Razlike u urbanoj strukturi Zagreba i Beograda

Jakovljević, Marino

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:217:461051

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-06-30**

Repository / Repozitorij:

Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb

Sveučilište u Zagrebu

Prirodoslovno-matematički fakultet

Geografski odsjek

Marino Jakovljević

Razlike u urbanoj strukturi Zagreba i Beograda

Prvostupnički rad

Mentor: prof. dr. sc. Dražen Njegač

Ocjena: _____

Potpis: _____

Zagreb, 2021.

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Sveučilište u Zagrebu

Prirodoslovno-matematički fakultet

Geografski odsjek

Prvostupnički rad

Razlike u urbanoj strukturi Zagreba i Beograda

Marino Jakovljević

Izvadak: Zagreb i Beograd su gradovi koji zbog povijesno-geografskih čimbenika, imaju veliki broj sličnih ali i različitih elemenata u urbanim prostoru. Treba krenuti s pretpostavkom kako promatrani prostori u ovom radu sadrže brojne zajedničke karakteristike zbog zajedničkog povijesnog razvoja, no relevantnu usporedbu je moguće napraviti detaljnom analizom svih dijelova grada zasebno. Takve analize specifičnih prostora u oba grada čine jezgru ovog rada koji, osim usporedbe gradova, ima za cilj istaknuti određene posebnosti u spomenutim urbanim prostorima.

55 stranica, 19 grafičkih priloga, 1 tablica, 12 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: Zagreb, Beograd, grad, izgrađenost, urbanizacija, promet

Voditelj: prof. dr. sc. Dražen Njegač

Tema prihvaćena: 11. 2. 2021.

Datum obrane: 23. 9. 2021.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Undergraduate Thesis

Differences in the urban structure of Zagreb and Belgrade

Marino Jakovljević

Abstract: Zagreb and Belgrade are cities which, due to historical and geographical factors, have a large number of both similar and different elements in the urban space. It should be assumed that the observed areas in this paper contain a number of common characteristics due to the common historical development, but a relevant comparison can be made by a detailed analysis of all parts of the city separately. Such analyzes of specific spaces in both cities form the core of this paper, which, in addition to comparing cities, aims to highlight certain specifics in the mentioned urban spaces.

55 pages, 19 figures, 1 tables, 12 references; original in Croatian

Keywords: Zagreb, Belgrade, city, construction, urbanization, traffic

Supervisor: Dražen Njegač, PhD, Full Professor

UndergraduateThesis title accepted: 11/02/2021

Undergraduate Thesis defense: 23/09/2021

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia

Sadržaj

1.Uvod.....1

2.Teritorijalno-administrativno ustrojstvo i fizičko geografske karakteristike promatranih područja.....1

2.1.Administrativni grad Zagreb.....2

2.2.Administrativni grad Beograd.....4

3.Stanovništvo, urbanizacija i promet.....6

3.1.Demografska obilježja i suburbanizacija Zagreba.....7

3.2.Demografska obilježja i suburbanizacija Beograda.....10

4.Morfološka struktura Zagreba.....14

4.1.Centar grada.....14

4.2.Gradska četvrt Trnje - drugo središte grada.....17

4.3.Južni (Novi) Zagreb.....19

4.4.Zapadni Zagreb.....21

4.5.Istočni Zagreb.....23

4.6.Sjeverni Zagreb.....26

4.7.Promet u Zagrebu.....27

4.8. Elementi postmodernističkog Zagreba..... .30

5.Morfološka struktura Beograda.....32

5.1.Centar grada.....33

5.2.Općina Savski venac kao elitno središte grada.....36

5.3.Zapadni Beograd.....37

5.4.Istočni Beograd.....41

5.5.Južni Beograd.....44

5.6. Promet u Beogradu.....46

5.7.Elementi postmodernističkog Beograda.....49

6.Zaključak.....50

7.Literatura.....51

8.Izvori.....52

9.Prilozi.....IV

1.Uvod

Zagreb i Beograd su glavni i najveći gradovi susjednih država Hrvatske i Srbije, a kao takve ih je moguće detaljno i relevantno usporediti te odrediti elemente koji su im zajednički. Atributi kao što su najveći i glavni, upućuju na to da oba grada obiluju aktivnostima i funkcijama što omogućava mjerodavnost i valjanost usporedbe.

Iako Zagreb pripada srednjoeuropskom, a Beograd je na dodiru srednjoeuropskog i jugoistočnog civilizacijskog kruga, u drugoj polovici 20. st. su se razvijali u jedinstvenoj državi, a to je razdoblje njihova najvećeg prostornog rasta. Upravo je taj podatak ključan za pretpostavku o sličnosti između tih gradova, a osim toga, u 21.st. se u oba grada odvijaju slični procesi. Više od 70 godina razvoja u sličnim uvjetima moralo je utjecati na to da oba grada imaju brojne zajedničke elemente i razvojne ciljeve koji su ostvareni na različite načine. Polazna točka u ovom radu je koncept gdje se Zagreb u načelu često interpretira kao srednjoeuropski i civilizirani Beograd dok je Beograd jugoistočna i balkanska verzija Zagreba.

Ovaj je rad podijeljen na 4 velika poglavlja. Prvo poglavlje se odnosni na izdvajanje formalnih gradova, kao promatranih područja, iz administrativnih gradskih cjelina te analizu njihovih fizičkih karakteristika. U drugom poglavlju je prikazan demografski razvoj Zagreba i Beograda, obuhvat gradskih aglomeracija i prigradski prijevoz na tim područjima. Posljednja dva poglavlja se mogu shvatiti kao glavni dio rada koji se bavi analiziranjem i deskripcijom dijelova urbanog prostora Zagreba i Beograda te se na temelju analize donose zaključci o njihovim sličnostima i razlikama.

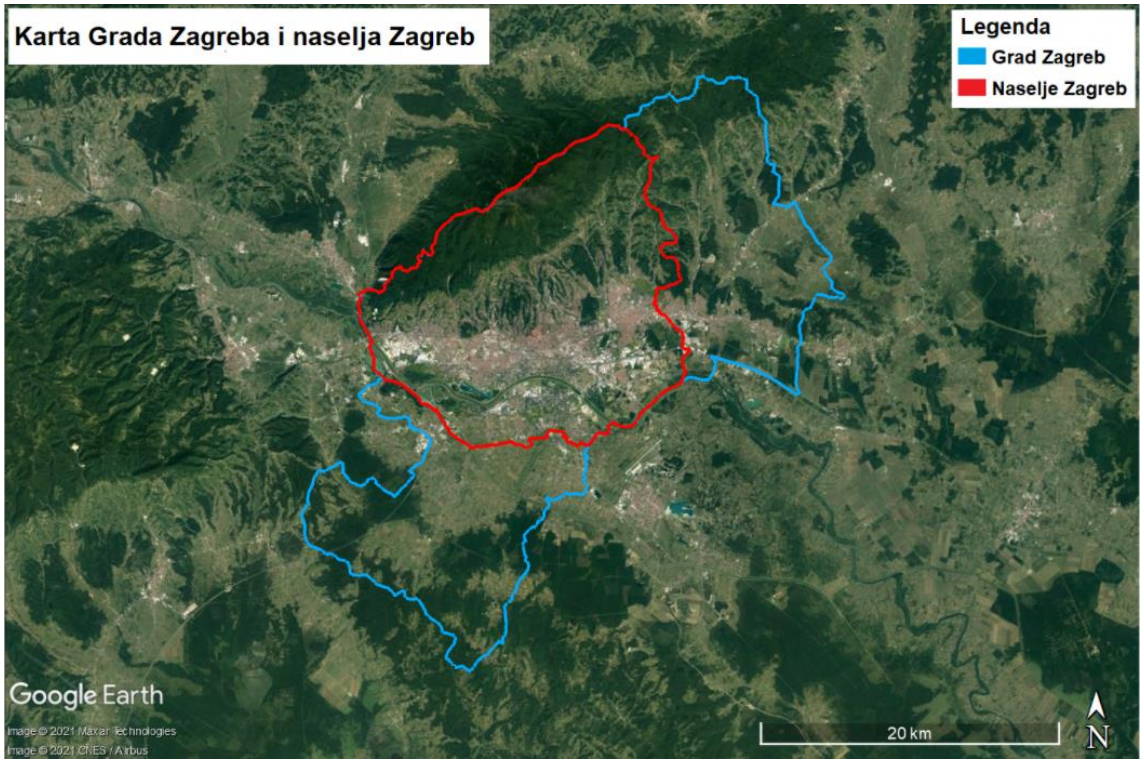
Teritorijalno-administrativno ustrojstvo i fizičko geografske karakteristike promatranih područja

Kada govorimo o gradovima, a temi pristupamo s geografskog aspekta, statistički podaci se često odnose na administrativno područje grada čije se granice mogu proizvoljno odrediti. Stoga se, u ovom poglavlju naglasak stavlja na administrativne granice koje se odnose na točno određena područja koja su važna za proučavanje u ovom radu. Prilikom analiziranja broja stanovnika te drugih statističkih podataka i pojava u gradovima ili bilo kojem drugom prostoru, važno je poznavati teritorijalno administrativnu podjelu prostora. Razumijevanje teritorijalno

administrativnih jedinica koje su u vezi sa promatranim područjem, omogućuje kvalitetniju i precizniju interpretaciju stanja i pojava u prostoru te njihovu usporedbu između dvaju ili više područja. Budući da se Zagreb i Beograd nalaze u različitim državama, lako je za pretpostaviti da bi moglo doći do krivih zaključaka pri analizi podataka vezanih uz navedene gradove.

2.1.Admnistrativni grad Zagreb

Administrativno teritorijalnu podjelu Republike Hrvatske je moguće promatrati na dvije razine. Prvu razinu podjele čine županije kao jedinice regionalne samouprave, a drugu razinu čine gradovi i općine koje predstavljaju jedinice lokalne samouprave. Provođenjem administrativne podjele cjelokupnog teritorija Republike Hrvatske, proglašena je 21 županija (20 županija i Grad Zagreb sa statusom županije). Lokalnu samoupravu Grada Zagreba predstavlja 17 gradskih četvrti i 218 mjesnih odbora (Grad Zagreb, n.d.a). Na području Grada Zagreba, osim naselja Zagreb nalaze se i druga naselja (ukupno 70) od kojih je veliki broj ruralnog karaktera i uglavnom se nalaze u gradskim četvrtima Brezovica i Sesvete. Daljnjim proučavanjem ustrojstva Grada Zagreba i položaja jedinica lokalne samouprave tj. gradskih četvrti, dolazi se do podataka koji mogu poslužiti kao temelj za klasifikaciju gradskih četvrti prema naseljima koja obuhvaćaju. Treba imati na umu kako ovakva ili slična vrsta podjele u Gradu Zagrebu službeno ne postoji nego je napravljena u ovom radu zbog usporedbe. Prvu skupinu čine gradske četvrti koje obuhvaćaju isključivo dio naselja Zagreb, a to su Donji grad, Gornji grad-Medveščak, Trnje, Maksimir, Trešnjevka-sjever, Trešnjevka-jug, Črnomerec, Donja Dubrava, Stenjevec, Podsused-Vrapče i Podsljeme. Drugu skupinu čine gradske četvrti koje obuhvaćaju dio naselja Zagreb, ali i druga naselja. U ovu skupinu ubrajaju se gradske četvrti: Peščenica-Žitnjak, Novi Zagreb-istok, Novi Zagreb-zapad, Gornja Dubrava i Sesvete. Primjerice, gradska četvrt Sesvete na istoku Grada Zagreba, obuhvaća veliki broj ruralnih i prijelaznih naselja te gradsko naselje Sesvete i dio naselja Zagreb (dvije ulice). Trećoj skupini pripada Gradska četvrt Brezovica koja obuhvaća krajnji južni dio Grada Zagreba i sadrži naselja ruralnog i prijelaznog tipa dok naselje Zagreb niti jednim dijelom ne pripada ovoj gradskoj četvrti. Navedene primjere je vrlo lako moguće usporediti s primjerima u Gradu Beogradu gdje su ovakve razlike još istaknutije. Pojam grada se ne mora nužno odnositi na izgrađeno urbano naselje te je zbog toga važno znati kakve elemente krajobraza sadrže promatrana područja, a to se postiže proučavanjem fizičko-geografskih karakteristika zadanog prostora.



Sl.1. Položaj naselja Zagreb unutar Grada Zagreba.

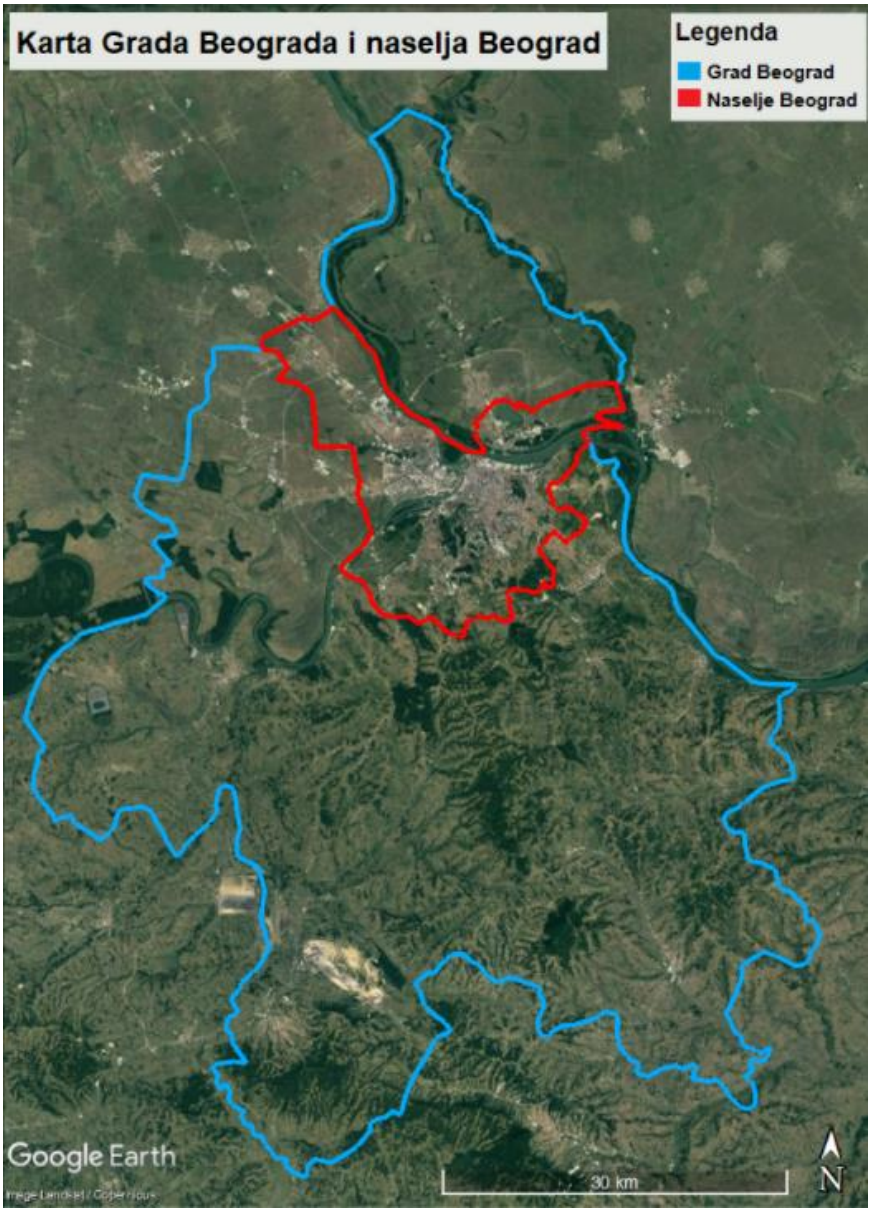
Izvor: Google Earth, 2021.

Priložena karta (sl.1.) kao podlogu koristi satelitsku snimku koja jasno prikazuje tipove zemljišnog pokrova na promatranom području te znatno pomaže pri razumijevanju elemenata krajobraza. Vrlo je važno napomenuti kako područje Grada Zagreba koje je prema DZS-u (2011) veliko 641 km kvadratni, nije isključivo naseljeni i urbani prostor, nego se radi o prostoru s raznolikim elementima zemljišnog pokrova. Grad Zagreb nalazi se u zapadnom dijelu središnje Hrvatske, a proučavajući satelitsku snimku (sl.1.), u njemu je moguće uočiti 3 reljefne cjeline. Cijelim sjevernim dijelom Grada Zagreba u smjeru jugozapad-sjeveroistok, pruža se gora Medvednica te je taj prostor prekriven šumskom vegetacijom i slabo naseljen u odnosu na ostatak Grada Zagreba, a nadmorska visina prelazi i 1000 m - najviši vrh je Sljeme (1033 m.n.v.). Nešto južnije, u središnjem dijelu naselja Zagreb i području južno od rijeke Save, nadmorska visina se smanjuje na 105-120 m.n.v, a samim time raste gustoća naseljenosti. Prostor južno od naselja Zagreb, odnosno južno od obilaznice u najvećoj je mjeri prekriven oranicama, a nekadašnja ruralna naselja su urbanizirana, npr. Hrvatski Leskovac, Buzin, Odra itd. Krajnji jug Grada Zagreba obuhvaća područje Vukomeričkih gorica gdje nadmorska visina prelazi 200 metara, a tamošnja naselja nisu u velikoj mjeri zahvaćena urbanizacijom zbog udaljenosti od naselja Zagreb. Unatoč nazivu “naselje”, u područje naselja Zagreb ukupne

površine 305 kvadratnih kilometara, osim urbanog prostora, ubraja se i nenaseljen prostor koji u ovom slučaju najviše otpada na šumsko područje na sjeveru, što je vidljivo na karti (sl.1.)

2.2.Administrativni grad Beograd

Prema Geosrbija (n.d.), teritorijalno administrativnu podjelu Republike Srbije na prvoj razini predstavljaju pokrajine: AP Vojvodina, Centralna Srbija te AP Kosovo i Metohija koja se odnosi na područje Republike Kosovo, priznate od strane velikog broja država. Druga odnosno treća razina uključuje upravne okruge (ekvivalentni hrvatskim županijama) i općine. Posebna teritorijalna jedinica regionalne samouprave je Okrug Grada Beograda ili Grad Beograd koji je podijeljen na 17 općina koje se također mogu podijeliti prema vrsti naselja koja obuhvaćaju. Primjerice, u nekim izvorima općine se dijele na centralne i obodne dok u drugim izvorima postoji podjela na gradske i prigradske, no princip je isti. Čukarica, Novi Beograd, Palilula, Rakovica, Savski venac, Stari grad, Voždovac, Vračar, Zemun i Zvezdara su općine koje cijelim svojim područjem obuhvaćaju naselje Beograd ili pak dio naselja Beograd zajedno sa nekim manjim susjednim naseljima. Nabrojane općine se može usporediti s prvom i drugom skupinom gradskih četvrti u Zagrebu. Ostale općine: Barajevo, Grocka, Lazarevac, Mladenovac, Obrenovac, Sopot i Surčin svojim položajem ne zahvaćaju naselje Beograd, što je usporedivo s gradskom četvrti Brezovica u Gradu Zagrebu. Iako se ovakva podjela ne provodi, Grad Beograd (n.d.a) ističe kako prigradske općine samostalno donose urbanističke planove, obavljaju komunalne i infrastrukturne radove i sl., neovisno o vlastima iz Beograda, što je i logično budući da se središta tih općina ne nalaze u naselju Beograd.



Sl.2. Položaj naselja Beograd unutar Grada Beograda

Izvor: Google Earth, 2021.

