

про сию/м/м Методы/ск/и/ прав/о/в/
З/р/е/н/н/а/ н/а/ н/а/

učesnici u društveno usmerenoj stambenoj izgradnji

nosilac posla

udruženi rad putem
siz-a u stambenoj oblasti i oblasti upravljanja i korišćenja građevinskog zemljišta u opštini zrenjanin

projektanti

urbanističko rešenje
zavod za urbanizam i projektovanje
zrenjanin
dipl. ing. arh. mirjana berbakov

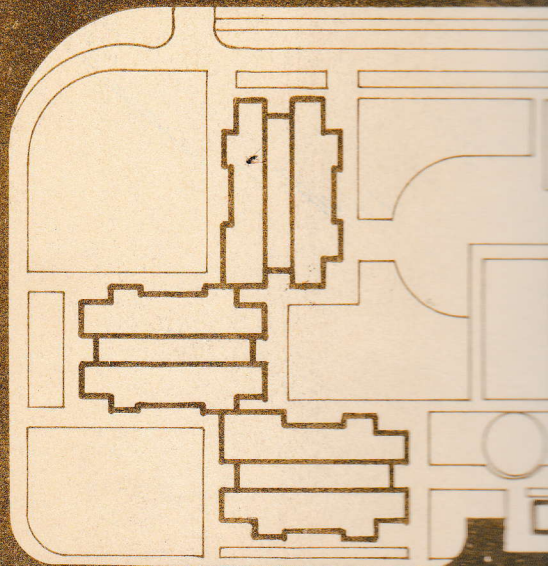
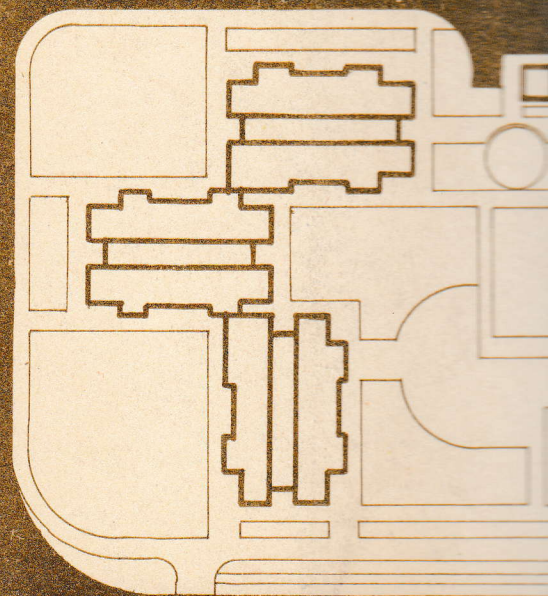
idejno rešenje objekata
zavod za urbanizam i projektovanje
zrenjanin
dipl. ing. arh. mirjana berbakov
gik »banat« — oour projektni biro
dipl. ing. arh. miroslava gregović

izvođački projekat
gik »banat« — oour projektni biro
odgovorni projektant
dipl. ing. arh. miroslava gregović

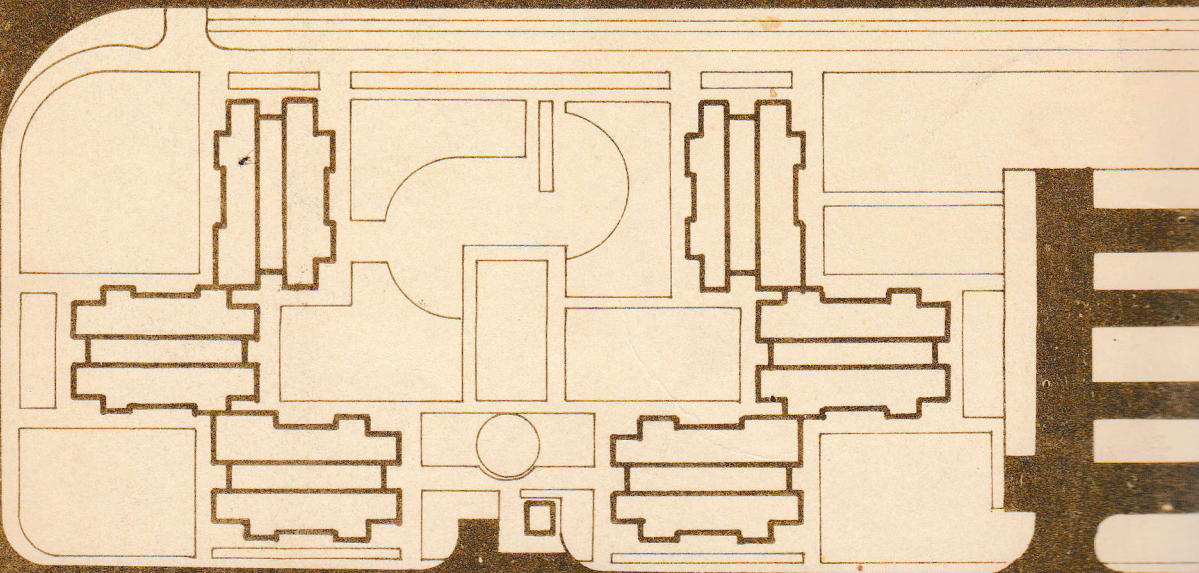
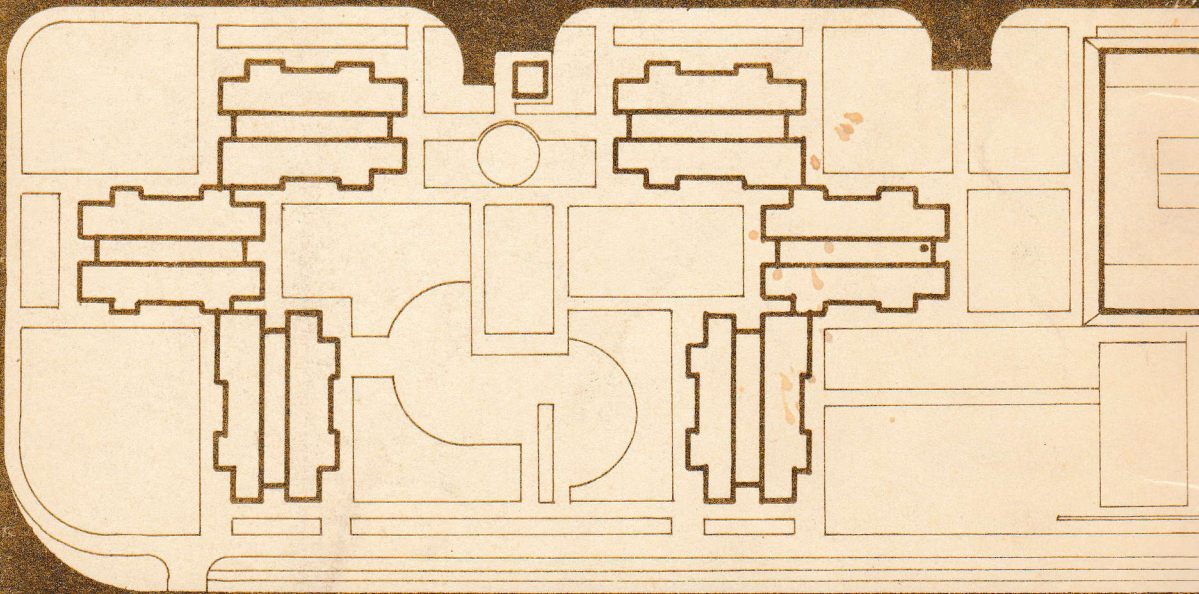
izvođači radova

gik »banat« — gip »pionir«
sa kooperantima
infrastruktura
udružena komunalna privreda zrenjanin
»elektrovojdina« zrenjanin
ptt zrenjanin
termoelektrana-toplana zrenjanin
»naftagas« — »montaža« zrenjanin

1:1250



1:1250



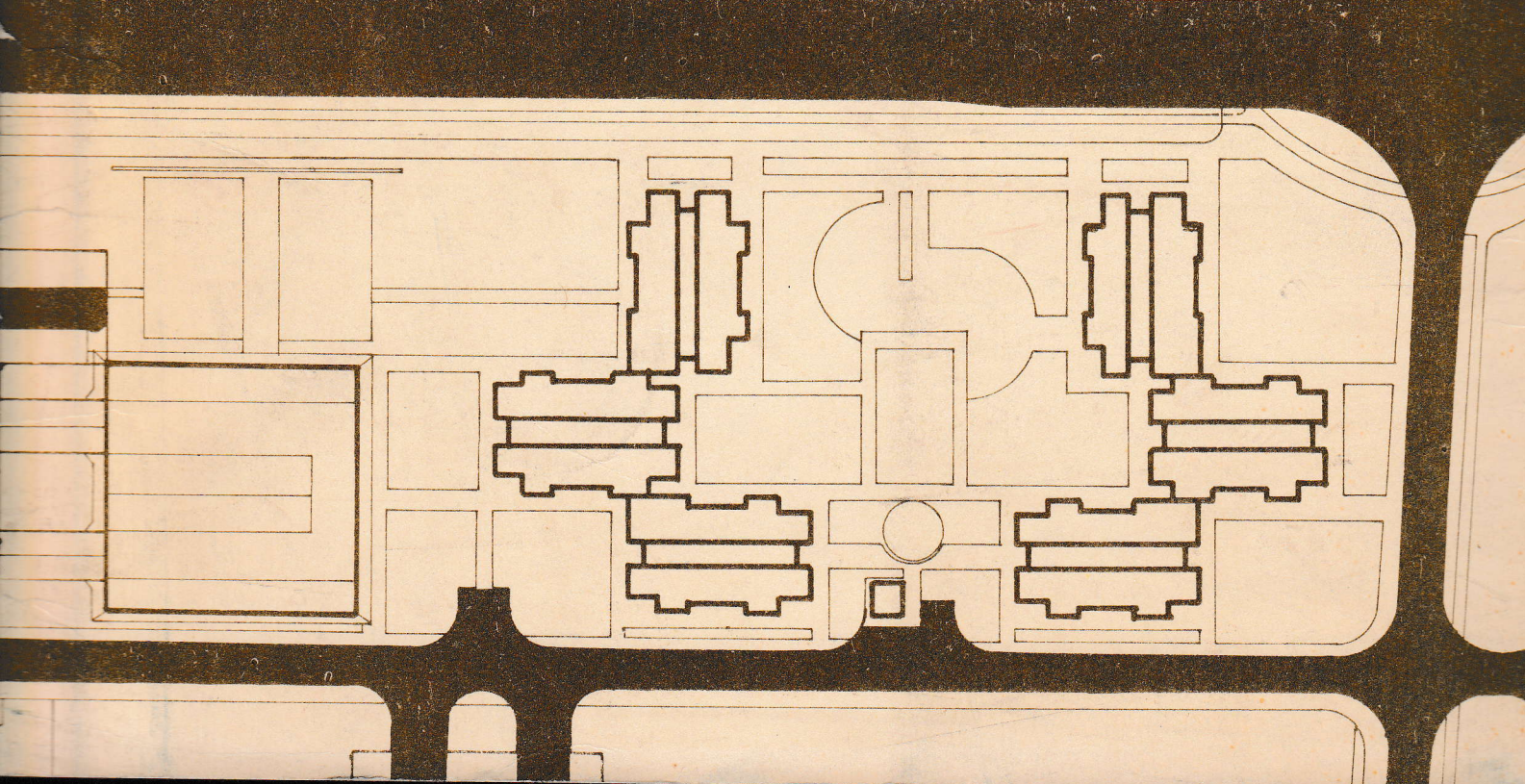
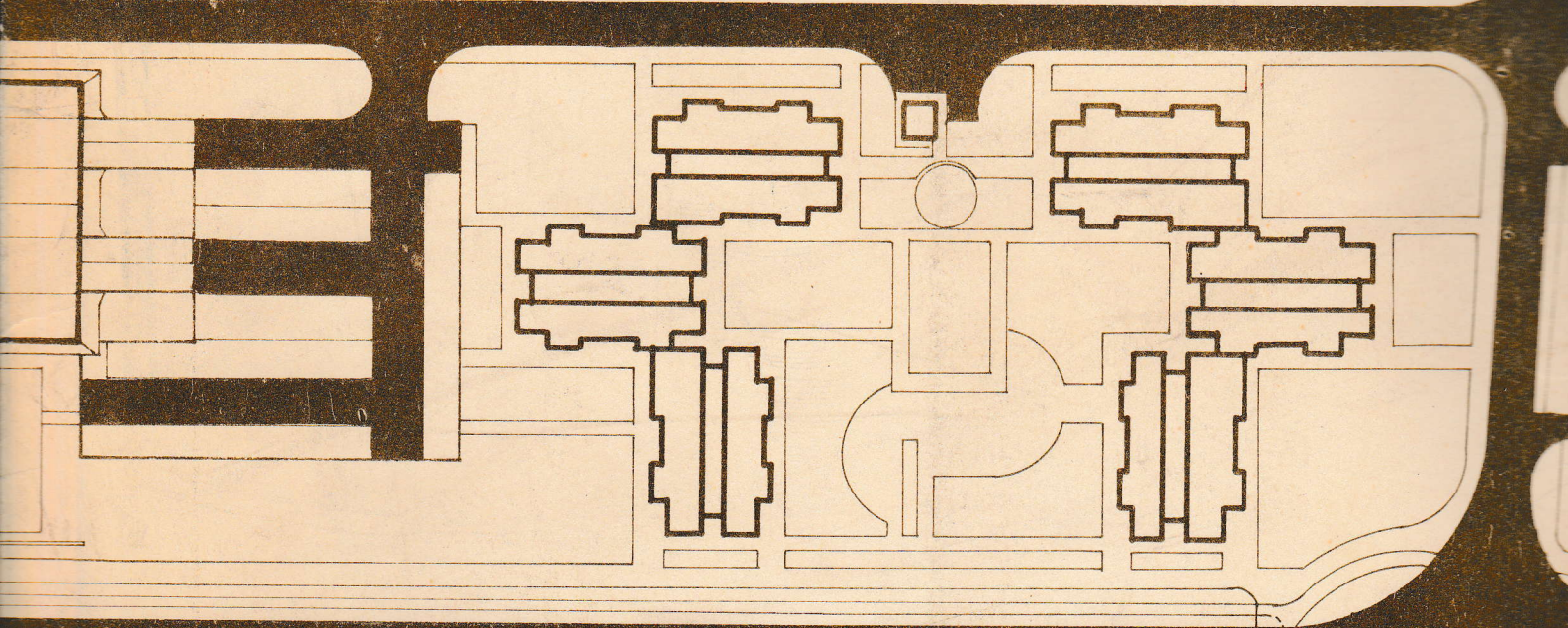
ambe-

