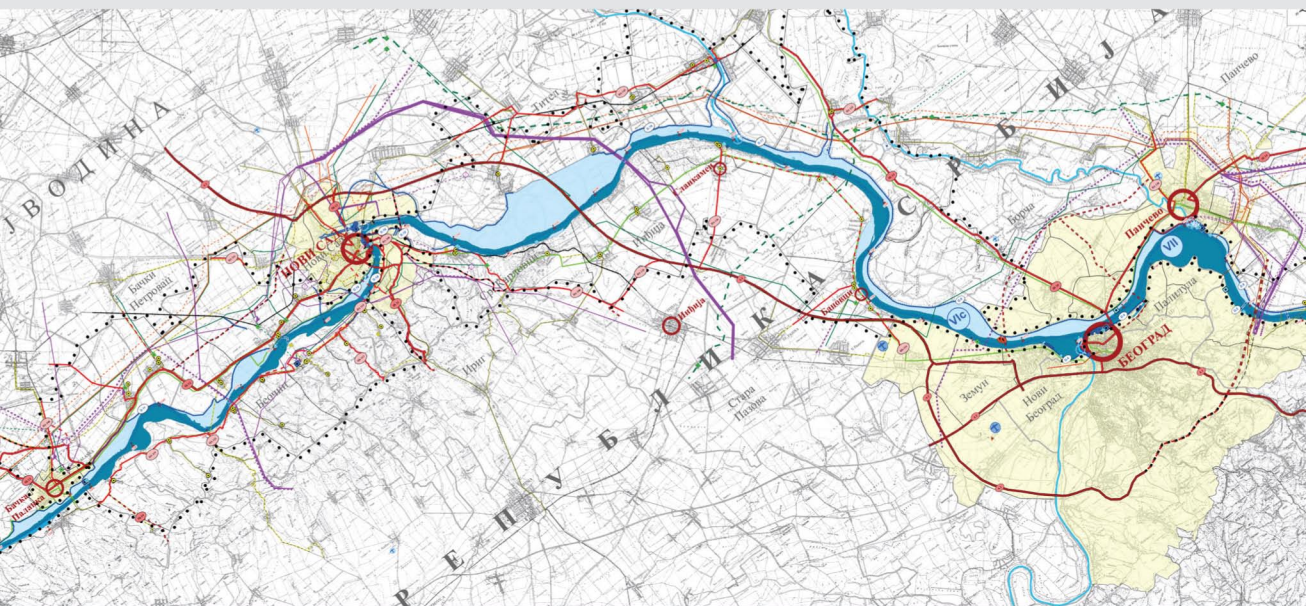


# ODRŽIVI PROSTORNI RAZVOJ PODUNAVLJA U SRBIJI KNJIGA 2

POSEBNA IZDANJA BR. 73  
BEOGRAD, DECEMBAR 2014.



**ODRŽIVI PROSTORNI RAZVOJ**  
**PODUNAVLJA U SRBIJI**  
**– KNJIGA 2**

**Posebna  
izdanja 73**  
Beograd  
2014. godina

Institut  
za arhitekturu  
i urbanizam  
Srbije

## **IZDAVAČ**

Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije (IAUS)  
Beograd, 11000 Bulevar kralja Aleksandra 73/II  
faks: (381 11) 3370-203, iaus@iaus.ac.rs, www.iaus.ac.rs

## **ZA IZDAVAČA**

Igor Marić, direktor

## **IZDAVAČKI SAVET**

Mila Pucar, predsednik, IAUS, Beograd; Jasna Petrić, zamenik predsednika, IAUS, Beograd; Tamara Maričić, sekretar Izdavačkog saveta, IAUS, Beograd; Branislav Bajat, Univerzitet u Beogradu, Građevinski fakultet, Beograd; Milica Bajić-Brković, Univerzitet u Beogradu, Arhitektonski fakultet, Beograd; Dragana Bazik, Univerzitet u Beogradu, Arhitektonski fakultet, Beograd; Branka Dimitrijević, Glasgow Caledonian University, Glazgov; Milorad Filipović, Univerzitet u Beogradu, Ekonomski fakultet, Beograd; Igor Marić, IAUS, Beograd; Darko Marušić, Beograd; Nada Milašin, Beograd; Saša Milijić, IAUS, Beograd; Zorica Nedović- Budić, University College Dublin, School of Geography, Planning and Environmental Policy, Dablin; Marija Nikolić, Beograd; Vladimir Papić, Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, Beograd; Ratko Ristić, Univerzitet u Beogradu, Šumarski fakultet, Beograd; Nenad Spasić, IAUS, Beograd; Božidar Stojanović, Institut „Jaroslav Černi“, Beograd; Borislav Stojkov, Republička agencija za prostorno planiranje Republike Srbije, Beograd; Dragutin Tošić, Univerzitet u Beogradu, Geografski fakultet, Beograd; Miodrag Vujošević, IAUS, Beograd; Slavka Zeković, IAUS, Beograd

## **RECENZENTI**

dr Jasna Petrić, viši naučni saradnik, IAUS  
prof. dr Jasminka Cvejić, redovni profesor, Univerzitet u Beogradu, Šumarski fakultet, Beograd

## **UREDNICI**

Marija Maksin  
Nikola Krunić  
Marina Nenković-Riznić

## **LEKTURA I KOREKTURA**

Nina Dimitrijević

## **PREVOD**

Snježana Mijatović

## **DIZAJN KORICA**

Tanja Bajić

## **KOMPJUTERSKA OBRADA**

Olgica Bakić, Jelena Basarić

**TIRAŽ** 200 kom.

**ŠTAMPA** „Planeta print“, d.o.o., Beograd

**ISBN 978-86-80329-79-6**

U finansiranju monografije su učestvovali Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije i Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije.

U ovoj knjizi izložen je deo rezultata naučnoistraživačkog projekta TR 36036 „Održivi prostorni razvoj Podunavlja u Srbiji“, koji finansira Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije u periodu 2011–2014/15. godine.

