

# UNIKATNI OBJEKTI I URBANISTIČKO PLANIRANJE

## STRUCTURES UNIQUE EXEMPLARS AND TOWN PLANNING

UDK: 711.4:721.055.001.1

Stručni rad

Branko BOJOVIĆ, dipl. inž. arh.

### REZIME

Razvoj grada podrazumeva stalnu izgradnju i modernizaciju, a to često znači i izgradnju unikatnih objekata koji su za gradsko društvo novi i za koje ne postoje propisi i standardi niti dovoljna znanja i iskustva, pa ni znanja potrebna za njihovo planiranje. Uprkos tome, u nas se odmaćila praksa da se prvo rade urbanistički planovi za realizaciju (DUP-ovi ranije, regulacioni planovi sada), pa tek posle toga projekti unikatnih objekata, što u izgradnji tih objekata izaziva ogromne proceduralne, tehnološke, pravne i druge probleme. Autor predlaže da se za unikatne objekte pre urbanističkih planova za realizaciju rade najpre konačna idejna rešenja tih objekata koja će u dovoljnoj meri raščistiti sve tehničke, tehnološke i druge probleme, pa tek posle ili paralelno sa izradom tih rešenja, treba raditi urbanističke planove za realizaciju. Po mišljenju autora to bi veoma doprinelo da se izbegnu mnogi problemi koji se javljaju u izgradnji unikatnih objekata, što je npr. bio slučaj kod izgradnje podzemne železničke stanice Vukov spomenik.

**Ključne reči:** unikatni objekti, urbanistički planovi za realizaciju, sinhronizacija, koordinacija.

### SUMMARY

The town development comprehends the permanent construction and modernization, and this means often the construction of structures – unique exemplars, which are new for the town society, and for which there is neither regulations and standards, nor enough knowledge and experiences, and knowledge for their designing. In spite of this, there is the practice with us, to make first the development plans of the urban area for realization (the DUO earlier, regulation plans now), and after that to design the structures – unique exemplars, what, in the construction of these structures, causes enormous problems, procedural, technological, juridical and other. The author proposes for structures – unique exemplars, before the execution of development plans of the urban area for realization, first to elaborate the final solutions of these structures, which, in a sufficient measure will solve all the technical, technological and other problems, and only after that, or parallelly with the elaboration of these solutions, to elaborate the development plans of the urban area for realization. The author thinks, that so will be avoided many problems appearing by the construction of structures – unique exemplars, as is, for example, the underground railway station Vukov Spomenik.

**Key words:** structures – unique exemplars, development plans for the urban area, synchronization, coordination.

Izgradnja grada je najveće čovekovo delo i po obimu i po trajanju i po humanom i društvenom značaju ali je, istovremeno, i najveća čovekova utopija, jer se grad nikada ne završava pošto on i nije samo delo nego i proces – društveni i graditeljski, ne završava se i zato što je čovekova sudbina da ne ostvari sve što je hteo i započeo i to ne samo zbog materijalnih ograničenja.

Nema nikakve sumnje da je planiranje grada prva faza njegove izgradnje, iako samo planiranje ima nekoliko faza – od makro do mikro nivoa. Na nivou mikro planiranja, tj. planiranja za neposrednu realizaciju danas se rade regulacioni planovi, a ranije su se radili detaljni urbanistički planovi i urbanistički projekti. A ti planovi se, za različite potrebe, mogu različito pode-

liti i klasifikovati. Ja ću ih za ovu priliku podeliti na planove:

- za realizaciju unikatnih objekata i
- za realizaciju ostalih objekata ili grupa objekata.

Naime, mnogi planovi za neposrednu izgradnju odnose se na objekte i grupe objekata čije su funkcionalne i druge karakteristike poznate, stručno savladane i čije planiranje predstavlja određenu rutinu.

Sa druge strane, u toku izgradnje i stalne modernizacije grada, a u vezi sa sve bržim naučnim i tehničkim progresom, već se dešavalo, a ubuduće će se dešavati sve češće, grade se i gradiće se objekti koji će u trenutku izgradnje biti unikati u različitim aspektima ili značenjima toga pojma – unikati funkcionalni, lokacioni, oblikovni...

