

## АПСТРАКТ

Први новобеоградски подземни пешачки пролаз (1965–1970), изграђен према нацртима архитекте Милорада Пантовића (1910–1986), спада међу прве значајне реализоване објекте у Централној зони Новог Београда, и то као први пример објекта подземног урбанизма и архитектуре на Новом Београду. Циљ рада је расветљавање до сада недовољно истраживаног дела из Пантовићевог опуса, указивање на архитектонску вредност тако конципираног објекта на месту преклапања подземног и надземног саобраћаја, те отварање ове теме у домаћој историографији. Сагледавањем околности настанка, архитектонског обликовања и функционалног програма, дат је студиозан и подробен приказ првог новобеоградског подземног пешачког пролаза.

Кључне речи: Подземни пешачки пролаз, Милорад Пантовић, Нови Београд, подземни урбанизам, модерна архитектура

## ABSTRACT

First underground pedestrian crossing at New Belgrade (1965–1970) was constructed according to the designs by architect Milorad Pantović (1910–1986) falls among the first important projects realized in the Central zone of New Belgrade and as the first example of the object of underground urbanism and architecture at New Belgrade. The aim of this paper is to enlighten the so far insufficiently known field of Pantović's work in the post-war practice and to point to the architectural value of the so conceived project at the point where the underground and aboveground traffic traverse, and also to open this topic in domestic historiography. When viewing the circumstances of origin, architectural forming and functional program, the studios and detailed presentation of the first underground pedestrian crossing at New Belgrade has been shown.

Keywords: Underground pedestrian crossing, Milorad Pantović, New Belgrade, Underground urbanism, Modern architecture

\* др Горан Анђелковић, унив. дипл. инж. арх., Студио АГ Архитектура  
gioranoangelo@gmail.com

## УВОД

Модерни подземни пролази представљали су једну актуелну појаву у урбанистичком планирању савремених градова XX века,<sup>1</sup> коју је код нас посебно разматрао архитекта Братислав Стојановић (1912–1996). За Стојановићеве текстове, публиковане у већини тада значајних струковних гласила и зборника радова,<sup>2</sup> може се слободно рећи да су досегли највиши степен студиозности у погледу разматрања ове појаве у нашем урбанистичком планирању.

По Стојановићу, изградња модерних подземних пролаза била је неминовна последица даљег развоја савременог урбанизма, али и последица тадашње нарастајуће моторизације у престоници, те тражења нових, сигурнијих облика раздвајања различитих врста саобраћаја (Stojanović, 1970:69). Ову појаву у нашем савременом урбанизму Стојановић разматра у контексту појма *подземни урбанизам*,<sup>3</sup> као сасвим нову планерско-пројектантску дисциплину у оквиру тадашње урбанистичке праксе (Stojanović, 1970:69). У околностима друге половине XX века, разматрање ове појаве не заснива се, дакле, на неким новим, тада успостављеним начелима, већ представља покушај тумачења њеног логичног настанка као нужног елемента у даљем развоју савремених великих градова тога доба.

Досадашња разматрања ове појаве нису укључивала и аспект *архитектуре* модерних подземних пролаза. Због тога је циљ рада да анализом конкретног примера *првог новобеоградског модерног подземног пешачког*

1 Термин *модерни подземни пролаз* употребљава се у циљу дефинисања тачне временске одреднице посматрања ове проблематике.

2 Више о томе видети у: Stojanović, B., 1966:17-28; Stojanović, B., 1969:52-59; Stojanović, B., 1970:69-71; Stojanović, B. i Martinović, U., 1978:75.

3 Стојановић наглашава *двонаменску улогу* подземних простора у граду, који би у ванредним ситуацијама (у случају елементарних непогода, рата итд.) могли да одговоре на нове постављене захтеве, пре свега у погледу заштите грађана. У таквим ванредним околностима, према Стојановићевом мишљењу, овакви подземни простори лако би се прилагодили функцији склоништа. Исти аутор истиче да би оваквим урбанистичким планирањем биле постигнуте веома значајне уштеде без већих материјалних трошкова, а дотадашња урбанистичка пракса била би знатно унапређена укључивањем поменутих битних чинилаца у ванредним ситуацијама. Више о томе видети у: Stojanović, B., 1969:55-59; Stojanović, B., 1970:69-71; Stojanović, B. i Martinović, U., 1978:75.