## SADRŽAJ

PREGOVOR .....	1
Marija Maksin, Tijana Živanović, Vladica Ristić <b>KLJUČNI EVROPSKI I MEĐUNARODNI DOKUMENTI I NJIHOV UTICAJ NA PLANIRANJE ODRŽIVOG RAZVOJA KORIDORA DUNAVA U SRBIJI</b> .....	3-34
Slavka Zeković, Miodrag Vujošević, Tamara Maričić <b>KOMPARATIVNA ANALIZA REGIONALNE KONKURENTNOSTI I PROSTORNE KONCENTRACIJE: NA PRIMERIMA PODUNAVLJA I BEOGRADSKOG REGIONA</b> .....	35-82
Marina Nenković-Riznić, Saša Milijić <b>KONCEPT INTEGRALNE ZAŠTITE PROSTORA I ŽIVOTNE SREDINE PODUNAVLJA – EVALUACIJA KONFLIKATA I SISTEM MONITORINGA</b> .....	83-108
Jasmina Đurđević <b>UPRAVLJANJE ODRŽIVIM RAZVOJEM PROSTORNIH CELINA I POTCELINA POSEBNE NAMENE U PODUNAVLJU U SRBIJI</b> .....	109-124
Marija Maksin, Saša Milijić <b>ODRŽIVI RAZVOJ TURIZMA U KORIDORU DUNAVA</b> .....	125-150
Jelena Basarić, Tanja Bajić <b>ZAŠTIĆENA PODRUČJA PODUNAVLJA KAO POTENCIJAL RAZVOJA TURIZMA</b> .....	151-168
Omiljena Dželebdžić, Igor Marić <b>PREZENTACIJA I ODRŽIVO KORIŠĆENJE KULTURNOG NASLEĐA PODUNAVLJA U SRBIJI</b> .....	169-184
Tijana Crnčević, Olgica Bakić <b>ISKUSTVA U PLANIRANJU PREDELA PODUNAVLJA</b> .....	185-200
Vesna Jokić <b>LJUDSKI (HUMANI) RESURSI U PODUNAVLJU U SRBIJI</b> .....	201-218

Ana Niković, Božidar Manić <b>KONCEPT UNAPREĐENJA URBANOG IDENTITETA NASELJA U OBLASTI PODUNAVLJA .....</b>	219-234
Tanja Bajić, Jelena Basarić <b>URBANI RAZVOJ I PROMENE U KORIŠĆENJU PROSTORA PRIOBALJA: PRIMER BEOGRADA .....</b>	235-250
Igor Marić, Branislava Kovačević <b>PRAVILA UREĐENJA I GRAĐENJA RURALNIH NASELJA U PRIOBALJU DUNAVA – TENDENCIJE U URBANIZMU I ARHITEKTURI .....</b>	251-272
Jelena Živanović Miljković, Marijana Pantić <b>UREĐENJE, ZAŠTITA I KORIŠĆENJE POLJOPRIVREDNOG ZEMLJIŠTA U PODUNAVLJU .....</b>	273-290
Ljubiša Bezbradica, Tijana Crnčević <b>ŠUME I ŠUMSKO ZEMLJIŠTE PODUNAVLJA U SRBIJI .....</b>	291-320
Boško Josimović, Marina Nenković-Riznić <b>INTEGRALNO PLANIRANJE I KORIŠĆENJE OBNOVLJIVIH IZVORA ENERGIJE U PODUNAVLJU .....</b>	321-336
Tamara Maričić, Vesna Jokić <b>ODRŽIVO KORIŠĆENJE PRIRODNIH RESURSA U PODUNAVLJU – PRIMER KOSTOLAČKOG UGLJENOG BASENA .....</b>	337-368
Olgica Bakić, Aleksandra Gajić <b>KONCEPT GIS-A KAO PODRŠKA UPRAVLJANJU ODRŽIVIM PROSTORNIM RAZVOJEM PODUNAVLJA .....</b>	369-386
Nikola Krunić, Marija Maksin <b>DUNAVSKO-SAVSKI POJAS KAO OSNOVA RAZVOJA PODUNAVLJA U SRBIJI .....</b>	387-402

## URBANI RAZVOJ I PROMENE U KORIŠĆENJU PROSTORA PRIOBALJA: PRIMER BEOGRADA

Tanja Bajić<sup>1</sup>, Jelena Basarić<sup>2</sup>

**Apstrakt:** Izuzetan geografski položaj na ušću dva međunarodna rečna koridora - Dunava i Save - imao je posebnu ulogu u razvoju Beograda tokom duge istorije. Ipak, kroz višedecenijski urbanistički razvoj prestonice, brojni potencijali priobalnih zona bili su, i ostali su, neiskorišćeni. U radu se analiziraju novije inicijative transformacije prostora beogradskog priobalja u kontekstu urbanog razvoja i savremenih izazova nekontrolisanog „implozivnog“ rasta Beograda. Nekontrolisani urbani rast tokom nekoliko poslednjih decenija 20. veka bio je usmeren primarno ka ruralnom zaleđu, dok se u novijem periodu uočava trend rasta unutar urbanog područja. Obale reka Dunava i Save predstavljaju značajan deo atraktivnog, a istovremeno nedovoljno i neadekvatno iskorišćenog, gradskog prostora, u okviru kojeg se planiraju ambiciozni predlozi rekonstrukcije i vrlo intenzivne nove izgradnje.

**Ključne reči:** Beograd, priobalje, Dunav i Sava, urbani razvoj, implozivni rast, promene u korišćenju prostora

### URBAN DEVELOPMENT AND WATERFRONT LAND USE CHANGES: THE CASE OF BELGRADE

**Abstract:** An exceptional geographical location at the confluence of two international river corridors - the Danube and the Sava - has had a special role in the development of Belgrade during the long history. However, through the decades-long urban development of the capital, many potentials of the waterfront area have remained unused. This paper analyzes the recent initiatives of Belgrade waterfront area transformation in the context of urban development and the contemporary challenges of "implosive" sprawl of Belgrade. Urban sprawl was primary directed towards the rural hinterland during the last few decades of the 20th century, while in recent years there has been a trend of growth within urban areas. The shores of the Danube and Sava represent a significant part of an attractive, yet insufficiently and inadequately used urban space, which has been planned for ambitious reconstruction and very intense new construction proposals.

**Key words:** Belgrade, waterfront, Danube and Sava, urban development, implosive sprawl, land-use change

---

<sup>1</sup> Tanja Bajić, istraživač saradnik, Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, Beograd

<sup>2</sup> Jelena Basarić, istraživač saradnik, Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, Beograd

## 1. UVOD

Položaj na obalama vodnih saobraćajnica oduvek je imao važnu ulogu u razvoju gradova, a posebno u industrijskom periodu tokom XIX veka, kada su prostori priobalja intenzivno korišćeni za proizvodnju i razmenu dobara. Ekonomski prosperitet gradova bio je zasnovan na njihovoj mogućnosti da olakšaju potrebu industrijskog kapitala da koristi resurse priobalja, ali je ujedno doveo do degradacije i zagađenja ovih urbanih prostora (Marshall, 2001). Od šezdesetih godina XXI veka, mogućnost njihove obnove postaje značajna tema interesovanja akademske i stručne javnosti, a vezuje se za ideju kreiranja novog identiteta gradova. Kako ukazuje Maršal, priobalja postaju mesto kreiranja prostora u postindustrijskim gradovima (ibid. 4).