prav-
lišta

zin

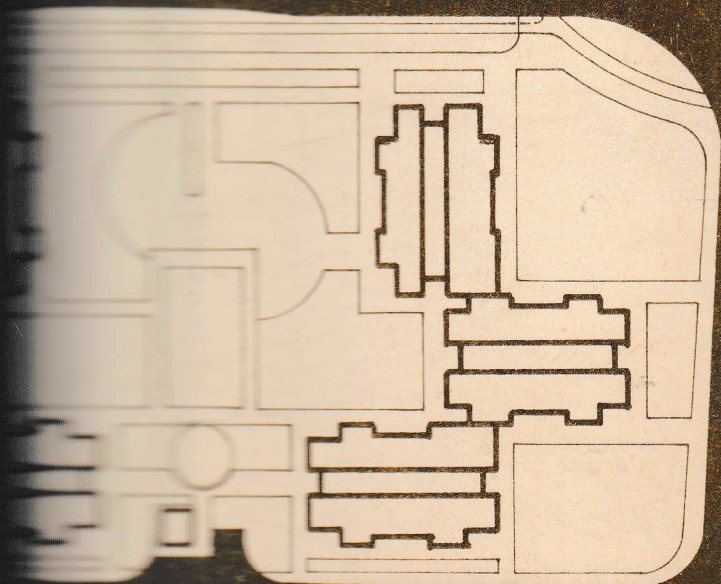
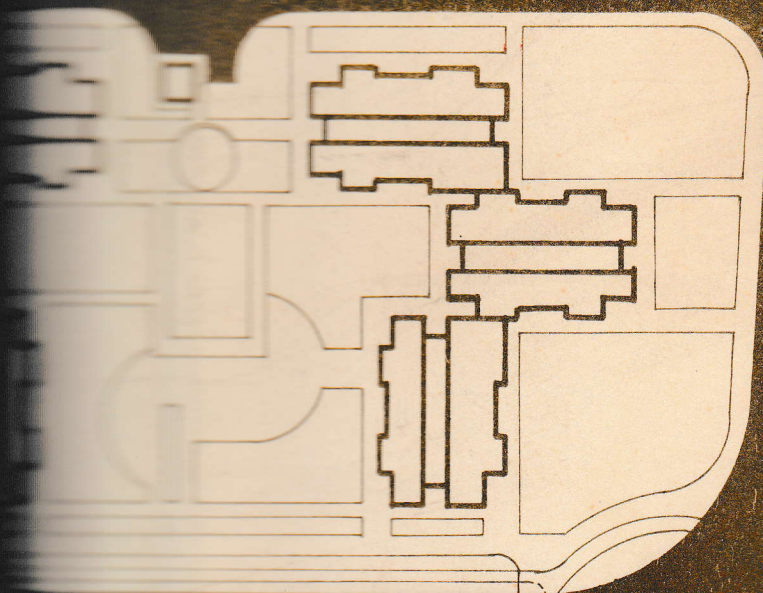
BAGLJAŠ 76

ZRENJANIN



Š 76

ZRENJANIN



**gradilište »bagljaš 76« u zrenjaninu
obuhvata dva stambena bloka**

ukupne površine 6,42 ha
izgrađena površina 1,14 ha
procenat izgrađenosti 17,6%
saobraćajne površine 2,6 ha
zelene površine 2,0 ha
po stanovniku 12,6 m²
površina dečijih igrališta 0,4 ha
po detetu 12,0 m²
površina sportskih terena 0,10 ha
broj objekata-lamela 24
ukupna neto površina stanova 32.598 m²
visina objekata p+4+pk

ukupan broj stanova 632

garsonjera 48
jednosobnih 136
jednoiposobnih 40
dvosobnih 288
dvoiposobnih 96
trosobnih 24
od toga u potkrovlju 72
ukupan broj stanovnika 1.768
ukupan broj parking mesta 348
u garažama 100
na otvorenim parkinzima 248
gustina nastanjenosti bruto 275 st./ha

rok gradnje 12 meseci

etapna izgradnja
četiri etape
dužina gradnje svake etape
po 10—11 meseci

2. ANALIZA RADOM STVORENE SREDINE

2.1. ISTORIJSKI RAZVOJ

U ovom poglavlju, kroz devet karata praćenih odgovarajućim tekstom, data je grafička predstava geneze gradskog tkiva Zrenjanina i kontinuitet njegovog razvoja u prostoru i vremenu, od postanka do današnjeg dana.

1. KARTA

Preko relativno uske grede banatske lesne terase, u davnoj prošlosti, pretakala se voda iz tzv. severoistočnog bečkerečkog jezera u jugozapadno. Ova otoka, koja je predstavljala jedan deo današnje reke Begej, na mestu na kome se danas nalazi grad Zrenjanin, stvorila je neobičnu hidrografsku sliku intenzivno meandrirajući. Na relativno malom prostoru stvoreno je pet velikih rečnih okuka.

Na obali prve od ovih okuka nastalo je srpsko naselje Gradnulica. Nije tačno utvrđeno kada. Centar ovog sela nalazi se na prostoru na kome se danas ukrštaju ulice Djurdjevska i Prvomajska sa ulicama Sindjeliećevom i Prizrenskom. Ovaj deo sela se zvao "Aljmaški kraj" a drugi deo, južnije od njega, zvao se "Bordjoš". Ova dva dela povezivala je neka vrsta glavne ulice koju su zvali "Zlatna greda". Od reči greda, odnosno gredna ulica verovatno je i nastalo ime sela - Gradnulica.

Mesto Bečkerek naselio je rodonačelnik moćne madjarske plemićke porodice Hata od Bečeja izmedju 1311. i 1320. godine. Naselje, koje u raznim dokumentima onoga vremena nazivaju "Villa" što je značilo: poljsko dobro, majur ili selo, bilo je podignuto na uzvišenju u okviru četvoro okuke Begeja, na mestu današnjeg centra Zrenjanina.^{1/}

Bečkerek je kao naselje napredovao i razvijao se prelazeći u posed raznih madjarskih feudalaca. U prvoj polovini XV veka pripadao je srpskom despotu Djurdju Brankoviću, koji je imao i svoj konak u njemu na mestu raskrsnice ulica I.L. Ribara i Petefijeve, gde se danas nalazi poslovna zgrada "Centroduvan"^{2/}. Kako je izgledao ovaj despotski konak nije poznato a ostale kuće i varaoši i u selu bile su uglavnom poluukopane krovinjare.

1/ Dr. Jene Sentklarai, "Bečkerečki grad"

2/ Dragoljub Čolić, zapisi o prošlosti Zrenjanina



- 1 selo Gradnulica
- 2 varoš Bečkerek
- 3 konak despota Đurđa Brankovića
- I-V okuke Begeja

2. KARTA

Bečkerečku tvrđavu sagradio je za svoga gospodara, mađarskog kralja Jovana Zapolju, tadašnji guverner tamiške pokrajine, Petar Perenji 1527. - 1528. godine. Bedemi tvrđave su sagradjeni od netesanog kamena i velikih opeka. Kamen je na ladjama dovožen uz Begej iz fruškogorskih majdana, a opeke su pečene u okolini grada.^{1/}

Tvrđava je stajala na uzvišenju uske prevlake četvrte rečne okuke a njeni bedemi su obuhvatali prostor od današnje zgrade Skupštine opštine do zgrade DTV "Partizan" i od obale Begeja, nizvodno od današnjeg "Malog mosta" do ulice Savezničke i Petefijeve.

Jednovremeno sa gradjenjem tvrđave izvedeni su veoma značajni hidrotehnički radovi.

Zapadno od tvrđave niska prevlaka bila je prokopana sa dva kanala, jedan kod bioskopa "Avala" (koji postoji i danas/ a drugi duž donjeg dela Obilićeve ulice. Izmedju ova dva kanala na kojima su postojale ustave za vodu, bilo je podignuto kamenom ozidano pristanište koje je istovremeno služilo i kao brana za stvaranje akumulacije rečne vode. U sklopu ove brane na jednom od kanala sagradjen je veliki mlin sa četiri vodenična kamena^{2/}.

Pored ovih kanala prokopana su još dva kanala. Veći kanal, koji je u narodu dobio ime "kustoš", prokopan je kroz 5 do 6 metara visoku lesnu gredu u dužini od oko 250 m. vi za vi hale sportova na Karadjordjevom trgu. Drugi manji kanal prokopan je u unutrašnjem niskom, močvarnom bazenu duž početnog dela ulice Cara Dušana. Ovim prokopavanjima prostor izmedju pet begejskih meandara pretvorio se u tri ostrva i dva poluostrva.

Bečkerečka varoš razvijala se na srednjem ostrvu istočno od tvrđave na početku ulice Maršala Tita i oko današnjeg centra grada. Ovo ostrvo ubrzo je dobilo naziv "Varoško ostrvo".

