

JAVNI INTERES I PLANIRANJE GRADOVA U SRBIJI - RAZVOJ BEOGRADA NA OBALAMA REKA – KRATAK PREGLED

**Velimir Šećerov¹, Marija Jeftić², Branko Protić³,
Dejan S. Đorđević⁴, Zoran Radosavljević⁵**

Apstrakt: Ubrzani razvoj gradova i transformacija njihovih fizičkih struktura usled pritiska nove izgradnje, proširenja naselja ili promene njegove ranije namene, zahteva suočavanje sa novim izazovima kontrole i usmeravanja ovakvih pojava. U radu će biti prikazan kratak istorijski razvoj Beograda, sa posebnim obeležjima, sa akcentom na deo oko obala Dunava i Save, njegove najatraktivnije delove i najvišu zonu interesa. Posebno je značajan period nakon 2000. godine, kada je uspostavljena nova generacija planova i dugoročnih strateških dokumenata (Regionalni prostorni plan grada Beograda, Master plan Beograda i dr.) i kada je razvijen novi projektni ciklus posebno vezano za gradsko jezgro. Na veoma malim udaljenostima definisano je nekoliko akcija kapitalnog planiranja, ali neke od njih još uvek nisu sprovedene. (Most na Adi, Beton hala, Marina Dorćol, Luka Beograd, Ada Huja). Od 2012. godine krajnji, ali kontroverzni projekat Beograd na vodi, od velikog je interesovanja za lokalnu (i državnu) vlast. Takođe, u završnom delu rada biće predstavljena uloga planskih dokumenata za validaciju (kvazi)javnog interesa.

Ključne reči: urbani razvoj, projekti, javni interes, planska dokumenta, menadžment

PUBLIC INTEREST AND CITY PLANNING IN SERBIA - DEVELOPMENT OF BELGRADE ON THE RIVER BANKS - BRIEF OVERVIEW

Abstract: Accelerated urban development and transformation of their physical structures due to the pressure of new construction, expanding a settlement or changing its former purpose requires meeting the new challenges of controlling and directing such phenomena. The brief historical development of Belgrade, with special features, will be presented in the paper with an emphasis on the part around the Danube and Sava coasts, the most attractive

¹ Prof. dr Velimir Šećerov, d.p.p., Univerzitet u Beogradu - Geografski fakultet, Studentski trg 3/3, Beograd, velimir.secerov@gef.bg.ac.rs

² Prof. dr Marija R. Jeftić, d.p.p., Univerzitet u Beogradu - Geografski fakultet, Studentski trg 3/3, Beograd

³ MA Branko Protić, d.p.p., Univerzitet u Beogradu - Geografski fakultet, Studentski trg 3/3, Beograd

⁴ Dr Dejan S. Đorđević, d.p.p., Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Kralja Milutina 10a, Beograd

⁵ Dr Zoran Radosavljević, d.p.p., Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Kralja Milutina 10a, Beograd

parts of it and the highest zone Interests. Particularly important has been the period after 2000, when a new generation of plans and long-term strategic documents was established (Regional Spatial Plan of the City of Belgrade, Master Plan of Belgrade, etc.) and where a new project cycle has been developed, especially related to the city core. At very close distances, several capital planning actions have been defined, but some of them have not been implemented yet. (Ada Bridge, Concrete Hall, Marina Dorcol, Port of Belgrade, Ada Huja). Since 2012 the ultimate but controversial project Belgrade Waterfront, has been of great interest for local (and national) government. Also, the role of planning documents for the validation of (quasi)public interest will be presented in the final section of the paper.

Keywords: urban development, projects, public interest, planning documents, management