Beograd je jedan od najstarijih evropskih gradova za čiji je razvoj od praiorijskog perioda do danas primarno zaslužan njegov izuzetan geografski položaj, sa veoma povoljnim prirodnim uslovima. Kada se govori o pogodnostima ovog nekada najznačajnijeg geografskog područja starog Balkana uglavnom se ističu ušće Save u Dunav i šira oblast oko ušća reka Morave i Tise (tzv. „Belgrader Konfluenz“, prema Šahermajeru). U okolini Beograda razvila su se prva neolitska naselja – Vinča i Starčevo, a tokom istorijskog razvoja, na ovom prostoru preplitali su se različiti kulturni uticaji, koji su dopirali pravcima rečnih saobraćajnica (Čubrilović, 1974). Reka Dunav ima specifičnu funkciju u saobraćajnom i privrednom razvoju Beograda i Srbije, od ključnog je značaja za uspostavljanje ekonomskih, funkcionalnih i kulturnih veza sa Nemačkom, Austrijom, Mađarskom i drugim podunavskim zemljama, a mnogo razvojnih potencijala prepoznaje se upravo na području čitavog beogradskog dunavskog sliva (Radosavljević, 2008).

Reke su imale odlučujuću ulogu u uspostavljanju međunarodnih saobraćajnih veza i incijalnom privrednom razvoju Beograda u XIX veku. Položaj na ušću reka omogućio je trgovinski prosperitet grada, budući da se prevoz robe u najvećem obimu obavljao rečnim tokovima, a naročito je pogodovao intenzivnom razvoju industrije koja je bila glavni nosilac modernizacije i urbanog razvoja prestonice, posebno u periodu do Prvog svetskog rata. Izgradnja železničke pruge duž desne obale Save i Dunava bila je ključni faktor industrijalizacije, ali i odvajanja rečnih obala od gradskog jezgra, što je do danas ostao jedan od najvećih urbanističkih izazova i nerešenih problema u korišćenju razvojnih potencijala grada. U vreme kada

je formirana, privredno-industrijska zona u priobalju nalazila se na obodu naselja, ali se njegovim razvojem i širenjem značajan deo ove zone, ka i obale Save kod ušća u Dunav, našao na centralnim gradskim lokacijama.

Regeneracija i aktiviranje prostora savskog i dunavskog priobalja predstavljaju važan aspekt novijih inicijativa urbanog razvoja Beograda, koje se operacionalizuju kroz različite planske predloge i studije, arhitektonsko-urbanističke konkurse, kao i ambiciozne zamisli privatnih investitora. Neke od ovih inicijativa po prostornom obuhvatu, programskim osnovama i predviđenom intenzitetu nove izgradnje predlažu značajne promene u urbanoj matrici centralnog gradskog jezgra, što se prepoznaje kao jedan od oblika nekontrolisanog „implozivnog“ urbanog rasta Beograda (videti Graovac i Đokić, 2008). Promene u korišćenju prostora beogradskog priobalja u ovom radu biće razmatrane u širem vremenskom kontekstu, od urbanističkog formiranja prestonice s početka XIX veka do savremenih, pretežno spontanih tendencija urbanog razvoja.

## **2. PROMENE U KORIŠĆENJU PROSTORA SAVSKOG I DUNAVSKOG PRIOBALJA KROZ URBANI RAZVOJ BEOGRADA**

Nakon donošenja Hatišerifa iz 1830. godine kojim je uspostavljena autonomija Kneževine Srbije, Beograd se pod upravom kneza Miloša ubrzano razvija kao privredni i trgovinski centar. Urbani razvoj Beograda i njegov preobražaj od čaršije orijentalnog tipa u moderni evropski grad počeo je u drugoj polovini XIX veka zahvaljujući sporazumu o obavezi iseljavanja turskog stanovništva iz Srbije iz 1862. godine, kojim su stvoreni uslovi za donošenje Prvog urbanističkog plana stare beogradske varoši u Šancu 1867. godine, autora Emilijana Josimovića. Do prvih decenija XX veka Beograd se razvija kao privredna, društvena i kulturna prestonica Srbije, a broj stanovnika ubrzano raste – od približno 35.500 žitelja u 1884. godini do skoro 90.000, koliko je zabeleženo 1910. godine (Maksimović, 1983:20). Za razvoj urbanističke strukture Beograda i oblikovanje njegovog centralnog dela po ugledu na moderne evropske gradove do Prvog svetskog rata bilo je značajno još nekoliko regulacionih planova: Plan Stevana Zarića iz 1878. godine, Plan iz 1886. godine, Bešlićev plan iz 1893. godine, Plan varoši Beograda iz 1903. godine, Plan grada Beograda (u razmeri 1:10.000) i Kambonov plan iz 1908. godine (Maksimović, 1970; 1983).



Savamalska padina na prostoru savskog priobalja<sup>3</sup> imala je izuzetno važnu ulogu u periodu oslobađanja od turskog uticaja i stvaranja novog srpskog Beograda van Šanca (slika 1). Njenim regulisanjem i raseljavanjem Savamalaca od 1836. godine Miloš Obrenović osniva Abadžijsku čaršiju, koja je planirana kao novi privredni centar novoformirane beogradske varoši (slika 2)<sup>4</sup>.



*Slika 1. Plan Beograda sa obeleženim blokovima novog Beograda na Vračaru*  
*Slika 2. Izgled nekadašnje Abadžijske ulice (Narodnog fronta)*

U periodu od 1830. do 1841. godine, na ovom prostoru podignute su značajne javne građevine, među kojima je posebno mesto imala „Đumrukana“ (carinarnica), sagrađena 1835. godine. Drugi značajan objekat bio je „Konzulat“, poznat kao „Hotel Kragujevac“, koji je primarno bio namenjen smeštaju stranih konzula, a u kojem su se odigrale i prve pozorišne predstave. Oba objekta predstavljala su simbol ubrzanog razvoja priobalja i njegovog trgovačkog, saobraćajnog, ali i kulturnog značaja, i oba su porušena u bombardovanju Beograda 1944. godine.