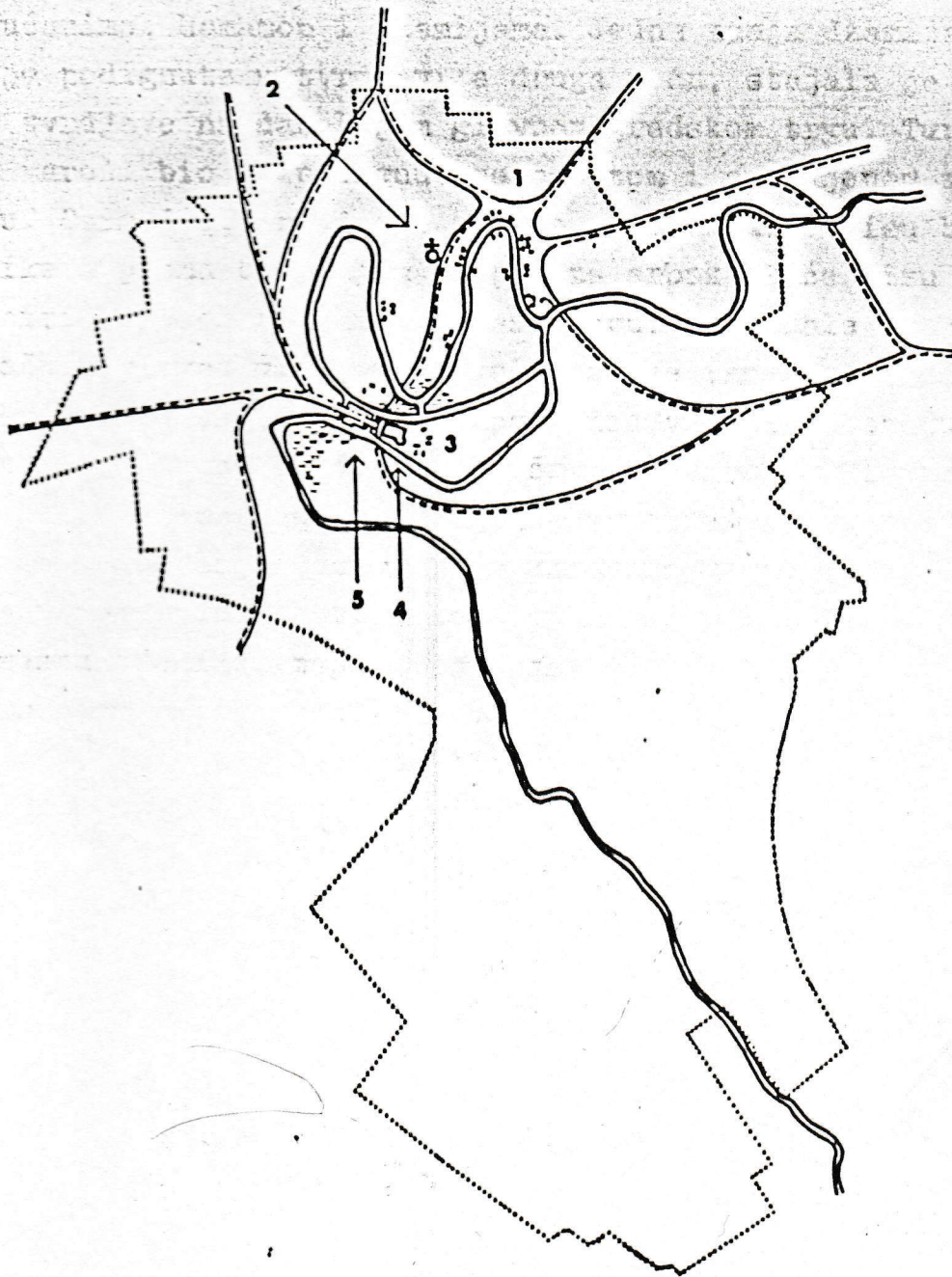
Na severnom, poluostrvu Srbi su podigli manastir, a oko njega, u pravcu bečkerečke varoši počeli su sve češće da podižu svoje nove kuće seljaci iz gradnulice.^{3/}

1/ Sentklarai - "Bečkerečki grad"

2/ i

3/ Mlin i gradnulička manastirska crkva su obeleženi na najstarijoj karti koja prikazuje Bečkerek a potiče iz 1696. godine

20



- 1 selo Gradnolica
- 2 gradnulički manastir
- 3 Bečkerek - varoško ostrvo
- 4 tvrđava
- 5 pristaniste, kanali sa ustavama i mlinom

3. KARTA

Godine 1551. bečkerečka tvrđava je pala u turske ruke. Osvojila ju je vojska Mehmedpaše Sokolovića.

Bečkerečka varoš se razvila u tursku palanku sa čaršijom i dućanima, hamamom i džamijama. Jedna manja džamija bila je podignuta u tvrđavi a druga veća stajala je ispred tvrđave na današnjem glavnom gradskom trgu.

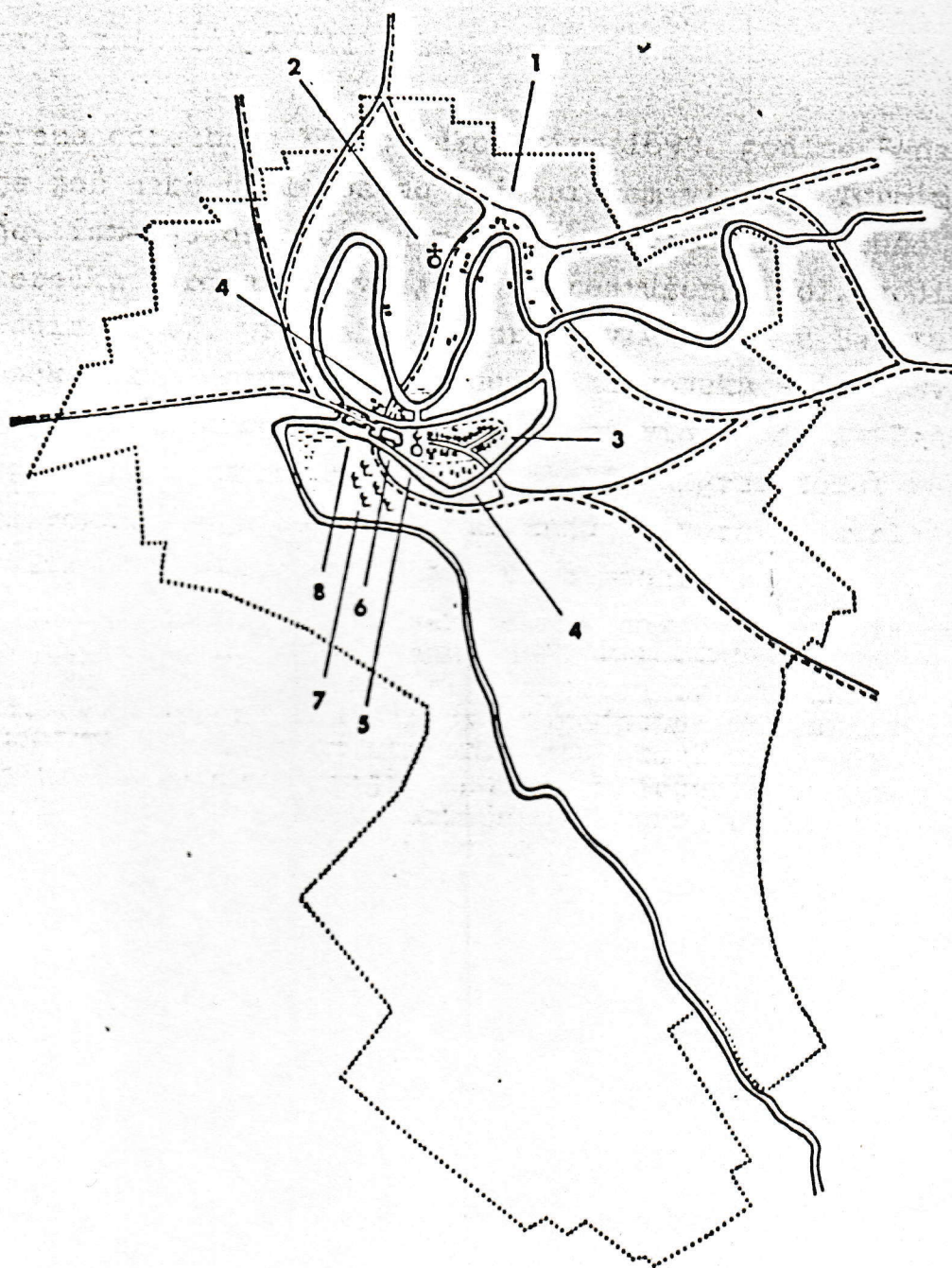
Turski deo varoši bio je podgnut na nasutom i ogradjenom zemljištu. Osim dve, tri javne zgrade, turske kuće nisu bile velike a prema tadašnjim propisima srpske kuće nisu smele biti veće od turskih. Turska čaršija pružala se duž današnje glavne ulice i račvala ka "Velikom mostu" odnosno ka ulici Karla Marksa. Srpski deo varoši na srednjem varoškom ostrvu razvijao se južno od današnje Gimnazijske ulice prema Begeju. Drugi deo srpske varoši razvijao se oko nekadašnjeg despotskog konaka, severno od tvrđave na severozapadnom ostrvu koje je dobilo ime "Mali budžak". Na mestu "Velikog mosta" postojao je već turski most, a kao raskrsnica puteva koji su vodili prema jugu i istoku počeo je da se obrazuje zametak današnjeg: "Starog žitnog trga".

Na južnom poluostrvu, na prostoru oko stomatološke poliklinike u Omladinskoj ulici nalazilo se tursko groblje sa jednom manjom džamijom.

Turci su potpuno zanemarili i zapustili sistem kanala i ustava. Voda je proširivala kanal "Kustoš", a rukavci oko severnih ostrva i gradnuličkog poluostrva počeli su da se zamuljuju i zabaruju.

Srpsko selo Gradnulica bilo je u opadanju a i sam Bečkerek je za vreme turske vladavine doživeo recesiju. Od 2000 stanovnika, koliko je bilo zabeleženo 1587. g. varoš se svela na svega 120 domaćinstava sa 500 duša prema popisu iz 1666. godine.^{1/}

1. Podaci o broju stanovnika uzeti su iz monografije "Petrovgrad" A. Stanojlovića. Prvi popis grada iz ovog vremena datira iz 1551.g. neposredno pred pad pod tursku vlast. Originalni izvor čuva se u državnom arhivu u Birslu, drugi opis Bečkereka poznat nam je iz zapisa Evlije Zelebije a izgled i prostorni raspored iz zbirke planova Marsilijeve biblioteke čiji se originali čuvaju u Bolonjskoj univerzitetškoj biblioteci.



- 1 selo Gradnolica
- 2 gradnolički manastir
- 3 turska varoš ograđena plisadama
- 4 srpski delovi varoši
- 5 džamija
- 6 tvrđava
- 7 tursko groblje
- 8 pristanište

4. KARTA

Prva polovina XVIII veka

Prema odredbama Karlovačkog mira 1699. godine Banat je još neko vreme ostao pod turskom vlašću. Turcima je, između ostalog, nametnuta obaveza da razruše bečkerečku tvrđavu. Tvrđava je razrušena 1701. godine. Godine 1717. prestala je turska vladavina u Banatu. Bečkerek je zauzela austrougarska vojska princa Evgenija Sevojskog. Austrijski dvor stavio je čitav Banat pod specijalnu vojnu upravu. Otpočeli su grandiozni radovi na regulisanju reka i isušivanju močvara. Nastala su velika planska naseljavanja ovih krajeva.