Javni interes obuhvata široko polje delovanja politike, pravne teorije i legislative, ekonomije i vlasništva. On često ume da se izgubi u kotlu u kome se nalazi zajedno sa društvenim i pojedinačnim zahtevima i promenama, njihovom uzajamnom odnosu snaga i jačini uticaja. Neretko postoji mišljenje da ono što je dobro za zajednicu šteti pojedincu koji investira ili je situacija obrnuta, kada investitor ostvaruje svoj interes za račun opšteg. (Loyd, 2006) Slične su teze koje navode da i dominacija privatnog može da dovede do preterane uzurpacija prostora i degradacije javnih sadržaja u njihovom kvalitetu ili opsegu, dok nametanje volje većine može da skrene razvojne procese ka nižim standardima, smanjenju efikasnosti korišćenja prostora i ekonomskim efektima istog, uz neminovnu pravno-socijalnu majorizaciju i narušavanje demokratskih kapaciteta društva. Usaglašavanje ovog odnosa i njihova koegzistencija u prostoru izazov je koji svoji pravno-proceduralnu izvod ima u planu. Naravno, onom koji je rezultat jake javne debate, preciznih procedura i transparentnog procesa izrade. Idealno je dakle, težiti ka tome da je javni interes zbir svih pojedinačnih interesa u zajednici. Javni interes nije statična kategorija navodi Šibata (Shibata, 2006). Baš zato, učešće građana u donošenju odluka danas nije više pitanje izbora, već karakteristika naprednih demokratija. Iskustvo kazuje i da stručnjaci veoma često nisu autonomni u odnosu na političko-ekonomske strukture, te da su bez kontrole javnosti izloženi pritisku investitora da donesu odluke koje nisu uvek u skladu sa pravilima esnafa i interesima zajednice. Veće angažovanje građana može stoga značiti i podršku stručnjacima u donošenju profesionalnih odluka, što omogućava neophodnu ravnotežu u daljem razvojnom procesu. (Radosavljević, Đorđević, Šećerov, 2015)

Odnos prema javnom interesu je višeznačna kategorija:

- Poštovanje javnog interesa – pravna kategorija
- Poštovanje javnog interesa – planerska kategorija
- Poštovanje javnog interesa – etički princip.

Urbanističko planiranje doživljava promene shodno dinamici sveukupnih razvojnih procesa unazad dugi niz godina. One se odnose, kako na metodologiju izrade planova i načine njihovog sprovođenja, tako i na odnose sa ostalim sveobuhvatnim i sektorskim strategijama, poziciju u zakonodavstvu ili učešće javnosti u procesu njihove izrade. Ono što je konstanta je to da su ovakvi dokumenti u službi zaštite, uređenja i unapređenja javnog interesa, odnosno javnih prostora, površina i objekata. Da li je tako i u Srbiji i njenim gradovima danas? Da li je javni interes u opasnosti da bude ugrožen i u samom planskom procesu i koji su razlozi za to? Kako javnost i građani mogu da utiču na samu suštinu plana i očuvaju javni prostor štiteći time i sopstveni i opšti interes? Značajne društveno-političke promene koje su se u Srbiji dogodile u prethodne dve decenije dovele su do porasta normativno-pravnik aktivnosti, novih planskih ciklusa, te potrebe da se inicira dinamičnija izgradnja koja nameće i određuje pritom i prioritete (Radosavljević, Đorđević, Šećerov, 2015). Istovremeno,

pritisak na javni prostor i opšti interes raste. Od neprikosnovene dominacije u restriktivnom prometu zemljištem u gradovima, do liberalizacije i njegovog stavljanja u promet, odnos se dinamično menja. Već sredinom devedesetih godina 20. veka, kroz zakonsku regulativu se neformalno provlači fleksibilniji pogled na imovinu u naseljima, da bi se Zakonom o planiranju i izgradnji 2003. godine ono već gotovo jasno izdvojilo, a Ustavom Republike Srbije 2006. godine i faktički potvrdilo. Više od 50 godina u granicama generalnih urbanističkih planova nije postajalo privatno zemljište u Srbiji/Jugoslaviji. Definisanje i tretman javnog interesa i javnih objekata i površina različit je u periodu socijalizma u Srbiji i vremenu iza njega. Do 1991. godine stambena izgradnja bila je javni interes, industrija i privreda takođe, dok je danas to privilegija samo socijalne stambene izgradnje i kapitalne (državne) privrede. Posledično, tek fragmentarno i bez dublje analize, navedenih činjenica, i proces planiranja se prilagođavao sveukupnim društveno-ekonomskim i političkim okolnostima. Od rane faze posleratnoj Jugoslaviji, kada je bilo potrebno ustoličiti novi sistem i kroz manifestacije u prostoru, organizaciji i na kraju izgradnji, do zrelog perioda 70-ih godina, te zlatnog doba planiranja i urbanizma, kada se želelo ukazati na snagu i moć države, do prezrele faze urušavanja sistema i dominacije haosa i dezorganizacije u prostoru, kasnih 80-ih i 90-ih godina, i sličnog ponavljanja ciklusa nakon 2000., ali pod značajno drugim okolnostima, planerska praksa je različito tretirala problematiku javnog, privatnog i zajedničkog (Šećerov, 2012).