Razlog velikog broja općina bez prostornog dodira sa naseljem Beograd je površina Grada Beograda odnosno Okruga Grada Beograda. Za razliku od Grada Zagreba, ovaj okrug s površinom od čak 3223 km^2 ne razlikuje se prema veličini od ostalih jedinica regionalne samouprave Srbije. Naselje Beograd nalazi se na sjevernome rubu Grada Beograda te zauzima površinu od 388 km^2, što je nešto više od 12% površine administrativnog grada (Geosrbija, n.d.). Sukladno navedenim podacima i priloženoj karti (sl.2.), lako je zaključiti kako se golemi i u velikoj mjeri ruralni prostor nalazi unutar Grada Beograda, a samim time i pod upravom gradskih vlasti dok je veliki broj naselja smješten relativno daleko od gradskog središta

(pojedina naselja i više od 50 km). Danas je Beograd naseljeno mjesto koje se zbog širenja u prošlosti, prostire u čak 3 povijesno-geografske regije: Šumadija, Srijem i Banat. Šumadija je regija na jugoistoku naselja Beograd, a obuhvaća najveći dio Grada Beograda. To je valovit brežuljkasti prostor s nadmorskim visinama uglavnom ne većim od 300 m, ali karakteristične su manje gore poput Avale i Kosmaja s visinom većom od 500 metara. Dio regije u neposrednoj blizini Beograda je gusto naseljen i urbaniziran, a prema jugu prelazi u tipično ruralno područje tog dijela Srbije. Srijem i Banat su regije koje najvećim dijelom pripadaju AP Vojvodini, a tek manjim dijelom Gradu Beogradu (sjever i sjeverozapad). To je tipičan nizinski i ravničarski krajobraz s velikim brojem oranica, čija su naselja zahvaćena snažnom urbanizacijom zbog blizine velegrada. Treba napomenuti kako se u površinu naselja Beograd ubrajaju veće površine obradivog zemljišta na sjeveru i sjeverozapadu te nenaseljeni dijelovi aluvijalnih ravnica Save i Dunava, a južno od urbanog dijela, navedena prostorna jedinica zahvaća i manja šumska područja (sl.2.).

Navedeni primjeri ukazuju na složeno ustrojstvo lokalne samouprave oba grada te potencijalne nejasnoće u razumijevanju pojava ili statističkih podataka koji se odnose na ta područja. Isti nazivi koji se koriste za različita područja kao npr. Grad Zagreb i naselje Zagreb, tome dodatno pridonose. Ovakve pojave dakako, često dovode do nesporazuma pri tumačenju različitih pojava, posebno u medijima, gdje se često i provjereni podaci pogrešno interpretiraju zbog navedenih razloga. Prema tome, sličnim podacima je lako moguće manipulirati, a vjerojatno je najpoznatiji primjer predstavljanja Grada Velike Gorice kao šestog najvećeg u Hrvatskoj, što je točno ukoliko se radi o podacima za administrativno područje grada, odnosno jedinicu lokalne samouprave.

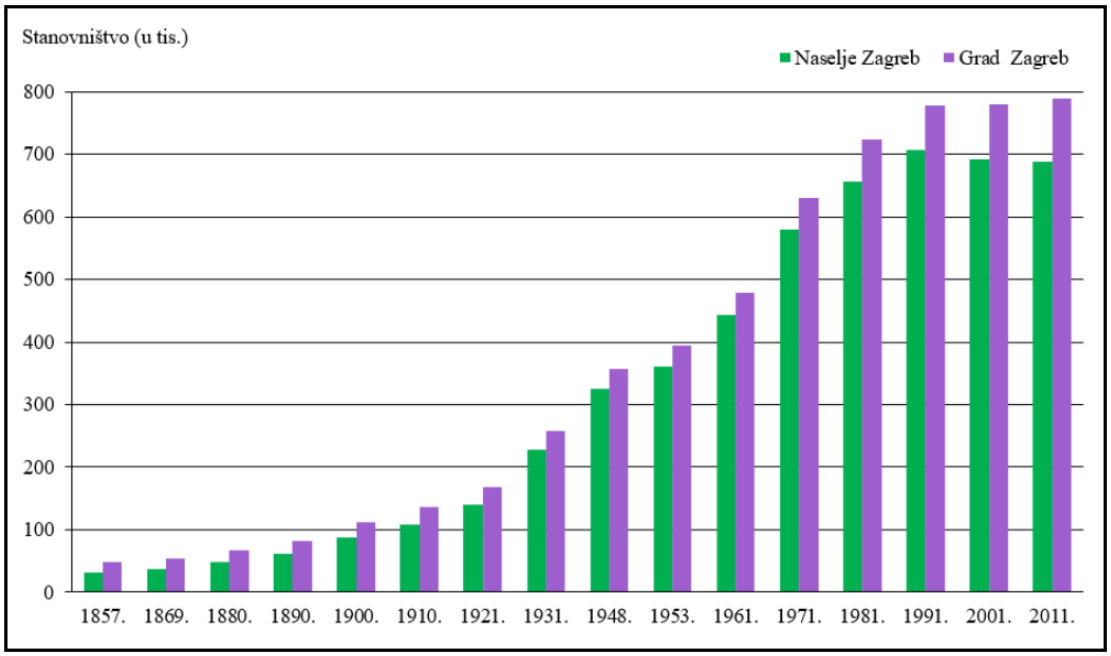
3.Stanovništvo, urbanizacija i promet

Ljudi su najveći pokretač i čimbenik većine promjena na zemlji, a urbani prostor je mjesto gdje je čovjekov utjecaj najsnažniji i najočitiji. Prema tome, stanovništvo možemo smatrati ključnim elementom nekog gradskog prostora. Broj stanovnika je neizostavna varijabla pri većini klasifikacija gradova te definira utjecaj grada, prije svega na okolni prostor, ali i gospodarski, prometni, kulturni utjecaj na globalnoj, nacionalnoj ili lokalnoj razini. Rast gradskog stanovništva, gradskog načina života, a samim time i širenje urbanih područja, nazivamo urbanizacijom. To je složen proces koji itekako može imati veliki broj negativnih posljedica, a

jedna od najčešćih je centralizacija države. Kao što i sam naziv govori, u pitanju je jedan centar, najčešće glavni grad u kojem su grupirane sve važnije djelatnosti i funkcije. Iako Zagreb i Beograd ne pripadaju skupini globalnih gradova te nemaju bitan utjecaj na globalnoj razini, unutar Hrvatske odnosno Srbije predstavljaju iznimno dominantna i utjecajna središta.

3.1.Demografska obilježja i suburbanizacija Zagreba

Prema DZS-u (2011), broj stanovnika Grada Zagreba iznosi 790.017, što je nešto više od 18% ukupnog stanovništva Hrvatske, dok na naselje Zagreb otpada 688 163 stanovnika. Omjer između broja stanovnika najvećeg i drugog po veličini grada u nekoj državi nazivamo indeks urbane primarnosti koji možemo smatrati jednim od pokazatelja stupanja centralizacije. Ako se uzmu podaci koji se odnose na naselja Zagreb i Split, za Hrvatsku ta brojka iznosi 4,1 , što je prema Vresku (2002), velik iznosi. Prilikom proučavanja broja stanovnika u prošlosti, važno je imati na umu kako područje koje se danas smatra Zagrebom nije bilo isto kroz povijest, a to znači kako promjena administrativnih granica može utjecati na promjenu broja stanovnika. U grad su uključivana i najbliža okolna sela koja su promijenila svoju gospodarsku strukturu i funkcije pa je i takvo povećanje broja stanovnika grada odgovaralo stvarnim promjenama (Nejašmić, 1994). Kako bi se izbjegli netočni podaci, koristi se broj stanovnika prema aktualnom teritoriju koji je prikazan na karti (sl.1.)



Sl.3. Broj stanovnika Grada Zagreba i naselja Zagreb između 1857.-2011. prema aktualnom teritorijalnom obuhvatu.

Izvor: Grad Zagreb, 2019.

Zagreb je daleko najveći grad u Hrvatskoj, no u prošlosti je baš kao i danas imao imao brojne privlačne (pull) faktore koji potiču intenzivnu imigraciju, prije svega u okolici, a taj proces dodatno pridonosi centralizaciji Hrvatske. Osim prirodnog prirasta gradskog stanovništva, glavni uzrok procesa urbanizacije jesu migracije. Navedenu se tvrdnju može primijeniti i na primjeru Zagreba gdje je u promatranom razdoblju, porast broja stanovnika u najvećoj mjeri rezultat doseljavanja. Nejašmić (1994) navodi kako se od ukupnog porasta broja stanovnika 1880.-1991., na prirodni priraštaj odnosi 27,3%, a na neto-migraciju (razliku doseljenih i odseljenih) 72,7%. Većina doseljenika u Zagrebu je podrijetlom iz Hrvatske, a posebice valja istaknuti pravilo kako je najviše stanovnika dolazi iz najbližih regija. Prema popisu iz 1991., značajan je udio doseljenika izvan Hrvatske koji je iznosio više od četvrtine ukupnog broja doseljenika, a najviše ih je otpadalo na doseljenike iz Bosne i Hercegovine. (Nejašmić, 1994). Nakon 1991. godine, broj stanovnika Grada Zagreba nastavlja rasti po niskoj stopi dok se u naselju Zagreb očituje pad broja stanovnika (sl.3.) Pad broja stanovnika središnjeg grada se može objasniti procesom suburbanizacije koji podrazumijeva preobrazbu, odnosno urbanizaciju gradske okolice čije stanovništvo počinje živjeti gradskim načinom života. Priljev stanovništva u okolicu se ostvaruje pod utjecajem privlačnih čimbenika kao što su: dobra prometna povezanost, automobilizacija, jeftino zemljište u usporedbi sa središnjim gradom koji je postao prenapučen, premještanje djelatnosti iz grada u okolna naselja. Bašić (2005) navodi

kako je nakon drugoga svjetskog rata, za vrijeme industrijske urbanizacije, broj stanovnika naselja Zagreb konstantno rastao zahvaljujući prije svega imigraciji, no rastao je i broj stanovnika okolice unatoč negativnom migracijskom saldu. Nakon 1971. stopa gradskog stanovništva počela je opadati, a stanovništvo okolice raslo je brže od stanovništva grada (Bašić, 2005). Nakon 1991., broj stanovnika naselja Zagreb počeo se smanjivati, a popisom 2001., utvrđena je negativna stopa rasta broja stanovnika (sl.3).

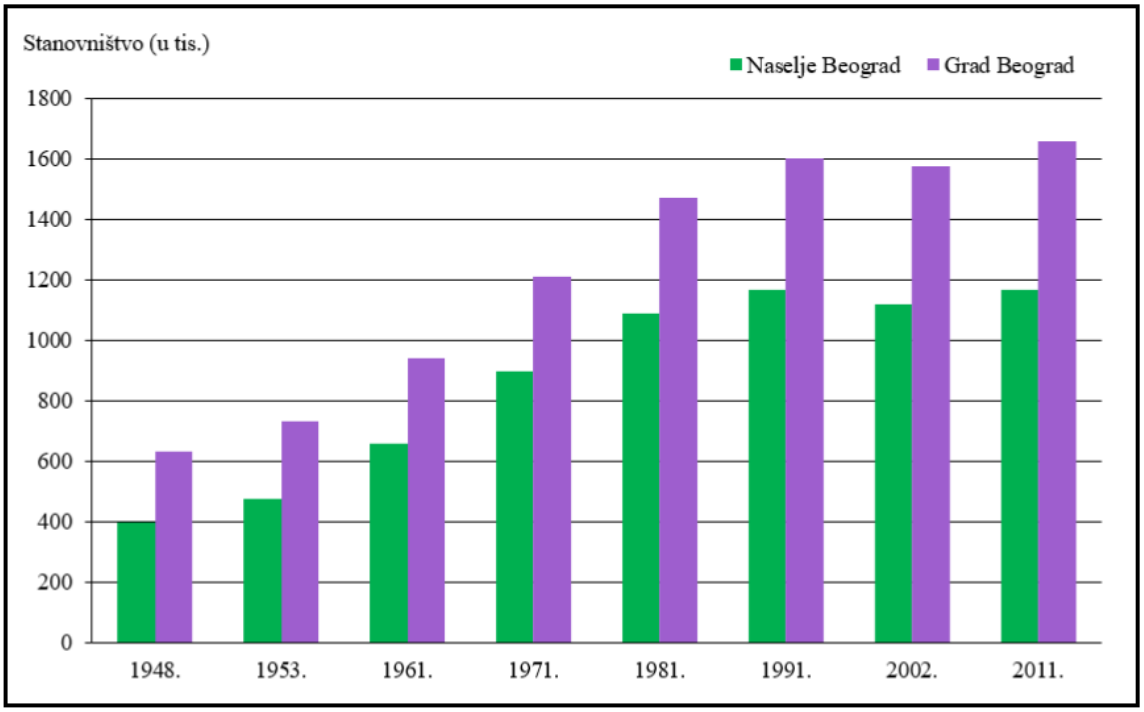
Zagreb je danas nemoguće promatrati odvojeno od okolice koja se bitno promijenila pod njegovim utjecajem, a područje snažnog interaktivnog djelovanja središnjega grada i urbane okolice naziva se gradska aglomeracija. Kroz prošlost se područje zagrebačke aglomeracije različito definiralo, a koncept satelitskih gradova uveden je još 1970-ih godina koji je svojevrsna osnova u formiranju današnjeg obuhvata aglomeracije. Satelizacija je glavni oblik suburbanizacije na primjeru Zagreba, a jedno od obilježja satelitskih gradova je dnevna migracija više od 30% aktivnog i 35% zaposlenog stanovništva u središnji grad (Vresk, 1997). Prema Gradu Zagrebu (2016), aglomeracija je 2016. obuhvaćala područje Grada Zagreba, veći dio Zagrebačke županije te dio Krapinsko-zagorske županije. Osim Zagreba, u gradsku regiju ulaze naselja na području sljedećih Gradova i općina: Dugo Selo, Jastrebarsko, Samobor, Sveti Ivan Zelina, Sveta Nedjelja, Velika Gorica, Zaprešić, Bistra, Brckovljani, Brdovec, Dubravica, Jakovlje, Klinča Sela, Kravarsko, Luka, Marija Gorica, Orle, Pisarovina, Pokupsko, Pušća, Rugovica, Stupnik, Gornja Stubica, Marija Bistrica, Veliko Trgovišće, Gornja Stubica, Oroslavje, Zabok i Stubičke Toplice.

Jedno od prepoznatljivih obilježja nekog prostora koji pripada području gradske aglomeracije su zasigurno autobusi gradskog i prigradskog prijevoza sa karakterističnom bojom. Ovaj oblik prijevoza je vrlo važan za funkcioniranje grada i njegove okolice, a kvalitetna povezanost javnim prijevozom pokazatelj je kvalitetne prostorne organizacije urbane regije. ZET (Zagrebački električni tramvaj) je prijevoznik koji nudi uslugu javnog gradskog i prigradskog prijevoza na području Zagreba i okolice. Prema ZET (n.d.), mreža javnog prijevoza je podijeljena u dvije tarifne zone i 4 prometna područja: područje Grada Zagreba, područje Grada Velike Gorice, područje grada Zaprešića i općina Bistra i Luka te područje općina Stupnik i Klinča Sela. Iako nisu povezani prometnom mrežom ZET-a, satelitski gradovi Samobor i Dugo Selo su također dobro povezani sa ostalim dijelovima aglomeracije. Primjerice, na području Samobora usluge putničkog prijevoza najvećim dijelom obavlja prijevoznik *Samoborček* s čestim polascima prema Zagrebu dok je Dugo Selo povezano gradsko-prigradskom željeznicom na relaciji Dugo Selo-Harmica s iznimno kratkim intervalima između polazaka. Prema HŽPP (2020), gradsko-prigradska željeznica Zagreba,

podijeljena je u 6 zona i povezuje Zagreb sa širom okolicom. Najudaljenija (krajnja) naselja u spomenutom sustavu su: Harmica (granični prijelaz sa Republikom Slovenijom), Krapina, Zlatar Bistrica, Gornja Stubica, Bjelovar, Ludina, Sisak i Karlovac.

3.2.Demografska obilježja i suburbanizacija Beograda

Sve navedene pojave i svojstva na primjeru Zagreba, moguće je u određenoj mjeri pronaći i usporediti s Beogradom. Najveći grad Srbije je prema RZS (2011), prebivalište za 1.166.763 stanovnika, što je gotovo dvostruko više od Zagreba. Ako se uzme u obzir Novi Sad kao drugi najveći grad Srbije koji prema RZS (2011), ima 231 739 stanovnika, dobiva se indeks urbane primarnosti koji iznosi 5 što ukazuje na dominaciju glavnoga grada. Posebnost urbanog sistema Srbije je svakako činjenica kako su dva najveća grada međusobno udaljena svega 70 km, a njihova blizina znatno pridonosi centralizaciji države. Prema popisu iz 2011., administrativno područje Grada Beograda ima 1 659 440 stanovnika što je gotovo 24% ukupnog stanovništva Srbije.



Sl.4. Broj stanovnika Grada Beograda i naselja Beograd između 1948.-2011. prema aktualnom teritorijalnom obuhvatu.

Izvor: RZS, 2014.

U razdoblju 1948.-1991. Broj stanovnika Grada Beograda i naselja Beograd konstantno je rastao, a stanovništvo naselja Beograd se gotovo trostruko povećalo u razdoblju od 43 godine (sl.4). Slično kretanje broja stanovnika Grada Beograda i naselja Beograd nije slučajno, budući da gotovo 75% stanovništva Grada Beograda otpada na naselje Beograd. Rašević i Penev (2006) tvrde kako se od početka 1990-ih, stanovništvo Grada Beograda više ne obnavlja prirodnim priraštajem već isključivo migracijom, a migracijski saldo je između 1991. i 2002. bio pozitivan. Iz svega navedenog je jasno kako se u naselju Beograd 1990-ih, mortalitet toliko povećao da je unatoč snažnoj imigraciji, promjena broja stanovnika bila negativna. Prema podacima RZS (2014), u ostatku Grada Beograda (bez naselja Beograd) broj stanovnika se ipak povećao zahvaljujući doseljenicima. Osim tipičnih privlačnih faktora velikog grada, važnu ulogu u migracijama su imala i ratna zbivanja. Naime, veliki broj srpskog stanovništva iz Hrvatske je nakon rata odselio u Srbiju, posebno u veće gradove. Zanimljivo je bilo stanje u općini Zemun gdje se zemljište za izgradnju dijelilo po vrlo povoljnim cijenama, a rezultat toga su brojna bespravno izgrađena naselja u toj općini. U razdoblju 2002.-2011.,broj stanovnika naselja Beograd se ponovo povećao i dosegao iznos gotovo jednak kao 1991. godine (sl.4). Prema popisu iz 2011. godine, samo jedna od 17 općina imala je pozitivnu prirodnu promjenu (RZS,2020.) Kako bi se pobliže objasnio utjecaj grada na okolicu, potrebno je proučiti kretanje stanovnika u drugoj polovici 20. st. Selinić (2005) u svom radu navodi tri migracijska vala koja su se bitno odrazila na porast broja stanovnika. Prvi (1948.-1961.) i drugi (1961.-1971.) val odnose se na porast broja stanovnika i prostorno širenje naselja Beograd, a treći val (1971.-1981.) na snažan rast broja stanovnika okolnih naselja. Prema tome, razvoj procesa suburbanizacije započeo je krajem 20. st., a stopa rasta broja stanovnika naselja Beograd se smanjivala od tog vremena (sl.4.). Osim uobičajene privlačnosti velikoga grada, Selinić (2005) ističe i snažnu industrijalizaciju zemlje nakon Drugog svjetskog rata, kao najvažniji čimbenik za snažni priljev stanovništva u industrijski centar. Osim prirodnog prirasta i imigracije, na rast stanovništva naselja Beograd utjecala je i promjena administrativnih granica na račun tada ruralnih naselja u neposrednoj blizini grada.

Za razliku od Zagreba, gdje su pri određivanju obuhvata aglomeracije uzeti u obzir brojni kriteriji, prema uredbi o određivanju zona i aglomeracija, beogradska aglomeracija se prostorno poklapa sa administrativnim područjem Grada Beograda (PisRS, 2011). Rubni položaj naselja Beograd unutar Grada Beograda te znatan broj naselja koja su prilično udaljeno od grada i još uvijek izrazito ruralnog karaktera (sl.2), nameću pitanje o relevantnosti navedene uredbe. Utjecaj Beograda na okolicu u Sremskom i Južnobanatskom okrugu nikako se ne može zanemariti, a brojni autori u svojim radovima koji se bave urbanizacijom ne izostavljaju

urbaniziranu okolicu u drugim okruzima. Matijević (2005) u svom radu proučava urbanizaciju nekadašnjih poljoprivrednih naselja u Srijemu i tvrdi kako se približavanjem Beogradu, broj zaposlenih u poljoprivredi smanjuje. Jedan od indikatora blizine velegrada su velike industrijske zone u seoskim naseljima pokraj autoceste, a najzanimljiviji je primjer naselje Šimanovci koje je simbolički nazvano "srpski Hollywood" zbog razvijene filmske industrije. Matijević (2005) navodi kako pojedini autori uključuju mogućnost integriranja općina iz susjednih okruga u metropolitansko područje Beograda odnosno beogradsku aglomeraciju. To su općine: Stara Pazova, Pećinci, Inđija, Ruma, Pančevo, Smederevo, Smederevska Palanka i Ub.