пролаза, изграђеног према нацртима архитекте Милорада Пантовића (1910–1986) у другој половини шездесетих година прошлог века, детаљно расветли овај аспект.

#### ОКОЛНОСТИ НАСТАНКА

Појава и развој модерних београдских подземних пешачких пролаза, те њихова интензивна изградња шездесетих и седамдесетих година XX века, могу се приписати основној тежњи тадашњих урбанистичких планера ка обезбеђивању већег степена сигурности пешака и решавању сложене проблематике градског саобраћаја (Stojanović 1970:69-71). Са данашње временске дистанце, могуће је, такође, критички посматрати такав приступ планирању развоја града, као и сам концепт комплексно организованих урбаних пунктова испод земље, на чворним тачкама преклапања подземног и надземног саобраћаја, који је имао за основни циљ раздвајање различитих (и често сукобљених) врста саобраћаја и стварање нових, безбеднијих, пешачких површина. Овај концепт планирања у нашој пракси, иако је садржао позитивне елементе, показао се доста проблематичним, пре свега у погледу одржавања и безбедности подземних пешачких пролаза, али такође и због неустављања јасне мреже између њих и њиховог интегрисања у систем метроа, што је један од битних предуслова за развој сложеног система града (Cui, Alan, and Lin 2010:1-2).

Пораст моторног саобраћаја, средином шездесетих година прошлог века, на Лењиновом булевару (данашњем Булевару Михаила Пупина), тада јединој главној вези између старог

Београда и Земуна и једној од најдужих саобраћајница на Новом Београду, утицао је на размишљања стручњака да се првобитни планирани тунел за топловодне цеви додатно искористи и за потребе подземног пешачког пролаза (Anonim, 1970:80) (Сл. 1). На таква размишљања утицала су, такође, ранија негативна искуства и последице сукоба пешака и аутомобила у средишту старог дела града, о чему је ондашња дневна штампа доста писала (Petrović 1962:17). Позиција новог подземног пешачког пролаза у близини раскрснице поменутог булеvara и планиране нове, попречне саобраћајнице (Улице Ушће и Улице Милентија Поповића) према будућим Блокима 22 и 23 (1968–1974), с једне, и према кули тадашњег Централног комитета Савеза комуниста Југославије (ЦК СКЈ) (1960–1965), с друге стране, била је вишеструко значајна у планираној будућој Централној зони Новог Београда. Другим речима, одабир позиције и изградња овог подземног пешачког пролаза на будућој фреквентној тачки били су први корак ка повезивању постојећег и будућег садржаја са обе стране главног новобеоградског булеvara, али и ка превенцији негативних последица сукоба различитих видова саобраћаја у новом граду на левој обали Саве. Међутим, овај подземни пешачки пролаз, и поред свог значаја у ужем смислу, није разматран у контексту шире изградње мреже нових јавних подземних простора и потенцијалне тачке система будућег градског метроа.

Сл. 1. Изградња првог новобеоградског модерног подземног пешачког пролаза, 1964.

Fig. 1. Construction of the first modern underground pedestrian crossing at New Belgrade, 1964.

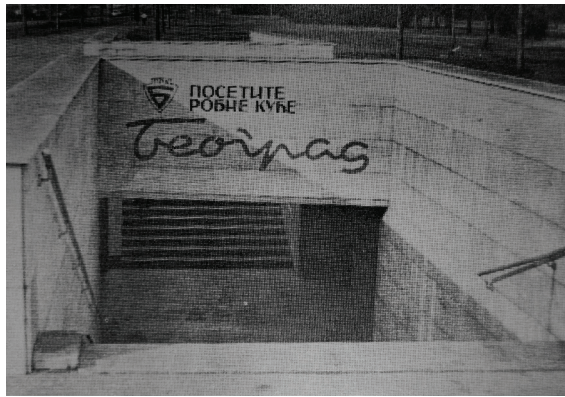


Пантовићев пројекат *првог новобеоградског модерног подземног пешачког пролаза*<sup>4</sup> представља даљу надградњу његове идеје из ранијег пројекта – *подземног пешачког пролаза испод железничког колосека* у оквиру комплекса новог Београдског сајмишта,<sup>5</sup> изграђеног читаву деценију раније, тачније 1955. године (Anonim, 1970:80). У оба примера присутна је ауторова иновативна тежња ка стварању што атрактивнијих и угоднијих подземних простора за пешаке, нарочито у погледу увођења нових, додатних садржаја, што ће бити подробније анализирано у новобеоградском примеру.