<sup>3</sup> Ovde se pod savskim priobaljem podrazumeva prostor od ušća Save u Dunav do kraja Bare Venecije i obale „Železničkog mosta“. Ovaj prostor pripada širem pojasu Savske padine koja se proteže do Kalemegdana, Knez Mihailove ulice, Terazijskog platoa i ulica Nemanjine i Kneza Miloša. Često se izjednačava sa Savalom koja čini samo istorijski deo tog prostora - gornji deo današnje ulice Gavrila Principa (Dajč, 2012).

<sup>4</sup> Ostvarenje ove ambiciozne zamisli naišlo je na brojne poteškoće zbog protivljenja abadžija da napuste komercijalni centar u staroj čaršiji (Maksimović, 1983).

Izuzetno važan događaj u razvoju savskog priobalja do Prvog svetskog rata bila je izgradnja železnice, nakon sticanja nezavisnosti Beograda, kada je odredbom Berlinskog sporazuma Srbija obavezana da se poveže sa ostalim delom Evrope. Glavna železnička stanica na delu Bare Venecije izgrađena je 1884. godine, nakon čega počinje ubrzani razvoj ovog dela grada, ali i porast broja žitelja Beograda. Železnička stanica, savsko pristanište i tramvajski saobraćaj uticali su na razvoj podužnog poslovnog centra u Savamali, duž Karađorđeve ulice. U ovom periodu dolazi do razvoja Malog pijaca, prema regulaciji Karađorđeve ulice gradskih planera iz 1893. godine, koja je učinila ovaj deo grada veoma atraktivnim i za stanovanje, o čemu svedoče brojne rezidencijalne zgrade bogatih trgovaca. Mali pijac je imao sve odlike trga i dugo je bio sinonim za sveukupnu beogradsku trgovinu (Pavlović-Lončarski, 2005). Ključna arhitektonska zdanja iz ovog perioda, koja svedoče o prosperitetu priobalja u decenijama pre izbivanja rata 1914. godine, su: „Beogradska zadruga“ (1907) i „Hotel Bristol“ (1912).

Krajem XIX veka, podizanjem prvih industrijskih preduzeća, započeta je urbanizacija i desne obale Dunava. U prethodnom periodu ovo je bio prazan, neplaniran teren uz reku, da bi se tek 1891. godine jedan njegov deo našao unutar novih granica „rejonu varoši Beograda“. Od početka XX veka industrija je postala jedan od najznačajnijih nosilaca privrednog i urbanog razvoja Beograda, a zahvaljujući brojnim pogodnostima lociranja pored reka, novi industrijski centri formirali su se upravo u priobalju<sup>5</sup> - jedan duž Topčiderskog drumu i na Čukarici, a drugi neposredno uz obalu Dunava, na Paliluli i Karaburmi. Industrijska zona u dunavskom priobalju Beograda formirana je tokom poslednje decenije XIX veka pa sve do Prvog svetskog rata, a početak njenog osnivanja označila je izgradnja „Beogradske klanice“ 1895. godine. Brojne fabrike izgrađene na desnoj obali Dunava dale su ključni doprinos razvoju prehrambene, tekstilne, drvene i hemijske industrije u Beogradu i Srbiji (Mihajlov, 2011). Ubrzani razvoj industrije na ovom prostoru omogućila je blizina opštinske električne centrale podignute 1892. godine, kao i povezivanje ove zone sa železničkom stanicom izgradnjom tzv. klaničke pruge dužine 6 km od 1898. do 1899. godine.

---

<sup>5</sup> U posebne pogodnosti ovih lokacija pored mreže saobraćajnica (rečnih, železničkih, drumskih) spadaju uslovi za snabdevanje vodom kao i za ispuštanje otpadnih voda.

Međutim, izgradnjom nove gradske klanice i klaničke pruge obale Save i Dunava odsečene su od gradskog jezgra, a prostor savskog priobalja dobija izrazit tranzitno-saobraćajni karakter, što se umnogome odrazilo na njegovu degradaciju već u prvim godinama nakon Prvog svetskog rata (Dajč, 2012). Smešteno na austro-ugarskoj granici savsko priobalje pretrpelo je značajne posledice bombardovanja, a u periodu posle 1918. godine kada je i granica nestala, došlo je do smanjenja interesovanja uglednih porodica i gradskih vlasti za novu izgradnju i razvoj trgovine u ovom delu grada. Prestanak komercijalnog razvoja omogućio je širenje mahala na Savskoj padini, obeleženih doseljavanjem siromašnog stanovništva, izgradnjom skromnih objekata i brojnim socijalnim problemima, koje ubrzo postaju deo identiteta ovog nekada najvažnijeg dela Beograda.

Urbanistički i demografski razvoj prestonice nastavlja se u periodu između dva rata. Godine 1923. donet je prvi Generalni plan Beograda koji je predstavljao osnovu za sprovođenje obimnije stambene i javne izgradnje. Ukupna populacija Beograda tokom tridesetih godina XX veka broji oko 300.000 stanovnika, da bi se već krajem četrdesetih godina ovaj broj udvostručio i iznosio preko 630.000. Degradacija savskog priobalja nastavljena je i u međuratnom periodu. Izgradnja „Mosta kralja Aleksandra“ (1934) učinila je ovaj prostor „periferijom“, a njegov značaj dodatno je opao preseljenjem mnogih bogatih porodica iz ovog dela grada na beogradsko brdo Dedinje, gde je bio smešten kralj Aleksandar (Dajč, 2012). Iako su kroz urbanističko planiranje Beograda u ovom i narednom periodu postojale inicijative da se tranzitni, a posebno železnički saobraćaj izmeste iz savskog priobalja, nijedna od njih nije realizovana. Godine 1937. izgled priobalnog pojasa i panorame Beograda, posmatrano sa reke Save, promenjen je podizanjem zgrade Beton hale, koja je u to vreme služila kao magacin rečnog pristaništa. Sa druge strane, industrijska zona na desnoj obali Dunava oslanjala se na Dunavsko pristanište koje se prostiralo u širokom luku ispod „Kule Nebojše“ do današnjeg „Pančevačkog mosta“, ali je ono za razliku od Savskog pristaništa bilo znatno nerazvijenije i skromnije uređeno. Iako je posle Prvog svetskog rata prepoznavanjem velikog značaja rečnog saobraćaja planirano novo dunavsko basensko pristanište, tek nakon četiri decenije i izgradnje „Luke Beograd“ ono će dobiti značaj u prometu robe i usluga (Mihajlov, 2011). U periodu između dva svetska rata, nakon što je Sava prestala da bude granična reka, dolazi i do razmatranja mogućnosti

razvoja Beograda na njenoj levoj obali (videti Blagojević, 2007). Prema rečima Maksimovića (1970), Beograd je sve do 1941. godine bio bez jasno izraženog jezgra gradskog centra, a jedina u celini ostvarena urbanistička kompozicija bio je ansambl Beogradskog sajmišta koji je izgrađen tokom 1937. i 1938. godine na nasutom terenu na levoj obali Save, odmah iza „Mosta kralja Aleksandra“.

