobranski cesti, dočim se sedanji potniški kolodvor Zagreb—Sava opusti; semkaj pride zapadni tovarni kolodvor, vzhodni pa bo med Heinzlovo ulico in Svetice. Glavna kurilnica pride na vzhod, manjša njena



ekspozitura na zapad v bližino bodočega zapadnega tovornega kolodvora. Vzhodni ranžirni kolodvor pride v Borongaj, zapadni pa bo že izven mestne meje, in sicer južno od glavne proge. Vsa ta železniška mreža pa bo po projektu urejena tako, da bodo glavne mestne ceste speljane pod njo ali nad njo s pomočjo podvozov ali nadvozov. Da se omogoči taka ureditev, bo sedanja glavna proga od zapada do Ljubljanske ulice dvignjena za en meter, kar bo omogočilo napravo podvozov na tem sektorju. Od Ljubljanske ulice do Savske ceste je proga že dvignjena za pet metrov nad nivo mestnih cest ter sta tu tudi že napravljena železniška nadvoza na Samoborski in Savski cesti. Glavni kolodvor sam in nadaljnja proga do Heinzlove ulice se bo dvignil za okroglo šest metrov nad nivo mestnih ulic ter se bo omogočila veza med severnim in južnim delom mesta z železniškimi nadvozi. Pri Sveticah na vzhodu mesta bo proga prešla v sedanji nivo mestnih ulic, ki bodo po projektu z nadvozi premostile obširne železniške naprave, katerih dvig bi sicer zahteval ogromne izdatke. Istotako se bo železniška proga od glavnega kolodvora na obstoječi železniški most na Savi dvignila za šest metrov nad nivo cest ter se ta dela že izvršujejo. Za šest metrov bo dvignjena nad teren tudi projektirana obodna železniška tovorna proga. Opisani projekt železniških preureditev in naprav ima prednost, da ostane glavni potniški kolodvor na sedanjem prostoru, kamor se je mesto do sedaj orientiralo in da leži v geometričnem središču bodočega projektiranega Zagreba. Na vseh glavnih prometnih cestah so predvideni podvozi ali nadvozi, ki bodo omogočili medsebojno zvezo mestnih delov na vseh straneh železniških prog. Z napravo nove obodne proge preko Save se bo znatno zmanjšalo število vlakov, ki pasirajo centrum mesta; železniške naprave, ki povzročajo dim, bodo premaknjene na mestno periferijo. Projekt ima še tudi to ugodno svojstvo, da se da postopoma izvesti. Poleg že izvedenih nad- in podvozov je projektirana naprava še naslednjih novih objektov: na glavni progi zapad—vzhod trije cestni podvozi in sedem železniških ter dva cestna nadvoza; na glavni progi proti jug—glavni kolodvor sedem železniških nadvozov in na obodni tovorni progi trije železniški nadvozi. Sedanja ozkotirna samoborska proga se spremeni v dvotirno tramvajsko progo.

Reka Sava je pred izvedeno regulacijo otežkočala in skoraj onemogočala razvoj mesta proti jugu, ker je poplavljala prostrano mestno ozemlje. Z napravo nasipov in njih podaljševanjem ter z nasipanjem nizkega terena se bo omogočila naselitev do Save, kar regulacijski načrt tudi predvideva. Na južno-vzhodni periferiji je v mrtvem savskem rokavu projektirana savska luka in zimovnik za ladje za primer, da postane Sava plovna do Zagreba.

Razdelitev mestnega področja po namenu predvideva naravno največji del ploskve za stanovanjske namene v gostem, srednjem in redkem naselju; predvideni so še posebni predeli za vile, zlasti pa je na široko uporabljen vrstni sistem (kuće u nizovima), ki naj zlasti da svoj pečat vsemu novemu delu mesta med glavnim kolodvorom in Savo. Te vrste, ki bi bile v bližini kolodvora petnadstropne in bi se proti Savi postopoma nižale do enonadstropnih, bi imele smer jug—sever.

Glavni trgovski in poslovni predel je zamišljen tudi še nadalje v okolici Jelačićevega trga. Industrija pride na jugovzhod v bližino ranžirnega kolodvora in savske luke, južno od aerodroma v Borongaju; ta namestitev je ugodna z ozirom na glavno smer vetrov, nadalje radi možne kanalizacije v bližnji glavni odvodni kanal, kot tudi radi tega, ker je ozemlje dobro povezano s tranzitnimi cestami, ranžirnim kolodvorom in savsko luko. Za nečisto industrijo je predvideno ozemlje v južnem delu industrijskega ozemlja. Manjši industrijski predel je predviden še v zapadnem delu mesta. Obrtne delavnice in manjša čista industrija se ne smejo postavljati v predelih z vilami, dočim se lahko postavljajo v mešani zoni kot dvoriščne zgradbe; ako pa take delavnice povzročajo ropot ali smrad, ki bi občutno oviral stanovalce, se smejo postavljati le v predelih za industrijo.