Први модерни подземни пешачки пролаз на Новом Београду није одмах отворен за кориснике. Иако је старији у погледу почетка изградње у односу на друге београдске модерне подземне пешачке пролазе, његово активно коришћење почиње тек после отварања подземних пешачких пролаза испод Теразија (Marković, 1968:31),<sup>6</sup> односно 1970. године, када Београд, због отварања више значајних инфраструктурних објеката, поприма све више обриси праве европске метрополе (Nikolić, 2014:20-21). Иако нису познати разлози дуге градње, када се имају у виду проблеми који су се јављали током градње вишепородичних стамбених објеката у суседном Блоку 21 (1960–1966),<sup>7</sup> може се претпоставити да је то била највероватније последица слабијег квалитета геолошког састава земљишта и непосредне близине оближњих великих река, Саве и Дунава. То је утицало на константно плављење овог подземног пешачког пролаза током градње, али и касније током његовог коришћења.

## АРХИТЕКТОНСКО ОБЛИКОВАЊЕ

При *екстеријерном обликовању*, Пантовић се одлучује за примену *белих мермерних плоча* правоугаоних димензија, дајући отвореном једнокраком степеништу са ободним зидом у облику ћириличног слова „П” (или „С”) елементе *монументалности и репрезентативности* (Сл. 2). То је, када се има у виду чињеница да су се у непосредној близини налазила два значајна тадашња здања – Савезно извршно



Сл. 2. Отворено једнокрако степениште, 1970.  
Fig. 2. Open single-staircase, 1970.

Сл. 3. Низање различитих планова: Пантовићев пролаз, ЦК СКЈ, МСУ, 1968.  
Fig. 3. Sequence of different plans: Pantović's crossing, CC LCY, MoCAB, 1968.



4 На пројекту су радили такође М. Терзић, као сарадник, и Р. Ацовић, као конструктор.

5 Иако су се бројни аутори бавили проучавањем и вредновањем комплекса новог Београдског сајмишта, чији радови неспорно представљају допринос у осветљавању овог значајног Пантовићевог дела у послератној београдској архитектури, овај подземни пешачки пролаз није до сада озбиљније разматран у домаћој историографији. С друге стране, архитекта Пантовић у свом тексту под насловом *Ново Београдско сајмиште*, објављеном у *Годишњаку града Београда*, указује на значај решења раздвајања различитих врста саобраћаја у оквиру сајамског комплекса. У том контексту помиње и постојање *тунела*, односно *подвожњака*, преко којег посетиоци могу да приступе потпуно безбедно комплексу сајма, чији је настанак више последица неизмештања постојећег железничког колосека. Овај *тунел*, како га назива сам аутор, почетком новог века и миленијума додатно је продужен и испод Булевару Војводе Мишића због безбедности свих учесника у саобраћају. Више о томе видети у: Pantović, 1957:600–601, 605.

6 Испод Теразија изграђена су четири подземна пешачка пролаза: између „Игуманове палате” и кафеане „Атина”; код Робне куће „Београд”; између хотела „Балкан” и „Москва” и код палате „Албанија”. Више о томе видети у: Ђ., А., 1970:72; Ј., С., 1970:74–76.

7 Више о вишепородичним стамбеним објектима у Блоку 21 видети у: Anđelković, G., 2018:334–417.



Сл. 4. Поглед на отворено једнокрако степениште из подземног пешачког пролаза, 1970.

Fig. 4. A view of open single-staircase from the underground pedestrian crossing, 1970.

веће (СИВ) (1947–1961), као највише седиште државне власти, и кула ЦК СКЈ, као највише седиште владајуће партије – било сасвим оправдано (Сл. 3).