Iako je u bombardovanju tokom Drugog svetskog rata više stradala dunavska strana grada, na savskoj strani porušeno je nekoliko važnih objekata uključujući „Most kralja Aleksandra“, „Đumrukanu“ i „Hotel Kragujevac“, kao i „Narodnu biblioteku“ na Kosančićevom vencu. Od 1941. do 1942. godine paviljoni „Beogradskog sajmišta“ pretvoreni su u mesto holokausta i najveći nemački koncentracioni logor u jugoistočnoj Evropi koji je kasnije u velikoj meri porušen za vreme savezničkog bombardovanja Beograda 1944. godine<sup>6</sup>. Industrija u priobalju Dunava pretrpela je značajnu štetu u Drugom svetskom ratu, pa je kraći period po završetku rata obeležila obnova, proširenje i reorganizacija postojećih fabrika. Novi fabrički kompleksi u ovoj industrijskoj zoni građeni su tek po otvaranju „Luke Beograd“ 1961. godine. Izgradnja današnjeg „Brankovog mosta“ na temeljima porušenog, starog mosta od 1953. do 1956. godine ujedno je i jedini građevinski poduhvat na desnoj obali Save sve do 1957. godine, kada je podignut novi „Beogradski sajam“. U posleratnim godinama na levoj obali Save započeta je izgradnja Novog Beograda kao novog urbanog centra kojim je ostvarena veza između starog jezgra grada i Zemuna. U isto vreme, usled nedostatka stambenog fonda, duž desne obale Save dolazi do dodatnog naseljavanja radničkog sloja. Savsko priobalje služilo je za pristanak brodova i istovar robe, a teški drumski saobraćaj usmeren je kroz Karađorđevu ulicu.

Nakon šezdesetih godina jedan od najvećih poduhvata u priobalju Save bio je formiranje rečnog poluostrva Ade Ciganlije 1967. godine. GUP-om Beograda iz 1972. prepoznati su najvažniji problemi priobalja, a značajan pomak je zaštita istorijske ambijentalne celine delova priobalja i njegove zaleđine. Ovaj plan takođe predviđa premeštanje železničke stanice kao i uvođenje metroa čiji bi jedan krak prolazio kroz Savsku padinu, ali ovi, kao i mnogi drugi ciljevi urbanog razvoja, poput revitalizacije rečnih obala i korišćenja turističkih potencijala reka, nikada nisu ostvareni. Godine 1969. ugašena je „Elektrana Beograd“ na dunavskoj obali („Snaga i svetlost“), a u

---

<sup>6</sup> „Jevrejski logor na Beogradskom sajmištu – istorija i sećanje“, na: <http://www.semlin.info>

njenoj neposrednoj blizini izgrađena je „Toplana Dunav“. Sve do kraja prošlog veka na desnoj obali Dunava planskim dokumentima predviđena je isključivo industrijska namena, do donošenja aktuelnog GP Beograda 2021, kojim se planira izmeštanje industrijske i privredne delatnosti sa ovog prostora i njegova transformaciju kroz uvođenje centralnih, stambenih i rekreativnih delatnosti. Na drugoj strani, različiti planovi i koncepti za revitalizaciju savskog priobalja postojali su od početka devedesetih do danas, ali su uglavnom išli u raskorak sa vremenom i mogućnostima (Dajč, 2012). Prema Dajču, nerešiv problem železničke stanice, mreže i tranzitnog saobraćaja načinio je od nekada blistavog dela Beograda zapuštenu tranzitnu zonu u samom gradskom centru (ibid. 111).

### **3. NEKONTROLISANI URBANI RAST BEOGRADA I ULOGA PRIOBALJA**

Do intenzivnog privrednog razvoja Beograda praćenog značajnijim porastom broja stanovnika i širenjem teritorije grada dolazi tek posle Drugog svetskog rata, a posebno tokom šezdesetih godina. Ovaj period obeležila je i pojava procesa suburbanizacije. Od 1948. do 2011. godine, broj stanovnika porastao je 2,5 puta – od 634.000 do 1.639.121, a nekoliko puta uvećano je i administrativno područje grada. Grad Beograd danas obuhvata površinu od 3.223 km<sup>2</sup> ili 3,6% teritorije Republike Srbije i ima oko 1,6 miliona stanovnika, što je približno jednoj četvrtini ukupne populacije u zemlji (RZS, 2011). U obuhvatu administrativnog područja grada nalazi se ukupno sedamnaest opština, a čak 68% njegove površine čini suburbani pojas. Značajan porast metropolskog područja Beograda odvijao se kroz intenzivnu stambenu izgradnju na neizgrađenoj gradskoj periferiji i neplansko širenje u pravcu ruralnog zaleđa. Masovna državna stanogradnja tokom šezdesetih i sedamdesetih godina prošlog veka nije mogla da zadovolji veoma izražene stambene potrebe, što je u nedostatku adekvatnog planskog tretmana u suburbanim područjima otvorilo put za nelegalnu izgradnju porodičnog stanovanja i formiranje neformalnih naselja. Širenje nelegalno izgrađenog suburbanog područja dostiglo je vrhunac tokom devedesetih godina, uporedo sa masivnim prilivom izbeglih i interno raseljenih lica u Srbiju i Beograd i napuštanjem društvenog stambenog sistema u novim postsocijalističkim uslovima (Petrić et al., 2013).