BEOGRAD NA REKAMA

Današnji Beograd, nastao na temeljima starog i gradova pre njega, svoje obuhvatne planske okvire počinje da postavlja u drugoj polovini 19. veka. Od tada pa do danas Beograd uređenje svog prostora bazira na seriji planova koji su, shodno vremenu u kojem su doneti, predstavljali osnov za njegovo širenje, rast i razvoj. Uređenje šireg prostora grada, tj. administrativnog regiona Grada, prepušteno je, novijim, prostornim planovima, koji su tek sredinom 70-ih godina 20. veka ušli u plansku praksu. Sve do 1918. godine Beograd je bio pogranični grad, sa umanjenom gravitacionom zonom i ranjivim geopolitičkim položajem, da bi tek nakon toga, priključenjem oblasti severno od Save i Dunava dobio priliku za svoj nesmetani funkcionalno-gravitaciono celovit i prostorno simetričan razvoj sa obe strane reka.

Planova grada u poslednjih 140 godina determinišu razvojne pravce bliže ili dalje od priobalja i, u zavisnosti od epohe, položaj grada u odnosu na reku:

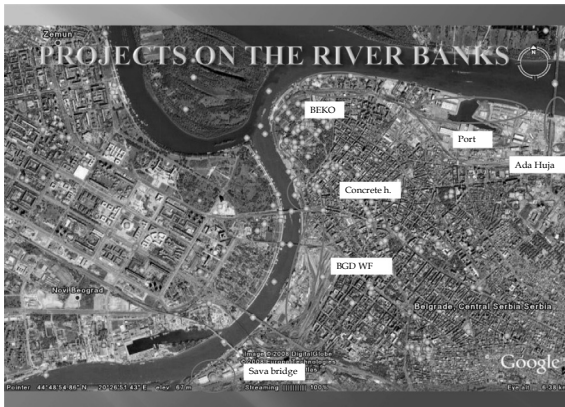
- **Period do Prvog svetskog rata.** Od Josimovićevo *Starog Beograda (deo u šancu) kako sada postoji i kako bi bio regulisan* (Emilijan Josimović, 1867.) koji po prvi put pravi plansku vezu između dve reke i postavlja osovina današnje urbane matrice centralne zone grada. Do tada su se naselja u Srbiji većinom razvijala spontano i neplanski. Preko Bešlićevog Plana Beograda (Jovan Bešlić, 1893.) i sagledavanjem šire okoline Beograda. Do čuvenog, raskošnog, pa i romantičnog Šambonovog *Plana varoši Beograda* (Alban Šambon – Alban Chambon, 1912.) u pozadini balkanskih ratova i pred Prvi svetski rat, svi planovi ostavljaju dubok trag u današnjoj prostornoj organizaciji Beograda, naročito u centralnim zonama. Grad je pored reke, kontakt je delom ograničen fortifikacijom, a trgovina osnovna delatnost na obalama. Veza sa levom stranom Save od 1884. godine je preko (Starog) železničkog mosta, dok je Dunav još izvesno vreme (do 1935. godine i podizanja Pančevačkog mosta - most Kralja Petra Drugog) nepremostiv i razdelnica između dve, u osnovi, različite prostorne celine budućeg zajedničkog grada.