Pojam unikatni objekat obuhvata objekte jedinstvene u svojoj vrsti, neponovljive u svojoj vrsti ili prve u svojoj vrsti, on obuhvata objekte koje gradska sredi-

Adresa autora: Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije IAUS, 11000 Beograd, Bulevar revolucije 73

na ne poznaje ili ne poznaje dovoljno, objekte čiju tehnologiju, funkcionisanje i druge karakteristike tek treba upoznati, objekte za čiju izgradnju delimično postoje propisi i standardi ili ne postoje uopšte, jednom reči, na objekte koji predstavljaju poseban problem u izgradnji i korišćenju.

U narednom izlaganju ističu se problemi planiranja unikatnih objekata uopšte, a u njemu će biti navedeni i neki primeri iz Beograda zbog kojih se ovde i opisuju.

\* \* \*

Urbanističko planiranje u onom delu u kome je ono birokratski ritual a ne urbanistička kreacija podrazumevalo je nekada izdavanje urbanističko-tehničkih uslova, a danas izdavanje tzv. urbanističke dozvole za svaki objekat čija izgradnja predstoji. To svakako podrazumeva poznavanje do detalja svih urbanistički relevantnih karakteristika objekta ili objekata – fizičkih, funkcionalnih i drugih. Tačnije rečeno, da bi mogao da izda urbanističku dozvolu urbanist mora imati plan koji mu omogućava da pri izdavanju te dozvole ne pogreši, tj. mora imati plan koji do detalja sagledava sve aspekte izgradnje i funkcionisanja datog objekta, što bi sve trebalo da bude predviđeno planom u granicama mogućeg, a prema metodologiji urbanističkog planiranja i prema propisanom sadržaju urbanističkih planova, po današnjim propisima prema sadržaju regulacionog plana.

Po sebi se razume da urbanist koji radi planski elaborat za realizaciju (danas je to regulacioni plan) ne može do detalja da poznaje one objekte koji su napred određeni kao unikatni, ne može jer se radi o skoro beskrajno mogućem broju vrsta objekata čije projektovanje i izgradnja spadaju u domen veoma specijalizovanog projektovanja – arhitektonskog, građevinskog, mašinskog i dr. Nema nikakve sumnje da planer mora ući u nekakav oblik saradnje sa projektantom ili projektantima unikatnog objekta o kome je reč. Mislim da u osnovi postoje tri osnovna moguća scenarija koji se mogu koristiti u ovakvim situacijama:

– moguće je da urbanista–planer na bazi osnovnih i unapred zadatih elemenata uradi regulacioni plan u nekim oblicima saradnje sa projektantima očekivanog unikatnog objekta i to pre nego što je taj objekat isprojektovan u celosti (konačan idejni projekat);

– moguće je da se unikatni objekat isprojektuje potpuno i unapred, bez ili uz malu konsultaciju sa urbanistom, pa da se elementi tako isprojektovanog objekta naknadno ugrade u regulacioni plan, i konačno

– moguće je da se paralelno rade idejno rešenje objekta i regulacioni plan u nekom obliku interakcije između projektovanja i planiranja.

Nalazim da sve ove scenarije treba makar kratko komentarisati ne bi li se došlo do postupka koji bi bio

optimalan i koji bi omogućio normalno odvijanje celog procesa – od planiranja preko projektovanja.

Prvi scenario je u beogradskoj planerskoj praksi korišćen često, mnogo češće nego što se to obično misli. Ali je to srazmerno malo poznato zbog toga što veoma veliki broj tako planiranih objekata nije doveden do realizacije. A tamo gde je do realizacije došlo, taj scenario je pokazao krupne nedostatke, kao npr. u slučaju železničke stanice Vukov spomenik. Za tu stanicu urađeni DUP predviđao je jednu podzemnu etažu i s tim u vezi kratke ulazno–izlazne rampe i dr. Takav DUP je usvojen i postao je pravni osnov za izgradnju te stanice. U stvarnosti i iz razloga koji su izvan problema o kome govorim, došlo je do izmena prvobitne zamisli, pojavile su se dve podzemne etaže i s tim u vezi znatno duže ulazno–izlazne rampe, kao i drugi problemi zbog kojih je došlo do proboja DUP-a i velikih komplikacija u izgradnji tog objekta. Nema nikakve sumnje da ovaj scenario podrazumeva velike razlike između planiranog i ostvarenog koje bi svakako trebalo izbeći.