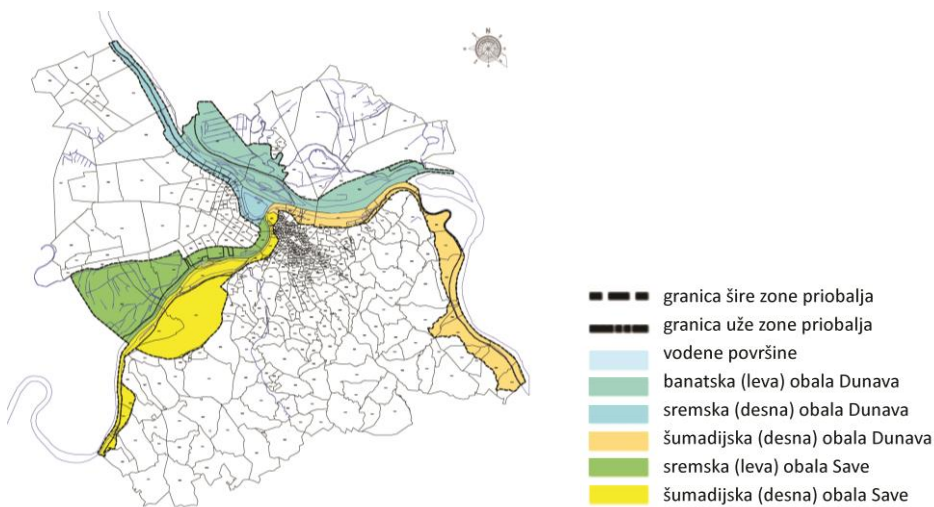
Pored nekontrolisanog urbanog rasta u pravcu ruralnog zaleđa, Graovac i Đokić (2008) ukazuju na trend *nekontrolisanog implozivnog rasta (implosive sprawl)* Beograda, koji je usmeren ka neizgrađenom zemljištu unutar granica urbanizovanog regiona, a najčešće ka otvorenim prostorima kao što su zelene površine, šume, rečne obale i zemljište namenjeno infrastrukturnim objektima i koridorima. Ova urbana pojava ne smatra se načinom suzbijanja nekontrolisanog urbanog širenja sa ciljem kreiranja kompaktnog grada (compact city), već se ona prepoznaje kao negativna, zbog kršenja ostvarenih standarda u domenu javnog interesa i sprečavanja budućeg razvoja i unapređenja životnog standarda (ibid. 2). Graovac i Đokić ističu tri osnovna tipa urbanog razvoja Beograda koja se mogu okarakterisati kao implozivni rast: 1) rekompoziciju urbane matrice; 2) uzurpaciju javnog zemljišta i dobara; i 3) spontano nastala naselja niskog standarda i kvaliteta života (ibid. 3). Prostori priobalja imaju značajnu ulogu u procesima označenim kao rekompozicija urbane matrice. Ovde su od posebne važnosti kompleksi nekadašnjih državnih preduzeća kao što su „Brodogradilište Beograd“ i „Luka Beograd“, čija je privatizacija podstakla inicijative o transformaciji prostranih neurbanizovanih područja unutar gradskog jezgra u zone sa mešovitom namenom, visokih gustina izgradnje. Kako ukazuju Graovac i Đokić, ovi kompleksi su bili atraktivni investitorima jer su u pitanju već formirane građevinske parcele, čija je izgradnja znatno jednostavnija u odnosu na lokacije sa kompleksnim pitanjem vlasništva. Iako bi predlozi rekonstrukcije ovih prostora doneli brojne benefite, autori smatraju da bi njihova realizacija imala negativne efekte na ukupan urbani razvoj Beograda kao što su: depopulacija, smanjenje vrednosti nekretnina i kvaliteta života u nekim delovima grada; slom društvene stabilnosti; neželjena i vidljiva socijalna segregacija; itd. (ibid. 4).

#### 4. SAVREMENI IZAZOVI RAZVOJA BEOGRADSKOG PRIOBALJA

Pojam priobalja definisan Studijom beogradskog priobalja (I faza) podrazumeva ne samo područje akvatorije, koja iznosi oko 3.300 ha, liniju obale i neposrednih hidrotehničkih građevina, već i odgovarajuće pripadajuće zaleđe sa raznovrsnim realizovanim i planiranim namenama i sadržajima, koji pretežno gravitiraju rekama. Beogradsko priobalje čini prostor u granicama Generalnog urbanističkog plana, koji obuhvata ukupnu akvato-

riju Save i Dunava sa oko 150 km dužine rečnih obala, zatim kanale, ostrva, ade i deo teritorije uz obale. Studijom je definisana njegova prostorna podela na pet sektora u okviru kojih je prema preovlađujućim zajedničkim prirodnim i stvorenim urbanim karakteristikama definisano 36 funkcionalnih celina – poteza (slika 3). Prema ovoj podeli, prostor beogradskog priobalja (teritorija i akvatorija) ima ukupnu površinu od oko 16.951 ha i čini ga:

- Sremsko-savsko priobalje (leva obala Save);
- Šumadijsko-savsko priobalje (desna obala Save, sa Adom Ciganlijom i Adom Međicom);
- Sremsko-dunavsko priobalje (desna obala Dunava, sa Velikim i Malim ratnim ostrvom);
- Šumadijsko-dunavsko priobalje (desna obala Dunava); i
- Banatsko-dunavsko priobalje (leva obala Dunava sa ostrvom Čaplja).



*Slika 3. Beogradsko priobalje – podela na sektore*

Najveći deo obuhvaćene teritorije čine vodozahvati, poljoprivredno zemljište, šume i neuređene zelene površine. Industrija, građevinarstvo, skladišta i deponije, brodogradilište, infrastrukturni i saobraćajni objekti zauzimaju manji deo šireg područja priobalja, ali je njihova najveća koncentracija upravo na najatraktivnijim lokacijama - u Savskom amfiteataru i na desnoj obali Dunava kod Beograda i Zemuna. Rezultat takvog neadekvatnog korišćenja zemljišta je nemogućnost povezivanja grada sa svojim rekama i negativan uticaj na kvalitet životne sredine (Urbanistički zavod Beograda, 2007:27).