Беле мермерне ободне зидове отвореног једнокраког степеништа ка унутрашњости подземног пролаза додатно прати *челични рукохват* кружног профила, једноставног и сведеног дизајна (Сл. 4). Појављује се и *косина* на једној страни степенишних кракова (према булевару), обложена црним мермерним плочама различитих облика и димензија. Она је имала улогу *мале рампе*, потпуно неуобичајене за наше прилике шездесетих година прошлог века – за лакше спуштање и подизање бицикла, па самим тим и за лакшу употребу овог подземног пешачког пролаза за тај вид саобраћаја.

У односу на касније пројектоване београдске модерне подземне пешачке пролазе, Пантовићев пројекат предвиђао је искључиво једнокрако степениште са малом косином на једној страни крака. Овај податак најбоље илуструје још увек недовољну техничку развијеност наше средине у погледу пројектовања оваквих објеката у годинама седме деценије прошлог века, што се у кратком временском року, већ почетком осме деценије, значајно променило, и то у корист технизације тако конципираних јавних подземних простора.

*Ентеријерско обликовање* одаје утисак детаљне простудираности пројектног задатка, али и *експеримента* у погледу примене различитих материјала и њихових смелих комбинација, потпуно ослобођених од строге екстеријерне монументалности. Свестан скромности пројектног програма, али и основне функције овог подземног пешачког пролаза, Пантовић при обликовању зидова, плафона и пода постиже *висок степен ликовности и динамичности* наизглед празног и безсадржајног простора, дајући му тако улогу својеврсне улице под земљом у новом, савременом граду на левој обали Саве. *Дуализмом пуних и празних зидних платана* (Сл. 5), једном спретном, крајње минималном и иновативном интервенцијом, Пантовић оживљава ову пролазну правоугаону комуникацијску траку. Са увођењем *излога*,<sup>8</sup> као празног (транспарентног) зидног платна, с леве и десне стране подземног пешачког пролаза, Пантовић ствара својеврсни *модни пункт* у овом јавном простору испод прометног (ново)београдског булеvara. С друге стране, пуна зидна платна, различитих димензија и површина, обложена су, такозваном, *блок-опеком* оранж боје, нестандардног и неунифицираног формата. Начин обликовања и примене овог слога, нарочито на мањим, квадратним зидним платнима, подсећа на примењени иновативни дизајн овог архитектонског елемента



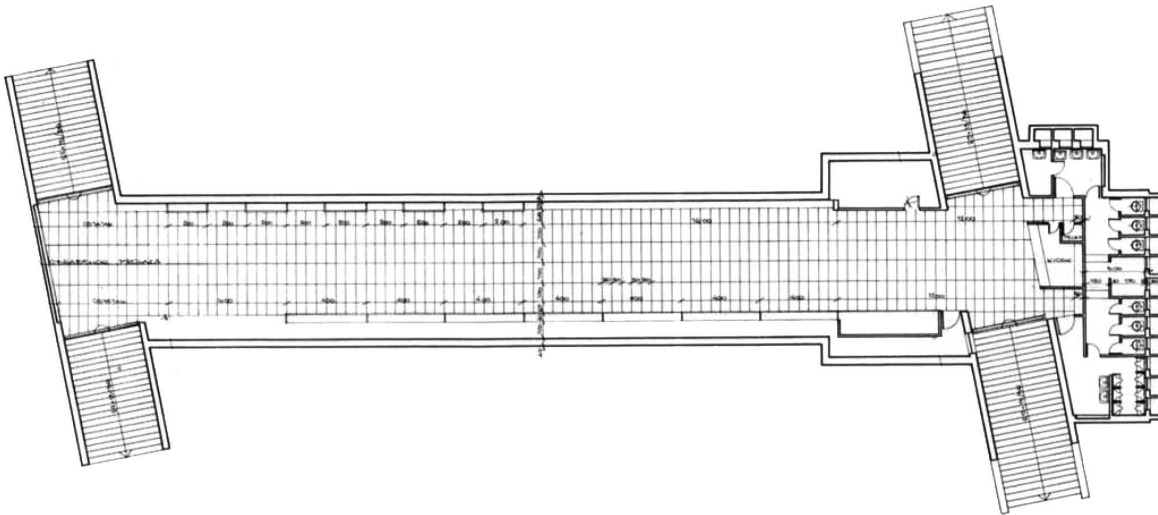
Сл. 5. Иновативни слог на фасади стамбене зграде архитекте Митровића у Доситејевој улици 5, 1971.