U prostornom pogledu Bečkerek se naglo počeo da razvija. Po oslobodjenju od Turaka na gradnuličkom poluostrvu naselio se veliki broj srpskih porodica iz raznih delova Banata. Selo Gradnulica se gotovo potpuno premestilo na "poluostrvo" a na svom starom mestu oko "zlatne grede" gotovo je prestalo da postoji. Jedan deo srpskih porodica, koje su sa Černojevićem iz Srbije prvo prešle u Bačku kasnije je prešao u Banat. Neki od njih su se nastanili u Bečkereku u Dolji i Opovačkoj strani. Rumuni su naselili deo nazvan "Budžak" između najužeg dela jednog poluostrva i Žitnog trga, koji se već formirao. Dok su se Srbi i Rumuni slobodno naseljavali, vlasti su sprovodile prisilnu kolonizaciju Nemaca, Madjara pa čak i Španaca. Nemci su naselili severozapadno ostrvo i od tada počinju ovaj deo da zovu "Nemačka varoš". Dok su ovi delovi grada bili naseljeni zasebnim etničkim grupama, dotle je srednje varoško ostrvo dobilo šarolik etnički sastav. Turci su se bili iselili.

Najvažniji saobraćajni punktovi u gradu u to vreme bila su dva mosta. Preko "Velikog mosta" sa Žitnog trga granali su se temišvarski, tomaševački i beogradski drum. Drugi most se nalazio na rukavcu Begeja u današnjoj Makedonskoj ulici, a preko njega je vodio put iz "Nemačke varoši" prema Bašaidu, Bečeju i Tisi.

Ulice koje su se tada formirale na Varoškom ostrvu i u Nemačkoj varoši zadržale su uglavnom svoje pravce, sve do danas. Način gradjenja zgrada se izmenio. Preovladjivao je tip nemačke kolonističke kuće postavljene "dužom" gradjevin-
skih parcela. Broj stanovnika prema popisima porastao je sa 787 (1717. g.) na 2.500 (1763. g.).

Podaci su uzimani iz monografije "PETROVGRAD"



- 1 selo Gradulica na novoj lokaciji (poluostrvo - II okuka)
- 2 "Dolja" i "Opovačka strana" (Srbi)
- 3 "Žitni trg" i "Veliki most" (drveni)
- 4 "Budžak" (Rumuni)
- 5 varoska pravoslavna crkva
- 6 razrušena tvrđava i pristanište
- 7 "Nemačka varoš" (ostrvo - III okuka)

5. KARTA

druga polovina XVIII veka

Poluostrvo Gradnolica je potpuno naseljeno i izgrađeno mada još uvek nije bilo spojeno sa bečkerečkom varoš, kada se veliki broj srpskih porodica tu nastanio došavši iz Pomorišja posle ukidanja vojne granice 1851. godine. Ostrvo Čontika nastanjeno je po obodu veliko trouglastog prostora na kome su počeli da se održavaju vašari od prostora na kome su počeli da se održavaju varaši od 1769.g. kada je ukazom carice Marije Terezije Bečkerek podignut na stepen varoši - trgovišta.

U to vreme oformile su se današnje ulice Nemanjina, kao veza između varoškog ostrva i Čontike, i Ljubljanska kao veza Čontike i Gradnolice. Tadašnja Gradnolica je bila čeliko, neuredjeno selo sa mnogo krivih sokaka. Njen centar se u to doba nalazi na raskrsnici današnjih ulica Takovske i Ljubljanske. Na severu Gradnolice obrazovalo se Gradnuličko pravoslavno groblje.

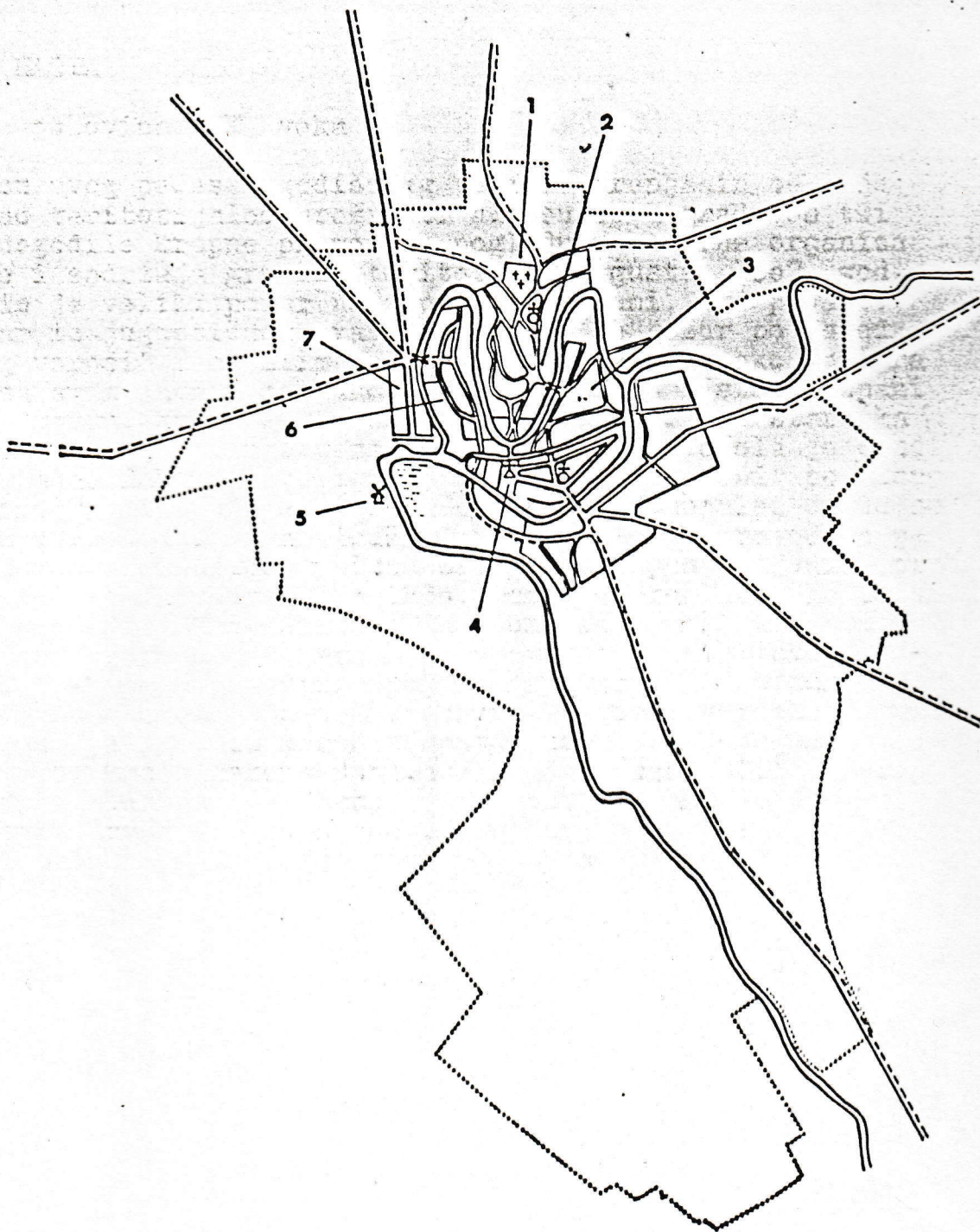
Nemačka varoš, na severozapadnom ostrvu počela je da menja svoju etničku boju. Tu su počeli pored Nemaca da se naseljavaju i Madjari. Najviše madjarskih porodica naselilo se 1768. god. iz Baranje i to pretežno u današnju ulicu Nikole Tesle, koja je od tada počela da se naziva "Madjarska ulica".

Najveće organizovano naseljavanje Nemaca u Bečkerek izvršeno je 1785. g. kada je stvoren prvi planski regulisan i uredjen deo današnjeg Zrenjanina - "Nova nemačka varoš." Tu se obrazovala jedna od današnjih najvažnijih raskrsnica u gradu - ugao ulice Žarka Zrenjanina i Borisa Kidriča.

Veza izmedju "varoši" i začetka ulice Borisa Kidriča još nije postojala, a sav saobraćaj se odvijao "Nemačkom ulicom" /danas Ive Lole Ribara/, preko mosta u Makedonskoj ulici do raskrsnice puteva na mestu gde se danas ukrštaju ulice Žarka Zrenjanina, Makedonske i Veselina Masleše.

Prema popisima iz ovog perioda broj žitelja u Bečkereku rastao je: 1760. - 2500, 1775. - 4.653 i 1797. - 7.669.

Iz originalnog gruntovnog plana grada iz 1793. vidi se da je u to vreme u Bečkereku bilo 1095 kuća i kućišta. Ovo razdoblje karakteriše početak industrijalizacije. Prva pivara je sagrađena 1747. godine a sledećih pedeset godina izgrađen je čitav niz mlinova suvača. Kad su 1785. godine stigli Nemci iz Švapske oni su ubrzo izgradili nekoliko "olajnica" i prvu vetrenjaču. Vetrenjača je stajala na mestu magacina železničke stanice Zrenjanin, sve dok nije porušena prilikom izgradnje pruge.



- 1 gradnuličko pravoslavno grobtje
- 2 novi centar Gradnulice
- 3 vašarište (ostrvo "Čontika" - I okuka)
- 4 katolička crkva
- 5 prvá vetrenjača ("Švapska")
- 6 "Mađarska ulica"
- 7 nova "Nemačka varoš"

6. KARTA

prva polovina XIX veka

Tokom ovog pedesetogodišnjeg perioda Zrenjanin se nije mogao teritorijalno proširiti, ali su se u gradskom tkivu dogodile krupne promene u pogledu prostorne organizacije i sadržaja gradske teritorije. Avgusta, 1807. g. izbio je veliki požar na opovačkoj strani, kod pivare.

Vetar iz jugoistočnog pravca proširio je požar po "srednjoj varoši" i ostalim delovima. Izgorelo je oko 40% grada sa svim javnim zgradama uključujući tu i staru županijsku zgradu. Na varoškom ostrvu jedino srpska i stara katolička crkva nisu izgorele. Posle požara počela je obnova grada. Dok su nove zgrade podizane u "varoši" po skoro istim pravcima ulice koje su i ranije postojale, dotle se izgradnja u delovima "Budžak" i Gradnulica sprovodila prema novom regulacionom planu ortogonalno postavljenih, pravih i širokih ulica. Oko 1830. godine parcelisan je i izdan veći deo "Male Amerike" a "Nemačka varoš" se proširila prema istoku i severu i obrazovano je katoličko groblje. Ulicom Cara Dušana spojena je "varoš" sa Gradnulicom, a današnja obala Sonje Marinković, odnosno varoška četvrt, spojena je jedinim kamenim mostom koji je postojao u Zrenjaninu (kod bioskopa "Avala"/ sa današnjom ulicom Borisa Kidriča, odnosno sa "Nemačkom varoši". Time je stvorena osnovna mreža gradskih saobraćajnica koja se uz male izmene i proširenja zadržala sve do danas.

Pojedini delovi grada počeli su da se diferenciraju sociološki. Oko centra grada počele su da se stvaraju posebne četvrti i ulice nastanjene nepoljoprivrednim stanovništvom. Gustina stanovanja se povećala. U ovim delovima i način življenja je bio drugačiji, a kuće su počele da se grade u

nizovima postavljene "preko". U "paorskim" delovima grada i dalje su gradjene kuće postavljene "dužom" u odnosu na parcele.