Nakon svega što je navedeno, još je potrebno proučiti javni gradski i prigradski prijevoz koji je uvijek dobar pokazatelj utjecaja grada na okolicu zbog intenzivnih dnevnih migracija. Prema Gradu Beogradu (n.d.b), javni gradski i prigradski prijevoz obavlja veći broj prijevoznika koji Beograd povezuju sa naseljima u široj okolici. Najpoznatiji je prijevoznik Gradsko saobraćajno preduzeće "Beograd" (GSP) kojeg možemo usporediti sa ZET-om u Zagrebu. Od ostalih prijevoznika trebalo bi izdvojiti "Saobraćajno preduzeće Lasta", čiji autobusi u sustavu gradskog i prigradskog prijevoza Beograd, nekoliko puta dnevno voze do okolnih gradova u drugim okruzima kao što su: kao što su: Inđija, Stara Pazova, Smederevo, Ub, Lajkovac i Valjevo (Lasta n.d.). Javna gradska i prigradska željeznica u Beogradu se naziva BG-voz te prometuje na 4 linije između stanica: Beograd Centar, Batajnica, Resnik, Ovča, Lazarevac i Mladenovac.

Kretanje broja stanovnika gradova, urbanizacija okolice, obuhvat gradske urbane regije te sustav javnog prijevoza i svi ostali navedeni podaci, važni su za shvaćanje međuovisnosti i povezanosti grada i njegove okolice. Osim toga, u nastavku je prikazana relativna usporedba pojedinih demografskih obilježja između Zagreba i Beograda, a podaci su izraženi u postocima (tab.1). Povišeni udio zrelog i manji udio mladog stanovništva na primjeru Grada Beograda u odnosu na Grad Zagreb, rezultat je velikog broj slabije urbaniziranih naselja koja su dio Grada Beograda. To je također rezultat i manjeg udjela stanovništva sa završenom višom školom na području Grada Beograda. S druge strane, usporedba podataka između naselja Beograd i naselja Zagreb je potpuno relevantna, a u tablici 1. je moguće uočiti razlike u odnosu na njihova administrativna područja. Tako je u naseljima prisutan manji udio stanovništva bez završene osnovne škole i veći udio stanovništva sa završenom visokom školom. Uz sve navedeno, bilo bi korisno istaknuti kako je stanovništvo u oba grada izrazito homogeno tj. Hrvati čine 93,14% stanovništva Grada Zagreba, dok udio Srba u ukupnom stanovništvu Grada Beograda iznosi 90,7%.

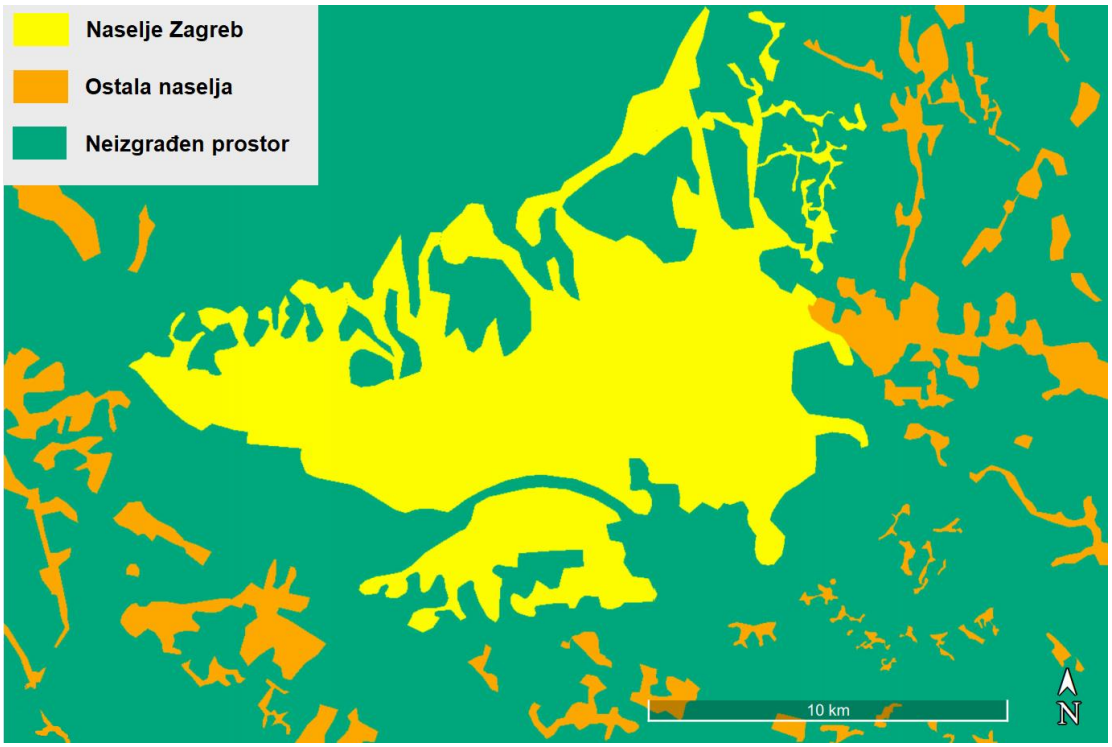
Tablica 1. Usporedba pojedinih demografskih podataka Grada Zagreba, Grada Beograda, naselja Zagreb i naselja Beograd za 2011. godinu

	Mlado (<15)	Zrelo (15-64)	Staro (>64)	Muškarci	Žene
Grad Zagreb	14,7	68	17,3	46,8	53,2
Grad Beograd	14	69,6	16,4	47,4	52,6
	Bez završene osnovne škole	Završena osnovna škola	Završena srednja škola	Završena visoka škola	Nepoznato
Grad Zagreb	4,9	13,6	52,3	29	0,2
Grad Beograd	5,3	13,8	52,6	27,8	0,5
	Mlado (<15)	Zrelo (15-64)	Staro (>64)	Muškarci	Žene
Naselje Zagreb	14,1	68,1	17,8	46,5	53,5
Naselje Beograd	13,5	69,5	17	46,5	53,5
	Bez završene osnovne škole	Završena osnovna škola	Završena srednja škola	Završena visoka škola	Nepoznato
Naselje Zagreb	4,5	12,8	51,8	30,7	0,1
Naselje Beograd	3,3	10,9	50,8	34,6	0,5

Izvor: Grad Zagreb, 2019., DZS, 2011., Grad Beograd 2020., RZS, 2011.

4.Morfološka struktura naselja Zagreb

Ako se analizi Zagreba najprije pristupi proučavanjem plana grada ili zračnih snimaka, najuočljivija je razlika u gustoći izgrađenosti koja je dakako, uvjetovana reljefnim faktorima.



Sl.5. Izgrađene površine na prostoru Zagreba i okolice

Izvor: Google Earth, 2021.

Prvenstveno je to očito na sjevernom dijelu Zagreba gdje dominira brežuljkasti prostor na obroncima Medvednice. To je razlog zbog kojeg je žuti poligon na sl.5, nepravilan na sjevernom dijelu. Prema tome, područje naselja Zagreb ugrubo je moguće podijeliti na dvije reljefne cjeline: nizinu uz Savu te sjeverni dio grada na obroncima Medvednice. Iako nizinski dio grada ima daleko više stanovnika i sadržaja uopće, brežuljkasti dio grada zauzima gotovo jednaku površinu.

4.1.Centar grada

Analizu treba započeti s centrom grada koji obuhvaća Donji i Gornji grad, a nalazi se na dodiru između dvije spomenute reljefne cjeline. Gornji grad je zapravo stara jezgra modernog Zagreba

koja je nastala 1850. godine ujedinjenjem naselja Gradec i Kaptol, te možemo reći kako su povijesni razvoj i arhitektura tih naselja odredili Zagreb kao srednjoeuropski grad.

Sl.6. Satelitski snimak centra Zagreba
Izvor: Google Earth, 2021.

Ondje se nalaze neke od najvažnijih institucija ne samo u Zagrebu već i u Hrvatskoj, a od njih treba najprije izdvojiti sabor, vladu, ustavni sud, gradsku skupštinu koje su smještene u zgradama na Trgu Svetog Marka kao središtu Gradeca. Na istočnoj strani Gornjega grada (Kaptol), najvažnija zgrada je svakako katedrala građena u gotičkom arhitektonskom stilu i sjedište zagrebačke nadbiskupije, a u blizini se nalazi i gradska tržnica Dolac. Osim toga, Gornji grad obiluje muzejima, ugostiteljskim objektima te brojim drugim lokalitetima važnim za povijest grada poput uspinjače, kule Lotrščak i sl. Južno od Gornjeg grada nastavlja se Donji grad na kojem se nalazi glavni gradski trg: Trg bana Josipa Jelačića koji je dio pješačke zone centra. Zapadno od glavnog trga nalazi se Ilica, jedna od najdužih gradskih ulica čije je glavno obilježje veliki broj lokala i poslovnih prostora, a proteže se nešto više od 6 kilometara na zapad, daleko izvan Donjeg grada čiju granicu na zapadu s gradskom četvrti Črnomerec čini park Dr. Franje Tuđmana te prvi željeznički kolodvor – Zapadni kolodvor. Istočno od glavnog trga je Europski trg izgrađen tek u 21. st., te Vlaška ulica koja ga povezuje sa Trgom Eugena Kvaternika kao istočnom granicom Donjega grada. Donji grad je građen u 19. i 20. st., a njegovo

osnovno urbanističko obilježje je pravilna mreža ulica s pravokutnim blokovima zgrada (razlika u odnosu na Gornji grad) Još jedan dokaz o pomno planiranoj izgradnji je tzv. Zelena ili Lenucijeva potkova, pojam koji se odnosi na sustav parkova i trgova koji se protežu kroz ovaj prostor u obliku potkove, a ondje se nalaze brojna arhitektonska remek dijela s raskošnom pročeljima (Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Umjetnički paviljon, Glavni kolodvor, Hotel Esplanade, Hrvatski državni arhiv, Hrvatsko narodno kazalište, Muzej Mimara, Sveučilište...) Sjedišta brojnih različitih institucija i agencija nalaze se na području Donjeg grada, a osim toga, ondje su smješteni muzeji, kazališta, velika pješačka zona s ugostiteljskim objektima, trgovine, obrti, banke, sakralni objekti i obrazovne institucije. Zbog tako velike gustoće različitih objekata, brojnih funkcija te bogatog javnog života, Donji grad zajedno s Gornjim gradom predstavlja centar grada Zagreba. Ipak, ne treba zanemariti činjenicu kako je prostor Donjeg grada nastajao za vrijeme industrijalizacije pa su njegovi rubni nekada bili industrijski prostor, a duž južnog ruba Donjeg grada, proteže se željeznička pruga u smjeru istok-zapad. Navedeni rubni industrijski dijelovi zagrebačkog centra, doživjeli su promjene u vidu rušenja većine industrijskih objekata te izgradnju novih stambenih prostora na tom području. Danas se posljedice transformacije mogu najbolje uočiti na krajnjem jugoistoku gradske četvrti Donji grad, duž Branimirove ulice gdje je "niknuo" nemali broj suvremenih stambenih zgrada, a vizualna suprotnost je najočitija na uskom prostoru oko nekadašnje tvornice ulja koja izgleda kao da je "zaglavila u vremenu". Zgrada tvornice tekstila "Nada Dimić" također je primjer koji svjedoči o industrijskoj prošlosti tog dijela Zagreba, a sve je manje vjerojatno da će se scenarij rušenja industrijske baštine ponovno dogoditi. To najbolje pokazuje ideja i projekt obnove i prenamjene Paromlina u gradsku knjižnicu na prostoru južno od Donjeg grada koji obiluje industrijskim spomenicima s početka 20. st. (UPI-2M, 2019). Realizacija navedenog projekta će zasigurno predstavljati jedan od najvažnijih urbanističkih zahvata u gradu. Značajna transformacija se dogodila u Branimirovoj ulici između križanja s Zavrtnicom i Heinzelovom ulicom, gdje se nekada se nalazio prostor sa trošnim i malim kućama koji je prema Google Earth-u (2021), srušen između 2011.-2013., a na tom prostoru je izgrađena cesta i nove stambene višekatnice. Velika transformacija se dogodila krajem 1980-ih preuređenjem Trga Republike (danas Trg bana Jelačića), a automobilski promet na trgu je ukinut. Nakon rata dolazi do sve veće pojave ugostiteljskih objekata i kafića u pješačkoj zoni centra, posebno je to naglašeno na Cvjetnom trgu te Bogovićevoj ulici. Jasno je kako centar grada doživljava najveće promjene u postmodernističkom dobu koje se ne odnose toliko na morfološku strukturu grada već na svojevrsno „brendiranje" gradske jezgre zbog razvoja

turizma i sl., a jezgre velikog broja modernih gradova počinju više služiti turistima nego prosječnom građaninu.

4.2.Gradska četvrt Trnje - drugo središte grada?

Ranije spomenuta industrijska zona i prostor južno od nje pripada gradskoj četvrti Trnje koja je po mnogočemu specifična. Prije svega, dio tog prostora uz Moskovski bulevar (danas Ulica Grada Vukovara) bio je neposredno nakon Drugog svjetskog rata zamišljen kao novo središte razvoja grada Zagreba sa važnim administrativnim funkcijama te kao sjedište za neka od tadašnjih državnih poduzeća.

Sl.7. Satelitski snimak Gradske četvrti Trnje
Izvor: Google Earth, 2021.

Trg Stjepana Radića i dio današnje Ulice Grada Vukovara od križanja sa Savskom cestom na zapadu do Avenije Marina Držića na istoku, sadrži najbolja ostvarenja javne i stambene modernističke arhitekture u poslijeratnom razdoblju. Od stambene arhitekture iz 1950-ih

godine, Ivanković (2006) u svom radu navodi višestambene zgrade Drage Galića građene po uzoru na Le Corbusiera (brojevi 35 i 43), višestambenu zgradu Božidara Rašice na broju 62, višestambenu zgradu Nevena Šegvića na broju 222, koncertnu dvoranu Vatroslav Lisinski, građenu 1960-ih te brojne druge primjere. Prema broju navedenih primjera, moguće je zaključiti kako ovaj dio grada ima veliko arhitektonsko značenje. Valja napomenuti kako se veći broj arhitektonskih djela tog perioda nalazi na području Donjega grada, a najpoznatija su Iblerov "drveni" neboder i Vitićev "šareni" neboder koji se nalaze na istoku Donjeg grada između Trga bana Jelačića i Kvaternikovog trga te Hotel Westin koji je izgrađen nešto kasnije, a nalazi se na zapadu Donjeg grada uz Savsku cestu. Prostor Gradske četvrti Trnje je do danas zadržao važne funkcije a tome svakako pridonose sjedišta važnih ustanova kao što su: Gradska uprava, Općinski građanski sud, određeni broj ministarstva, obrazovne ustanove te sjedišta nekolicine banaka. Južno od prostora uz Vukovarsku, nalazi se stambeni prostor kojeg u najvećoj mjeri čine nepravilne ulice i raštrkane obiteljske kuće nekadašnjih radničkih naselja Trnje i Trnjanska Savica. Osim obiteljskih kuća, na cijelom području Gradske četvrti Trnje nalaze se i stambene zgrade od kojih su, zbog svoje veličine, najpoznatiji Richterovi neboderi ili Rakete, te četiri nebodera na Prisavlju. Osim stambenih prostora, u ovoj se Gradskoj četvrti na relativno malom prostoru nalazi Nacionalna i sveučilišna knjižnica, zgrada Hrvatske Radio Televizije, zgrada "Kockica", poslovni prostori (Slavonska avenija 6, Trnjanska cesta 108, Eurotower...), te nekoliko spomenika. Zbog atraktivnog položaja unutar grada Zagreba, pojedine građevine i lokacije na ovom prostoru, zasigurno su važan dio identiteta i prepoznatljivosti grada Zagreba. Kada se govori o pogodnom položaju Gradske četvrti Trnje, prvenstveno se misli na njezin središnji geometrijski položaj na razini grada što je tijekom vremena uvjetovalo da veliki dio važnih prometnica u gradu prolazi upravo kroz ovaj prostor. Osim Vukovarske, u smjeru istok-zapad pruža se i Slavonska odnosno Zagrebačka avenija dok u središnjem dijelu u smjeru sjever-jug, prolazi Ulica Hrvatske bratske zajednice koja predstavlja svojevrsni ulaz u središte grada. Osim toga, u smjeru sjever-jug pruža se Avenija Marina Držića u istočnom dijelu te Savska cesta u zapadnom dijelu Gradske četvrti Trnje. Dobra povezanost i položaj Gradske četvrti Trnje se ogleda i u činjenici kako je još davne 1961. godine utemeljen autobusni kolodvor uz Aveniju Marina Držića. Unatoč izmjenama, izgradnji stambenih zgrada i proteklom vremenu, Staro Trnje, Savica, Kruge, Vrbik, Martinovka i Miramare su zadržali tradiciju stanovanja u obiteljskim kućama koje se "kriju" iza glavnih prometnica i velikih zgrada, no sve je više kuća napušteno što se može objasniti "pull" faktorima i prednostima koje nude naselja na periferiji u odnosu na naselja u središtu. Nakon svega navedenog, može se zaključiti kako je na prostor Gradske četvrti Trnje prisutan veliki utjecaj već 70 godina, a kao

takvo, Trnje je imalo važnu ulogu u daljnjem urbanističkom planiranju Zagreba što je naravno uvjetovano njegovim položajem. Južno od Gradske četvrti Trnje je rijeka Sava, a nasip uz nju je uređen nakon poplave 1964. godine i postao je jedna od najpopularnijih rekreacijskih zona u gradu.

4.3.Južni (Novi) Zagreb

Idući prema jugu preko rijeke Save dolazi se na područje Novog Zagreba o kojem se može dosta toga reći kada je riječ o izgradnji i urbanom planiranju. Prema Zagrebačkim paralelama (1962), ovaj niski prostor na ravnici Save je do 60-ih godina 20. st. bio posve ruralnog karaktera i na njemu je bilo nekoliko naselja s malim seoskim kućama čije je stanovništvo preseljeno u novoizgrađena naselja.

Sl.8. Satelitski snimak Novog (južnog) Zagreba
Izvor: Google Earth, 2021.