Generalnim planom Beograda 2021, priobalje se tretira kao prostor od posebnog interesa za razvoj grada na kome se predviđaju raznovrsne aktivnosti i sadržaji. Posebnim strateškim ciljem Generalnog plana istaknuta je orijentacija Beograda ka Dunavu, kao jednom od dva najznačajnija saobraćajna koridora koji prolaze kroz grad i zemlju. Konceptijom razvoja beogradskog priobalja predviđena je afirmacija vrednosti i potencijala ovog prostora, definisanje mera za očuvanje i unapređenje njegovih prirodnih i ambijentalnih kvaliteta, ali i za prostorno uređenje, izgradnju i rekonstrukciju u skladu sa potrebama razvoja grada. Među ključnim aspektima planiranja i uređenja u prostoru priobalja ističu se:

- funkcija zaštite od voda i zaštita voda;
- korišćenje i uređenje priobalja kao javnog gradskog prostora;
- korišćenje i zaštita specifičnog prirodnog fenomena lesnog odseka;
- razvoj i unapređenje različitih tipova integrisanih zelenih površina;
- povezivanje grada sa obalama Save i Dunava;
- urbana transformacija zapuštenih kompleksa ranijih industrijskih zona (brownfields) u cilju uređenja i nove izgradnje javnih, komercijalnih, poslovnih, stambenih, rekreativnih i drugih sadržaja;
- uređenje Savskog pristaništa;
- razvoj turističke infrastrukture vezane za Savu i Dunav i afirmacija priobalja;
- poboljšanje postojećih i izgradnja novih površina za kretanje pešaka;
- nastavak izgradnje mreže biciklističkih staza na području Ade Ciganlije, na Ada Huji, levoj obali Dunava i drugim atraktivnim pravcima;
- uvođenje javnog rečnog saobraćaja na Savi i Dunavu povezivanjem obalnih tačaka koje su dobro snabdevene javnim gradskim prevozom; itd.

Projekti transformacije beogradskog priobalja u potencijalno visokovredan gradski prostor rađeni su u periodu posle 2000. godine za nekoliko važnih lokacija, kao što su područje Ade Huje sa „Lukom Beograd“, „Marina Dorćol“, zona „Brodogradilišta Beograd“, blok „Beko“ u podnožju Kalemegdana i Savski amfiteatar.

Početak uređenja Dunavskog amfiteatra zamišljen je kroz izgradnju prostora „Marine Dorćol“. Godine 2001. raspisan je arhitektonsko-urbanistički konkurs za programsko rešenje ovog kompleksa čiji su rezultati dali



elemente za izradu GP Beograda 2021, a potom i donošenje PDR-a dela centralne zone - prostorna celina „Marina Dorćol“ 2005. godine. Konkursna rešenja omogućila su zadržavanje osnovne namene marine sa potrebnim pratećim sadržajima kao i revitalizaciju i prenamenu vrednih objekata industrijskog nasleđa u okolini, među kojima je i zaštićeni objekat stare električne centrale „Snaga i svetlost“ sa dominantnim kranom. Prema odredbama PDR-a iz 2005, u okviru kompleksa marine površine 7,45 ha planirana je izgradnja stambenih, poslovnih, komercijalnih i sportskih objekata (u funkciji marine), ukupne površine 76.000 m<sup>2</sup>, na osnovu čega je urađeno i idejno rešenje (slika 4).



*Slika 4. Projekat kompleksa oko dorćolske marine*

*Slika 5. Master plan „Luke Beograd“ D. Libeskinda i J. Gela*

Imajući u vidu teritorijalnu ograničenost sadašnje „Luke Beograd“, Generalnim planom Beograda do 2021. planirana je izgradnja nove luke na levoj obali Dunava u okviru privredne zone Krnjača - Reva, čime su stvoreni uslovi za razmatranje mogućnosti smanjenja obima ili potpunog premeštanja lučkih aktivnosti sa postojeće lokacije. Nakon privatizacije „Luke Beograd“ 2005. godine, inicirana je izrada plana detaljne regulacije za Adu Huju sa namerom da se ovo danas devastirano područje u priobalju Dunava transformiše u ekskluzivnu zonu mešovite namene sa stambenim, poslovnim, komercijalnim i kulturnim sadržajima. Konceptom plana, na celokupnom prostoru Ade Huje ukupne površine od oko 480 ha, čija je granica obuhvatila industrijski i lučki pojas između ulica Dunavske i Višnjičke, od dorćolske marine do kraja rukavca ade, predviđena je izgradnja objekata površine 4 miliona kvadratnih metara, u kojima bi radilo i stanovalo čak 90.000 ljudi. Nakon ove prve faze plana, pojavile su se inicijative za odvajanjem delova manje zahtevnih i izvesnijih za skoriju

realizaciju. Master plan za „Luku Beograd“, koji je 2009. godine izradio Danijel Libeskind Studio (Daniel Libeskind) u saradnji sa Gel Arhitekts (Gehl Architects), predviđa potpunu urbanu rekonstrukciju postojećeg kompleksa luke. Projekat pod nazivom „Grad na vodi“ obuhvata prostor od 96 ha koji se prostire od „Toplane Dunav“, na Dorćolu, do „Pančevačkog mosta“. Okosnicu rešenja čini nekoliko strateških elemenata – mreža javnih prostora, formiranje novog gradskog parka, uvođenje mešovitih sadržaja, veće gustine izgrađenosti, afirmacija održive arhitekture, povezivanje sa postojećom urbanom strukturom i fazna izgradnja<sup>7</sup>. Postojeća lučka delatnost zadržana je samo u neophodnom obimu (slika 5).

Kompleks „Brodogradilišta Beograd“ pripada industrijskoj lokaciji smeštenoj na novobeogradskoj, levoj obali Save i obuhvata 25 ha izgrađenog prostora i 5 ha rečnog basena. Nakon što je brodogradilište privatizovano, novi vlasnici na ovoj lokaciji zamislili su izgradnju stambenog i poslovnog prostora, kao i premeštanje postojeće funkcije na drugu lokaciju. U cilju transformacije kompleksa u stambeno-poslovnju zonu investitor je pokrenuo inicijativu za izradu urbanističkog plana, zahtevajući za planirane namene maksimalne urbanističke parametre (Graovac i Đokić, 2008). GP Beograda do 2021. na ovoj lokaciji predviđa razvoj tercijarnih sadržaja i orijentaciju postojeće funkcije brodogradilišta ka nekoj od finijih oblasti brodogradnje.

Jedna od novijih inicijativa transformacije i uređenja desne obale Save je međunarodni konkurs za arhitektonsko-urbanističko rešenje centra na obali „Beton hala“ na prostoru između savskog pristaništa i kalemegdansko parka iz 2011. godine. Prvonagrađeni rad Sou Fujimotou („Lebdeći oblak“) žiri je nazvao smelim predlogom sa najvećim simboličkim potencijalom među prispelim konkursnim rešenjima, koji smelom ikoničkom strukturom vešto briše razlike između urbanog i arhitektonskog prostora i razmere (slika 6).