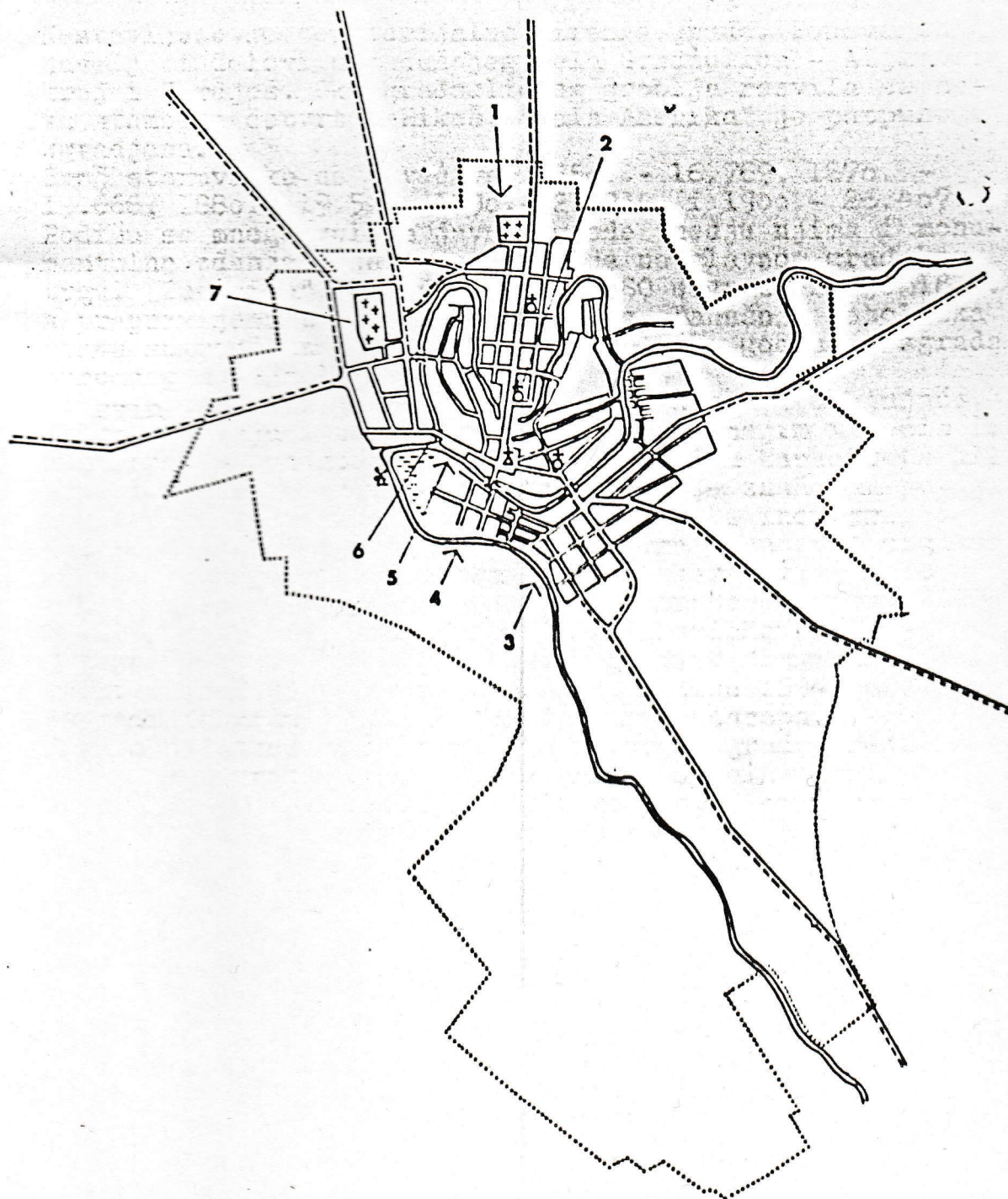
Broj stanovnika se udvostručio: 1797. g. - 7.569, 1821. g. - 11.238, 1830.g. - 12.636, 1839.g. - 15.544 i 1850. g. - 16.769.

Naselje "budžak" izgubilo je svoj pretežno rumunski karakter jer su se mnogi Rumuni pretopili u Srbe.

Razvijala se industrija. Pored velikog broja suvača, vetrenjača i "olajnica" počeli su da se pojavljuju parni mlinovi. Industrijski razvoj pratio je veoma živ rečni saobraćaj. Bečkerečko pristanište je bilo locirano na obema obalama Begeja, duž današnje obale Sonje Marinković i preko duž parka na mestu današnjeg parka.

A. Stanojlović - monografija "Petrovgrad"

D. Čolić - "Komunalna prošlost Zrenjanina"



- 1 regulisana Gradnulica
- 2 evangelistička crkva (slovačka)
- 3 regulisani "Budžak"
- 4 novoizgrađeni deo "Mala Amerika" (poluostrvo - V okuka)
- 5 obnovljeno pristanište
- 6 kameni most
- 7 katoličko groblje

7. KARTA

druga polovina XIX veka

Nastavljeno je teritorijalno širenje grada. Ponovo su naseljeni delovi nekadašnjeg sela Gradnulica - Aljmešni kraj i Bordjoš. Oko gradnuličkog groblja razvila se nova stambena četvrt - Bikeš. "Mala Amerika" je potpuno izgradjena.

Broj stanovnika se povećava: 1850. g. - 16.769, 1870. g. - 19.666, 1880.g. - 19529, 1890. g. - 21.934, i 1900.g. - 26.407.

Podižu se mnoge velike javne zgrade a medju njima i monumentalna zdanja koja i danas stoje na glavnom gradskom trgu. "Županija", zgrada današnje SO sagrađena je 1816. a prepravljena i dograđena 1887. godine. Današnja katolička crkva sagrađena je na mestu stare 1868. godine, a zgrada Narodnog muzeja 1893.g.

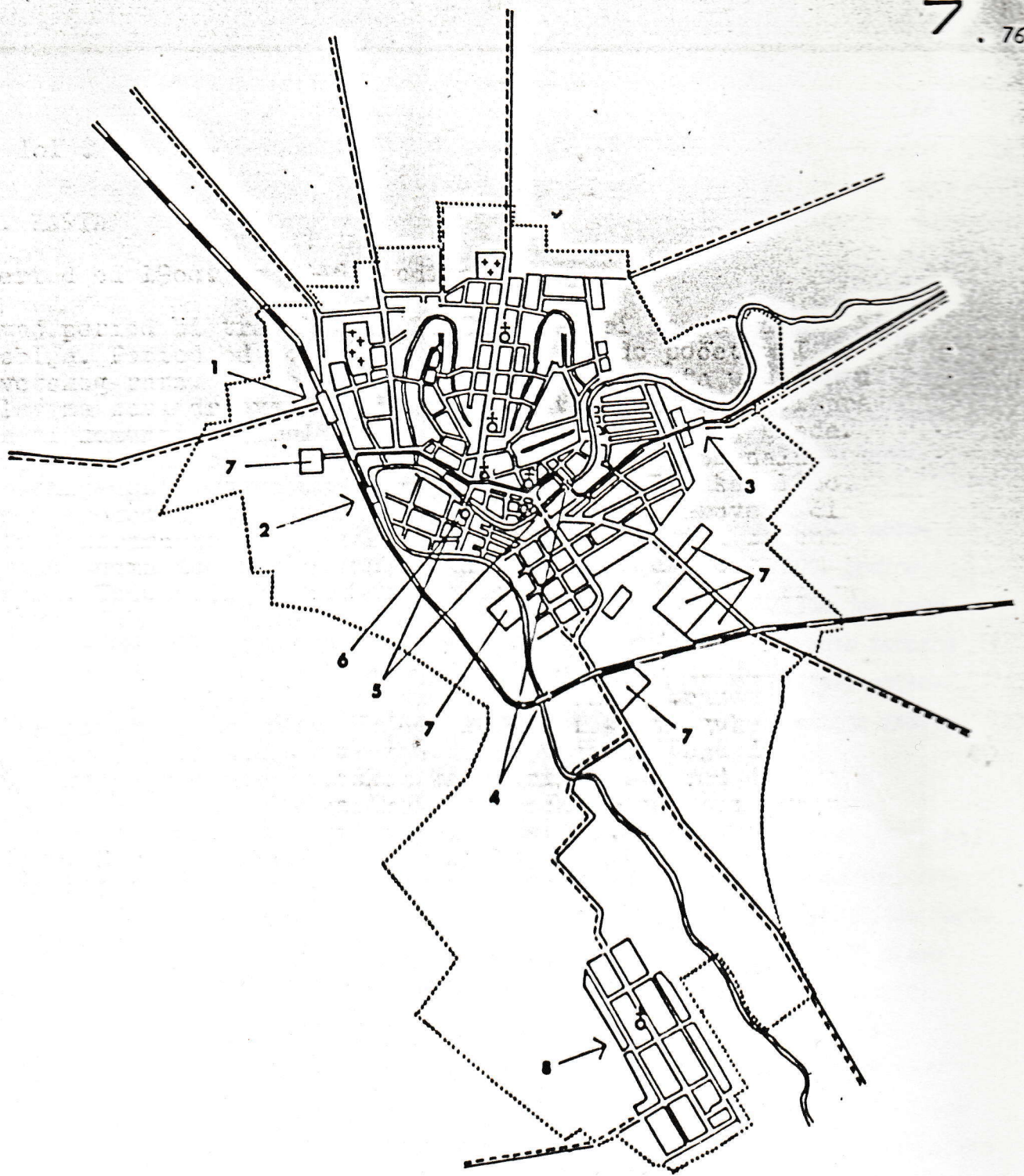
Po svom delovima grada, suvače, vetrenjače i olojnjače, polako nestaju i ustupaju mesto mnogim manjim i većim industrijskim preduzećima. Pored postojećih kapaciteta mlinke i pivarske industrije pojavljuju se značajni pogoni ciglarske, tekstilne, hemijske i mašinske industrije. Godine 1860. počela je da radi moderna "DAUNOVA" ciglana. 1884. izgradjena je fabrika sapuna i hemijskih proizvoda "LUXOL" a 1888. počela je da radi fabrika špiritusa. 1893. i 1894. godine izgradjene su još tri velike ciglane: "Stagelšmitova i Klajnova", jedna naspram druge uz Tomaševački drum i "Ujvari" na Bagljašu. Godine 1894. počela je da radi fabrika tepiha, a 1898. fabrika čarapa.

Snažan podstrek daljem razvoju privrede grada predstavljala je izgradnja železničke pruge normalnog koloseka Novo Miloševo - Zrenjanin 1883. godine. Glavna železnička stanica Bečkerek bila je na mestu sadašnje teretne stanice. Ova pruga je 1889. g. preko železničkog mosta na Begeju do Zrenjanin polja. Odatle je pruga izgradjena do Vršca 1891. a do Pančeva 1894. g. Godine 1898. izgradjena je pruga uskog koloseka (0,76 m.) Zrenjanin - Radojevo.

Železnička stanica Bečkerek - Begej nalazila se u krugu današnje glavne stanice, a pruga je odatle išla kroz grad ulicama: Borisa Kidriča, obalom Sonje Marinković pored pristaništa, preko Trga Slobode, M. Tita, preko Trga Republike i Karla Marksa ulicom. Odavde, između ulica Sime Matavulja i Daničićeve pruga je izbijala na Begej pa preko mosta izlazila na Miletiećevu ulicu. Odatle, Miletiećevom do stanice Bečkerek - Predgradje, koja se nalazila na mestu današnjeg "Temišvarskog pravoslavnog groblja". Za potrebe održavanja žel. voznog parka 1888. g. izgradjena je Železnička radionica a odmah uz nju nesrećno je locirana gradska bolnica izgradjena 1895.g. Tokom druge polovine XIX veka radilo se na izgradnji kolovoza i trotoara u izvesnim ulicama. Kaldrimisane su uglavnom ulice u centru grada, zatim one u koje su ulazili glavni drumovi i one ulice koje su vodile prema vašarištu.

Kada se posle izgradnje električne centrale 1895. g. počelo da radi na razvijanju mreže javne rasvete, u gradu je počela da se razvija još jedna komponenta komunalne opremljenosti 1888. godine južno od grada stvoreno je novo naselje Gornja Mužlja, doseljavanjem 400 madjarskih porodica.