Jedina veza tih naselja s gradom je bio Savski most te skela koja je bila važna za naselja na području današnjeg istočnog dijela Novog Zagreba. Iako se izgradnja Mosta Slobode 1959. može smatrati simbolom prelaska Zagreba preko Save, Fischer (1985) navodi kako je

koncentracija naseljenosti i izgradnja prvih novih naselja bila intenzivnija u zapadnom dijelu Novog Zagreba zbog blizine Savskog mosta dok je izgradnja istočnih naselja počela nešto kasnije. Na ortofoto karti iz 1968, na istoku je vidljiva grupiranost naselja s obiteljskim kućama koja postoje i danas (Kajzerica, Savski Gaj i Trokut) te prvih naselja sa stambenim zgradama (Remetinečki gaj i dio Savskog Gaja) što potvrđuje ranije navedenu tvrdnju. S druge strane vidljiva je diskontinuiranost prostora Novog Zagreba (Zapruđe na istoku te Siget, Trnsko i starije izgrađena naselja na zapadu). Zbog toga Fischer (1985) navodi kako je ostvaren južni Zagreb kao skup više-manje prostorno neovisnih stambenih naselja. S vremenom je Novi Zagreb poprimio potpuniji oblik izgradnjom naselja: Sopot, Utrina, Travno, Dugave, Sloboština i Središće, dok je jugozapadno prisutna izgradnja obiteljskih kuća (Sveta Klara, Botinec i Blato) odnosno širenje starijih, nekad seoskih naselja koja danas pripadaju Gradskoj četvrti Novi Zagreb-zapad. Upravo je ta nekontinuirana gradnja naselja na jugu uzrok nepravilnosti na južnog dijela Zagreba što je vidljivo na slici 5. Zanimljiv je detalj u krajobrazu koji se odnosi na "tragove" ruralnosti koja je bila prisutna na ovom prostoru do sredine 20. st. Naime, južno od naselja Siget te u naselju Sloboština, još se ponegdje nalaze stara seoska dvorišta i kuće koje se "skrivaju" iza velikih stambenih zgrada kao da su "zaglavile" u vremenu. U početku je Novi Zagreb imao isključivo stambenu funkciju i bio je opisivan kao "gradska spavaonica", a osim zgrada socijalističkog tipa gradnje ovdje je bila smještena pokoja robna kuća, hipodrom, brodarski institut i velesajam koji je zbog angažmana gradonačelnika Većeslava Holjevca ostao u Zagrebu. Kasnije je u sjevernom dijelu Novog Zagreba izgrađena zgrada INA-e, a uređenje jezera Bundek i južne strane nasipa pridonijeli su kvaliteti života u vidu rekreacije. Izgradnja Mosta Mladosti i Jadranskog mosta, pripadajućih prometnica te uvođenje tramvajskih linija utjecalo je na povezivanje Novog Zagreba sa centrom grada te prema tome Fischer (1985) tvrdi kako prometni sustav nije doprinio oblikovanju Novog Zagreba kao cjeline i povezivanju njegovih naselja nego ih razdvaja na način da ih čini međusobno neovisnim tako što im centar grada postaje dostupniji. Veće funkcionalne promjene Novi Zagreb bilježi i u razdoblju nakon Domovinskog rata, a najveću pažnju uzima izgradnja Arene Zagreb 2007. godine, pored toga treba izdvojiti nove stambene objekte (Lanište, Jaruščica), velike trgovačke centre te Muzej suvremene umjetnosti. Važno je spomenuti kako se u ovom dijelu Zagreba nalaze neke od najpoznatijih zgrada u Zagrebu poput tzv. Limenki, Super Andrije i Mamutice koja je najveća zgrada u Hrvatskoj. Iako je Novi Zagreb ostao i dalje ovisan o centru grada te se centar Novog Zagreba s gradskim funkcijama, uz Aleju Borisa Kidriča (danas Avenija Dubrovnik) i Aveniju Većeslava Holjevca nikada nije u potpunosti formirao, danas ovaj dio grada predstavlja mjesto

ugodnog življenja, a često se kao njegove prednosti navode velike zelene površine i dovoljno velik razmak između zgrada.

4.4.Zapadni Zagreb

Unatoč velikoj pažnji koja je stavljena na izgradnju južno od Save, Zagreb se širio u svim svojim dijelovima te možemo reći kako je došlo do povećanja gustoće izgrađenosti te popunjavanja "praznog" prostora, budući da je na ortofoto karti iz 1968. još uvijek vidljiv obrazac izgrađenosti s raštrkanim kućama, što je posebno naglašeno u zapadnom dijelu grada na području današnje Gradske četvrti Stenjevec.

Sl.9. Satelitski snimak zapadnog dijela Zagreba

Izvor: Google Earth, 2021.

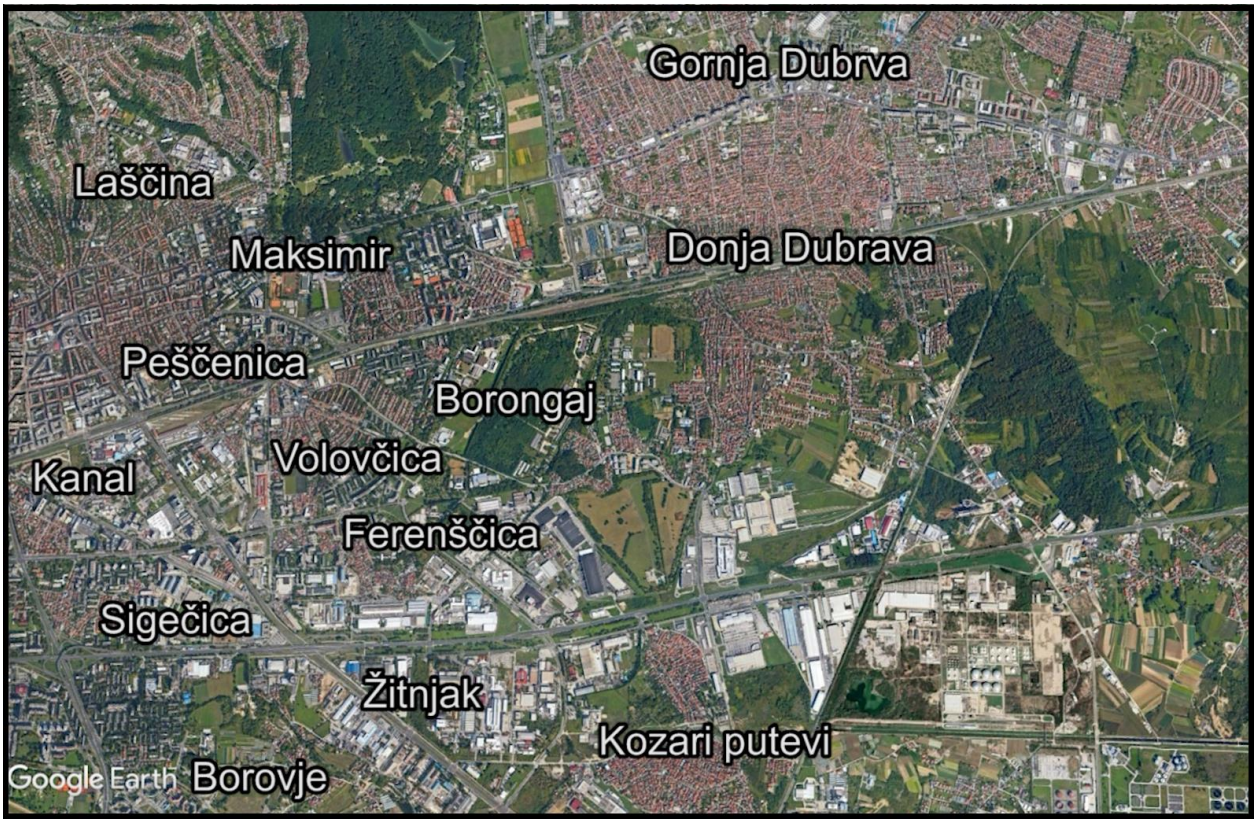
Tada su Trešnjevka kao staro radničko naselje te naselja Srednjaci, Knežija, Rudeš i Voltino, bili formirani u današnjem obliku dok je prostor zapadno od navedenih naselja bio slabo naseljen (Gradska četvrt Stenjevec). Ovdje treba posebno naglasiti kako je Zagreb u to vrijeme na zapadu sezao do današnjih granica odnosno Podsuseda, ali taj je razvoj bio uvjetovan željezničkom prugom tako da su naselja od Črnomerca preko Kustošije, Vrapča, Gajnica do

Podsuseda postojala ranije, a to znači kako je Zagreb u prošlosti bio prilično izdužen u smjeru istok-zapad. Zlatar (2013) navodi kako se 1980-ih javlja intenzivnija izgradnja u zapadnom dijelu Zagreba, a to se najviše odnosi na izgradnju stambenih zgrada u naseljima južno od Trešnjevke prema Jarunu. Razlike u starosti pojedinih naselja mogu se prepoznati prema stilu gradnje stambenih zgrada te se prema tome može odrediti širenje grada kroz vrijeme. Prema Google Earth (2021), satelitska snimka iz 1985., prikazuje urbani obuhvat zapadnog dijela grada onakvim kakav danas poznajemo te su se do sredine 80-ih. na mjestu raštrkanih kuća, formirala urbana naselja: Horvati, Jarun, Vrbani, Prečko, Španska i Malešnica. Zlatar (2013) navodi kako je na ovom prostoru nakon 2000. godine došlo do velikog prigušivanja izgradnje. Najbolji primjer za to su nova naselja Španska-Oranice te Vrbani III koje karakterizira nedovoljan razmak između stambenih jedinica. U današnje vrijeme, urbani krajobraz Gradskih četvrti Trešnjevka-sjever, Trešnjevka-jug i Stenjevec karakterizira velika gustoća izgrađenosti te izmjena obiteljskih kuća i stambenih zgrada iz različitih perioda, a to podrazumijeva izraženu stambenu funkciju ovog područja. Od prednost stanovanja na promatranom prostru treba izdvojiti blizinu centra koja vrijedi samo za staru Trešnjevku na sjeveroistoku promatranog područja, zatim blizinu rekreacijske zone i jezera Jarun te dobru dostupnost ostalim dijelovima Zagreba. Ipak dobra prometna povezanost se odnosi samo na naselja koja su smještena bliže tramvajskoj pruzi te glavnim prometnicama poput Zagrebačke avenije te Horvaćanske i Selske ceste koje karakteriziraju velike prometne gužve. Velike prometnice, a ponajprije Zagrebačka avenija zbog svoje velike dostupnosti, privlačne su za izgradnju velikih trgovačkih centara u ovom dijelu grada. Osim trgovačkih centara i supermarketa, ondje se nalazi i već spomenuta rekreacijska zona Jarun na jugu te toplana na Trešnjevci na krajnjem sjeveroistoku promatranog prostora dok od prepoznatljivih zgrada treba izdvojiti Trešnjevačku ljepoticu i zgrade u Ulici braće Domany. S druge strane "zapadni Zagreb" koji se razvio sjeverno od željezničke pruge uz Ilicu i Aleju Bologne, imao je urbanu tradiciju prije dosad spomenutih područja. U naselju Črnomerec se mogu pronaći stare zgrade s početka 20. st., a duž cijelog područja nalaze se stara industrijska postrojenja poput ciglane. Danas se na području Gradske četvrti Črnomerec nalaze Klinički bolnički centar Sestre Milosrdnice te Klinička bolnica Sveti Duh. Ovaj dio grada ima kvalitetan smještaj zbog blizine centra grada, a dodatnu pogodnost predstavljaju tramvajska linija i željeznička pruga. Zapadno od Črnomerca je gusto izgrađeno stambeno naselje Kustošija i naselje Vrapče koje u pravilu ima stambenu funkciju, no Vrapče je ponajprije poznato po Klinici za psihijatriju koja se ondje nalazi. Zapadno od Vrapča nalazi se stambeno naselje Gajnice, a na krajnjem zapadu je Podsused koji se kroz povijest razvijao kao samostalno naselje do 1950. godine. Za ovaj prostor koji u pravilu pripada Gradskim četvrtima Črnomerec i

Podsused-Vrapče, karakteristična je manja gustoća izgrađenosti za razliku od Trešnjevke , a važno je reći kako se površinom veliki sjeverni dijelovi tih naselja nalaze na obroncima Medvednice te zelenih površina ondje ne nedostaje. To su glavne prednosti koje utječu na kvalitetu života, stoga ne čudi povećana koncentracija bolničkih ustanova na ovom području. Južno od Podsuseda na ravnici uz Savu, nalazi se industrijska zona Jankomir. Jankomir je tipična planska industrijska zona koja je nastajala od sredine 20. st. na zapadnom rubu grada koji je pogodan za razvoj industrije zbog udaljenosti od stambenih naselja te blizine Zagrebačke avenije (nekad Ljubljanska avenija).

4.5.Istočni Zagreb

Analizu istočnog dijela Zagreba treba započeti s njegovim najzapadnijim naseljima kao što su Kanal i Sigečica koji pripadaju Gradskoj četvrti Trnje, no njima će više riječi biti posvećeno kada se bude govorilo o formiranju industrijske i poslovne zone u gradu.



Sl.10. Satelitski snimak istočnog dijela Zagreba

Izvor: Google Earth, 2021.

Stoga će analiza istočnog Zagreba početi sa prostorom istočno od Donjeg grada odnosno naseljima koja pripadaju Gradskoj četvrti Maksimir koja se nalazi uz Maksimirsku cestu, a proteže se i na obronke Medvednice na sjeveru. Dio Maksimira bliže Donjeg grada (istočno od Kvaternikovog trga) planski je građen te nema raštrkanih radničkih kuća koje su tipične za radnička naselja. U navedenom (zapadnom) dijelu Gradske četvrti Maksimir, nalaze se u najvećoj mjeri zgrade s početka 20. st. te veće obiteljske kuće u pravilnoj mreži ulica dok je socijalistički tip zgrada prisutan samo u naselju Ružmarinka. Sjeverno od tog prostora je naselje Laščina koje se nalazi na obroncima Medvednice, a ondje su smješteni Klinički bolnički centar Zagreb (Rebro), Klinička bolnica Merkur i Dječja bolnica Srebrnjak. Lokacijski faktor koji je na to utjecao je niska razina buke koja je uvjetovanja nedostatkom većih prometnica te zeleni okoliš. U istočnom dijelu Maksimira, krajobraz čine stambene zgrade iz druge polovice 20. st. (naselje Ravnice) te obiteljske kuće, a kao najvažnije element ovog prostora svakako treba istaknuti nogometni stadion te park šumu Maksimir, gdje je smješten zoološki vrt grada Zagreba te koja pozitivno utječe na kvalitetu života u ovom dijelu grada. Sjeverno od parka Maksimir, smještena su naselja Bukovac i Remete s obiteljskim kućama na obroncima Medvednice. Jugozapadno od Maksimira se nalazi Peščenica, staro radničko naselje koje je smješteno relativno blizu centra, a ondje se još uvijek mogu pronaći male ulice sa starim nepravilno građenim kućama koje se kriju iza većih stambenih zgrada te svjedoče o dugoj urbanoj tradiciji ovog naselja. Iako Peščenica ne slovi kao elitno naselje treba istaknuti njene prednosti, a uz već spomenutu blizinu centra, tu su dobra prometna povezanost važnim prometnicama kao što su Heinzelova, Branimirova te Zvonimirova ulica kojom prometuje tramvaj. Južno od naselje Peščenica odnosno južno od željezničke pruge, nalaze se stambena naselja Volovčica, Ferenščica i Borongaj koja imaju isključivo stambenu funkciju, a krajobraz u tom dijelu grada čine kuće i stambene zgrade iz druge polovice 20. st.. Zanimljiv je podatak kako je u prošlosti na Borongaju bila smještena zračna luka. Južno od navedenih naselja je smještena najveća industrijska zona u Zagrebu, a to je Žitnjak koji se, gledano na razini cijelog grada, nalazi na njegovom jugoistočnom dijelu. Navedena industrijska zona se poput Jankomira razvijala od sredine 20. st., a s vremenom se širila dalje na istok. Rubni položaj za industrijsku zonu je pogodan zbog udaljenosti od stambenih naselja te dobre povezanost budući da ondje prolaze važne prometnice poput Slavonske avenije i Radničke ceste. Ipak lokacija industrijske zone Žitnjak se također može objasniti kao produžetak već postojeće starije industrijske zone koja je smještena sjeverozapadnije (bliže centru grada), na početku Radničke ceste u naseljima Kanal i Donje Svetice. Danas je u navedenim naseljima očuvan određeni dio industrijske baštine te zgrade poduzeća s početka 20. st., a zbog razvoja industrije, u

neposrednoj blizini se nalazio i Istočni kolodvor koji je danas zapušten. Nakon Domovinskog rata u naselju Kanal se počela razvijati nova poslovna zona Zagreba koja zahvaća i naselje Sigečica koje je do tada bilo naselje stambenog karaktera. Razvoj navedene poslovne zone je jasno vidljiv i u krajobrazu tih naselja gdje dominiraju visoke poslovne zgrade sa staklenim fasadama. Južno od Sigečice smješteno je stambeno Folnegovićevo naselje izgrađeno 1960-ih, a najistaknutija građevina u naselju je muslimanska džamija. Južno od Folnegovićevog naselja je Borovje, također stambeno naselje koje je izgrađeno nešto kasnije, a u neposrednoj blizini se nalazi gradska toplana na obali Save. Navedena naselja imaju dobar prometni položaj budući da u blizini prolaze prometnice poput Avenija Marina Držića i Slavonske avenije. Istočni dio grada je donekle poznat i po divljim, nepravno građenim naseljima, a neka od njih su Kozari putevi, Kozari Bok i Petruševec. Na zračnom snimku iz 1968. godine, Kozari bok i manji dio Kozari puteva već su bili izgrađeni. Ipak treba napomenuti kako gustoća izgrađenosti nije bila visoka kao danas, a kuće su bile manjih površina te se Kozari bok nije bitno razlikovao od ostalih radničkih naselja poput Ferenščice. S vremenom su navedena naselja rasla, gustoća izgrađenosti se povećavala, a na to je utjecala izgradnja novih velikih kuća koje su zamijenile starije. Privlačnost tog prostora za naseljavanje je prije svega njegov periferni položaj što za posljedicu ima nisku cijenu zemljišta. Zanimljiva je činjenica kako područje navedenih naselja nalazi uz industrijsku zonu Žitnjak te kako je taj prostor bio predviđen za industriju. “Uvidom u kartografske prikaze GUP-a Grada Zagreba iz 1970. i 1985. godine uočeno je da površina danas izgrađenog naselja Kozari put i Kozari bok planom nije bila određena za naselje” (Gredelj, 2015). Neplanska gradnja i nepravilan raspored ulica jedno je od najznačajnijih svojstava Dubrave. Dubrava je naziv za najistočniji dio naselja Zagreb, a administrativno je podijeljena u dvije Gradske četvrti: Gornja Dubrava i Donja Dubrava. Gornja Dubrava je smještena sjeverno u odnosu na Donju Dubravu te osim gusto naseljenog prostora, obuhvaća i naselja na obroncima Medvednice. Obilježje Gornje u odnosu na Donju Dubravu je svakako pravilna mreža ulica u većini naselja poput Klake, Studentskog grada i Poljanica te u određenoj mjeri prisutnost stambenih zgrada. Unatoč pravilnoj mreži ulica, gustoća izgrađenosti je iznimno velika i to svojstvo negativno utječe na kvalitetu stanovanja u ovom dijelu grada. Ipak, sjeverni dijelovi Gradske četvrti Gornja Dubrava su rjeđe naseljen prostor kojeg čine raštrkana naselja, a neka od njih su se u prošlosti razvijala kao ruralna naselja neovisno od Zagreba (Dankovec, Čučerje itd.) Još treba istaknuti kako se, osim lokalnih funkcija, u Gornjoj Dubravi nalazi Klinička bolnica Dubrava te drugo najveće groblje u gradu - groblje Miroševac. S druge strane, većinu prostora Gradske četvrti Donja Dubrava čine gusto izgrađene obiteljske kuće u nepravilnoj mreži ulica dok se velike stambene zgrade nalaze samo uz Aveniju Dubrava. Ovdje

je 1964. godine izgrađen Retkovec, naselje s montažnim kućama za stanovništvo pogođeno poplavom. Iako je korištenje montažnih kuća predviđeno na svega nekoliko godina, navedene građevine još uvijek čine većinu stambenog prostora u Retkovcu. Od ostalih naselja u Donjoj Dubravi, mogu se izdvojiti Trnava i Čulinec. Iako su navedene određene morfološke razlike između dvije gradske četvrti, one su u pravilu vrlo slične te imaju ponajviše stambenu funkciju, a najveći dio ovih gradskih četvrti je prema ISPU (n.d.) izgrađen do 1968. godine. Granicu između Gornje i Donje Dubrave čini Avenija Dubrava koja je uz Branimirovu ulicu, jedina veća prometnica koja povezuje područje Dubrave (>90000 stanovnika) s ostatkom grada te zbog toga na navedenim prometnicama često nastaju gužve. Karakteristike slične onima u Dubravi, imaju i Sesvete koje su fizički spojene s Dubravom, ali su zasebno naselje te zbog toga nisu detaljnije analizirane u ovom radu.

4.6.Sjeverni Zagreb

Na kraju poglavlja koje se odnosi na morfološku analizu pojedinih dijelova Zagreba treba još spomenuti sjeverni dio grada koji se odnosi na područje naselja na obroncima Medvednice.