Drugi od navedenih scenarija je veoma redak kao postupak, tačnije, meni nije poznato da ima investitora koji su toliko investiciono organizovani da unapred projektuju, pa tek onda čekaju veoma duge i komplikovane urbanističke procedure. No, bez obzira na to i ovaj model ima ozbiljnih nedostataka od kojih je najvažniji taj da ozbiljna saradnja projektanata i urbanista može da dovede do kvalitetnijih rešenja do kojih projektanti sami ne mogu da dođu upravo zbog slabijeg poznavanja urbanističke problematike date lokacije i svih njenih karakteristika i mogućnosti.

Treći scenario skoro da nemamo u urbanističkoj praksi Beograda, čak i kada se radilo o objektima od najvećeg značaja za grad. Ovaj scenario nudi da se idejni projekat unikatnog objekta radi paralelno i sinhronizovano sa regulacionim planom, dok se ne rasprave svi elementi značajni za elaborate idejnog projekta i regulacionog plana. Tad se vrši razdvajanje aktivnosti – sa jedne strane ide se u izradu regulacionog plana, a sa druge u izradu glavnog projekta objekta, što je srazmerno lako na nivou struke jer su svi stručni problemi koordinirano i sinhronizovano rešeni, s tim što ostaje problem komplikovanih procedura usvajanja regulacionog plana koji osim komplikovanosti traže i veoma ozbiljno vreme.

Ovaj treći scenario, kako je najkraće opisan, mislim da omogućava smanjenje rizika od probja regulacionih planova i svih posledica te činjenice koji su se u nas godinama završavali izgradnjom bez građevinske dozvole. Sa druge strane, taj scenario unekoliko može da skрати rokove za pripremu planske i tehničke dokumentacije. Nažalost, primena tog scenarija prema danas važećem Zakonu o izgradnji objekata ("Službeni glasnik RS", br. 44/1995) nije moguća, jer Zakon izričito predviđa, u članu 9, da se glavni projekat izrađuje u skladu sa urbanističkom dozvolom, a to znači da se

ne može ići na paralelnu izradu glavnog projekta i regulacionog plana već se mora sačekati da se završi ceo postupak izrade i usvajanja regulacionog plana da bi se urbanistička dozvola mogla da dobije, a da odgovara karakteristikama željenog objekta. Ipak, postojeća regulativa ne sprečava sinhronizaciju i koordinaciju izrade idejnog projekta objekta i regulacionog plana što bi, s obzirom na našu dosadašnju praksu, bio veoma značajan metodološki i organizacioni pomak.

U vezi sa izloženom osnovnom idejom može se mnogo raspravljati – pre svega o organizacionim aspektima sprovođenja te ideje. U tekstu koji sledi, biće učinjen kratak osvrt samo na dva aspekta iznete ideje koje u ovom trenutku smatram bitnim.

Najpre, izneta ideja može se operacionalizovati na veoma mnogo načina što, pre svega, zavisi od karakteristika samog objekta. Naime, nije svedeno da li se radi o jednom objektu suprastrukture kakav je npr., recimo, Narodno pozorište ili se radi o objektu koji je objekat supra ili supstrukture, kakav je npr. podzemna ili nadzemna železnička stanica, jer se radi o objektu koji je deo velikog tehničkog sistema i sl. Razlike nastaju zbog toga što se karakter generalnog projekta, koji se obavezno mora raditi prema odredbama Zakona o izgradnji objekata, bitno menja pa s tim u vezi i modaliteti načina saradnje između projektanata objekta i nadležnog urbaniste, što ne bih detaljnije obrazlagao.