Fig. 5. Innovative style on the façade of a residential building by architect Mitrović at 5 Dositejeva Street, 1971.

обликовања на фасади стамбене зграде архитекте Михајла Митровића (1922–2018) у Доситејевој улици 5 (Аноним, 1975:132; Кадјевић, 1999:44–45; Вогуновић, 2005:983), настале годину дана пре Пантовићевог подземног пешачког пролаза на Новом Београду (Сл. 6). Иако не постоје поуздани извори који би са сигурношћу потврдили повезаност ова два поменута објекта у примени овог иновативног слога и његове даље (ре)интерпретације, може се закључити, на основу Кадјевићевих речи изнетих у монографији *Михајло Митровић: пројекти, градитељски живот, идеје* (1999), да је Пантовић био одушевљен Митровићевим иновативним дизајном и да је тражио његову сагласност за примену овог слога на објектима сајамских павиљона уз саму обалу Саве (Кадјевић, 1999:45). Може се, дакле, претпоставити да је Пантовић желео исти слог, тачније његову прилагођену реинтерпретацију, употребити као додатни „топли“ акценат у свом подземном пешачком пролазу. На тај начин, аутор је унео елементе *боје и текстуре*, те јасно нагласио структуру примењених материјала, што је допринело и *ентеријерској репрезентативности* овог јавног подземног простора испод значајног новобеоградског булеvara.

Читава подна површина подземног пешачког пролаза обложена је мермерним плочама правоугаоних димензија и сивозеленкасте боје (Аноним, 1970:80). На тај начин, Пантовић је желео да допринесе наставку спољашње монументалности у унутрашњост јавног подземног простора. Међутим, време је показало да је овакав избор подне облоге био погрешан, без обзира на ауторову тежњу у погледу достизања одговарајућег степена ентеријерске репрезентативности. Честе поплаве, како због обилних кишних падавина тако и због нарастања водостаја оближњих великих река, и недовољно одржавање подземног пешачког пролаза од стране надлежних служби, нарочито у периоду снежних падавина, довели су до неугледности овакве репрезентативне подне облоге, али такође и до њеног пропадања у таквим околностима.

<sup>8</sup> Током турбулентних деvedесетих година прошлог века, овај први новобеоградски модерни подземни пешачки пролаз убрзо је добио епитет *опасног места*, као својеврсне црне тачке у престоници. Тих тешких година за наше друштво, поменути излози све чешће су били мета вандалских напада. Због тога је одлучено да стаклене површине буду замењене металним, које су врло брзо постале погодан полигон за развој *уличне уметности*, дајући овом јавном подземном простору потпуно нову улогу у складу са промењеним друштвеним системом вредности.



Сл. 6. Основа подземног пешачког пролаза

Fig. 6. Plan of the underground pedestrian crossing

Плафон је, према ауторској изворној замисли, био обложен перфорираним алуминијумским плочама светлоплаве боје (Anopim, 1970:80). Због дотрајалости примењеног материјала, током деведесетих година прошлог века дошло је до његовог уклањања. Тада је изворна Пантовићева идеја о својеврсном пандану подној површини од мермерних плоча и њеног рефлективног одсјаја у плафонским плочама неповратно деградирана и уништена са једнолично омалтерисаном површином беле боје.