Sl.11. Satelitski snimak sjevernog dijela Zagreba

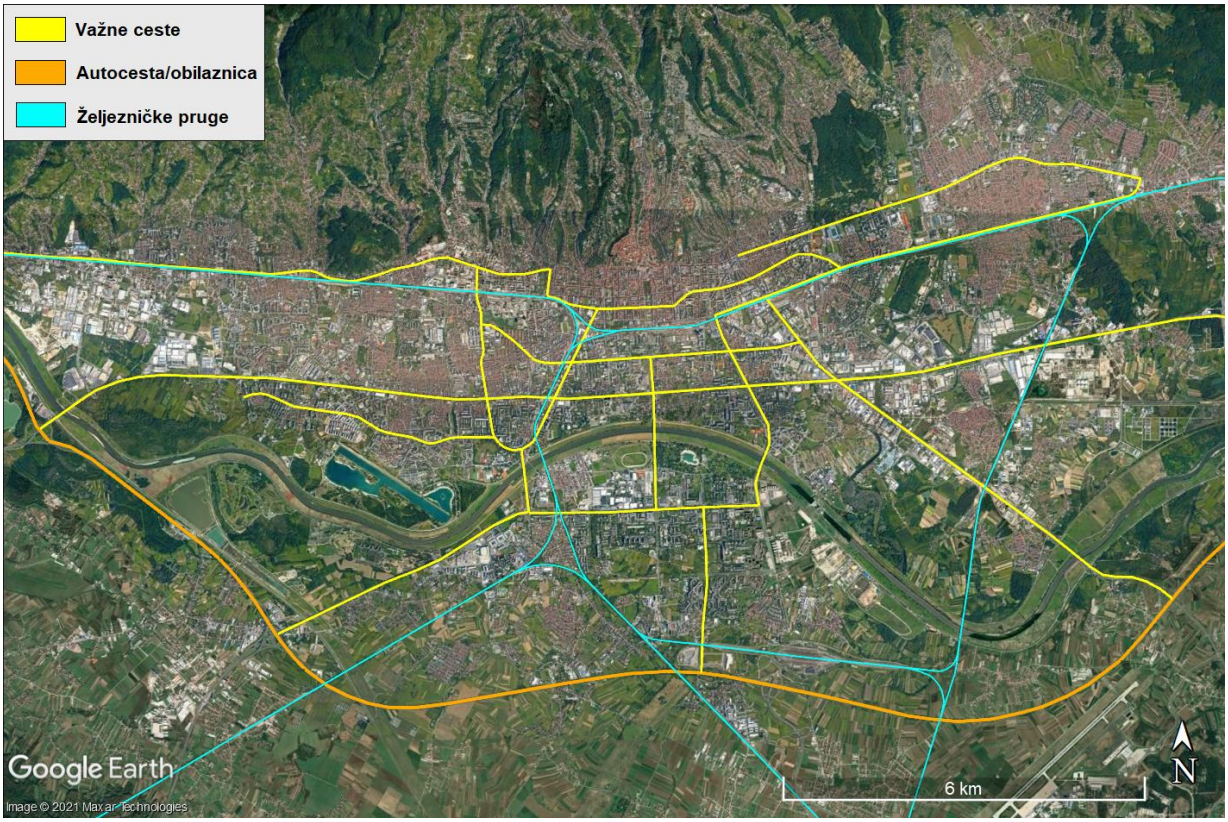
Izvor: Google Earth, 2021.

U ovom dijelu, opisano je područje u sklopu Gradskih četvrti Gornji grad-Medveščak i Podsljeme. Sjeverno od Donjeg i Gornjeg grada započinje prostor s manjom gustoćom izgrađenosti i elitnom tradicijom. Elitni predznak promatranog prostora ne iznenađuje budući da je centar jako blizu, velike prometnice ovdje ne prolaze i samim time je utjecaj buke minimalan, a osim toga, zelenih površina ne nedostaje. To su čimbenici koji utječu na elitizaciju tog područja dugi niz godina. Stambeni prostor ovog dijela u najvećoj mjeri čine vile s početka 20. st., a osim njih, ovdje se nalaze i klasične obiteljske kuće te moderne urbane vile (Babonićeva ulica). Osim obiteljskih kuća, ovdje se nalaze obrazovne i zdravstvene ustanove, a posebnost ovog prostora je svakako središnje zagrebačko groblje Mirogoj te veliki broj veleposlanstava. Sjeverno od Gradske četvrti Gornji grad-Medveščak, nalazi se Gradska četvrt Podsljeme koja je prošla specifičnu transformaciju. Navedeni prostor Podsljemenske zone su u prošlosti činila zasebna raštrkana ruralna naselja poput Šestina, Gračana i Markuševca koja su sredinom 20. st. pripojena naselju Zagreb. Svjedok toga vremena je manji broj ruralnih kuća koje se još nalaze u Podsljemenskim naseljima. Treba imati na umu kako je Gradska četvrt Podsljeme površinom veliki prostor, a njegov najveći dio otpada na šumsko područje koje je uz manjak buke glavni privlačni faktor za stanovanje. Zbog toga se danas u naseljima Šestine i Gračani, osim obiteljskih kuća, nalaze manje stambene zgrade i moderne urbane vile, a gustoća izgrađenosti se s vremenom povećavala. S druge strane, zbog navedene veličine promatrane gradske četvrti, Markuševec koji je smješten rubno i podalje od centra grada, nije elitiziran kao ostala naselja te se ondje mogu pronaći samo obiteljske kuće. Važno obilježje Gradske četvrti Podsljeme je Park prirode Medvednica čiji se značajan dio proteže i kroz navedenu gradsku četvrt. Na krajnjem sjeveru Gradske četvrti Podsljeme nalazi se popularno izletište i rekreacijska zona na Sljemenu koje je ujedno i najviša točka Grada Zagreba na kojoj je 1970-ih izgrađen prepoznatljivi televizijski toranj.

4.7. Promet u Zagrebu

Iako se u radu već govorilo o prigradskom prometu, ovo poglavlje odnosi se na analizu prometnica i javnog prijevoza unutar grada. Za prostor Zagreba je specifična pravilna mreža ulica i glavnih prometnica posebno u Gradskim četvrtima Donji Grad, Trnje i u području Novog Zagreba. Osim mogućnosti jednostavne raspodjele gradskog prostora, pravilna mreža ulica prije svega omogućuje kvalitetnije urbanističko planiranje. Kada se analizira raspored cestovnih

prometnica u Zagrebu, glavni nedostatak je njihova nejednaka raspodjela između pojedinih dijelova grada.



Sl.12. Prometna mreža na području Zagreba

Izvor: Google Earth, 2021.

Primjerice, kroz prostor Gradske četvrti Trnje prolazi većina najvećih prometnica u gradu čak u tolikoj mjeri da su gotovo sva naselja unutar gradske četvrti potpuno okružena širokim ulicama. S druge strane, od centra do područja Dubrave koja ima znatno više stanovnika, prolazi svega dvije velike prometnice: Avenija Dubrava i Ulica kneza Branimira. Slično je i sa zapadnim dijelom grada gdje na području Gradskih četvrti Stenjevec te Trešnjevka sjever i jug stanuje više od 150 000 stanovnika. Unatoč velikoj naseljenosti, ondje također prolazi relativno malo velikih cestovnih prometnica što se ogleda u svakodnevnim prometnim gužvama. Željeznička mreža u Zagrebu nije gusta, stoga dodatno unaprjeđenje i stvaranje učinkovitijeg gradskog željezničkog prometa nije moguće. Pruga prolazi kroz cijeli grad u smjeru istok – zapad, a zapadno od Glavnog kolodvora, odvaja se pravac prema jugu koji prati Savsku cestu te se u konačnici u Novom Zagrebu odvajaju smjerovi prema Jastrebarskom i Velikoj Gorici. Uz to treba napomenuti kako od Dubrave postoji obilazna pruga prema ranžirnom kolodvoru na krajnjem jugu Zagreba, ali ona ima značenje isključivo za teretni prijevoz. Unatoč slabo

razvijenoj željezničkoj mreži, željeznička pruga je imala značajan utjecaj na širenje grada. Osim što je u prošlosti privlačila industriju, pruga je bila i ostala svojevrsna barijera u povezivanju grada, a to je jedan od razloga izduženosti zagrebačkog urbanog prostora u smjeru istok-zapad. Danas se taj problem očituje u nedovoljnom broju podvožnjaka i željezničko cestovnih prijelaza kojima bi se susjedna područja sjeverno i južno od pruge bolje povezala, a izgradnja dodatnih podvožnjaka te bilo kakvi zahvati u svrhu istoga su izrazito složeni, posebice u središnjim dijelovima grada. Primjer toga je vidljiv i u ovom radu, naime kada se opisivao zapadni dio grada, područja zapadnog Zagreba sjeverno i južno od pruge su zasebno analizirana. S druge strane, rijeka Sava kao prirodna barijera, ne predstavlja problem povezivanja, budući da je na njoj izgrađeno dovoljno mostova, a razlog tome je i rubni položaj u gradu te manji broj stanovnika koji stanuje južno od nje. Na središnjem toku Save kroz Zagreb, najprije je izgrađen Savski most (1938.), preko kojeg se u prošlosti odvijao automobilski promet, dok danas služi samo pješacima i biciklistima. Istočno od Savskog mosta je i Novi željeznički most izgrađen godinu dana kasnije, a poznatiji je po kolokvijalnim nazivima "Zeleni" i "Hendrixov" most. Most slobode koji je podignut u vrijeme početka gradnje Novog Zagreba, je ujedno i središnji zagrebački most, koji uz Most mladosti (istočno) te Jadranski most (zapadno) čini glavnu vezu između Novog Zagreba i središnjeg dijela grada. Treba reći kako Mostom mladosti te Jadranskim mostom osim automobila prometuju i tramvaji. Navedena tri mosta povezuju velike prometnice i dopunjavaju njihovu pravilnu mrežu u ovom dijelu grada. Važno je izdvojiti i ostale mostove, a najstariji od njih je Jankomirski most na zapadu koji je izgrađen 1958. kao most na autocesti Ljubljana-Beograd, koja je u to vrijeme prolazila kroz grad na pravcu današnje Zagrebačke i Slavonske avenije. Danas taj most predstavlja ulaz u zapadni dio Zagreba sa autoceste. Osim navedenog, na zapadu se još nalazi Podsusedski most koji povezuje Podsused sa Svetom Nedjeljom i Samoborom. Na jugoistoku grada, nalaze se Željeznički most Sava-Jakuševec te Domovinski most koji povezuje industrijsku zonu Žitnjak sa čvorom Velika Kosnica na autocesti odnosno obilaznici. Zagrebačka obilaznica je građena između 1979. i 1981.godine, a kao takva predstavlja važan element u gradskoj prometnoj mreži. Prije svega obilaznica rasterećuje promet unutar grada te nastoji učiniti što više dijelova grada dostupnijim za veći broj putnika. Zagrebačka obilaznica se proteže južnom stranom grada od čvora Ivanja Reka na istoku do čvora Jankomir na zapadu. Na navedenoj dionici, nalazi se ukupno 6 čvorova od kojih se u pravilu radijalno nastavljaju autoceste i brze ceste.

U nastavku je dio teksta koji se odnosi na javni gradski prijevoz unutar grada. Vozni park sastoji se od 441 autobusnog vozila, 277 tramvaja, 2 uspinjače i ostalih turističkih vozila (ZET, n.d.). Tramvajski promet čini 15 dnevnih i 4 noćne linije, a trasa pruge se cijelom duljinom od

gotovo 120 kilometara nalazi unutar naselja Zagreb. Autobusni promet čini 147 dnevnih i 4 noćne linije. Za kraj treba spomenuti i lokaciju zračne luke "Franjo Tuđman" Zagreb koja se nalazi na području Grada Velike Gorice u blizini autoceste što ju čini vrlo dostupnom.

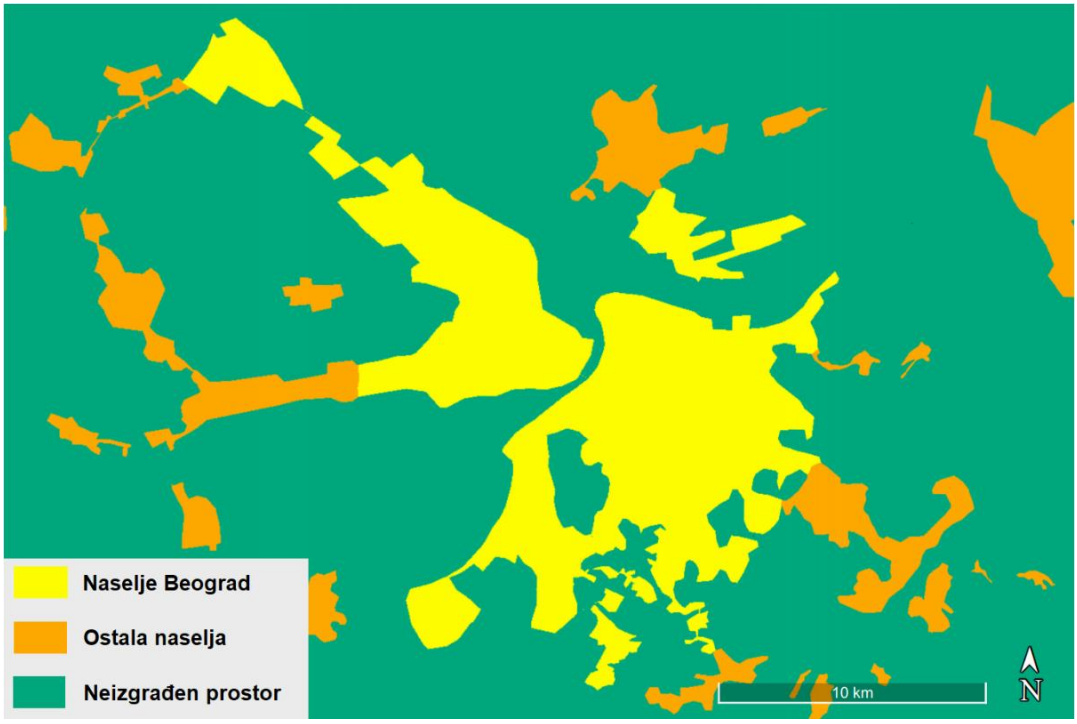
4.8.Elementi postmodernističkog Zagreba

Prometnice osim svoje primarne funkcije, izrazito utječu na formiranje određenih specifičnih zona u gradu. Raspored velikih prometnica će primjerice utjecati na formiranje industrijskih i poslovnih zona, trgovačkih centara i sl. Razlog tome je dostupnost koju prometnice pružaju područjima oko njih. Zlatar (2013) u svom radu izdvaja trgovačke centre, podzemne garaže i poslovne nebodere kao glavne elemente urbane promjene Zagreba nakon 2000. godine koji su rezultat globalizacijskih procesa te tranzicijskih procesa nakon Domovinskog rata. Prvi zagrebački trgovački centri kao što su: Importanne Centar, Importanne Galleria, Branimir centar itd., građeni su još 1990-ih, a glavno obilježje im je lokacija u centru grada, a danas bilježe daleko manju posjećenost nego trgovački centri na periferiji. Njihova pojava je utjecala na smanjenje broja pojedinačnih dućana te robnih kuća u gradu, odnosno došlo je do koncentracije trgovine na malo u novoizgrađenim trgovačkim centrima. S vremenom se lokacija izgradnje trgovačkih centara premjestila uz glavne gradske prometnice i gradsku periferiju što rezultira boljom dostupnošću i većom površinom za trgovački centar i pripadajuće parkiralište. Treba reći kako su takvi tipovi trgovačkih centara poput Arena Centra ili City Centra One, središta trgovine na malo u postmodernističkim gradovima. Što se tiče podzemnih garaža, njihov broj će zasigurno u budućnosti biti veći zbog sve veće automobilizacije. Najveći broj podzemnih garaža je smješten u centru budući da je ondje prisutan nedostatak slobodnog prostora za parkiranje. Ipak, Zlatar (2013) navodi kako je taj trend suprotan većini europskih gradova gdje se nastoji smanjiti broj automobila u centru grada. Osim javnih garaža u vlasništvu grada, garaže posjeduju i trgovački centri, a najpoznatija je pripadajuća garaža Centra Cvjetni u Varšavskoj ulici, čiju su izgradnju obilježili prosvjedi građana. To dodatno potvrđuje koliko je mala uloga građana u urbanom planiranju. Treći i posljednji element gradskog pejzaža u poslijeratnom razdoblju su visoke poslovne zgrade. Iako visoki hoteli poput Panorame i Double Tree by Hilton često upotpunjuju obrise grada, u nastavku je riječ o poslovnoj izgradnji kao trendu koji je prisutan u većini postsocijalističkih gradova kao posljedica tranzicijskih procesa. Najstarije visoke uredske zgrade u Zagrebu su građene od sredine 20.st. pa do kraja 1980-ih, a

toj skupini pripadaju: Ilički neboder, Vjesnikov neboder, Zagrepčanka, Cibonin toranj i Chromosov neboder. U to vrijeme je izgradnja poslovnih prostora bila usmjerena na Savsku cestu gdje se nalazi 3 od 6 navedenih primjera. Nakon Domovinskog rata se nastavlja trend izgradnje visokih zgrada kao što su: Zagreb Tower, Almeria Tower, HoTo Business Tower, Eurotower, Sky Office, Vojni neboder i Poslovni centar Strojarska koji je najviši neboder u Zagrebu. Zanimljiv je podatak kako je Zagrebačka katedrala izgrađena još 1906., do danas ostala najviša zgrada u Zagrebu sa svojih 105 metara visine (TZGZ, n.d.). Od katedrale je jedino viši toranj na Sljemenu koji je prema OiV (n.d.) visok 169 metara te dimnjaci Termoelektrana-toplana na Trešnjevci i Savici (>200 m). U 21. st. je uslijedio proces *cityzacije* prostora uz Radničku cestu o čemu je već bilo rečeno u analizi naselja Kanal i Sigečica. Treba reći kako je poslovna gradnja ondje započela izgradnjom Chromosovog nebodera 1989.godine, a nastavila se nakon rata. Iako je formiranje središnje poslovne zone vidljivo, treba reći kako su navedeni primjeri visokih poslovnih zgrada disperzno locirani diljem grada, najčešće uz glavne gradske prometnice. Osim toga, važno je napomenuti kako je značajan udio poslovnog prostora u starijim zgradama ostao prazan dok su noviji prostori relativno popunjeni.

5.Morfološka struktura Beograda

Za razliku od Zagreba, izgrađeno područje naselja Beograda je nešto složenije, što je vidljivo i na slici 6, gdje je opseg poligona „Naselje Beograd“ velik u odnosu na njegovu površinu. Prema



Sl.13. Izgrađene površine na prostoru Beograda i okolice

Izvor: Google Earth, 2021.

Za razliku od Zagreba, izgrađeno područje naselja Beograda je nešto složenije, što je vidljivo i na slici 6, gdje je opseg poligona „Naselje Beograd“ velik u odnosu na njegovu površinu. Prema tome je i zahtjevnije odrediti raspored i tijek analize promatranog prostora nego što je to bilo na primjeru Zagreba. To je rezultat prirodne osnove, a dio Beograda istočno od Save je brežuljkasti prostor pa ne treba posebno govoriti o utjecaju reljefa na razvoj grada. Treba istaknuti kako je Beograd izdužen u smjeru sjeverozapad-jugoistok, pa je orijentacija ili podjela prostora prema stranama svijeta nešto složenija nego u Zagrebu. Na nepravilan oblik Beograda su utjecali i društveni faktori koji se mogu objasniti uz vidu pripajanja susjednih naselja u naselje Beograd o čemu će više riječi biti posvećeno u nastavku poglavlja.

5.1.Centar grada

Daljnja analiza grada treba početi od centra, kojeg je u Beogradu teško precizno odrediti budući da se veliki dijelovi grada često interpretiraju kao njegov centar, a o svima će biti rečeno u nastavku. Ipak, treba najprije početi od područja općine Stari Grad uz beogradsku tvrđavu Kalemegdan, a to je ujedno i najstariji dio grada koji datira još od doba Rimljana kada je ondašnje naselje nosilo naziv Singidunum.

Sl.14. Satelitski snimak centra Beograda
Izvor: Google Earth, 2021.