Zatim, predloženi postupak nije ništa što bi moglo da liči na investitorski urbanizam koji je bio tako štetan za razvoj naših gradova u proteklih nekoliko decenija odumiranja države. Tom prilikom je prećutno negiran bilo kakav oblik izražavanja javnog interesa – naše shvatanje pluralizma interesa i njihovog ispoljavanja podrazumevala je ravnopravnost i jednakost svih interesa i njihovih nosilaca, što je u suštini apsurdno, a inače u životu i veoma netačno. Naprotiv, sinhronizacija i koordinacija rada projektanta i urbaniste omogućava da se interesi usklade i da se gradsko društvo nikako ne dovede pred svršen čin zbog interesa i bezobzirnosti pojedinog investitora, njegove neorganizovanosti i investitorske i investicione nepripremljenosti, i dr. Sve namere i interesi investitora izlaze relativno u javnost i podložni su raspravi svake vrste. Prema tome, nema nikakve mogućnosti da se investitorski interes apsolutizira ukoliko se radi o normalnoj i stvarno željenoj i produktivnoj saradnji projektanta i urbaniste, izuzimajući odnose koji spadaju u socijalnu patologiju.

I konačno, u našoj materijalnoj i socijalnoj situaciji, izgradnja unikatnih objekata će najčešće biti izgradnja objekata sa visokim učešćem javnog i opšteg interesa, pa se utoliko može očekivati da predložni postupak saradnje u načelu ne dovede do rezultata koji bi značili njegovo kompromitovanje.

U prilogu ovog teksta nalaze se dva radna zaključka koje je na moj predlog usvojio Izvršni odbor Beograda na sednici od 5. avgusta 1993. godine i koji

se odnose na probleme izgradnje podzemne železničke stanice Vukov spomenik. Te radne zaključke nije potrebno posebno komentarisati.

\*  
\*      \*

Izvršni odbor Skupštine grada Beograda, na sednici održanoj 5. avgusta 1993. godine, razmatrao je izveštaj Branka Bojovića koji je, u svojstvu koordinatora grupe eksperata formirane radi traženja rešenja za konstrukciju ulazno–izlazne rampe iz poslovnog dela podzemne železničke stanice Vukov spomenik, upoznao Izvršni odbor sa rezultatima rada grupe eksperata i njenim konačnim opredeljenjem oko rešenja ulazno–izlazne rampe donetim na sednici grupe eksperata 6. jula 1993. godine u 10 časova. Posle kraće rasprave, Izvršni odbor je, na osnovu čl. 23. Odluke o Izvršnom odboru Skupštine grada Beograda ("Sl. list grada Beograda", br. 17/1992), doneo sledeće

### ZAKLJUČKE

1. Prihvata se rešenje ulazno–izlazne rampe sa kote 116,10 poslovnog centra u Ulici 27. marta, prema varijanti "C", izrađenoj od strane "Energoprojekta", a po sugestijama prof. Mihajla Maletina. Po oceni članova Izvršnog odbora i grupe eksperata, ovo rešenje je iznuđeno ali predstavlja najmanje loše rešenje, iako teško oštećuje park Ćirilo i Metodije, u zahvatu ulica Ruzveltove i 27. marta. Ovim rešenjem stvaraju se uslovi da se pristupi tehničkim, pravnim i izvođačkim radnjama radi dovršenja stanice Vukov spomenik i zadovoljenja opšteg interesa u vezi sa puštanjem ove stanice u funkciju.

2. Prilikom izgradnje rampe po usvojenoj varijanti, potrebno je izvršiti precizno obeležavanje zone građevinske intervencije da bi se zalaženje u park i oštećenje vegetacije svelo na najmanju meru, o čemu će se zajednički brinuti predstavnici izvođača i Gradskog zelenila. Isto tako, izvođač mora da uloži svaki napor da se drveća u graničnoj zoni intervencije maksimalno zaštite i time po mogućstvu smanji broj žrtvovanih stabala.

3. Radi kompenzacije šteta načinjenih u parku Ćirilo i Metodije, investitor će izvršiti revitalizaciju preostale parkovske površine po završetku radova na izgradnji Železničke stanice Vukov spomenik, u sve-mu prema zahtevima Gradskog zelenila.