- **Period između dva svetska rata.** Sledeća i suštinski nova epoha u razvoju Beograda kao objedinjenog, velikog i centralnog grada nove države započinje *Generalni urbanističkim planom Beograda*, ruskog arhitekta Georgija Pavloviča Kovaljevskog (Đorđe Kovaljevski, 1923.). Prvi plan Beograda posle Prvog svetskog rata je u osnovi plan obnove i postavlja osnovne pozicije grada u odnosu na bliže okruženje. Predviđeno je značajno širenje grada na šumadijsku stranu, aktiviranje leve obale Save, izgradnja mosta i poseban dodatak koji se odnosi na Novi Beograd. Plan apostrofira saobraćajnu povezanost, kako između unutargradskih struktura, tako i za vangradske delove budućeg regiona Beograda. Ubrzo Obradović ubacuje značajno preciznija rešenja i na šire područje naselja kroz *Generalni regulacioni plan za grad Beograd* (Jovan Obradović, 1927.). Od izuzetnog značaja je zauzimanje delova leve obale Dunava, koja se nakon izgradnje Pančevačkog mosta planirane ovim dokumentom, intenzivirala. Na ovaj način banatski pravac širenja funkcija i uticaja Beograda dobija i materijalnu podlogu, odnosno fizičku potvrdu. Neposredno pred Drugi svetski rat grad dobija *Generalni plan Beograda* (Đorđe Kovaljevski, Danica Tomić-Milosavljević, 1939.) rađenog na osnovu Građevinskog zakona iz 1931. godine Iako prostorno većeg obuhvata, planska rešenja nisu zahvatila levu obalu Save, a planske intencije su išle u smeru pripreme velikog međunarodnog konkursa za uređenje Grada koji nikada nije realizovan zbog početka rata.
- **Period od 1945. do kraja 2000.** Planovi nakon 1945. godine nisu puno koristili pređašnja pozitivna i negativna iskustva, nego polaze od početka i prave iste greške kao i u prethodnom periodu. (Stajić B., 1995.). Dosledno tome prekida se i kontinuitet urbanog razvoja grada Beograda. Posle perioda obnove, već krajem 50-ih godina ustanovljen je pravac širenja grada na levoj obali Save, tj. koncipirana je ideja o građenju Novog Beograda kroz *Idejni plan Beograda*, 1948. (Nikola Dobrović). Prvom posleratnom planu Beograda prethodilo je nekoliko saobraćajnih studija. Na osnovu njih trasirane su pojedini diskutabilni putni pravci koji su obeležili dalje širenje Grada i odredili njegovu povezanost sa širim okruženjem. Oni su se odnosili na centralno gradsko jezgro i naročito magistralni pravac preko Pančevačkog mosta u smeru ka Banatu, kao i magistralni pravac ka Novom Beogradu (današnja trasa Autoputa). Planska rešenja su izazvala značajnu polemiku i kritiku te se zahtevalo ubrzano donošenje novog Plana, koji je urađen već 1950. godine. *Generalni plan Beograda*, 1950. (Miloš Somborski) je faktički bio realizacija (uvažavanje) kritika na prethodni, Dobrovićev plan. Formiranje jezera oko Ratnog ostrva trebalo je Beogradu da donese regionalnu i širu identifikaciju sa turističkim sadržajima svetskih metropola, a nova magistrala Pančevački most-Novo groblje-Voždovac-Avalski put, da poveže banatski i šumadijski pravac kroz centralne gradske zone. Modifikacija gradske magistrale od tada je bilo puno. Identifikovana potreba za obilaznicom (užom i širom) ostala je do danas aktuelna tema i potreba za rasterećenjem saobraćaja u gradu i oko njega, brzim vezama grada i njegovog okruženja, unapređenjem stanja životne sredine, podizanjem pristupačnosti i njenim ekonomskim efektima i dr. Konačno, možda najčuvaniji i najrelizovaniji beogradski plan, *Generalni urbanistički plan Beograda*, 1972. (Aleksandar Đorđević, Milutin Glavički) je koncipiran u skladu sa ozbiljnim strateškim idejama i ciljevima i postavio je obrise današnjeg Beograda. Grad značajnim delom prelazi na levu obalu Dunava i ostvaruje direktnu fizičku vezu sa perifernim naseljima banatskog priobalja. Ovim planom je teritorija grada podeljena na uže i šire gradsko područje, kao i predgrađe, s obzirom na kvalitet stanovanja i efekte gradskih funkcija i delatnosti. Shodno ovoj podeli određen je nivo razrade urbanističko-planske dokumentacije
- **Period od 2000. godine – tranzicioni period:** *Generalni plan Beograda do 2021*, 2003. (Vladimir Macura, Miodrag Ferenčak) je rađen u skladu sa novim Zakonom o planiranju i izgradnji i istovremeno sa izradom Regionalnog prostornog plana administrativnog područja Beograda. Ovaj tranzicioni plan, je imao intenciju

da se okrene procesu a ne formi, da bude više fleksibilan u odnosu na dosadašnje krute oblike planiranja grada i podložan promenama i konstantnom planiranju usled dinamike ekonomskih i strukturnih promena u državi i samom Gradu. Ovaj plan će doživeti nekoliko promena i manje ili više suštinski novih pravaca razvoja.

Gotovo polovina od definisanih prioriternih projekata je direktno vezano za razvoj priobalja Save i Dunava (slika 1):

- Unapređenje postojeće saobraćajne mreže
- Beogradski metro
- Rešavanje problema odvođenja otpadnih voda i izgradnja postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda
- Unutrašnji magistralni poluprsten (UMP) sa **Savskim mostom**
- **Ada Huja – desna obala reke Dunav**
- **Fabrika Beko – desna obala reke Dunav**
- **Marina Dorćol**
- **Luka Beograd – desna obala reke Dunav**
- **Beton hala**
- **Beograd na vodi – desna obala reke Save**
- **Tunel Sava-Dunav**
- **„Linijski park“**



Slika 1. Prioritetni projekti beogradskog priobalja

Na rastojanju ispod 10km uz obalu u centralnoj zoni naselja, odnosno, svega nekoliko kilometara vazdušnom linijom, GUP je prepoznao najintenzivniju razvojnu aktivnost, nastavljajući plansku intenciju sa početka dvadesetog veka spuštanja grada ka vodi. Nijedan od njih nije realizovan u potpunosti (osim mosta preko Ade Ciganlije), a neki su doživeli afirmaciju tek nakon definisanja u hijerarhijski nadređenim dokumentima.