Krajnji zapadni dio općine Stari grad zauzima tvrđava sa parkom Kalemegdan gdje se nalaze zoološki vrt i rekreacijska zona. Kalemegdan se nalazi na krajnjem sjeverozapadnom dijelu Beograda istočno od Save koja je u prošlosti imala funkciju granice, a takav granični položaj, utjecao je na raznolikost grada. Istočni (veći) dio općine Stari grad, obuhvaća naselje Dorćol koje je moguće usporediti sa zagrebačkim Gornjim gradom zbog povijesnih atributa. Dorćol je sačuvao pravilnu pravokutnu mrežu ulica u kojima se nalaze zgrade iz 18.,19, i 20. st. Tijekom 20. st. na krajnjem sjeveru naselja uz obalu Dunava, izgrađene su moderne stambene zgrade i toplana, a takav tip gradnje u centru nije bio prisutan u Zagrebu. Trenutno je na Dorćolu prisutna

gradnja modernog luksuznog bloka stambenih zgrada na lokaciji zapuštene industrijske baštine, a realizacija takvih projekata je u Beogradu posljednjih godina postala česta. Izgradnja velikih stambenih prostora u centru bitno utječe na gradski krajobraz što često ima negativne posljedice zbog kojih nastaju protesti građana. Područje beogradske luke na Dunavu koje se naziva Viline vode, nalazi se istočno od Dorćola, a uz proces elitizacije središnjih dijelova grada, vrlo vjerojatno će i na ovom prostoru uskoro "niknuti" novi luksuzni stambeni prostori, dok će se nova lučka postrojenja graditi na gradskoj periferiji ili izvan grada. Dio luke nalazi se u općini Palilula u kojoj se također nalzi i istoimena četvrt sa zgradama s početka 20. st te koju možemo smatrati dijelom središta grada. Između Palilule na istoku i Dorćola na zapadu nalaze se Kopitareva gradina te Skadarlija koja glasi za boemsku četvrt, a turistički je privlačna zbog velikog broja kavana i restorana, a u blizini se nalazi botanički vrt "Jevremovac". Dodatna posebnost ovih dijelova grada su uske nepravilne i popločene ulice te niska razina prometne buke, a kao takve ih je moguće usporediti sa Tkalčićevom ulicom u Zagrebu. Južno od Dorćola nalazi se Studentski trg oko kojeg se nalaze raskošne zgrade u kojima su smještene najvažnije obrazovne ustanove u državi, a najvažnija od njih je zgrada Univerziteta u Beogradu. U blizini Studentskog trga prolazi ulica Kneza Mihaila, najpoznatija ulica u gradu koja je dio pješačke zone gdje se nalazi velika gustoća ugostiteljskih objekata i različitih trgovina. Veća gustoća ugostiteljskih objekata nalazi se i na Kosančićevom vencu, obližnjem naselju južno od Kalemegdana kojeg karakterizira nepravilna mreža ulica, a najpoznatija građevina je crkva svetog Arhanđela Mihaila koja je izgrađena na povišenom mjestu i krasi pogled na ovaj dio grada. Ulica kneza Mihaila povezuje Kalemegdan s Trgom Republike koji se smatra glavnim gradskim trgom, a pješačka zona trga je okružena velikim prometnicama. Ovdje su smještene važne zgrade poput Narodnog muzeja i Narodnog kazališta, a u blizini se nalazi Plato Zorana Đinđića i Dom Vojske Srbije. Južno od Trga Republike nalaze se Terazije, izduženi trg uz široku cestu, a pješački dio čini prošireni pločnik. Ondje se nalaze velike reprezentativne zgrade građene u socrealističkom arhitektonskom stilu, a najpoznatija zgrada je Hotel Moskva. Nedaleko je i Trg Nikole Pašića na kojem se nalazi zgrada skupštine. Navedena područja još uvijek su dio općine Stari grad koju u cijelosti možemo smatrati centrom grada kojeg je inače teško precizno odrediti. Općina Vračar nalazi se jugoistočno u odnosu na Stari grad, a iako nije površinom velika, njezin sjeverozapadni dio može se smatrati dijelom centra dok istočni dijelovi imaju nešto drugačije karakteristike. Na krajnjem sjeverozapadnom dijelu Vračara, nalazi se Trg Slavija koji je poznat po velikim prometnim gužvama, a razlog tome je kružni tok u središtu koji je prometno čvorište ovog dijela grada. Istočno od Slavije je stambeno naselje Krunski venac koje ima pravokutnu mrežu ulica sa zgradama nastalim uglavnom u prvoj

polovini 20.st. Južno od Krunskog venca se nalazi Hram svetog Save, najvažnija i najveća sakralna građevina u Srbiji koja je građena krajem 20.st. Hram uvelike pridonosi atraktivnosti okolnih naselja u općini Vračar kao što su Neimar ili Čubura što se može uočiti u cijenama nekretnina, a to je ujedno i argument kako bi se ta naselja smatrala centrom grada iako su od Trga Republike udaljena više od 2 kilometra. Zapadno od Vračara i južno od Starog grada nalazi se dio općine Savski venac koji je također dio centra grada. Najvažniji razlog tome je prisutnost sjedišta najvažnijih institucija u ovom dijelu grada koje su smještene na glavnim ulicama poput Nemanjine koja spaja Trg Slaviju sa Savskim trgom. Nemanjina ulica se može smatrati i političkim središtem Srbije budući da se ondje nalazi Vlada Republike Srbije, sjedišta raznovrsnih ministarstava, Narodna banka, Muzej grada Beograda itd. Savski trg je veliko prometno čvorište, a najvažnija zgrada je Željeznička stanica Beograd s kraja 19. st. koja je prestala s radom 2018. godine zbog izgradnje nove popularne elitne četvrti Beograd na vodi. Beograd na vodi je najbolji primjer elitizacije središnjih dijelova Beograda, a nastao je na zapuštenoj obali Save, području koje je poznato pod nazivom Bara Venecija. Osim zatvaranja glavne željezničke stanice gdje je moguća izgradnja novog željezničkog muzeja, nezadovoljstvo građana izaziva i sama gradnja luksuznog naselja koje narušava tradicionalni izvorni izgled tog dijela grada. No, iako je još u fazi izgradnje, Beograd na vodi polagano postaje novi simbol grada zahvaljujući medijskoj kulturi te glazbenoj industriji, a osim njega, u blizini se nalazi i Skyline Beograd, poslovno-stambeni kompleks koji će zbog svoje visine zasigurno promijeniti izgled centra grada. Sjeverno od zgrade željezničke stanice nalazi se autobusna stanica, a istočno od nje je Savamala–stambena četvrt, a uz nju je smješten Zeleni venac sa istoimenim trgom i tržnicom. Područje južno od Nemanjine ulice je pretežno stambeno s pravilnom mrežom manjih ulica, a zbog niske razine prometne buke i dovoljno zelenih površina, ondje se nalazi Univerzitetski klinički centar Srbije. Južno od navedenog prostora prolazi autocesta koja predstavlja južnu granicu centra grada, dok Sava i Dunav čine njegovu zapadnu odnosno sjevernu granicu. Istočno od centra se nastavljaju dijelovi grada koji su građeni nešto kasnije (pretežno u 20. st.) o kojima će nešto više biti rečeno kasnije. Na cijelom području centra grada, izmjenjuju se pravilna i nepravilna mreža ulica s velikom gustoćom izgrađenosti, a zanimljivo je kako sporedne ulice koje uglavnom imaju stambenu funkciju, imaju pravokutni raspored dok se glavne radijalno šire od glavnih trgova. Za razliku od zagrebačkih, beogradski trgovi u centru nemaju značajne zelene površine, a mogu se smatrati kao lokalna prometna čvorišta od kojih se glavnim ulicama usmjerava promet u ostale dijelove grada. Primjeri glavnih ulica su: Francuska ulica, Ulica Vase Čarapića, Bulevar Despota Stefana, Ulica kralja Milana, Bulevar kralja Aleksandra, Ulica kneza Miloša, Bulevar

oslobođenja, Takovska ulica itd. Takav prostorni raspored prometnica znatno utječe na složenost prometne povezanosti u centru grada. Od ostalih razlika između centra Zagreba i Beograda, treba reći kako u Donjem gradu u Zagrebu prevladavaju zgrade s kraja 19. i početka 20. st. dok se u Beogradu izmjenjuju zgrade iz različitih vremenskih perioda. Primjeri modernističke visoke gradnje 21.st. u centru Beogradu su: Beograđanka, Hotel Slavija, Dom Omladine, zgrada ministarstva obrane i sl. Osim toga, Beograd za razliku od Zagreba nema kontinuiran pojas zelenih površina kojih je sve skupa u Beogradu manje nego u Zagrebu. Neki od parkova u centru grada su: Kalemegdan, Tašmajdan, Manjež, Pionirski park, Finansijski park, Jevremovac i Karađorđev park.

5.2.Općina Savski venac kao elitno središte grada

U ovom poglavlju analizirat će se dio općine Savski venac koji je smješten južno od autoceste. Glavno obilježje ovog dijela grada su njegove elitne karakteristike koje su dodatno istaknute blizinom centra grada, a cijeli prostor se može usporediti sa zagrebačkim Gradskim četvrtima Gornji grad - Medveščak i Podsljeme.

Sl.15. Satelitski snimak dijela Općine Savski Venac

Izvor: Google Earth, 2021.

Unatoč elitnim atributima, neke dijelove ove općine koji se nalaze uz autocestu uglavnom čine stare, male i gusto izgrađene obiteljske kuće u blizini kojih se nalazi željeznička stanica Beograd Centar (Prokop). Od elitnih naselja treba izdvojiti Senjak, na krajnjem zapadu Savskog venca u blizini beogradskog sajma. Senjak ima veliku gustoću naseljenosti za elitno naselje, a u njegovim ulicama se osim vila građenih u različitim periodima, nalaze i klasične te ponegdje i male kuće. Jugoistočno od Senjaka je Dedinje, najpoznatije elitno naselje Beograda u kojem se osim vila, nalaze brojni drugi važni objekti kao što su: nogometni stadioni, zdravstvene ustanove, veleposlanstva, muzej Jugoslavije, Kuća cveća, kraljevski kompleks s rezidencijom dinastije Karađorđević itd. Uz Senjak i Dedinje nalazi se park Topčider koji je uređen prema urbanističkom planu, a najpoznatija ustanova unutar parka je Dom Garde. Na krajnjem jugu Savskog venca smještena je Banjica, specifična četvrt koja ima javni i stambeni dio. Javni dio smješten je u općini Savski venac, a stambeni u općini Voždovac. Na Banjici se nalazi zgrada Vojnomedicinske akademije i Bezbednosno informativne agencije. Treba reći kako se cijeli prostor naveden u ovom poglavlju nalazi na uzvišenju okružen zelenim površinama, a velike prometnice ga zaobilaze zbog reljefa. Navedeni faktori su utjecali na elitnu tradiciju i visoke cijene nekretnina u ovoj općini.

5.3.Zapadni Beograd

U sljedećem dijelu teksta, opisan je razvoj Novog Beograda te morfološka struktura urbanog prostora općina Novi Beograd i Zemun. Dakle, radi se o dijelu Beograda lijevo od Save u regiji Srijem. Najprije treba spomenuti Zemun koji se kao samostalno naselje razvijao do 1934. godine kada je uključen u sastav naselja Beograd. Kao takav, Zemun je do prvog svjetskog rata bio dio Austro-Ugarske što je, kao i kod gradova u Vojvodini vidljivo u prostornoj strukturi i arhitekturi zgrada.

Sl.16. Satelitski snimak zapadnog dijela Beograda

Izvor: Google Earth, 2021.

Zemun ima svoj vlastiti centar grada gdje je smješten Veliki trg s reprezentativnim zgradama, a od ostalih znamenitosti treba izdvojiti brdo Gardoš s istoimenom kulom. Centar je dobro očuvan zbog svoje funkcionalne i prostorne perifernosti u odnosu na centar Beograda i velike prometnice, a od važnih ustanova treba izdvojiti Klinički bolnički centar Zemun. Osim toga, obilježje Zemuna su svakako gradske kavane te prisutnost kriminala koja je bila intenzivnija u prošlosti. Danas ovaj dio grada ima pretežno stambenu funkciju, a stambeni fond uglavnom čine obiteljske kuće dok su zgrade slabije zastupljene. Od tradicionalnog centra, Zemun se širio prema zapadu, a veći dio grada je izgrađen u drugoj polovici 20. st. Posebno su zanimljiva, planski građena stambena naselja Galenika i Zemunsko polje. Ne treba zanemariti i naglo širenje u 21. st. što se najviše odražava na najzapadniji dio Zemuna odnosno neplanski nastala periferna naselja kao što su: Kolonija Zmaj, Novi Grad, Altina i Plavi Horizonti koji podsjećaju na neke dijelove Gradske četvrti Sesvete u Gradu Zagrebu. Posebno je loše stanje u Altini i Novom Gradu koje karakterizira velika gustoća izgrađenosti s raštrkanim kućama. Neke od obiteljskih kuća u ovim naseljima izuzetno su velike, a vlasnici ih grade na nekoliko etaža. Pojedine kuće imaju i bazene dok u blizini nastaju *squatter* naselja koja su vrlo slična naseljima u afričkim gradovima. Sekulić (2014) navodi kako općina Zemun ima najviše nepismenog stanovništva u odnosu na njihov ukupan broj dok je kod središnjih općina taj broj izrazito nizak.

Sve navedene informacije u cjelini daju izrazito lošu sliku o najnovijim dijelovima glavnog grada Srbije pa se usporedbom Altine iz 21.st. te Galenike 20. st., postavlja pitanje koliko je urbano planiranje nazadovalo od 20.st. U blizini navedenih naselja nalaze se dvije industrijsko-poslovne zone, jedna se nalazi uz čvor na autocesti na zapadnom ulazu u Novi Beograd dok se druga proteže između ulica: Batajnički drum i Autoput za Novi Sad, sve do Batajnice – najzapadnijeg dijela naselja Beograd. Batajnica se u prošlosti razvijala kao samostalan srijemski grad što je i danas vidljivo budući da je fizički odvojena od ostatka Beograda, a zanimljivo je kako njezini stanovnici (kao i stanovnici Zemuna) još uvijek za svoje prebivalište navode Batajnicu, odnosno Zemun. Taj podatak dovoljno govori o topofiliji stanovništva i različitosti Batajnice od ostalih dijelova grada. Kvaliteta života u ovom dijelu grada je posljedica njezine perifernosti zbog koje nije zahvaćena divljom gradnjom, a treba istaknuti dobar prometni položaj koji je uvjetovan čvorom na autocesti A1 i obilaznici, a uz to se Batajnica nalazi na željezničkoj pruzi koja joj centar grada čini dostupnim. Može se zaključiti da iako ne obiluje centralnim funkcijama i sadržajima, u općini Zemun se generiraju brojni, uglavnom negativni procesi, tipični za velike gradove koji se u najvećoj mjeri ogledaju na neplaniran rast novih naselja.

Sve do sredine 20. st. Zemun je fizički bio odvojen od ostatka Beograda, kada je na savskoj nizini između njih počela izgradnja Novog Beograda. Kao što sam naziv govori, ovaj dio grada je tada bio novi, moderan i planski građen prostor kojeg su činili uglavnom socijalistički stambeni blokovi, a njegova pojava se može usporediti sa Novim Zagrebom. Potrebu za gradnjom ovog dijela grada može se pronaći iz podataka o prvom migracijskom valu između 1948. i 1961. godine, što je spomenuto u ovom radu u poglavlju *Stanovništvo, urbanizacija i prijevoz* . Za razliku od Novog Zagreba, prvi novobeogradski blokovi (Blokovi 1,2,3...) građeni su uz Zemun, a s vremenom se popunjavao prostor prema istoku, odnosno centru Beograda. Ipak treba reći kako je u istočnom dijelu Novog Beograda uz Bulevar Mihajla Pupina, još pedesetih godina bio izgrađen poslovni neboder Ušće. Uz isti bulevar, sjeverozapadno od "Ušća", podignute su zgrade: Palata Federacije (danas Palata Srbija) i Hotel Jugoslavija koji predstavljaju najbolje primjere monumentalne socrealističke arhitekture u Beogradu. Osim toga, navedena lokacija tih važnih zgrada govori o tome kako je Bulevar Mihajla Pupina tada bio glavna prometnica i veza koja je preko Brankovog i Starog savskog mosta povezivala centar Beograda sa Novim Beogradom i Zemunom dok je most Gazela izgrađen nešto kasnije. Danas se za prometnu mrežu Novog Beograda može reći kako je maksimalno razvijena, a velikih cesta ne nedostaje, no usprkos tome, gužve su obilježje i ovog dijela grada, a glavni razlog je isključivo velika gustoća naseljenosti. Najstarija naselja u općini

Novi Beograd koja su postojala prije izgradnje blokova su se očuvala do danas. Jedno od njih je Staro sajmište koje je smješteno gotovo u geometrijskom središtu grada uz rijeku Savu, suprotno od Beograda na vodi. Unatoč izvrsnoj lokaciji i luksuzu preko Save, Staro sajmište čine uske zapuštene ulice s malim kućama, a cijeli prostor kao takav ima više ruralnih nego urbanih karakteristika. Prednost takvog naselja je uz povoljnu lokaciju, manjak prometne buke te zelenilo. Od prostora sa sličnim značajkama, treba istaknuti ulicu Tošin bunar koja je dobrim dijelom zadržala tradicionalne srijemske kuće u nizu, a takav je i prostor Stare Bežanije- nekadašnjeg srijemskog sela čije se stare kuće "skrivaju" iza velikih zgrada. Treba istaknuti i postojanje divljeg i nehigijenskog romskog naselja „Karton city", koje je do nedavno postojalo ispod mosta Gazela u samom središtu grada.

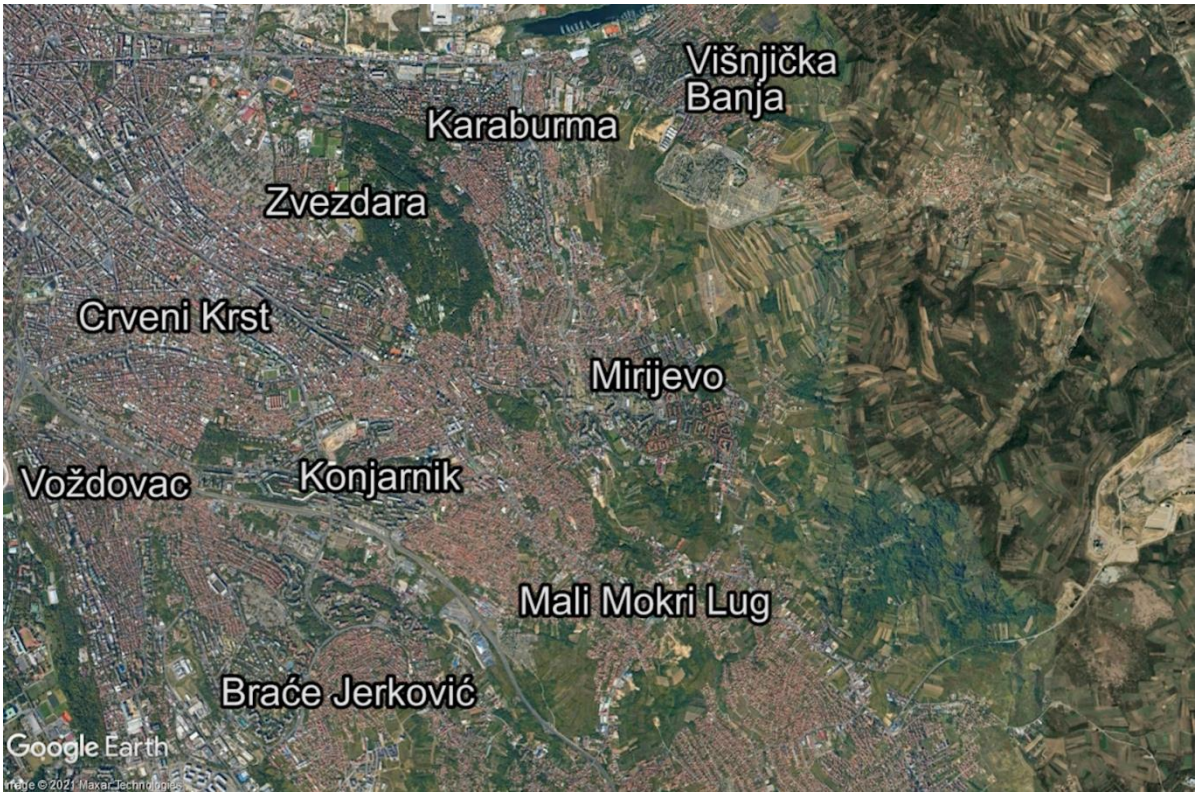
Prepoznatljivi objekti na Novom Beogradu su dvorana "Sava Centar", Štark arena i Zapadna kapija Beograda (Geneks) - stambeni i poslovni neboder koji je postao jedan od simbola Beograda, a osim toga, jedan je od najboljih primjera brutalističkog arhitektonskog stila. Uz to, važno je napomenuti kako dio Novog Beograda uz obalu ima ugostiteljsku tradiciju, a danas je popularan među mlađim stanovništvom zbog noćnih klubova i splavova uz Savu i Dunav dok je obližnji otok "Veliko ratno ostrvo" rekreacijska zona. Tijekom 20. st. ovdje je podignuti industrijski prostor (Blok 64), lučka postrojenja uz Savu te, prema Beoelektrane (2010), najveća pojedinačna toplana u Europi. Postmodernisitčko doba je donjelo promjene kakve su prisutne u Novom Zagrebu, a one se prije svega odnose na velike trgovačke centre, a zatim i na nove stambene prostore poput Bloka 67 – Belville te West 65 koji je najpoznatiji po novoizgrađenom neboderu visine 155 m. Specifičnost Novog Beograda jest formiranje novih poslovnih zona o kojima će nešto više biti rečeno u poglavlju o elementima postmodernističkog Beograda.