Kapitol in Gornji grad kot historična dela Zagreba naj bi obdržala svoj dosedanji značaj. Podrobno obravnava ta predel posebna uredba o izvajanju regulacijskega in konzervatorskega načrta na historične dele mesta Zagreba, ki ga je osvojil mestni svet zagrebški.

Vaška naselja, v kolikor njih ozemlje ni pritegnjeno v regulacijski načrt mesta, ohranijo svoj značaj in naj se razvijajo na dosedanji način; ti kraji so Vukomerce, Kozari, Bogdani, Žitnjak, Petruševac in južni del Gredic.

Gradbeni okoliši in zaščitni pas. Mestno ozemlje je nadalje razdeljeno na ožji in širši gradbeni okoliš in na zaščitni pas. V ožji gradbeni okoliš spadajo oni predeli, ki imajo v glavnem že povsem urejeno cestno omrežje; za tako cesto ali javno pot se smatra samo ona, ki je predvidena v regulacijskem načrtu in kjer je že izvedena vsaj makadamska utrditev, napravljena ulična kanalizacija in položen vodovod. Vsako zemljišče v tem rajonu se lahko uporabi kot stavbišče, če leži ob javni ulici ali poti, urejeni v soglasju z regulacijskim načrtom in če ustreza predpisom gradbenega pravilnika. Ožji gradbeni okoliš je v primeri s širšim okolišem, odnosno celotnim regulacijskim območjem zelo majhen.

V širši gradbeni okoliš spada ostalo ozemlje, namenjeno za bodoče izzidavanje mesta, kot to določa regulacijski načrt, in če bi sicer povsem ustrezalo zahtevam za ožji gradbeni okoliš. Zemljišča v širšem gradbenem okolišu postanejo lahko stavbišča šele potem, ko jih za taka proglasi mestna občina. S sklepom mestnega sveta pa občina lahko odobri razširjenje ožjega gradbenega okoliša, če interesent zaprosi za to in odstopi občini brezplačno in bremen prosto vse zemljišče, ki je potrebno po regulacijskem načrtu za javne prometne namene in če po določitih mestnega poglavarstva napravi na njem na svoje stroške vse ceste in pota v makadamu, nadalje vso ulično kanalizacijo in vodovodno napeljavo, pa tudi vse spoje z obstoječim omrežjem cest, kanalizacije in vodovoda. Občina pa tako prošnjo lahko zavrne, če bi bilo nje upoštevanje protivno občinskim interesom.

V zaščitnem pasu naj se vzdržujejo obstoječi in napravljajo novi gozdi in zelenila; zemljišča se lahko uporabljajo za poljedelske namene. V zaščitni pas spadajo med drugim prostori za pokopališča, vodovodne rezervoarje in zaščitne površine ob vodovodu in aerodromu. V kolikor ne bi bilo na škodo vzdrževanja gozda, lepote okoliša in sploh kakega javnega inte-

resa, lahko mestni svet dovoli v takem pasu gradnjo posameznih rodbinskih hiš, bodisi vil ali malostanovanjskih hiš, vendar pa mora vsako zemljišče ležati ob obstoječem javnem potu, imeti najmanj 2000 m² površine in mora biti na vsakem mestu najmanj štiri-deset metrov široko. Gradnja gospodarskih stavb je možna le na parcelah, ki merijo najmanj 5000 m². V zaščitni pas so uvrščeni zlasti prostrani deli gričevja na severni strani mesta; na nekaterih krajih so predvideni tudi javni parki. Za južni del mesta je vzdolž Save predviden obširen javen park, ki bo zvezan s širokim zelenim pasom do glavnega kolodvora; ta pas bo podaljšek obstoječega širokega nasada, razprostirajočega se od glavnega kolodvora proti Jelačičevemu trgu. Ostalo javno zelenilo, namenjeno odmoru, igri in športu, kot so otroška in šolska ter športna igrišča, je razdeljeno po raznih mestnih predelih. Posamezne zelene površine bodo med seboj povezane z drevoredi in sprehajališči v enoten sistem.

Gradbeni okoliš je razdeljen po svojem namenu ali načinu zazidave v razne zone. Osvojeno je načelo, da mora biti zlasti v gostem naselju v bodoče zagotovljeno boljše presnčenje in zračenje blokov, kot je v obstoječem strnjem naselju. Regulacijski načrt predvideva štiri glavne zone, in sicer: a) stanovanjske zone v gostem naselju, v vrstnem sistemu, v srednjem in redkem naselju ter v vilskih predelih; b) mešane zone, kjer se lahko postavljajo stanovanjske in obrtne zgradbe izven mestnega osrčja in v osrčju samem; c) malostanovanjske zone in to na malih parcelah bliže mestnemu osrčju in na velikih parcelah ob periferiji; d) industrijske zone in sicer za čisto in nečisto industrijo. Za vse te zone je določeno v podrobnem, kako in v koliko so zazidljive, kakšne so minimalne parcelne izmere itd.