Prvi od prioriternih projekata je deo većeg. **Most preko savskog jezera** (slika 2) je jedan od ključnih delova buduće brze saobraćajnice kroz centar grada – Unutrašnjeg magistralnog poluprstena (**UMP**). Neophodnost redukcije vremena putovanja, saobraćajnih gužvi i zagađenja vazduha i zemljišta, kao i povećanje komunikacije između gradskih delova sa obe strane Save i Dunava, složen je cilj i pravno, organizaciono i finansijski veoma izazovan zadatak. Izgradnjom mosta u planski veoma participativnom procesu (organizovano javno izjašnjavanje građana o četiri varijante izgleda mosta), uz kontroverze vezane za odnos prema prirodnim objektima i ceni koštanja, prevaziđena je fizička barijera između Novog i starog Beograda, dobijen joj jedan reper identiteta grada i promenjena silueta grada.



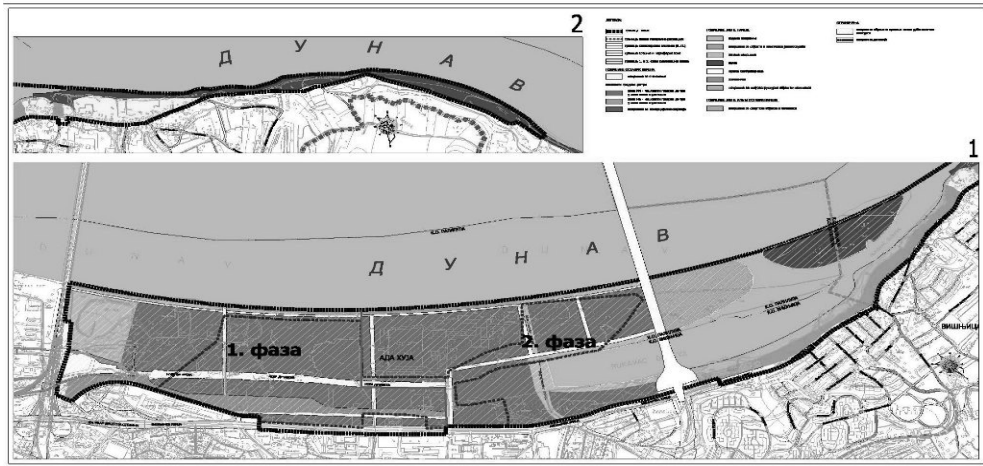
Slika 2. Most preko Ade Ciganlije – Most na Adi

Planski optimizam početkom 21. veka u Beogradu, pratile su potrebe za transformacijom grada na brz, efikasan i moderan način. Takođe, nakon promena u društveno političkom okruženju i procesa tranzicije i privatizacije, određene privredne delatnosti su postale prevaziđene, namene promenjene, a aktivnost postala opterećujuća za centralne delove ovako složene urbane celine. (tekstilna industrija, lučka delatnost, prostori za skladištenje robe, prevoz opasnih i zagađujućih materija i dr.). Sve ovo je nalazilo svoju lokaciju na samoj obali reka u najužoj centralnoj zoni. Angažovani se internacionalni projektantski biro i veoma popularne arhitektonske zvezde. Prve vlasničke promene pratile su i prvi problemi, koji su epilog počeli da traže na sudu uz burne reakcije javnosti i struke. Jedan od takvih slučajeva vezan je za imovinsku i strukturnu transformaciju **Luke Beograd**. Pojednostavljeno, problem brze prodaje Luke od strane tadašnjih Saveznih vlasti u čijem je vlasništvu bila, izazvao je reakciju gradskih vlasti i pokrenut je sudski spor koji i danas traje. Šta više, Luka je prodana bez jasno definisane lokacije nove luke i/ili bez obaveze da se postojeća delatnost zadrži. Gubitak koji trpi i novi vlasnik i grad i građani Beograda nameće potrebu za kompromisnim rešenjem koje se i dalje ne nazire. Danijel Libeskind i Ian Gel su autori rešenja koje od ovog prostora pravi novu komercijalnu i stambenu zonu i ostvaruje vezu sa centrom grada preko direktne saobraćajnice od Trga Republike.