Prema svemu navedenom, za Novi Beograd se može reći kako je bliže ostvarenju koncepta "novog grada" te nije ostao gradska spavaonica. Prosječna veličina zgrada na Novom Beogradu je veća nego u Novom Zagrebu, a primjer toga su blokovi: 61, 62, 63 i 64, gdje su sve zgrade visine 10 ili više katova te duljine oko 100 metara. Zaključno tome, za Novi Zagreb se može reći kako ima bolju kvalitetu života zbog manjih zgrada i većih zelenih površina između njih. Osim Novog Beograda, istoimena općina koja je ujedno i najmnogoljudnija u državi, obuhvaća prostor Bežanijske Kose i Ledina. Bežanijska Kosa je je plansko naselje koje čine obiteljske kuće i vile (karingtonke) te stambene zgrade, a izgrađena je krajem 20. st. na uzvisini zapadno od Novog Beograda. Ovo je rijedak primjer gdje je elitno naselje smješteno na gradskoj periferiji što je ujedno i prednost zbog nepostojanja gradske buke. Kao periferno naselje, Bežanijska kosa je smještena u blizini autoceste, a ondje je smješteno i Novo Bežanijsko groblje što potvrđuje zanimljivu pojavu u Beogradu. Naime, za razliku od zagrebačkih velikih groblja

poput Mirogoja i Miroševca koji su smješteni unutar grada na obroncima Medvednice, velika groblja u Beogradu i okolici kao što su Novo Bežanijsko, Orlovača, Lešće i Zbeg, smještena su na krajnjem rubu grada uz velike gradske prometnice i čvorišta. Poput Bežanijske Kose, u Zagrebu je također prisutan sličan primjer elitne planske gradnje–Ksaver. Jugozapadno od elitne Bežanijske Kose nastavljaju se Ledine, neplanski i gusto izgrađeno divlje naselje koje je prema Google Earthu (2021), najvećim dijelom nastajalo od kraja 20.st., a jednak obrazac gradnje se proteže i na susjedno naselje Surčin. U ovom naselju živi stanovništvo različitog socijalnog statusa tako da njegov krajobraz čine objekti od kuća s nekoliko etaža pa do malih trošnih nastamba, a nerijetka su pojava i velike garaže te privatne poslovne građevine unutar stambenog prostora. Još jedno negativno obilježje je to da se Ledine nalaze uz zračnu luku, a pravac slijetanja zrakoplova prelazi preko naselja pa je onečišćenje bukom koju oni proizvode izrazito veliko. Prema svemu navedenom, postaje jasno kako je zapadni dio Beograda (dio naselja u općinama Zemun i Novi Beograd) iznimno veliko područje u kojem je moguće pronaći različite krajobraze i obrasce naseljavanja te prisutnost raznovrsnih pojava i procesa.

4.4.Istočni Beograd

Sljedeće poglavlje sadrži analizu istočnih dijelova Beograda koja obuhvaćaju općine: Vračar, Palilula, Zvezdara i Voždovac. Dovoljan je i pogled na satelitsku snimku Beograda kako bi se shvatila raznolikost i veličina tog prostora. Međutim, neka svojstva se mogu primijeniti na cijeli dio Beograda opisan u ovog poglavlju. Prije detaljnijeg opisa pojedinih naselja treba reći kako se ovdje može uočiti širenje grada kroz vrijeme odnosno širenje od centra prema istoku i jugoistoku.



Sl.17. Satelitski snimak istočnog dijela Beograda

Izvor: Google Earth, 2021.

Faze širenja odgovaraju migracijskim valovima koje Selinić (2005) navodi u svom radu. Ipak, velik dio istočnog Beograda je prema URBEL-u (n.d.) već postojao do 1950. godine, a navedenom (starijem) dijelu grada svakako pripadaju četvrti u istočnom dijelu općine Vračar: Crveni Krst i Lipov lad. Navedenoj skupini pripadaju naselja u općini Zvezdara: Vukov spomenik, Đeram, Lion, Slavujev venac, Bulbulder, Cvetkova pijaca, Konjarnik 1 i Učiteljsko naselje. Do 1950. godine u općni Voždovac su postojala nasleja: Pašino brdo, Činovnička kolonija, Voždovac, a Dušanovac i Marinkova bara su izgrađeni nekoliko godina poslije. U općini Palilula, stara naselja su: Hadžipopovac, Karaburma, Krnjača te Bogoslovija koja nije stambeno naselje već se ondje nalaze javne zgrade. Krnjača je tada još bila zasebno naselje na lijevoj obali Dunava, a zbog slobodnog prostora, naselje se još uvijek širi, a na rubu naselja uz prometnicu Pančevački put, formirana je industrijsko-poslovna zona. Zanimljivo je kako Krnjaču sa perifernim obilježjima, od centra grada dijeli samo rijeka Dunav. Prema navedenom broju naselja, jasno je da se radi o golemom, ali isto tako i prostoru sličnih karakteristika koji se od 1950-ih znatno promijenio. Najveći dio tih naselja uglavnom čine obiteljske kuće građene u različito vrijeme, a uz njih su smještene stambene zgrade koje su najčešće locirane duž većih prometnica poput Južnog bulevara ili Bulevara kralja Aleksandra. Velike (socijalističke)

stambene zgrade u tim naseljima nisu postojale ranije, već su građene naknadno tokom druge polovice 20.st., a najbolji primjeri transformacije starih u moderna naselja sa stambenim zgradama su Konjarnik 1 i Karaburma. U svim navedenim naseljima, ne postoje sjedišta važnih gradskih ili državnih ustanova, već se radi o pretežito stambenim četvrtima u kojima su smještene obrazovne ustanove, crkve i tržnice. Od važnijih lokacija može se izdvojiti Novo groblje i park-šuma Zvezdara koja je pogodna za izlete i rekreaciju, a ondje je smještena zvjezdarnica. Zanimljiv je prostor u blizini Karaburme gdje se na prostoru nekadašnjeg otoka Ada Huja i uz Višnjičku ulicu razvila poslovna zona sa povišenom koncentracijom supermarketa, a u blizini postoje i *squatter* naselja.

Stambene četvrti čiji nastanak Selinić (2005) povezuje s drugim migracijskim valom između 1961. i 1971. godine jesu: Šumice, Konjarnik 2, Medaković i Braća Jerković koji se nalazeu općini Voždovac. U naseljima Konjarnik 1 u općini Zvezdara i Karaburma u općini Palilula je tada došlo do izgradnje stambenih zgrada, a već je rečeno kako su ista naselja postojala i ranije. Treba istaknuti kako se u Konjarniku nalazi stambeni kompleks "Istočna kapija Beograda" (Rudo) koju čine tri velika stambena nebodera koja su zbog svoje visine jedan od najpoznatijih objekata u cijelom Beogradu. Većinu navedenih naselja koja se povezuju s drugim valom, uglavnom čine stambene zgrade, ali je u određenoj mjeri bila prisutna izgradnja obiteljskih kuća. Stambene zgrade u Kotežu, Banjici i Mirjevu su izgrađene kasnije, a treba reći kako su se na mjestima većine tada modernih stambenih zona nalazila ruralna naselja u kojima je stanovalo poljoprivredno stanovništvo. Paralelno s doseljavanjem, grad se širio na istok, a ruralna naselja su se urbanizirala.

Urbanizacija i nagli rast okolnih ruralnih naselja te njihovo uključivanje u naselje Beograd može se objasniti trećim migracijskim valom, a tada su prilično brzo rasla naselja kao što su Mitrovo brdo, Sunčana padina, Jajinci, Kumodraž, Veliki Mokri Lug i Mali Mokri Lug. Borča i Kaluđerica, koje su još uvijek zasebna naselja imaju sličnu prošlost kao i prethodno navedeni dijelovi Beograda ali je njihova gustoća izgrađenosti još veća, a Kaluđerica se često interpretira kao najveće divlje naselje u Europi. Krajobraz tih naselja uglavnom čine velike, neožbukane i gusto izgrađene obiteljske kuće no postoje i iznimke. Treba napomenuti i planski izgrađeno i u to vrijeme (1980-e) elitno stambeno naselje Višnjička banja koju čine stambene zgrade i velike obiteljske kuće "karingtonke", a izgrađene su uz stambeno naselje Višnjica na krajnjem sjeveroistoku grada. Novogradnja u istočnom dijelu Beograda prisutna je u općini Voždovac, a primjeri su naselje Stepa Stepanović te novi dio Mitrovog brda gdje su stambene zgrade izgrađene nepravilno s iznimno malim razmakom.

Selinić (2005) tvrdi kako su 1967. godine na Vračaru, ljudi živjeli u zemunicama, a cijelu urbanizaciju Beograda u 20. i 21. st. je obilježila divlja gradnja i neadekvatni uvjeti bez kanalizacije i vodovoda. Jasno je kako se naselja bliže centru s vremenom sređuju, a divlja gradnja je prisutna u dijelovima koji najbrže rastu. Ipak, nekontrolirane imigracije su ostavile trag koji se očituje u ponekim trošnim kućama koje su se očuvale od vremena njihova nastanka te nepravilnom rasporedu naselja i ulica koji je glavno obilježje cijelog istočnog dijela Beograda.

5.5.Južni Beograd

Sljedeći dio će obuhvatiti urbano područje u općinama Čukarica i Rakovica. Prije analize naselja u ovim općinama, treba istaknuti i lokacije koje imaju rekreacijsku funkciju, a takvih u ovom dijelu grada ne nedostaje.

Sl.18. Satelitski snimak južnog dijela Beograda

Izvor: Google Earth, 2021.

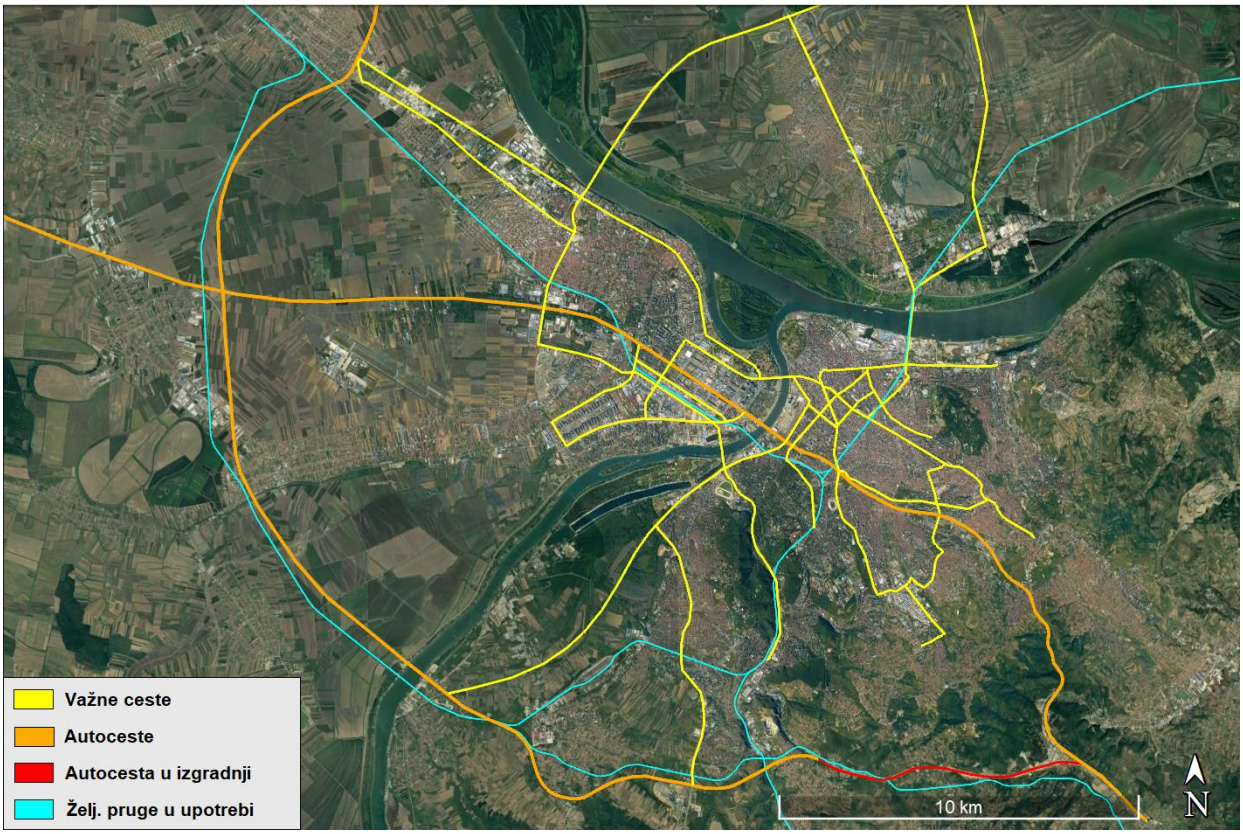
Najsjevernije i centru najbliže naselje unutar općine Čukarica je Careva ćuprija u kojem se osim stambenih jedinica, nalazi hipodrom te stari i napušteni industrijski prostor koji indicira na perifernost ovog prostora u prošlosti. U neposrednoj blizini se nalazi pristanište na Savi te Ada Ciganlija koja se popularno naziva beogradskim morem. Ada Ciganlija ili samo Ada je riječni otok čije je spajanjem s obalom na dva mjesta, stvorilo Savsko jezero. Na Adi se nalaze rekreacijske zone okružene zelenilom, splavovi, klubovi te plaže, a u blizini se nalazi i jedno *squattersko* naselje te najviša građevina na području naselja Beograd: Most na Adi visine 200 metara (Bg-info, 2019). Uz Adu se nalazi Savsko jezero čije su plaže također pogodne za rekreaciju. Za navedeni prostor se zbog njegovog položaja može reći da je relativno blizu centra grada, a ujedno je i rubni gradski dio. Naime jugozapadno od Čukaričke padine, stambenog naselja u blizini Ade, počinje neizgrađeno naplavno područje uz rijeku Savu koje je obraslo vegetacijom dok se urbani dio grada proteže na povišenom području jugoistočno od Ade i Čukaričke padine. Na spomenutom močvarnom području uz Savu, odvojeno od ostatka grada, nalazi se poslovna zona Makiš uz koju se nalazi *squatter* naselje. Između Careve ćuprije i Čukaričke padine, smješteno je veliko stambeno naselje Banovo brdo koje je planski izgrađeno, a stambeni fond čine kuće i stambene zgrade koje su se ovdje počele graditi 1960-ih godina. Južno od Banovog brda, nastavlja se Žarkovo u kojem je moguće uočiti podizanje stambenih zgrada uz glavne prometnice kao što su Požeška i Trgovačka ulica, dok su kuće u sporednim ulicama. Južno od Žarkova su Cerak i Bele vode koji imaju slične karakteristike, a značajan udio obiteljskih kuća u ovim četvrtima su velike katnice s više etaža. Unatoč velikim kućama i pravilnoj mreži ulica, Selinić (2005) navodi nehigijenu kao obilježje naselja Bele vode, a vjerojatno se u to vrijeme isto moglo reći za Cerak i dijelove Žarkova. Danas su navedena naselja uređena te imaju potrebnu infrastrukturu. Uz Cerak je smješteno naselje sa stambenim zgradam iz 1980-ih koje se naziva Cerak vinogradi, a na Bele vode se nadovezuje naselje Rupčine koje je tipično gusto izgrađeno divlje naselje s nepravilnom mrežom ulica. Jugoistočno od Rupčina je naselje Železnik koje je poput Batajnice fizički odvojeno od ostatka grada, a u sastav naselja Beograd je ušlo naknadno. Železnik ima karakteristike manjeg šumadijskog gradskog naselja sa raštrkanim kućama i jednim blokom stambenih zgrada. Sva naselja u općini Čukarica su okružena prirodnim elementima. Na zapadu je to već spomenuta naplavna nizina uz Savu, dok je na istoku smješteno brdo odnosno park-šuma Košutnjak koja je popularno izletište i rekreacijska zona u kojoj su smještene građevine i objekti za filmsku industriju. Košutnjak s Topčiderom i parkovima na Dedinju čini jedinstvenu zelenu cjelinu, a od njih je na istoku odvojen dolinom Topčiderske rijeke koja je glavna prometna veza između centra grada i općine Rakovica.

Glavno obilježje Beogradskih naselja u općini Rakovica je položaj na okolnim brdima dok je u sredini dolina Topčiderske rijeke koju prati cesta te željeznička i tramvajska pruga uz koje se nalazi napušteno industrijsko područje iz 20. st. Prema URBEL-u (n.d.), 1950. godine su postojala naselja Rakovica, Kanarevo brdo, Miljakovac i Kneževac, a treba napomenuti kako su današnji izgled dobili naknadnom izgradnjom stambenih zgrada i novih kuća. Današnja Rakovica, Kanarevo brdo te Miljakovac 1 i 2 su planski izgrađena naselja dok nepravilan raspored ulica u Kneževcu ukazuje na ruralnu prošlost tog naselja. Slične karakteristike ima i Kijevo-najmanje gradsko naselje u općini Rakovica koje je naknadno pripojeno naselju Beograd, a poznato je po kamenolomu. Prema imenima željezničkih stanica, može se naslutiti ako je pojedino naselje postojalo ranije pa se naknadno uključilo u sastav drugoga. Osim navedenih naselja, u općini Rakovica postoje planski izgrađena stambena naselja: Vidikovac, Labudovo brdo i Petlovo brdo. Naselje Resnik nalazi se na krajnjem jugu Beograda, te ima jednake karakteristike kao i Železnik, a njihov demografski rast odgovara 3. imigracijskom valu. Od novih naselja nastalih početkom 21. st i koja još uvijek rastu, prisutni su: Miljakovac 3 i Sunčani breg , a radi se o neplanskim građenim obiteljskim kućama.

Cijeli prostor južnog Beograda (općine Čukarica i Rakovica) je odvojen šumom i brdima od centra grada, a glavnih prometnica koje ih povezuju s centrom je malo, stoga su prometne gužve redovita pojava. Ipak, dobar dio naselja je povezan tramvajskom i željezničkom mrežom, dok u blizini južnih naselja prolazi gradska obilaznica. Kao i istočni dijelovi Beograda, i ovaj prostor je izrazito stambene namjene bez drugih funkcija, a za razliku od istoka, na jugu Beograda je gustoća izgrađenosti znatno manja što uvelike pridonosi kvaliteti života, a tome u prilog ide i blizina rekreacijskih zona.

5.6.Promet u Beogradu

Za razliku od Zagreba, u Beogradu je teško je pronaći pravilnu shemu važnijih prometnica kao u Zagrebu što je rezultat reljefnih obilježja te nedostatak prostornog planiranja. Izuzetak su pojedini dijelovi centra i Novi Beograd koji ima najpogodniji raspored prometnica u gradu.



Sl.19. Prometna mreža na području Beograda

Izvor: Google Earth, 2021.