A. Stojanović - monografija "Petrovgrad"
D. Čolić - "Komunalna prošlost Zrenjanina".



- 1 glavna žel. stanica Bečkerek
- 2 žel. stanica Bečkerek - Begej
- 3 žel. stanica Bečkerek - Predgrađe
- 4 žel. mostovi
- 5 novi, metalni kolsko-pešački mostovi "Veliki" i "Mali"
- 6 reformatska crkva
- 7 ciglane
- 8 kolonizovano selo Mužlja (Mađari)

8. KARTA

period od 1900. do 1945. godine

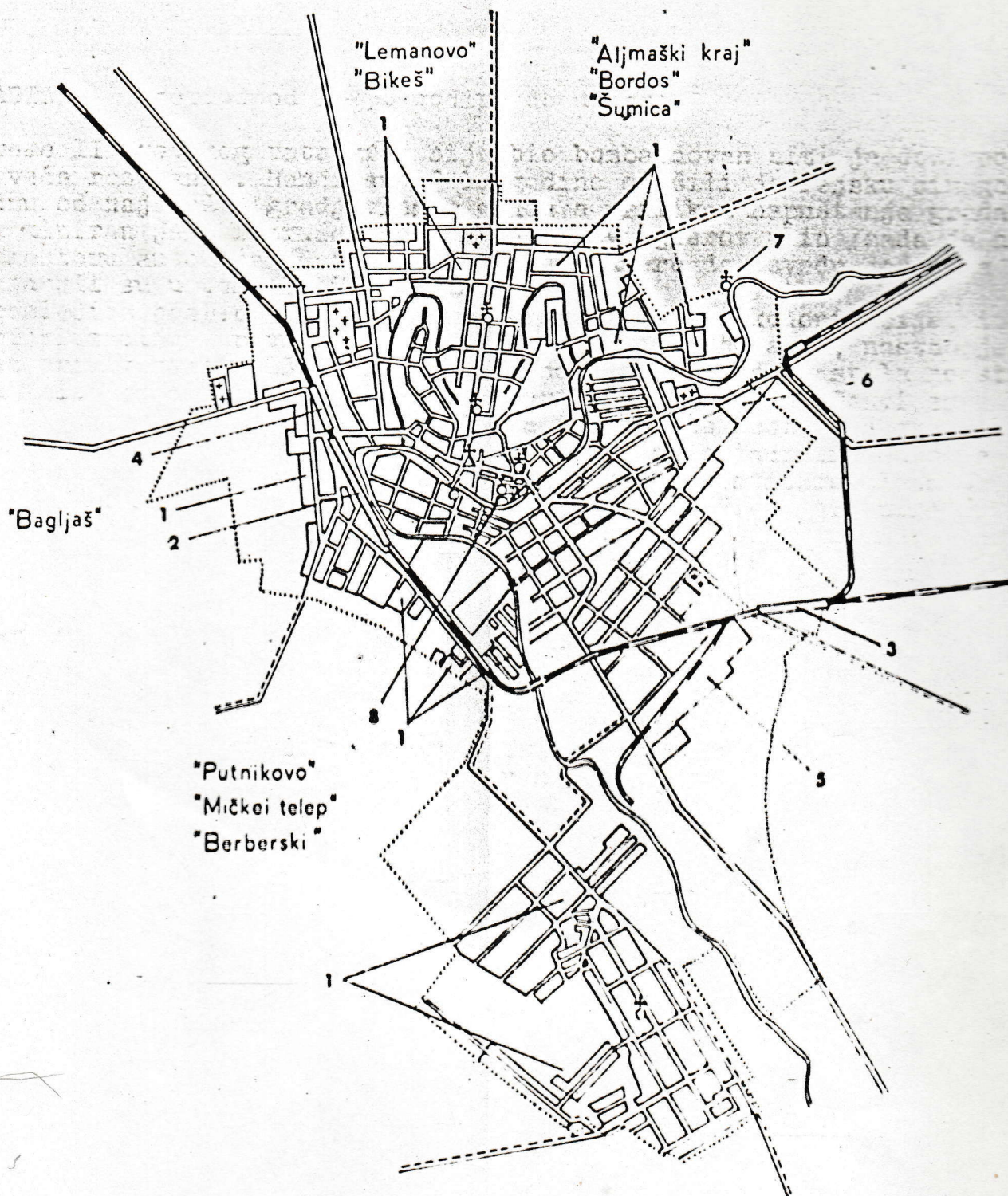
Ovaj period bi trebalo podeliti na četiri manja razdoblja. Period od početka novog stoleća do početka I. Svetskog rata. Period između dva svetska rata u novim uslovima nove države i dva perioda ratnih godina. Ovi prelazni momenti su imali velikog uticaja na razvoj grada.

Privredni razvoj grada kao i razvoj njegove komunalne opremljenosti nastavio se i prvih godina XX veka. 1900. godine proradile su dve nove ciglane: Krumenamerove u čijim jamurama je danas naselje u Kočinoj ulici i za ono vreme veoma moderna parna ciglana "PANJI" na Ečanskom drumu. Industrijski potencijali grada povećani su izgradnjom: Fabrike nameštaja 1909. "Šećerane" 1910. i moderne klanice 1913. god.

Izgradnjom fabrike šećera na prostoru od 65 k. jutara (37,5 ha) jugoistočno od grada otpočela je faza obrazovanja pobne industrijske zone. Pojedini delovi grada gube svoje isključivo nacionalno obeležje a sve više počinju da se diferenciraju prema sociološkim kategorijama. Pored četvrti u kojima su živele činovničke, trgovačke i zanatlijske porodice i "paorski" delovi grada, razvijaju se i radničke četvrti. Naglo se razvijaju radničke gradske četvrti uz "šećeranski put" a iz istog razloga se Mužlja širi prema mestu gde se skelom prelazilo preko Begeja prema "Šećerani". Oko železničke stanice, železničke radionice i bolnice počeo je da se razvija deo grada "BAGLJAŠ". Ovo naselje se dalje širilo uz Aradački drum na jednu, i uz drum za Mužlju na drugu stranu. Na tom delu oko pruge nastala su između dva rata i naselja "BERBERSKO", "MIČKAITELEP" i "PUTNIKOVO". Severno od grada razvilo se naselje "LEMANOVO" u produžetku ul. Žarka Zrenjanina, a na severoistoku naglo su se izgradili nekada nastanjeni pa napušteni delovi "Almaški kraj" i "BORDJOŠ" i novi deo "ŠUMICE".

Od novih industrijskih preduzeća između dva rata u samom gradu podignute su: fabrika šešira 1924., fabrika koža 1926. i fabrika radijatora i kotlova 1932. Van grada, uz Temišvarski put, u toku rata 1916. godine izgrađena je fabrika ulja. Ova fabrika je demontirana 1925. a ponovo izgrađena 1938. godine. 1932. godine uskoprečna železnička pruga je izmeštena iz grada i upućena preko nove železničke stanice Petrovgrad - Fabrika na novu železničku stanicu Petrovgrad - predgradje.

Broj stanovnika rastao je: 1900. g. - 26.934, 1910. g. - 25.470, 1921. g. - 30.815 i 1931. g. - 36.315 računajući ovde i stanovništvo Mužlje.



- 1 . novoizgradeni delovi
- 2 nova putnička žel. stanica
- 3 nova žel. stanica "Fabrika"
- 4 teretna žel. stanica
- 5 fabrika šećera
- 6 fabrika jestivog ulja
- 7 manastir
- 8 jevrejska sinagoga

9. KARTA

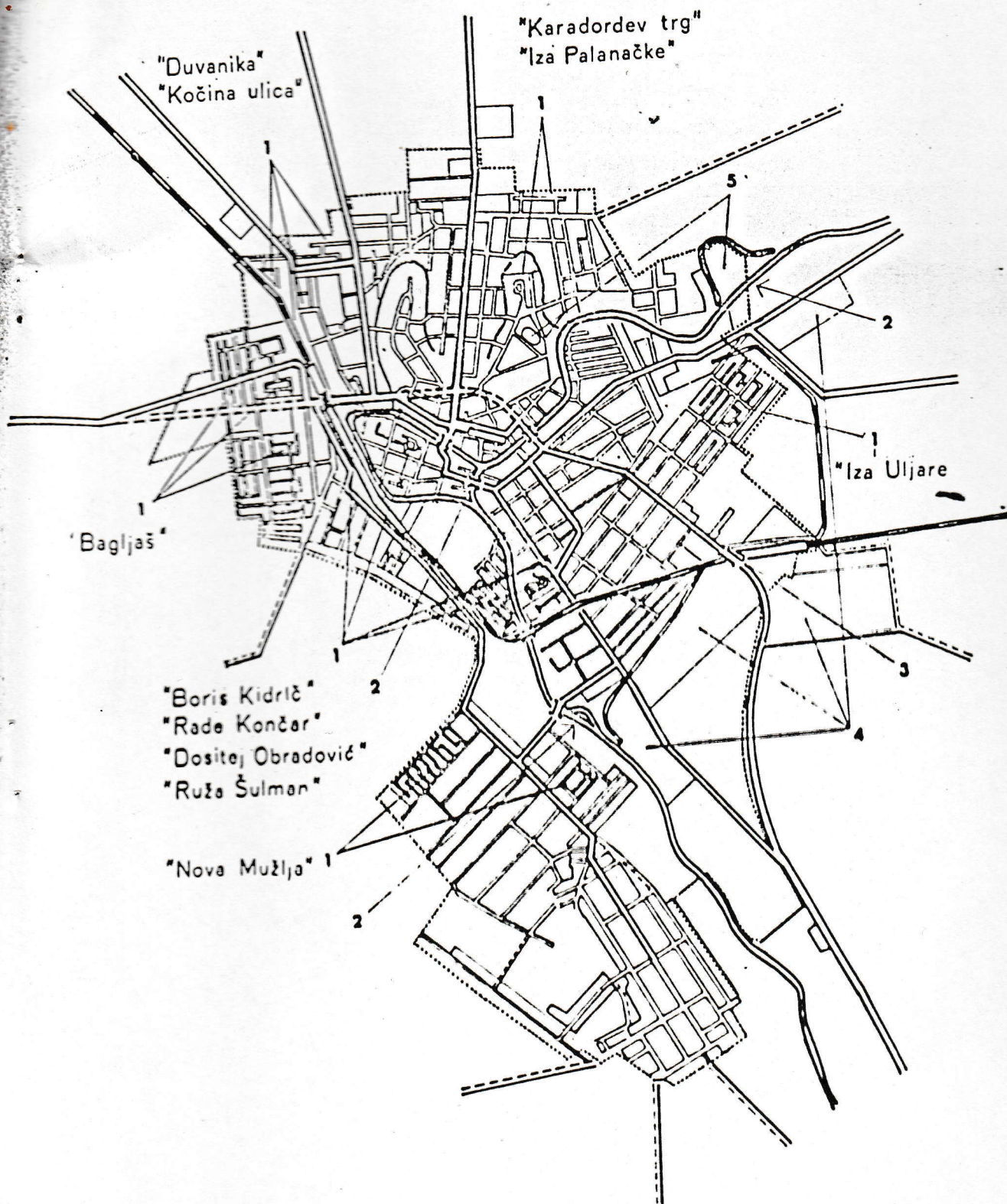
period od 1945. godine do danas

Za vreme II svetskog rata grad nije bio bombardovan niti je doživeo neka veća razaranja. Nemci su 1941. godine srušili jevrejsku sinagogu - jednu od najlepših gradjevina u gradu, a prilikom napuštanja grada 1944. miniran je i razrušen veliki Anau - Vinglerov mlin (sada je na tom prostoru autokuća "RATAR"). Imali su nameru da izvedu još neka rušenja, ali su u tome bili osujećeni.