Slike 3 i 4. Zemljište Luke Beograd i jedno od idejnih rešenja

Na prostor Luke se nadovezuje (delom je to ista zona) i **Ada Huja**, na desnoj obali Dunava. Bivša deponija, sanirana na starovremenski način bez propisanih higijensko-sanitarnih procedura, atraktivan je prostor za brojne mogućnosti. Iako više puta najavljen finalni konkurs za rešenje ovog prostora, ostaje nerealizovan.



Slika 5. Izvod iz regulacionog plana za Adu Huju

Fabrika hartije i u neposrednoj blizini jedan od najvećih ispusta gradske kanalizacije (bez prečišćavanja), stvara ambijent potpuno suprotan od potencijala lokacije, postojećeg šetališta, sportskih i ugostiteljskih objekata. Nažalost, komunikacija obalom između Ade Huje i Luke Beograd i dalje, je onemogućena.



Slika 6. Projektno rešenje za kompleks fabrike Beko

Uzvodno u od Luke je lokacija bivše **fabrike Beko**, koja je osnovnu delatnost promenila/izgubila početkom dvehiljaditih. Slično prethodnom, u jednoj fazi razmišljanja o budućem projektu urađeno je rešenje projektnog biroa Zahe Hadid, ogromnih dimenzija i problematičnih visina (Beko je uz beogradsku tvrđavu, na obali i zelenom okruženju). Umesto ovog, vremenom se došlo do novih i ideja i današnji realizovani kompleks *K district* je doneo, praktično barijeru između reke i Kalemegdana, zaklanjajući vidik u oba smera (slike 7 i 8). Javne namene su minimalne, gabariti povećani, a estetika svedena na puku funkciju.

Uzvodno u od Luke je lokacija bivše **fabrike Beko**, koja je osnovnu delatnost promenila/izgubila početkom dvehiljaditih. Slično prethodnom, u jednoj fazi razmišljanja o budućem projektu urađeno je rešenje projektnog biroa Zahe Hadid, ogromnih dimenzija i problematičnih visina (Beko je uz beogradsku tvrđavu, na obali i zelenom okruženju). Umesto ovog, vremenom se došlo do novih i



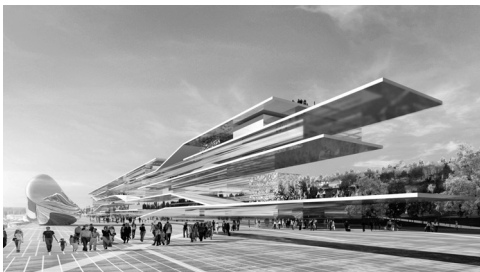
Slike 7 i 8. Kompleks K district



Slika 9. Bara Venecija 1903. god.

Na mestu nekadašnje *Bare Venecije*, nazvane po renesansnom gradu u Italiji ne zbog velelepni objekata, već zbog konstantnog plavljenja i otežanog kretanje ovim delovima grada bez plovila, danas je živa razvojna aktivnost. Nešto uzvodnije Savom nalazi se prostor koji je obuhvaćen procesom urbane obnove još od 1980-ih. Ipak, tek nakon 2000. godine doživljava transformaciju od skladišnog prostora pored nekadašnjeg teretnog pristaništa u popularni ugostiteljski deo, **Beton halu**. Istina, ovo je deklarativno privremeno rešenje, do

konačnog rešenja koji će da se dobije takođe preko javnog konkursa. Neke od (futurističkih) ideja, su ostale na nivou početnih razmatranja, dok sadašnji oblik i namena, čini se, ostaje prihvaćena na duže vreme (slike 10 i 11).



Slike 10 i 11. Beton hala, jedna od ideja i situacija



Slika 12. Ideja projekta Europolisa.

Konačno, prostor savskog amfiteatra, poslednjih 10 godina je predmet implementacije novih ideja, političkih razmirica, akademske i javne diskusije, planskih i zakonskih izmena, otvorenih pravnih i proceduralnih radnji i dr. Sa jedne strane zaštita i potreba za usporenijom dinamikom rešenja, dok sa druge brza i finansijski podržana aktivnost, dolaze u koliziju i stvaraju polarizaciju koja nije svedena samo na

utisak i doživljaj ovog dela Beograda. I pre više od 25 godina bilo je nagoveštaja prenamene postojeće strukture kroz ideju **Europolisa**, novog bloka oko Starog železničkog mosta (slika 12). Dalje od toga se nije otišlo. Šta više, nakon lokalnih izbora u Beogradu 1996. i promennom nosilaca vlasti, on je nestao i otišao u zaborav.