#### РЕКОНСТРУКЦИЈА И НАРУШАВАЊЕ ИЗВОРНЕ КОНЦЕПЦИЈЕ

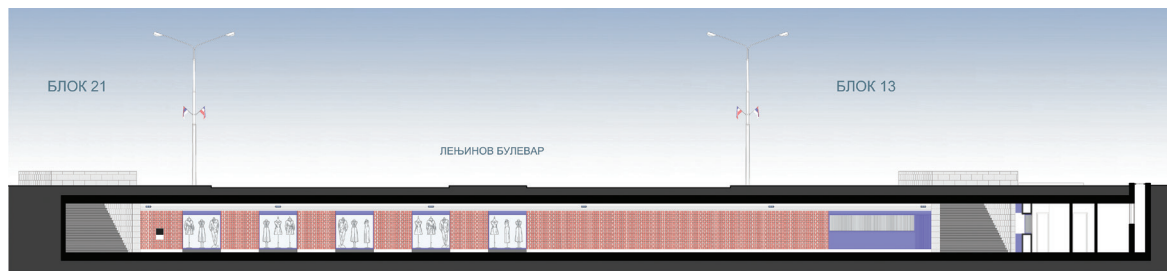
Реконструкцијом из 2004. године елементи монументалности и репрезентативности отвореног једнокраког степеништа са ободним зидом су неповратно уништени. Новопроектвана метална конструкција надстрешнице потпуно је неадекватна Пантовићевој архитектури овог подземног пешачког пролаза. Постојећи ободни зид скраћен је на скоро трећину своје пређашње висине, чиме су изворне ауторове пропорције и односи елемената, такође, нарушени и композицијски неусаглашени. Може се, дакле, закључити да је била пропуштена јединствена прилика да се овом реконструкцијом осмисли и одговарајућа надстрешница, прекопотребна због честих плављења као јасне последице неадекватно решеног система одводњавања кишнице у самом пролазу, а која би била у складу са Пантовићевом архитектуром, као њен савремен и логичан наставак.

Поменутом реконструкцијом није спроведен, такође, неопходан процес *технизације и осавремењавања* подземног пешачког пролаза, пре свега у погледу увођења, на пример, покретних степеница (ескалатора), покретних трака (травелатора), јавних лифтова, подизних платформи за особе са посебним потребама итд., што би значајно унапредило квалитет овог јавног подземног простора и омогућило његову доступност свим групама корисника.

Паралелно са реконструкцијом овог подземног пешачког пролаза, у суседном Блоку 16 почела је и изградња новог шопинг центра „Ушће“ (2004–2009), такође уз саму слободностојећу кулу некадашњег ЦК СКЈ, односно данашњег Пословног центра „Ушће“. Отварање оваквог комплекса масовне потрошње у непосредној близини утицало је на знатно повећање броја корисника првог новобеоградског модерног подземног пешачког пролаза, који је, као што је наведено, имао основну функцију безбедног пешачког и бицикличког повезивања супротних страна новобеоградског булеvara. У новој констелацији, мали профил овог подземног пешачког пролаза, неподвижан за велике масе људи, као што је то случај са поменутиим подземним пешачким пролазом испод железничког колосека у оквиру комплекса новог Београдског сајмишта, морао је испунити нови задатак, пре свега у погледу повећања проточности током дана. Међутим, изградња новог шопинг центра у непосредној близини и повећање броја корисника подземног пешачког пролаза испод Булеvara Михаила Пупина нису утицали на промену, нити на увођење нових садржаја у овом јавном подземном простору.

#### ФУНКЦИОНАЛНИ ПРОГРАМ

Функционални програм првог новобеоградског модерног подземног пешачког пролаза састављен је из основних намена, које су се у великој мери појављивале и код других београдских модерних подземних пешачких пролаза тог доба: *пролазна правоугаона комуникацијска трака* (ширине 5.35m и дужине 49.85m), *четири отворена једнокрака степенишна крака са ободним зидовима* (ширине 3.75m и дужине 9m) и *пратећи садржаји* (подстаница грејања са тунелом за топловодне цеви, продавница сувенира, киоск, телефонска говорница и санитарни чвор) (Сл. 7).



Сл. 7. Подужни пресек подземног пешачког пролаза, ауторов приказ првог новобеоградског модерног подземног пешачког пролаза

Fig. 7. Longitudinal section plan of the underground pedestrian crossing, author's presentation of the first modern underground pedestrian crossing at New Belgrade

Предвиђени пратећи садржаји концентрисани су искључиво на једној страни подземног пешачког пролаза, према Блоку 13. Таква ауторова одлука потпуно је разумљива ако се има у виду да је у близини била предвиђена прва тролејбуска (до 1973. године),<sup>9</sup> односно прва аутобуска станица (од 1973. године) на Новом Београду након преласка моста Братства и јединства (Бранковог моста). У тадашњој констелацији изградње Новог Београда у другој половини шездесетих и почетком седамдесетих година прошлог века, када су грађени искључиво објекти стамбене намене у циљу решавања горућег стамбеног питања, ова тролејбуска, односно аутобуска, станица из правца града, па самим тим и поменути подземни пешачки пролаз, постала је једина веза већине становника нових стамбених насеља на левој обали Саве између њиховог дома на Новом Београду и радног места у старом делу града.