Kao posledica posleratnih zbivanja u našoj zemlji, kolonizacije, industrijalizacije i revolucionarnih promena u životu sela, nastao je snažan priliv stanovništva iz okolnih naselja u grad. Nastala je stambena kriza, koja u manjoj ili većoj meri traje i danas. Da bi se sprečilo dalje stihijsko širenje grada i da bi se postojeće stanje gradskog tkiva moglo reorganizovati u skladu sa principima savremenog urbanizma, poverena je izrada Generalnog urbanističkog plana Urbanističkom zavodu SR Srbije. Plan je izradjen 1952. g. ali nije usvojen, jer je bio nepotpun i nedostajala su mu rešenja za mnogo važna pitanja od interesa za razvoj grada. Godine 1956. poveren je zadatak Projektnom ateljeu "PROSTOR" iz Beograda da izradi Direktivni urbanistički plan grada. Plan je završen i usvojen 1958. godine, a od tada pa do danas izgradnja svih većih privrednih objekata, novih naselja individualnog ili kolektivnog stanovanja kao i objekata infrastrukture, sprovedjena je uglavnom u skladu sa odredbama, novih naselja individualnog ili kolektivnog stanovanja kao i objekata infrastrukture, sprovedjena je uglavnom u skladu sa odredbama ovoga plana. 1961. godine obrazovan je ZAVOD ZA URBANIZAM I PROJEKTOVANJE u Zrenjaninu, koji je radio na sprovedjenju ovog plana u delo, kao i na razradi detaljnih rešenja u okviru njega. Izvršena su zamašna ~~su~~ zamašna dislociranja industrijskih pogona iz stambenih gradskih četvrti u posebne industrijske zone južno i istočno od grada.

Prema detaljnim rešenjima za uredjenje pojedinih delova grada izgradjena su naselja kolektivnog stanovanja: "Rade Končar", "Boris Kidrič", "Ruža Šulman", "Dositej Obradović", "Duvanika" i "D-2" i naselja individualnog stanovanja: "Ečanska kolonija", dve nove kolonije u Mužlji, "Šumica", "Kočina ulica", "Karadjordjev trg" kao i čitavi novi delovi grada na Bagljašu i "Iza Uljare". U okviru novih industrijskih zona pored fabrika ovako premeštenih iz stambenih zona grada, podignute su i nove kao: "Skrobara" i "Toplana" 1953.g. Fabrika bekona "BEK" 1959., Fabrika biljnih masti "BIMA" i druge.

Izvedeni su značajni radovi na komunalnom opremanju gradske teritorije. Pored proširenja mreže kolovoza, trotoara i elek tromreže, u gradu je počela od 1961.g. da se grana mreža vodovoda i kanalizacije. U rešavanju gradskog saobraćaja učinjen je značajan potez prihvatanja drumskog saobraćaja sa juga i njegovim dovodjenjem do centra grada novim pravcem preko nadvožnjaka kod železničke stanice Zrenjanin - Fabrika i novog pešačkog - kolskog mosta kod zgrade SUP-a, Od 1964.g. u okviru programa DTD izvršena je regulacija toka reke Begej, kroz grad uz prekopavanje proseka od Fabrike čarapa do stare lokacije Fabrike tepiha. U proteklom periodu u gradu su izgradjena još četiri nova mosta a na mestu demon tiranog "Velikog mosta" se gradi novi. Grad je počeo da raste uvis. Medju desetak novih višespratnih javnih zdanja, naročito se ističe "Vodotoranj" u centru grada. Zrenjanin danas ima oko 70.000 stanovnika.



- 1 Nova naselja i stambene kolonije
- 2 Regulacija Begeja u sklopu DTD (V okuka postaje ostrvo)
- 3 Novi prilaz gradu s juga sa nadvožnjakom
- 4 Industrija
- 5 Sportski centar – stadion

Na osnovu prikaza kontinuiteta prostornog razvoja Zrenjanina, izloženom grafički kroz devet karata sa odgovarajućim pratećim tekstovima, mogu se izvesti sledeći zaključci:

- Zrenjanin je grad koji je kroz oko 650 godina svoga postojanja imao kontinualan razvojni put,
- Grad se nije razvijao prostim koncentričnim širenjem od jednog jezgra prema perigeriji, nego je nastao stapanjem jasno izraženih celina odeljenih i prostorno i vremenski Gradulica, Bečkerek, Mužlja,
- Svaka od ove tri organske celine, nastale u različita vremena, imala je svoj sopstveni razvojni put, uslovljen topografskom situacijom (rukavci Begeja), istorijsko - političkim događajima i razvojem društveno - ekonomskih odnosa.
- Pojedini delovi grada su tokom izvesnih perioda imali jasno izražena etnička obeležja, što se odražavalo na njihov razvoj kao posebnih celina (Srbi, Turci, Mađari, Nemci, Rumuni).
- U gradskom tkivu se jasno uočavaju delovi grada nastali spontano - neplanski i oni koji su izgradjeni prema regulacionim planovima.
- Od početka XIX veka, kao posledica industrijalizacije, u prostornom razvoju grada pojavljuju se dva nova momenta: radne zone u okviru stanovanja i radnička naselja. Pojedini delovi grada počinju da gube svoj izraženi etnički karakter a pojavljuje se digerenciranje delova grada prema sociološkim kategorijama.

- Veće rekonstrukcije grada nastajale su kao posledica raznih okolnosti (veliki požar 1807. godine) i opšteg ekonomskog napretka.
- Posle II svetskog rata, urbanističke intervencije su bile usmerene ka stvaranju jedinstvene zone industrije, dislociranjem industrijskih pogona iz zone stanovanja i ka povećanju gustine stanovanja utiskivanjem čitavnih novih naselja kolektivnog ili individualnog stanovanja u postojeće tkivo grada.

Predlog Prostornog rešenja GUP-a predstavlja produžetak prostornog kontinuiteta, jer podrazumeva oformljenje izrazito gradske strukture, zaokružene prostorno i vremenski i na taj način produžava osnovne ritmove prostornog razvoja grada kroz istoriju.

2.2. URBANO NASLEDJE I AMBIJENTALNE VREDNOSTI

Tokom proteklih vekova, od vremena prvog ozbiljnijeg naseljavanja prostora na kome je danas lociran Zrenjanin, pa sve do danas ljudi gradili objekte prema svojim potrebama, običajima, mogućnostima, nivou kulture, istorijskim, ideološkim i stilskim opredeljenjima, planski i stihijski, upisujući u veliki mozaik grada po kamen iz svakog razdoblja utičući na oformljenje fizionomije grada koju danas imamo.

Neki od elemenata prostora kao što su regulacija osnovnih saobraćajnih pravaca, datiraju od najranijih epoha, dok se arheološko nasledje može pratiti od XVIII veka.

Od velikog fonda nasledjenih objekata i ambijentalnih celina pod zaštitom Države se nalaze oni, koji su valorizovani i zaštićeni putem odgovarajućih stručnih organizacija i organa uprave.

Sa stanovišta prostornog kontinuiteta i specifičnog identiteta grada Zrenjanina, najznačajniji je kompleks starog jezgra, koji čini jedinstvenu ambijentalnu celinu nastalu u arhitektonskom smislu u XIX i XX veku, a po regulaciji osnovnih poteza od prvih pisanih tragova i materijalnih ostataka u istoriji grada. Površina Trga Slobode je središte starog jezgra Zrenjanina, na kojoj se maksimalno doživljava prošlost grada. Okružen sa tri strane arhitekturom istorijskih stilova, sa naizmeničnom smenom horizontalnih poteza i vertikalnih dominantni, ovaj trg daje osnovni ton prihodnog vremena i prošlosti grada. Trg je koncentrična tačka sa koje se pružaju daleke vizure kroz prodore u Ulici Kralja Aleksandra I Karadjordjevića, Dušanovu i prostor koji bogatstvom detalja kontrastima modernim delovima grada. Ulica Kralja Aleksandra I Karadjordjevića predstavlja drugu značajnu urbanu celinu starog jezgra Zrenjanina. Ona predstavlja glavnu longitudinalnu kičmenu pešačku saobraćajnicu koja se uliva u koncentracijsko polje Trga Slobode.

Ulica razapeta kao tetiva u luku Begeja spaja tri značajna stara ambijenta. Njena oba fronta izgrađena u uglavnom jednospratnim zgradama sa dekorativnim fasadama, koje daju karakter njenom ambijentu. Ovo je klasična ulica u čijoj strukturi i morfološkom izrazu je sačuvana prošlost grada, njegov domet, tip i osobenost.

Ostali navedeni objekti se nalaze izvan ambijentalnih celina i zahtevaju posebnu pažnju planera prilikom rekonstrukcije četvrti u kojima se nalaze.

Opšte fizičko stanje objekata pa i čitavog ansambla jezgra je nezadovoljavajuće.

Objekti su lože održavani i koriste se u većini slučajeva sa neadekvatnom namenom.

Za staro gradsko jezgro je izradjen Detaljni urbanistički plan, kojim se predviđa revitalizacija postojećih objekata, uz izmenu namene i rekonstrukciju dotrajalih i zamenu gradjevinskog fonda onih objekata koji nisu pod zaštitom.

Spomenici, spomen ploče i spomen obeležje ranije i novije istorije takodje, predstavljaju značajne prostorne - likovne elemente grada.

Ovi spomenici i spomen obeležje kao i kompleksi uglavnom se nalaze na atraktivnim gradskim lokacijama pristupačnim pešacima, u okviru parkova i škola, gde se pojavljuju kao komplementarni sadržaji prostora koji u sprezi sa drugim sadržajima i funkcijama postaju motivi dolaska i korišćenja tih prostora.

Za neke od njih su uradjeni Detaljni urbanistički planovi sa polifunkcionalnim sadržajem (spomen park na Bagljašu, Karadjordjev trg i Park mladosti).

Za formiranje ambijenata opšte gradskog značaja očigledno da je nedovoljan poduhvat samo jedne generacije, što se sme pretpostaviti kao cilj.

Medjutim, postoji mogućnost da se zahvaljujući bržem tempu pre svega stambene izgradnje oforme ambijenti stanovanja i ambijenti vezani za funkcije centra nižeg reda.

Dosadašnji period realizacije Generalnog urbanističkog plana (oko 30 godina) je previše kratak za život grada Zrenjanina, da bi se mogli u potpunosti stvoriti novi ambijenti, koji će dati pečat epohe ili generacije, podrazumevajući tu cikluse planiranja i realizacije.

Na osnovu do sada realizovanog (od vremena donošenja generalnog plana do danas) mogu se uočiti tendencije formiranja specifičnih ambijenata grada u centralnoj zoni "Bagljaš" i delu grada ("4 Juli", "D-3", "Ruža Šulman", "Dositej Obradović"), po kojima će se grad prepoznavati i razlikovati od drugih.

Doprinos zaokruženju ambijentalnih vrednosti centralne gradske zone je svakako lokacija Doma Mladosti sa ostvarenim vezama sa vodom i parkom "Plankert park", "Čokliget", potez regulacije Begeja, uklapanje Hotela "Vojvodina" u nasledjene tokove, početak izgradnje trga JNA sa poslovno stambenim objektom i parkingom, kao i zgrada nove Banke.

Objekti "Vodotoranja" i Šestospratnice u Ulici Maršala Tita, koji svojim volumenima prerastaju zatečene fizičke strukture starog jezgra, ostaju kao rezultat načina mišljenja i shvaćanja rekonstrukcije centra Zrenjanina, i kao tokovi su takodje već deo istorijskog nasledja (istina kao negativni primer).

Kao izgradnja postojeće stamb. obj. u ulicama A.K. T. Gimnazijskoj.

Generalnim urbanističkim planom je bila nagoveštena makro - morfologija grada u vidu snažne longitudinalne centralne strukture, "Grada u gradu" čiji je početak na "Bagljašu" a završetak kod željezničke pruge, prema Kombinatoru "Servo Mihalj" i trenutno ona se može nazreti u obe krajnje tačke.

U dosadašnjoj realizaciji da se konstatovati slabost koja je karakteristična i za centralnu gradsku zonu, a to je nedostatak mikrostruktura ili objekata "gradskog mobilijara" koji čine neophodni gradski štimung u osmišljenim oblicima: žardinjera, kioska, klupa, oglasnih tablīm nastrešnica, rasvete, korpi za otpatke i sl.

Početak realizacije Detaljnog urbanističkog plana "Starog jezgra grada" već nagoveštava nove tendencije putem uspešnih interpolacija poslovnih objekata u Gimnazijskoj ulici i ulici Kralja Aleksandra, kao i ozelenjavanje cele pešačke zone i nova rešenja gradskog mobilijara: kiosci, reklamni stubovi, klupe, korpe za otpatke, kandelabri, reklame i sl.