Početak druge decenije 21. veka, desile su se ponovo krupne političke promene na republičkom nivou (izbori 2012.), nakon kojih je plasirana ideja o **Beograd na vodi**. Predstavljen ka projekat od nacionalnog interesa, svoju realizaciju je trasirao baš na osnovu ove tvrdnje. Više stvari u ovom procesu je bilo neuobičajeno. Sinhronizovano su se desile legislativne izmene (promenjen Zakon o planiranju i izgradnju u delu koji definiše u kojim slučajevima se donosi prostorni plan područja posebne namene, a ubrzo i Lex specijalis za utvrđivanje javnog interesa i procesa eksproprijacije za ovaj projekat) i nove planske pretpostavke (usvojen PPPPN Beograd na vodi, a nakon promene lokalnih vlasti 2014. i izmenjen GUP). Grad se suštinski opredelio da ovaj prostor postane fokalna zona daljeg razvoja i sve dalje aktivnosti u centralnoj zoni usmerio ka ovom prostoru. Paralelno se stručna i šira javnost opirala ovako nametnutim rešenjima. Mišljenje o projektu Beograd na vodi je dala i Agencija za borbu protiv korupcije, SANU, brojna esnafska udruženja, pojedinci i dr. Jedno od njih je i*Predloga zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima eksproprijacije i izdavanja građevinske dozvole radi realizacije projekta izgradnje „Beograd na vodi“ sadrži izvesne rizike korupcije, koji se pre svega odnose na upotrebu nedovoljno preciznih formulacija i davanje širokih diskreционih ovlašćenja organima javne vlasti.* (Agencija za borbu protiv korupcije, Mišljenje o proceni rizika korupcije u odredbama Predloga zakona o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima eksproprijacije i izdavanja građevinske dozvole radi realizacije projekta izgradnje „Beograd na vodi“, 2015.). Na izmene GUP je stigao veliki broj primedbi ali gotovo bez ikakvog uticaja na planska rešenja i generalnu koncepciju. Konačno, nakon rušenja delom bespravnih objekata u zoni Savamale, bez pravno dozvoljene procedure, usledilo je nekoliko napetih meseci, nakon kojih je izgradnja i realizacija ovog (često menjanog koncepta) bila nesmetano nastavljena. Novoformirani centar za okupljanje alternativnih umetničkih i zabavnih aktivnosti (od 2003. do 2014.) je nestao zajedno sa svim ostalim neuklapajućim sadržajima.



Slika 13. Projekat Beograd na vodi

Neki od **problema** u izgradnji i eksploataciji ovog kompleksa su i danas opterećujući i ukazuju da nije slučajno ovaj prostor dugo decenija ostajao neaktiviran:

- visok nivo podzemnih voda,
- povećanje cena izgradnje zbog potrebe dubokog fundiranja,
- dovođenje infrastrukture iz udaljenih delova grada,
- saobraćajne gužve,
- parking za ljude koji ovde rade i žive,
- javni prevoz u zoni Beograda na vodi (gužve, npr. za parking...)
- bezbednosni problemi (neeksplozirane bombe, poplave...) i dr.

Ako se pogleda Grad kao celina, ubacivanje ovakvih sadržaja bez ikakvih strateški osmišljenih i koordiniranih akcija na nivou naselja i šire⁶, stvara nesagledive posledice za čitav prostor. (saobraćajna dostupnost, zaklonjen pogled ka starom delu grada i obrnuto, sociološka segregacija, estetika grada i dr.). Brojne započete aktivnosti koje vode do unapređenja javnih sadržaja su zaustavljene ili promenjene. Trasa planiranog metroa je korigovana i sada se dve predviđene linije seku u prostoru Beograda na vodi. Izmeštena je železnička stanica iz centra grada, bez opremljene nove. Nova autobuska stanica nije u izgledu da se uskoro realizuje, dok je jedan njen dio srušen zbog novih zgrada. Uloženo je jako puno energije i javnog novca za dovođenje komunalne infrastrukture, čišćenje i opremanje zemljišta i dr.