Ulična mreža je osnovana na sistem transverzalnih in izpadnih cest, ki vežejo mesto z okolico. Predvidene so glavne prometne mestne ceste na način, da se promet ne zgoščuje na posameznih točkah. Od prometnih cest so zlasti v južnem delu mesta povsem ločene čiste stanovanjske ulice. Ena najvažnejših prometnih tranzitnih cest je pa projektirana avtomobilska cesta v smeri vzhod-zapad, ki bo potekala tik ob glavni železniški progi ter tudi z železnico v istem nivelu, tako da jo ostale mestne ceste nikjer ne bodo križale v nivoju. Nadalje so v južnem delu mesta predvidene ob stanovanjskih blokih posebne zbiralne ceste, ki bodo ujele ves promet iz stanovanjskih blokov in ga šle na daljše razdalje dovajale na važnejše prometne ceste.

Uredba za izvajanje regulacijskega načrta vsebuje tudi gradbeni program za prvih 10 let, in sicer napravo 26 prometno važnih cest (dočim je za ostale, zlasti stanovanjske ceste, določeno, da jih izgradijo na troške parcelantov po potrebi), 26 km kanalov in vodovodnega omrežja na njih, gradnjo desetih osnovnih, dveh meščanskih in ene obrtne šole, napravo nove tržnice in razširjenje ene obstoječe, gradnjo nove ribarnice, napravo enega manjšega kopališča, enega velikega bazenskega in enega savskega kopališča, gradnja dveh postaj za prvo pomoč, dveh splošnih in dveh dnevnih zavetišč za otroke, dveh gasilskih postaj in dveh uradnih zgradb mest. poglavarstva. Nadalje je v tem razdobju predvidena nabava 70.000 m² zemljišča za parke in sprehajališča, 100.000 m² za

igrišča in 12.000 m² za tržišča. Končno je predvideno podaljšanje obrambnega nasipa ob Savi in preložitev potoka Kuniščak.

Finančni program predvideva v teku prve deкаде izdatke za nabavo zemljišč in že obstoječih objektov, in to:

za ulice in ceste	din 10,500.000—
za javne zgradbe, tržišča, sprehajališča itd.	din 35,000.000—
za objekte na prednjih zemljiščih	din 18,500.000—
za zemljišča, namenjena razširjenju industrije ter kolonij malostanovanjskih hiš	din 6,000.000—
za teren, zlasti gozdove v zaščitnem pasu in v okolici mesta . .	din 5,000.000—
skupaj	din 75,000.000—

Od tega zneska odpade na vsakoletno budžetsko leto din 7,500.000—.

Uredba predvideva nadalje še določena zemljišča za javne namene, ki se naj nabavijo v drugi, tretji in četrti dekadi, kar bo treba vnesti v gradbeni in finančni program označenih period.

Prečni profili bodočih glavnih cest so po zagrebškem generalnem regulacijskem načrtu urejeni različno, kot je pač predviden promet na teh komunikacijah. Bodoča avtomobilska cesta vzdolž železnice ima določeno širino 25 m pri takojšnji izvršitvi, ki pa se bo pozneje razširjala na 29 in končno na 35 m. Zadrška ulica z dvotirno tramvajsko progo v sredini in ločenimi vozišči na obeh straneh ima 30 m širine, njen podaljšek pa 38'60 m, ker dobi še posebno zbiralno, tedaj tretje vozišče. Obodna cesta ob projektiranem savskem parku dobi 25 m širine, podaljšana Beogradska ulica pa 30 m, odnosno 35 m, dočim ima v zazidanem delu 20 m širine. Nekatere nadaljnje širine cest so naslednje: Svetice in Borongajska po 28 m, Varaždinska 30 m, Dubrovačka 32'50 m, Savska južno od drugega podvoza 28'85 m in vzhodna obodna cesta vzdolž industrijske proge 40 m.

Priprave, ki jih je Zagreb izvršil za sestavo svojega regulacijskega načrta, so velike in segajo mnogo let nazaj; saj se je mednarodna tekma za pridobitev celotne regulacijske osnove izvedla že pred devetimi leti. Njegov regulacijski odsek je zelo obsežen, njegovi sodelavci pa poznajo iz lastnih opazovanj tudi najnovejše urbanistične napore in poskuse najrazličnejših evropskih mest. Zagrebško regulacijsko ozemlje se dalj časa ni izpreminjalo, dočim je Ljubljana pred tremi leti pridobila mnoge, v regulacijskem pogledu še nepredelane okoliše v svoje občinske meje ter je nadalje interesirana tudi še na pravilni osnovi širše svoje okolice, ki se hitro zazidava in naseljuje. Velik plus je za Zagreb dejstvo, da je železniška uprava osvojila in tudi izdelala železniški projekt, ki ga je zagovarjala mestna občina, ter je šle na tej podlagi bilo možno zasnovati regulacijo mesta. V Ljubljani železniško vprašanje s strani železniške uprave še ni dospelo tako daleč in je načelen sklep mestne občine glede poglobitve prog sicer važna smernica za obravnavo regulacijskega načrta, ki pa vendar še ni isto, kar je Zagrebu znano že štiri leta glede njegove bodoče železniške ureditve.