Autocesta koja prolazi kroz Beograd predstavlja njegovu najveću posebnost u odnosu na Zagreb, a kao takva je i najvažnija prometnica u gradu. Najvažniji čvorovi na autocesti su Mostar i Autokomanda gdje se ostale važne prometnice sijeku s autocestom. Te točke su često obilježene velikim prometnim gužvama posebno u vrijeme kada građani idu ili se vraćaju s posla, a budući da se radi o autocesti, gužvama dodatno pridonose i putnici u tranzitu. Obilaznica koja nije još u potpunosti izgrađena zasigurno će rasteretiti promet u gradu, a trasa sadašnje autoceste kroz grad neće više biti dio sustava autocesta te će prometni sustav biti sličan onom u Zagrebu. Obilaznica će se protezati južnom stranom od čvora Batajnica na zapadu do čvora Bubanj potok na istoku, a vjerojatno će se produžiti prema Pančevu. Treba istaknuti kako je u gradu izgrađen još jedan sjeverni zaobilazak koji nije dio autoceste, a trasa prolazi od Zemuna i mosta Mihajla Pupina na Dunavu, zaobilazeći naselje Borča, do Krnjače na istoku, a glavni cilj je zaobilazak centra grada i najprometnijih prometnica. Još jedan važan uzrok gužvi je i nedostatak mostova u središnjem dijelu grada na Savi. Najprometniji most je Gazela, koji je izgrađen još sredinom 20.st. u karakterističnoj crvenoj boji, a preko njega prelazi autocesta. Prije Gazele je na mjestu nekadašnjeg Mosta kralja Aleksandra, izgrađen Brankov most. Most na Adi je posljednji veliki most na Savi koji je pušten u promet tek 2012. godine, a njime osim

automobila, voze i tramvaji. Treba spomenuti i Stari Savski most koji je najstariji most u gradu, no on ima veću važnost za tramvajski nego za automobilski promet budući da se kolnik sastoji od samo dvije prometne trake (zajedno s prugom) dok ostali mostovi imaju šest traka. Dunavskih je mostova u gradu svega dva, a pored spomenutog Pupinovog mosta, izgrađenog tek 2014, postoji i Pančevački most kojim uz automobile prometuju i vlakovi, a spaja veći dio grada s Krnjačom, Borčom i Pančevom. Željeznička mreža u Beogradu je razvijenija nego u Zagrebu, a cjelokupnu mrežu čine dva različita, ali povezana sustava. Prvi sustav predstavlja željeznica izgrađena prije 1970-ih, odnosno prije realizacije projekta Beogradski željeznički čvor. Starija pruga je prolazila Zemunom i Novim Beogradom preko Starog željezničkog mosta do željezničke stanice u centru, a od nje je jedna trasa prolazila obalom Save i Dunava do Pančevačkog mosta prema Pančevu te je na taj način zaobilazila centar grada koji se nalazi na neravnom prostoru. Druga trasa je išla od Starog željezničkog mosta, dolinom Topčiderske rijeke prema Rakovici. 1970-ih je počela izgradnja dodatnih trasa, a nova tehnologija je omogućila izgradnju tunela ispod uzvisina, a samim time i uspostavljanje stajališta u centru grada. U sklopu projekta, izgrađena je zaobilazna pruga od Batajnice do Kijeva, ranžirna stanica u Železniku te podzemne stanice od kojih je najpoznatija Beograd Centar (Prokop) koja je danas glavna stanica u gradu. Osim podzemnih stanica, preko Save je izgrađen Novi željeznički most duljine preko 1000 metara. Važna je informacija kako je cjelokupni novi sustav sa svom infrastrukturom završen tek u 21.st., ali je nekadašnja prigradska željeznica u prošlosti ipak koristila trase koje su dio istog. Od ukidanja glavne željezničke stanice na Savskom trgu, starim se sustavom više ne prometuje, a funkciju glavne željezničke stanice je dobila stnaica Beograd Centar.

Gradski putnički prijevoz u Beogradu se uglavnom odvija autobusima i tramvajima čija ukupna duljina mreže iznosi 132 km, a osim toga Beogradom prometuju i trolejbusna vozila na trasi duljine 56 km (GSP,2018). Vozni park GSP-a, sastoji se od 247 tramvaja, 824 autobusa te 124 trolejbusa i električnih autobusa. Trase kojima voze tramvaji (11 linija) i trolejbusi (7 linija) nalaze se isključivo unutar granica naselja Beograd, dok autobusi (85 linija) prometuju i u ostalim mjestima na području Grada Beograda. U budućnosti, važna komponenta gradskog prijevoza bit će podzemna željeznica (metro), a u toku su projekti za njegovu izgradnju. Prema BMV (n.d.) završetak izgradnje bi trebao biti 2033. godine., a u konačnici bi trebao imati dvije linije. Za kraj treba istaknuti lokaciju zračne luke "Nikola Tesla" Beograd koja se nalazi uz autocestu, nekoliko kilometara sjeverozapadno od grada.

5.7.Elementi postmodernističkog Beograda

Što se tiče elemenata promjene gradskog prostora koji su navedeni na primjeru Zagreba, oni se također očituju i na beogradskom urbanom prostoru. Najstariji trgovački centri u Beogradu nalaze se u centru grada, a to su Staklenac, Čumićevo sokače i Millenium. Prva dva su izgrađena krajem 80-ih godina 20.stoljeća i u to vrijeme su vjerojatno imali obilježja velikih robnih kuća. Noviji trgovački centri koji su površinom veliki i imaju pripadajuće garaže grade se izvan centra, u blizini frekventnih prometnica, a u tu skupinu se mogu ubrojiti: Ušće, Delta City, Big Fashion, Karaburma, Ada Mall i Beo. Trgovačkih centara s lokacijom izvan gradskog prostora u Beogradu nema, a izvan grada u blizini prometnica se mogu naći isključivo supermarketi. Posljednjih godina, centar postaje popularna lokacija za nove trgovačke centre što je dijelom moguće povezati s njegovom elitizacijom. Najbolji primjeri je trgovački centar Galleria koji je nedavno izgrađen u sklopu Beograda na vodi, a neki izvori navode kako je to najveći trgovački centar u ovom dijelu Europe. Osim Gallerie, u centru su izgrađena još dva nova trgovačka centra: Rajićeva, koji se nalazi u blizini ulice kneza Mihaila, poznatoj po velikom broju lokala te trgovački centar Ivanium. Navedene lokacije će utjecati na vraćanje trgovine na malo u centar grada, ali će se većina trgovina koncentrirati u trgovačkim centrima umjesto u uličnim lokalima tako da navedena pojava ima i negativan učinak na aktivnost javnog prostora u centru. Iako se za Zagreb tvrdilo kako ima iznimno velik broj trgovačkih centara u odnosu na broj stanovnika, moguće je kako će tu titulu uskoro imati Beograd budući da su se ondje prema Google Earth (2021), od 2018. izgradila čak tri nova velika trgovačka centra.

Prema podatku koji govori o gustoći stanovništva, jasno je kako su javne garaže (uglavnom podzemne) neophodne za kvalitetniji prometni sustav u Beogradu. Zbog velike gustoće izgrađenosti, nedostatka širokih cesta i parkirališta te koncentracije aktivnosti, najveći broj garaža je smješten u centru grada.

Visoka poslovna gradnja okarakterizirana kao element postmodernizma u bivšim socijalističkim gradovima, u Beogradu je najaktivnija posljednjih godina. Prema usporedbi starih i novih poslovnih zgrada, moguće je zaključiti kako je visoka poslovna gradnja u Beogradu bila intenzivna za vrijeme socijalizma, a tada su izgrađeni neboderi: Ušće, Beograđanka i Genex. U međurazdoblju od gotovo 40 godina, nije izgrađen niti jedan neboder. Noviji neboderi su često građeni kao dijelovi poslovno-stambenih kompleksa. Ušće 2 je izgrađen 2020. godine, pokraj starog Ušća, a West 65, poslovno stambeni neboder u fazi izgradnje. Obje navedene strukture se nalaze na Novom Beogradu. Kula Beograd je poslovno

stambeni neboder u sklopu Beograda na vodi, zgrada nije u potpunosti završena, a u konačnici bi trebala biti visoka 168 metara i time postati najviša zgrada na ovim prostorima (BW, 2017). Inače, najviša zgrada administrativnog grada (Grad Beograd) je toranj na Avali visine 205 metara (Bg-info, 2019a). Posljednji primjer visoke gradnje je Skyline Belgrade, poslovno-stambeni centar sa dva stambena i jednim poslovnim neboderom, a projekt je još u fazi izgradnje. Za razliku od Zagreba, jasno je kako najviše zgrade u Beogradu nisu isključivo poslovne namjene s uredskim prostorom već se dio prostora koristi kao elitni stambeni fond. Ipak, nove zgrade s isključivo poslovnom funkcijom nalaze se na Novom Beogradu u blokovima 19 i 20, u blizini poslovnog centra Ušće gdje je zbog dostupnog slobodnog prostora moguća daljnja poslovna izgradnja i formiranje središnje poslovne zone u gradu. Treba napomenuti kako se navedeni prostor nalazi u geometrijskom središtu grada, a od centra ga dijeli samo rijeka Sava. Poslovne zgrade su prisutne i u nešto udaljenijim blokovima 65 i 65A, a navedeni se prostor naziva Airport City. Zgrade u svim spomenutim blokovima imaju svega nekoliko katova pa zonu poslovnih aktivnosti u gradu nije lako uočiti. Unatoč nedominantnim visinama, u tom prostoru su smještena sjedišta različitih poduzeća, kompanija, banki i sl.

6.Zajključak

Budući kako su nakon svakog poglavlja izneseni pojedini zaključci, dobar dio informacija na tu temu je već poznat. Iako se u radu govori o razlikama, navedeni gradovi imaju podosta sličnosti. Te sličnosti su posljedica razvoja u zajedničkoj državi, baš u vrijeme njihove najsnažnije urbanizacije kada su se gradile nove stambene četvrti, moderna infrasturktura, industrijske zone te modernistička arhitektonska dijela koja su znatno promijenila urbani krajobraz. Može se reći kako su oba grada tada imali slične razvojne puteve, samo što su ostvareni na različite načine. U razdoblju nakon Domovinskog rata, u Zagrebu su ranije započeli tranzicijski procesi koji su se s vremenom prenijeli na Beograd u kojem su intenzivniji. Najzanimljivija sličnost iz koje proizlaze neke od najočitijih razlika između dva grada je njihova površina. Izgrađena površina naselja (sl.5 i sl.6) je podjednaka u oba primjera dok je broj stanovnika Beograda gotovo dvostruko veći. To sa sobom prije svega povlači razliku u kvaliteti života između promatranih primjera. Stanovništvo je glavna sastavnica grada stoga je cilj svakog urbanog planiranja dobra kvaliteta života u urbanom prostoru. Dok se stanovništvo Zagreba može pohvaliti respektabilnim zelenim površinama u svojim kvartovima, stanovnici

većeg dijela Beograda stanuju u gusto izgrađenim zgradama bez dovoljno parkova u brojnim naseljima. Uz to, kvalitetu života u Beogradu dodatno pogoršavaju gradske toplane koje su građene unutar stambenih zona. Zagreb nije imao toliko negativnih primjera neplanske gradnje koja je uvjetovana snažnom urbanizacijom kao što je to slučaj u Beogradu gdje se dio grada nastavio razvijati na takvom "nepravilnom" modelu. Očito je kako je Beograd u odnosu na Zagreb, grad izraženijih suprotnosti u kojem primjerice na maloj udaljenosti postoji prisutnost *squatter* naselja i elitne stambene gradnje. Rekreacijskih zona, zabavnog sadržaja i ostalih blagodati modernog grada u Beogradu ima dovoljno, samo što nisu svima jednako dostupni dok u Zagrebu veći broj stanovništva ima sličnije uvjete stanovanja, barem što se izgleda naselja tiče. Oba grada se suočavaju s problemima koji su tipični za velike gradove odnosno mjesta velike koncentracije stanovništva na malom prostoru. Najčešći oblik tog problema je prometno povezivanje, izazvano jakom automobilizacijom. Vjerojatno će ovi gradovi u budućnosti morati znatno ulagati u javni prijevoz koji bi trebao postati osnova povezivanja u svim modernim gradovima kao dio koncepta održivog razvoja.

7.Literatura

1. Bašić, K., 2005: Apsolutna centralizacija u populacijskom razvoju Zagrebačke aglomeracije, Hrvatski geografski glasnik, 67 (1), 63-78.

2.Fischer M., 1985: Neke primjedbe o oblikovnim značajkama nove izgradnje u južnom Zagrebu, Radovi Instituta za povijest umjetnosti, (9), 88-90.

3.Gredelj I., 2015: Neplanski izgrađena naselja, Prostor, 23 (2 (50)), 324-331

4.Ivanković, V., 2006: Moskovski boulevard – Ulica grada Vukovara u Zagrebu 1945.-1956. godine Arhitektura i urbanizam na razmeđu Istoka i Zapada, Prostor, 14 (2(32)), 179-195.

5.Matijević, 2005: RECENT DEVELOPMENT OF RURAL SETTLEMENTS IN NORTHERN PART OF BELGRADE PERIURBAN SPACE, Zbornik radova Geografskog instituta "Jovan Cvijić" SANU, (1), 75-86.

6.Nejašmić, I., 1994: Populacijski razvitak Zagreba, Sociologija i prostor, (123-124), 1-12.

7.Rašević, M. i Penev, G., 2006: Demografska slika Beograda na početku 21. veka, Stanovništvo, (1), 81-96.

8.Sekulić. N., 2014: Rodni aspekti javnog gradskog prostora, Sociologija, 20 (2), 125-144.

9.Selinić. S., 2005: URBANIZACIJA SOCIJALISTIČKOG BEOGRADA: Istorijski pogled na neke aspekte urbanizacije Beograda 1945–1970., Tokovi istorije, (3-4), 182-204.

10.Vresk, M., 1997: Suburbanizacija Zagreba, Hrvatski geografski glasnik, 59 (1), 49-71.

11.Vresk M., 2002: Grad i urbanizacija,Školska knjiga, Zagreb.

12.Zlatar, J., 2013: Urbane transformacije suvremenog Zagreba, Plejada, Zagreb.

8.Izvori

1.Belgrade Waterfront (BW), 2017: Nekretnine: Residences at the St. Regis Belgrade, https://www.belgradewaterfront.com/sr/nekretnina/the-residences-at-the-st-regis-belgrade/ (11.09.2021.)

3.Beogradske elektrane (Beoelektrane), 2010: Beogradske toplane, https://www.beoelektrane.rs/?cat=9&lng=lat%20 (9.08.2021.)

2.Beogradski metro i voz (BMV), n.d.: BG metro, https://www.bgmetro.rs/index.php/sr/bg-metro-lat (8.03.2021.)

4.Bg-info, 2019: Saobraćaj u Beogradu: Beogradski mostovi: Most na Adi, https://saobracaj.bg-info.org/mostovi/most-na-adi-d552 (11.09.2021.)

5.Bg-info, 2019a: Znamenitosti u Beogradu: Građevine: Avalski toranj, http://saobracaj.bg-info.org/mostovi/most-na-adi-d552 (11.09.2021.)

6.Državni zavod za statistiku (DZS), 2011: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011.: Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, https://www.dzs.hr/hrv/censuses/census2011/results/censustabshtm.htm (21.02.2021.)

7.Geosrbija, n.d.: Digitalna platforma, https://a3.geosrbija.rs/ (23.02.2021.)

8.Google Earth, 2021, https://www.google.hr/intl/hr/earth/

9.Grad Beograd, 2020: Sektor statistike: Publikacije: Statistički godišnjak Grada Beograda 2019, https://zis.beograd.gov.rs/index.php/2013-12-09-10-22-54.html (09.03.2021.)

10.Grad Beograd, n.d.a: Gradska vlast: gradske opštine, https://www.beograd.rs/lat/gradska-vlast/1904-gradske-opstine/ (22.02.2021.)

11.Grad Beograd, n.d.b: Život u Beogradu: Gradski prevoz, http://www.beograd.rs/lat/zivot-u-beogradu/1635-gradski-prevoz/ (8.03.2021.)

12.Grad Zagreb, 2016: Strategijsko planirane: strategija razvoja Urbane aglomeracije Zagreb: Urbana aglomeracija Zagreb-konačni prijedlog obuhvata, https://www.zagreb.hr/urbana-aglomeracija-zagreb-konacni-prijedlog-obuhv/86896 (26.02.2021.)

13.Grad Zagreb, 2019: Publikacije: Statistika: Statistički ljetopis Grada Zagreba 2019, https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/arhiva/statistika/statisticki%20ljetopis%202019_digital.pdf (27.02.2021.)

14.Grad Zagreb, n.d.: Mjesna samouprava, https://www.zagreb.hr/mjesna-samouprava/6 (21.02.2021.)

15.Gradski saobraćajno preduzeće (GSP), 2018: Statistika, https://gsp.rs/statistika.aspx (8.03.2021.)

16.HŽPP, 2020: Vozni red 2019./2020, http://www.hzpp.hr/vozni-red-3 (1.03.2021.)

17.Informacijski sustav prostornog uređenja (ISPU), n.d, https://ispu.mgipu.hr/

18.Lasta, n.d.: Gradsko prigradski saobraćaj: Beograd, https://gsp.rs/statistika.aspx (8.03.2021.)

19. Odašiljači i veze (OiV), n.d.: Toranj Sljeme, https://oiv.hr/hr/o-nama/drustvena-odgovornost/toranj-sljeme/ (11.09.2021.)

20.Pravno informacioni sistem Republike Srbije (PisRs), 2011: Uredba o određivanju zona i aglomeracija, https://www.pravnoinformacionisistem.rs/SlGlasnikPortal/eli/rep/sgrs/vlada/uredba/2011/58/4 (6.03.2021.)

21.Republički zavod za statistiku (RZS), 2011: Oblasti: Popis stanovništva, domaćinstava i stanova: Popis 2011: Stnaovništvo prema starosti i polu, po naseljima, https://www.stat.gov.rs/sr-Latn/oblasti/popis/popis-2011/popisni-podaci-eksel-tabele (2.03.2021.)

22.Republički zavod za statistiku (RZS), 2014: Publikacije: Knjiga 20 –Uporedni pregled broja stanovnika 1948, 1953, 1961, 1971, 1981, 1991, 2002 i 2011, https://publikacije.stat.gov.rs/G2014/Pdf/G20144008.pdf (3.03.2021.)

23.Republički zavod za statistiku (RZS), 2020: Publikacije: Opštine i regioni u Republici Srbiji, https://publikacije.stat.gov.rs/G2020/Pdf/G202013047.pdf (3.03.2021.)

24.Turistička zajednica Grada Zagreba (TZGZ), n.d.: Spomenici arhitekture: Katedrala Marijina Uznesenja, https://www.infozagreb.hr/istrazi-zagreb/atrakcije/spomenici-arhitekture/katedrala-marijina-uznesenja, (11.09.2021.)

25. UPI-2M, 2019: Gradska knjižnica Grada Zagreba – Paromlin, https://upi-2m.hr/gradska-knjiznica-paromlin/ (17.07.2021.)

26.Urbanistički zavod Beograda (URBEL), n.d.: Beograd kroz planove, http://urbel.com/beograd-kroz-planove/?script=lat (8.8.2021.)

27.Zagrebačke paralele, 1962: https://www.youtube.com/watch?v=4qkPUJvjCQ0 (19.07.2021.)

28.ZET, n.d.: https://www.zet.hr/ (1.03.2021.)

PRILOZI

Popis slika

Sl. 1. Položaj naselja Zagreb unutar Grada Zagreba.....3
Sl. 2. Položaj naselja Beograd unutar Grada Beograda.....5
Sl. 3. Broj stanovnika Grada Zagreba i naselja Zagreb između 1857.-2011. prema aktualnom teritorijalnom obuhvatu.....8
Sl.4. Broj stanovnika Grada Beograda i naselja Beograd između 1948.-2011. prema aktualnom teritorijalnom obuhvatu.....10
Sl. 5. Izgrađene površine na prostoru Zagreba i okolice.....14
Sl. 6. Satelitski snimak centra Zagreba.....15
Sl. 7. Satelitski snimak Gradske četvrti Trnje.....17
Sl. 8. Satelitski snimak Novog (južnog) Zagreba.....19
Sl. 9. Satelitski snimak zapadnog dijela Zagreba.....21
Sl. 10. Satelitski snimak istočnog dijela Zagreba.....23
Sl. 11. Satelitski snimak sjevernog dijela Zagreba.....26
Sl. 12. Prometna mreža na području Zagreba.....28
Sl. 13. Izgrađene površine na prostoru Beograda i okolice.....32
Sl. 14. Satelitski snimak centra Beograda.....33
Sl. 15. Satelitski snimak dijela Općine Savski Venac.....36
Sl. 16. Satelitski snimak zapadnog dijela Beograda..... 38
Sl. 17. Satelitski snimak istočnog dijela Beograda.....42
Sl. 18. Satelitski snimak južnog dijela Beograda.....44
Sl. 19. Prometna mreža na području Beograda.....47

Popis tablica

Tablica 1. Usporedba pojedinih demografskih podataka Grada Zagreba, Grada Beograda, naselja Zagreb i naselja Beograd za 2011. godinu.....13