Šta je perspektiva i koja su **otvorena pitanja** vezana za ovaj projekat:

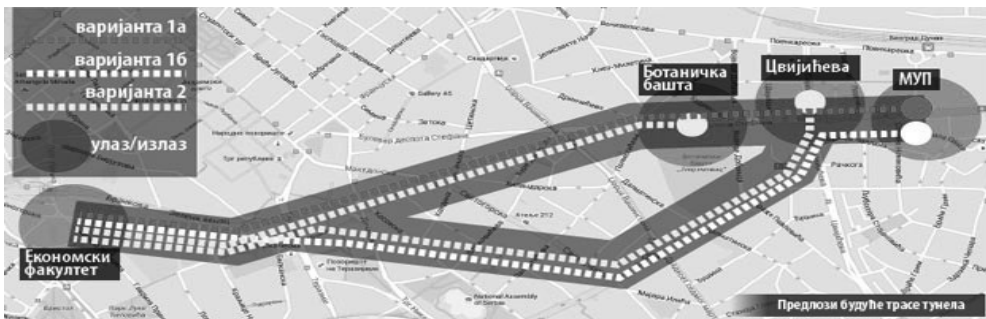
- da li će se završiti i na koji način?
- da li će biti izgrađeni samo određeni objekti?

⁶ Površina zone je 177ha. Predviđeno je otvaranje 13.000 novih radnih mesta, sa 17.000 novih stanovnika, 750.000m² poslovnog prostora i dr.

Lokalna samouprava u planiranju i uređenju prostora naselja

- da li će biti izgrađeni predviđeni javni objekti imajući u vidu da nema jasne etapizacije izgradnje (objekti socijalne zaštite, zgrada opera i dr.)?
- kakvo će biti prilagođavanje/adaptacija okolnog prostora na ovakvu pojavu?
- koliko će se menjati trase saobraćajne infrastrukture?
- da li će postati novi poslovni centar?
- kako će biti rešena imovinska pitanja i pravni sporovi?
- prihvatanje ili potpuno odbijanje građana?

U kontekstu povezivanja ovog dela grada sa okolinom, ali i težnji da se dve obale spoje, predviđen je i projekat **Tunela od savske do dunavske obale** kroz sam centar grada, odnosno saobraćajna konekcija od Save do Pančevačkog mosta. Nekoliko varijanti daju slična rešenja (slika 14).



.Slika 14. Varijante tunela od savske do dunavske obale

Najbliži realizaciji, ali i najmlađi je projekat **Linijski park** od Donjeg Dorćola do Ade Huje na Dunavu (slika 15). Podeljen u 10 etapa, lociran je trasom železničke pruge i predviđen kao sportsko-rekreativno-uslužni longitudinalni objekat sa pratećom sadržinom (realizacija do 2023.).



Slika 15. Trasa budućeg Linijskog parka

LITERATURA

Loyd, G. (2006). *Planning and the public interest in the modern world*, The Sir Patrick Geddes commemorative lecture, Royal Society of Edinburgh.

Petovar, K. (2014). *Princip proizvoljnosti i neautonomna profesija – okvir urbanog razvoja Beograda i pristup planiranju projekta „Beograd na vodi“*, Beograd: CKZD.

Radosavljević, Z., Đorđević, S.D., Šećerov, V. (2015). *Rana iskustva ranog javnog uvida u urbanističkom planiranju u Srbiji*, Beograd: Udruženje urbanista Srbije.

Shibata, K. (2006). The public interest: understanding the state and city planning in Japan, Research Paper in *Environmental & Spatial Analysis No. 107*, London: London School of Economics Department of Geography & Environment.

Šećerov, V, Filipović, D. (2015). *Prostorno i urbanističko planiranje i javni interes*, Beograd: Univerzitet u Beogradu - Geografski fakultet.

Šećerov, V. (2012). *Strateško planiranje grada*, Beograd: Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu, Asocijacija prostornih planera Srbije.

Zakon o opštem upravnom postupku (Službeni list SRJ, br. 33/97 i 31/01 i Službeni glasnik RS, br. 30/10).

Zakon o planiranju i izgradnji („Sl. glasnik RS“, br. 47/2003 i 34/2006)

Zakon o planiranju i izgradnji (Službeni glasnik RS, br. 72/09, 81/09-ispravka, 64/10-US, 24/11, 121/12, 42/13- US, 50/13-US, 98/13-US, 132/14 i 145/14)

Zakon o utvrđivanju javnog interesa i posebnim postupcima eksproprijacija i izdavanja građevinske dozvole radi realizacije projekta izgradnje "Beograd na vodi" (Sl. glasnik RS br. 34/15)

Zakona o eksproprijaciji (Službeni glasnik RS, br. 53/95, 23/01-SUS, 20/09 i 55/13),