Kao sledeći značajan projekat urbane regeneracije u priobalju usledio je master plan „Beko“ iz 2012. godine, autorskog tima arhitekta Zahe Hadid, kojim je na prostoru nekadašnje tekstilne fabrike u podnožju Beogradske tvrđave, površine od 3,3 ha, planiran ekskluzivni kompleks sa rezidencijalnim, poslovnim, komercijalnim i hotelskim sadržajima. Urbanistička koncepcija zasnovana je ideji o jačanju veza između programskih kompo-

---

<sup>7</sup> <http://www.lukabeograd.com/en/city-on-wather/master-plan/strategy.html>

menti i povezivanju javnih i privatnih prostora, nasuprot tradicionalnih modernističkih načela urbanog zoniranja i funkcionalističkog razdvajanja<sup>8</sup> (slika 7).



*Slika 6. Autorski rad centra na Savi autorskog tima S. Fudžimotoa*

Poslednji u nizu i najambiciozniji po obimu planirane izgradnje je projekat transformacije Savskog amfiteatra „Beograd na vodi“ iz 2014. godine (slika 8). Na površini od oko 177 ha predviđena je izgradnja preko milion kvadratnih metara stambenog prostora, oko 750.000 m<sup>2</sup> poslovnog i komercijalnog prostora, više od 62.000 m<sup>2</sup> javnih sadržaja (vrtići, škole, ustanove kulture, socijalne i zdravstvene zaštite) i oko 242.000 m<sup>2</sup> zelenih površina, koja bi se realizovala kroz nekoliko faza. Kao jedan od uslova za realizaciju projekta predviđeno je preseljenje železničkog čvora i autobuske stanice, na čijem se mestu planira podizanje kule visoke 180 m i tržnog centra. Projekat predviđa očuvanje, kao i prenamenu i rekonstrukciju zaštićenih spomenika kulture na lokaciji.



*Slika 7. Master plan „Beko“ autorskog tima Z. Hadid*

*Slika 8. Projekat „Beograd na vodi“*

<sup>8</sup> <http://www.zaha-hadid.com/architecture/beko-masterplan/>

## 5. ZAKLJUČAK

Pozicija na obalama reka Dunava i Save umnogome je uticala na uspostavljanje saobraćajnih veza, privredni i kulturni razvoj Beograda u periodu njegovog preobražaja iz orijentalne varoši u modernu evropsku prestonicu. Uporedo sa urbanističkim razvojem i širenjem grada od druge polovine XIX veka do danas, prostor beogradskog priobalja doživeo je značajne promene u pogledu načina korišćenja i uloge u ukupnoj urbanoj strukturi. Dok se na desnoj obali Dunava od kraja XIX veka zadržala prvenstveno industrijska namena, deo savskog priobalja u tradicionalnom gradskom jezgru prošao je kroz periode „uspona“ i „degradacije“ (Dajč, 2012), preobrazivši se iz nekada važnog ekonomskog i kulturnog centra novoformiranog srpskog Beograda van šanca u zapušten i neatraktan tranzitno-saobraćajni deo grada. Iako su tokom dugog niza decenija kroz urbanističke planove i studije bili prepoznati problemi koji onemogućavaju silazak Beograda na reke, oni do danas nisu prevaziđeni, a potencijali reka i rečnih obala za razvoj grada i dalje su nedovoljno iskorišćeni.

Aktuelnim planovima i projektima za transformaciju delova beogradskog priobalja u centralnom gradskom području predviđa se izgradnja kompleksa mešovitenih namena i izuzetno visokih gustina izgradnje. Ove ambiciozne zamisli prepoznaju se kao jedan od oblika nekontrolisanog „implozivnog“ rasta grada, čija bi realizacija mogla imati negativne uticaje na prostorno-fizičku i socijalnu strukturu grada. Nasuprot modelu kompaktnog grada, ovaj vid intenzivnog poguščavanja gradskog tkiva često zanemaruje standarde u domenu javnog interesa, uključujući i odnos prema kulturnom nasleđu. Brojne urbanističke ideje i inicijative tokom decenija pokazuju svest i želju za uređenjem beogradskog priobalja, ali i činjenicu da su u pitanju kompleksni, dugotrajni i neizvesni procesi.

## 6. LITERATURA:

- Blagojević, Lj. (2007), *Novi Beograd - osporeni modernizam*, Beograd, Zavod za udžbenike
- Čubrilović, V. (1974), *Istorija Beograda 1 – stari, srednji i novi vek*, Beograd, Prosveta
- Dajč, H. (2012), Uspon i degradacija savskog priobalja, *Limes plus – „Identitet Beograda“*, br. 1-2, str. 97-112.

- Graovac, A., Đokić, J. (2008), *Implosive sprawl - Belgrade case study*. 44th ISoCaRP Congress 2008.
- Maksimović, B. (1970), *Urbanistički razvoj Beograda - 1830-1941*, Beograd, Naučno delo
- Maksimović, B. (1983), *Ideje i stvarnost urbanizma Beograda 1830-1941*, Beograd, Zavod za zaštitu spomenika kulture grada Beograda
- Marshall, R. (ed.) (2001), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London, New York: Spon Press
- Mihajlov, S. (2011), *Nastanak i razvoj industrijske zone na desnoj obali Dunava u Beogradu od kraja 19. do sredine 20. veka; Nasleđe*, br. 12, str. 91-116.
- Pavlović-Lončarski, V. (2005), *Mali pijac na Savi krajem XIX i početkom XX veka; Nasleđe*, br. 6, str. 107-117.
- Petrić, J., Basarić, J., Bajić, T. (2013), *Urban society and resilience of Belgrade and Novi Sad in the network of settlements in Serbia – recent changes and perspectives*. Proceedings of the International Conference on “Changing Cities”: Spatial, morphological, formal & socio-economic dimensions, Skiathos island, Greece, June 18 - 21, 2013. pp 1720-1729. Thessaloniki: Grafima Publ.
- Plan detaljne regulacije dela centralne zone - prostorna celina „Marina Dorćol“ („Službeni list grada Beograda“, br. 24/2005)
- Radosavljević, U. (2008), *Conditions influencing waterfront development and urban actors capacity as a strategic response*. *Spatium*, No 17-18, pp. 78-83.
- Republički zavod za statistiku (2011), *Popis stanovništva, domaćinstava i stanova*, Beograd, RZS
- Urbanistički zavod Beograda (2003), *Generalni plan Beograda 2021*, Beograd, Urbanistički zavod Beograda
- Urbanistički zavod Beograda (2007), *Studija beogradskog priobalja – prva faza*, Beograd, Urbanistički zavod Beograda