Предвиђени пратећи садржаји овог подземног пешачког пролаза подељени су у три аутономне целине: *подстаница грејања са тунелом за топловодне цеви* (источни подужни зид подземног пешачког пролаза), *продавница сувенира* (западни подужни зид подземног пешачког пролаза) и *санитарни чвор са киоском и телефонском говорницом* (северни чеони зид подземног пешачког пролаза).

Преведена наведене целине представљају додатна, паралелна проширења *главне пролазне правоугаоне комуникацијске траке*. Источни подужни зид у целој својој дужини између два једнокрака степенишна крака има додатно проширење за предвиђени тунел за топловодне цеви са подстаницом грејања у непосредној близини степенишног крака према кули тадашњег ЦК СКЈ. Западни подужни зид има искључиво додатно проширење у непосредној близини степенишног крака према тролејбуској, односно аутобуској, станици у Блоку 13, где је предвиђен простор за продавницу сувенира. У једином доступном извору о овом Пантовићевом пројекту не наводи се јасан разлог избора овакве намене простора. Када се има у виду да је подземни пешачки пролаз настао у тренутку градње Новог Београда као потпуно новог града без постојеће инфраструктуре, може се поставити питање оправданости

предвиђања овакве намене. Другим речима, она није произашла као резултат потреба локалног становништва. Такође, овај део Београда у изградњи није још увек био толико атрактиван за домаће и стране туристе. Ауторов избор ове намене треба разумети више у контексту једне, тада опште, тенденције предвиђања оваквих садржаја у јавним подземним просторима у самом средишту града. Дакле, може се претпоставити да је аутор овом планираном наменом желео да испрати такве тенденције и у новом, будућем центру Новог Београда. Исто тако, не треба искључити могућност да је разлог овог избора и недовољно познавање пројектног програма за тадашње прилике, а можда и преамбициозна тежња аутора за овом наменом. То потврђује и промена планиране намене овог простора на самом почетку коришћења подземног пешачког пролаза.<sup>10</sup>

Трећа целина састављена је од два функционално независна простора – *киоска* са централном позицијом на чеоној страни подземног пешачког пролаза и *санитарног чвора* са бочним приступима. *Киоск*, инкорпориран у задате габарите подземног пешачког пролаза, био је намењен продаји дневне штампе, дувана, срећки и цвећа. У оквиру правилне геометрије и волуметрије киоска, са приступом из једног бочног крака, био је предвиђен простор за *телефонску говорницу*.<sup>11</sup> *Санитарни чвор*, са основном улогом јавног тоалета за све кориснике, имао је два предвиђена бочна приступа, позиционирана у непосредној близини степенишних кракова. Оваквом поделом бочних приступа аутор је желео нагласити раздвајање по полу корисника (женски и мушки тоалет). Треба нагласити, такође, да је аутор, упркос чињеници недостатка природног осветљавања јавног тоалета у овом подземном пешачком пролазу, успео на „мимикричан“ начин постићи његово природно проветравање преко посебних отвора са металном решеткастом конструкцијом, додатно инкорпорираних у зеленило суседног парка у Блоку 13.<sup>12</sup>

9 До 1973. године саобраћале су следеће тролејбуске линије: 14 (Зелени венац – Земун, Горњи град), 15 (Зелени венац – Земун, Нови град) и 16 (Зелени венац – Нови Београд, Похорска).

10 У овом простору дуго година радила је продавница риболовачке опреме и прибора.

11 Простор телефонске говорнице данас није у употреби.

12 Тај део зелене површине са отворима за проветравање јавног тоалета у подземном пешачком пролазу постао је саставни део проширене пешачке стазе на углу Булевара Михаила Пупина и Улице Ушће.