4. Projektant i izvođač radova će zajedno sa Ministarstvom odbrane – Uprava za odbranu Beograda – rešiti problem izlaznog hodnika koji je presečen rampom prema usvojenom rešenju, nalaženjem tehničkog rešenja koje zadovoljava zahteve svih nadležnih službi i interesa svih korisnika ovog prostora o čemu će obavestiti nadležne gradske organe.

5. U skladu sa usvojenim rešenjem rampe preprojektovaće se i svi drugi elementi poslovnog dela stani-

ce Vukov spomenik – objekti i instalacije (ventilacija, hidranti i drugo).

6. Investitor će po završetku radova vratiti porušene ograde i druge objekte u prvobitno stanje, u sve-mu prema projektima Zavoda za zaštitu spomenika kulture grada Beograda.

\*  
\*      \*

Izvršni odbor Skupštine grada Beograda, na sednici održanoj 5. avgusta 1993. godine posle rasprave o problemima železničke stanice Vukov spomenik, a na osnovu čl. 23. Odluke o Izvršnom odboru Skupštine grada Beograda ("Sl. list grada Beograda", br. 17/1992), doneo je sledeće

### ZAKLJUČKE

1. Kada se radi o složenim inženjerskim objektima za koje mi nemamo propise i standarde, objekta koji imaju velike zahteve prema okruženju i uopšte objektima koji su tehnološki, graditeljski, funkcionalni i drugačiji unikatni, pa su dakle izvan naših znanja i iskustava, detaljni urbanistički planovi za takve objekte mogu se raditi tek pošto se urade kompletni idejni projekti tih, odnosno takvih objekata. Naime, akt o uslovima za uređenje prostora i izgradnju, samo pod tim uslovima može imati sve potrebne elemente koji odgovaraju značaju i složenosti objekta. U suprotnom slučaju moraju nastati brojni nesporazumi i problemi, sukobi mnogih interesa, odugovlačenje procesa planiranja i građenja i njihovo kompromitovanje, nekontrolisan rast investicionih troškova, probijanje rokova i drugo.

2. Iz istih razloga ne može se dozvoliti ni pristupanje izgradnji takvih objekata dok se izradom kompletnih idejnih rešenja ne ustanove svi relevantni elementi za njihovu izgradnju, dok se precizno ne ustanove odnosi sa okruženjem, etapnosti izgradnje i druge bitne činjenice.

### Objasnenje

U gradu Beogradu se već godinama grade objekti različitih vrsta koji su svojevrsni nacionalni tehnički unikatni, kao što su nekada bili autoput, fabrika vode, železnički čvor, mostovi, sajamske hale i dr., kao što su danas univerzalna hala u Bloku 25 u Novom Beogradu i železnička stanica Vukov spomenik i kao što će sutra biti npr. metro.

U trenutku izgradnje takvih objekata veoma često nedostaju propisi, tehnički normativi i standardi, nedostaje projektantsko i graditeljsko iskustvo i mnogo toga.

Zbog toga je izgradnja takvih objekata uvek skopčana sa velikim rizicima raznih vrsta – rizicima vezanim za okruženje objekata, za njihovu izgradnju, eksploataciju, troškove i rokove izgradnje i dr.

Iskustvo je pokazalo da se izgradnja takvih objekata mora dugo i pažljivo pripremati, da se ti objekti moraju veoma detaljno razrađivati još u idejnoj fazi projektovanja da bi se mogući rizici sveli na najmanju i društveno prihvatljivu meru. Inače mogu da nastanu mnoge posledice koje zahtevaju ogroman društveni rad i energiju, ogromna materijalna sredstva da se posledice neodgovarajuće pripreme u hodu otklone. Stoga Izvršni odbor Skupštine grada donosi zaključke navedene u iskazu.

\*  
\*      \*

Navedeni zaključci pokazuju način na koji je, u uslovima velike hitnosti, Izvršni odbor Beograda pokušao da reši problem izgradnje jednog od unikatnih gradskih objekata kod koga je došlo do ozbiljne izmene prvobitnih graditeljskih zamisli, pa zbog toga i do ozbiljnih odstupanja od pravno važeće urbanističke dokumentacije.