PROSTORNI RAZVOJ ZRENJANINA

Zrenjanin je najveći grad jugoslovenskog dela Banata i predstavlja ekonomski, kulturni i administrativni centar čitavog regiona.

Geopolitičke promene koje su se odigrale u Banatu u novijoj istoriji pozitivno su se odrazile na razvoj Zrenjanina.

Kroz oko 650 godina svog postojanja on je imao kontinualni razvojni put. Zrenjanin se nije razvijao prostim koncentričnim širenjem od jednog jezgra prema periferiji, nego je nastao stapanjem jasno izraženih celina, odeljenih i prostorno i vremenski - Gradulica Bečke-rek i Mužlja.

Svaka od ove tri organske celine, nastale u različitim vremenskim razdobljima, imala je svoj sopstveni razvojni put, uslovljen topografskom situacijom /rukavci Begeja/, istorijsko - političkim dogradnjajim i razvojem društveno - ekonomskih odnosa.

Pojedini delovi grada su tokom izvesnih vremenskih perioda imali jasno izražena etnička obeležja, što se odražavalo na njihov razvoj kao posebnih celina /Srbi, Turci, Mađjaro, Nemci, Rumuni/.

U gradskom tkivu se jasno uočavaju delovi grada nastali spontano - neplanski i oni koji su izgrađjeni prema regulacionim planovima.

Od početka XIX veka, kao posledica industrijalizacije, u prostornom razvoju grada pojavljuju se dva nova momenta: radne zone u okviru stanovanja i radnička naselja. Pojedini delovi grada počinju da gube svoj izraženi etnički karakter a pojavljuje se diferenciranje delova grada prema sociološkim kategorijama.

Veće rekonstrukcije grada nastajale su kao posledica raznih okolnosti /veliki požar 1807 god/ i opšteg ekonomskog napredka.

Danas je Zrenjanin grad koji se prostire na površini od 2340 Ha sa oko 80.000 stanovnika i jasno izraženom sponom mehaničkog priraštaja stanovništva, prosečna veličina domaćinstva iznosi 3,0 člana.

Veći deo teritorije grada pokriven je porodičnim stambenim objektima. Međutim, nova stambena izgradnja orijentisana je većim delom na izgradnju kolektivnih stambenih objekata i taj procenat u periodu 1971. - 1975. g. iznosio je 70% od ukupno planski izgrađenih stanova.

U poslednje dve godine, a u okvirima društveno - usmerene stambene izgradnje obim naglo raste i to na oko 600 stanova godišnje i to samo u okviru kolektivne stambene izgradnje. Karakteristika prethodnog planskog perioda je intenzivna izgradnja.

Komunalna postrojenja su u velikom zaostatku za trendom rasta privrede i naročito ličnog standarda stanovnika u gradu.

Gradska vodovodna mreža ~~je~~ uglavnom pokriva celu teritoriju grada ali je voda lošeg kvaliteta zbog nepostojanja postrojenja za prečišćavanje vode.

Velika potrošnja vode uz veoma slabo rešenu mrežu odvođavanja i otpadnih i atmosferskih voda rezultira svakodnevnim zagađenjem tla, koje tako stalno degradira. Elektroenergetski gradski sistem je jedan od najrazvijenijih gradskih sistema, sa izvanrednim trendom rasta, dok je postojeća mreža PTT saobraćaja vrlo nerazvijena. Sadašnje snabdevanje grada toplotnom energijom je primitivno, neekonomično i štetno po zdravlje stanovnika. U toku je izgradnja gradske toplovođne mreže, koja delom već i funkcioniše, tako da se na nju priključuju svi novo izgrađeni kolektivni stambeni objekti.

Gasovodna mreža je delimično izgrađjena, prema usvojenoj studiji o gasifikaciji grada i snabdeva termoelektranu - glavnu gradsku toplanu i veći deo industrije. Postojeća mreža saobraćajnica je nasledjena i nije do sada bitno izmenjena. Širenje gradske teritorije je brže od mogućnosti opremanja novih površina savremenim kolovozima, tako da je danas^u oko 50% ulica izgrađjen savremeni kolovoz.

Parkiranje putničkih motornih vozila je rešeno u okviru novih stambenih blokova kolektivnog stanovanja na izdvojenim površinama, dok je u ostalim stambenim blokovima ono rešeno u okvirima ulica-kolovoza. U centralnoj gradskoj zoni izgrađjena su dva parking prostora koja ne zadovoljavaju sadašnje potrebe.

Nedostaju parking površine za teretna motorna vozila na čitavoj teritoriji grada, što se odražava u zakrčenju saobraćaja u pojedinim ulicama i uništavanju zelenih površina grada.

U pogledu fonda objekata društvenog standarda može se reći da ne zadovoljava po stanovnika ni po kapacitetu, ni po funkcionalnosti. Većinom su to stari objekti prilagodjeni manje ili više uspešno sadašnjim potrebama. Težište dosadašnje izgradnje je bilo na školama, objektima dečije zaštite i zdravstvenim stanicama. U toku je izgradnja Doma mladih, dok se priprema nastavak izgradnje bolničkog kompleksa, pozorišta i pokrivanja otvorenog bazena.

U okviru gradske teritorije ne postoji strogo izdiferencirana industrijska zona, što je posledica nasledjene neplanske izgradnje. Medjutim, najveći deo industrijskih površina nalazi se skoncentrisan u jugoistočnom delu grada što je uslovalo koncentraciju cele industrijske zone od tog poteza prema istočnom delu grada, a koja je već u toku.

Zelene površine grada još uvek nisu povezane u takvu prostornu celu koja bi bitno uticala na poboljšanje mikroklimata grada. Ukupna površina zelenila iznosi 256, Ha od čega je pod javnim zelenilom 139 Ha ili 5,6% ukupne gradske površine.

Stihijski razvoj grada je u nekoliko raznih vremenskih perioda zaustavljan i usmeravan ~~markovim~~ planovima. Prvi planovi potiču iz XIX veka i vezani su za period posle velikog požara kao i za plansko naseljavanje stanovništva. To su regulacioni planovi po kojima su trasirane nove šireke i prave ulice u ortogonalnom sistemu. Ovako izgrađjena mreža gradskih saobraćajnica uz male izmene i proširenja zadržala se sve do danas. Sledeći značajan istorijski trenutak za planski razvoj grada je donošenje direktivnog urbanističkog plana grada 1959. godine. DUP je izradio arh. Borko Novaković. Osnovna postavka plana je bila intezivna rekonstrukcija gradskog tkiva, smanjenje površina namenjenih stanovanju, dislociranje industrije kao i definisanje magistralne ~~industrijske~~ infrastrukture.

Realizacija po DUP-u je vršena do usvajanja GUP-a.

Generalni plan grada Zrenjanina, urađjen je u Zavodu za urbanizam u Zrenjaninu. Usvojen je 1973. godine. Izradi GUP-a su prethodila dva dokumenta na osnovu kojih su postavljene definitivne smernice i rešenja prostorne organizacije grada za period od 20 godina. Prvi je: Analiza direktivnog urbanističkog plana i njegove realizacije, koji je urađjen 1967. godine od strane Zavoda za ~~urbanizam~~ unapredjenje komunalnih delatnosti SR Srbije, urađjen saradnjom Zavoda za unapredjenje komunalnih delatnosti Srbije i Zavoda za urbanizam i projektovanje u Zrenjaninu.

Pri generalnom prostornom konceptu su korišćeni nalazi elaborata analize direktivnog urbanističkog plana koji je ukazao na raskorak planiranja i mogućnosti realizacije, te se u ovom planu napušta ideja ravnomernog razvoja grada svih područja zahvaćenih GUP-om koji bi kao rezultat imao prostornu ravnotežu, i daje se predlog rešenja koji podrazumeva neravnomerni razvoj, kao preduslog daljeg dinamičnog razvoja grada. Prama tome polje interesa ovog planskog perioda se sužava na iznalaženje prioriternog područja razvoja za dati period.

Pored toga GUP insistira na kontinuitetu prostornog razvoja grada uz pažljivo valorizovanje njegovih prirodnih i stečenih vrednosti. Ovaj kontinuitet istoriski posmatrano predstavlja zaokruženje jedne celine u vremenu i prostoru, što je bila evidentna pojava u daljoj i bližoj prošlosti Bečkereka i Zrenjanina.

Otuda proizilazi i status starog jezgra Zrenjanina koji u predpostavljenim uslovima razvoja ne može ići na totalnu transformaciju struktura, već na koncept uskladjivanja novog i starog, gde bi novo bilo na neki način podređeno nasledjenom.

Koristeći se nalazima elaborata-valorizacije starog jezgra Zrenjanina, GUP predlaže mere i način uskladjivanja prostornih konflikta izazvanih započetom rekonstrukcijom na taj način što bi se poštovao vremensko-prostorni faktor pri ovim rekonstrukcijama i u svakom momentu rekonstrukcije struktura centra predstavljala prihvatljive prostorne okvire za život jednog grada i njegovih stanovnika. Isti ovaj princip važi i za odnose prioriternog područja i onih zona koje u ovom planskom periodu neće biti predmet ozbiljnijih intervencija.

Osnovne teškoće projektovanja plana su bile jasno izraženi jaz između prostorne dimenzije grada i broja stanovnika kao i slabo nasleđe u pogledu komunalne opreme i objekata društvenog standarda.

Ova nasledjena stanja su pogoršavana politikom iznuđenih rešenja individualne stambene gradnje u planskom periodu, tako da GUP u prvom redu predviđa asanacione mere ovog nasledjenog stanja i ističe kao prioritete akutne probleme rešenje kanalizacije i saobraćaja.

Osnovna nova postavka je razvoj jedne prioritete zone u izrazito gradsku strukturu koja je ekonomski opravdana, i plan kao takav, predstavlja samo jednu fazu u lancu realizacija kroz naredne planske periode.

Gradska područja izvan ove zone će biti područja umerenijeg razvoja te će se u njima više nego do sada puštati kontrolisana inicijativa sadašnjih korisnika prostora. Po svom karakteru GUP je zamišljen kao dokument u preseku permanentnog planiranja koji će evoluirati i razvijati se uporedo sa opštim razvojem sredine.

On će uključivati sve nalaze specijalističkih gradskih studija čija će izrada uslediti u planskom periodu /kao što su studija saobraćaja, stanovanja, gasifikacije, toplifikacije, snabdevanja, sociološkog kompleksa i sl. Kroz detaljne planove u neposrednoj realizaciji i sprovođenju, delovi ovih studija biće istovremeno i elementi urbanističkih programa tih planova.

Na taj način GUP predstavlja i elastičan dokument koji mora da reaguje na osnovne impulske i promene u političkom i ekonomskom sistemu, a nijednom se nesme pojaviti kao kočnica razvoja i progressa.

GUP-om je obuhvaćena teritorija od 3660 H. Planira se porast stanovništva 100.000 stanovnika.

- povećanje gustine nastanjenosti,
- orijentacija ka većem procentu izgradnje kolektivnih stambenih objekata,

- rekonstrukcija postojećeg gradskog centra, izgradnja reonskog centra i obogaćenje sadržaja centara mesnih zajednica,
- izgradnja sistema gradskih saobraćajnica,
- izgradnja postrojenja za prečišćavanje vode i povećanje kapaciteta za snabdevanje gradske vodovodne mreže,
- izgradnja separacionih sistema kanalizacije i centralnog prečišćivača otpadnih voda,
- izgradnja gradske toplovodne mreže,
- gašifikacija,
- izgradnja rekreacionih centara sa dva otvorena i jednim pokrivenim bazenom,
- izgradnja nekoliko značajnih objekata društvenog standarda: bolničkog kompleksa, pozorišta, doma mladih, dom penzionera, viših i osnovnih škola i sl.
- postepena dislokacija industrije iz gradskog tkiva



1:50 000
ZRENJANIN