## ЗАКЉУЧАК

Разматрање *подземног урбанизма* код нас, као једне од актуелних појава у урбанистичком планирању савремених градова XX века, није укључивало и аспект архитектуре. Због тога је овај аспект подробно анализиран у конкретном примеру *првог новобеоградског модерног подземног пешачког пролаза*.

Сагледавањем околности настанка, архитектонског обликовања и функционалног програма може се закључити да први новобеоградски модерни подземни пешачки пролаз спада међу прве изграђене значајне објекте у Централној зони Новог Београда, и то као *први пример објекта подземног урбанизма и архитектуре* у овом делу града. Сходно томе, може се закључити, такође, да представља и саставни елемент развоја сусуденог Блока 21 у ужем и Централне зоне Новог Београда у ширем смислу, како са урбанистичке, тако и са архитектонске тачке гледишта.

Реконструкцијом на почетку новог века и миленијума пропуштена је јединствена прилика да се одређени недостаци Пантовићевог изворног решења побољшају. Уједно, није спроведен неопходан процес технизације и осавремењивања овог јавног подземног простора, чиме би био постигнут виши степен његовог квалитета и доступности свим групама корисника. Постављањем нове надстрешнице неповратно су нарушене изворне ауторове пропорције и односи елемената, док је њено обликовно решење потпуно неприкладно Пантовићевој архитектури овог подземног пешачког пролаза из шездесетих година прошлог века.

## ЛИТЕРАТУРА

- Andelković, G. (2018) *Specifičnosti in pomen tlorisne zasnove večstanovanjske arhitekture modernizma v obdobju 1950-1973 v Beogradu, Ljubljani in Zagrebu*, Ljubljana, Doktorska disertacija, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo
- Anonim (1970) *Podzemni pešački prolaz ispod Bulevara Lenjina u Novom Beogradu*, *Arhitektura urbanizam* br. **61-62**, str. 80.
- Anonim (1975) *Stambeni objekat u Dositejevoj ulici u Beogradu*, *Arhitektura urbanizam* br. **74-77**, str. 132.
- Bogunović, S. (2005) *Arhitektonska enciklopedija Beograda XIX i XX veka, knjiga II: arhitekti*, Beograd, *Beogradska knjiga*
- Cui, J., Allan, Andrew & Lin, Dong. (2010) *The development of underground pedestrian systems in city centres under the guidance of walkable cities*, ATRF 2010: 33rd Australasian Transport Research Forum
- Đ., A. (1970) *Terazije*, *Arhitektura urbanizam* br. **61-62**, str. 72.
- J., S. (1970) *Podzemni pešački prolazi kod »Albanije« i »Balkana«*, *Arhitektura urbanizam* br. **61-62**, str. 74-76.
- Kadijević, A. (1999) *Mihajlo Mitrović: projekti, graditeljski život, ideje*, Beograd, S. Mašić, *Muzej nauke i tehnike, Muzej arhitekture*
- Marković, J. (1968) *Novi Beograd 1948-1968*, Beograd, *Skupština opštine Novi Beograd*
- Nikolić, Z. (2014) *Metropola se rodila tokom noći*, *Beogradske priče* br. **73**, *Večernje novosti*, str. 20-21.
- Pantović, M. (1957) *Novo Beogradsko sajmište*, *Godišnjak grada Beograda* br. **IV**, str. 597-612.
- Petrović, Đ. (1962) *Arhitektura i urbanizam: pešački prolaz na Terazijama*, *Kultura umetnost* br. **248**, *Politika*, str. 17.
- Stojanović, B. (1966) *Perspektivno prostorno planiranje osnova za urbanizaciju naselja i zaštitu zemlje od prirodnih katastrofa*, *Urbanizam i građevinarstvo u zaštiti od katastrofa*, str. 17-28.
- Stojanović, B. (1969) *Novi aspekti u savremenom urbanističkom planiranju*, *Urbanizam Beograda* br. **4**, str. 52-62.

Stojanović, B. (1970) *Sabračaj u podzemnom urbanizmu*, *Arhitektura urbanizam* br. **61-62**, str. 69-71.

Stojanović, B. i Martinović, U. (1978) *Beograd: 1945-1975: urbanizam, arhitektura*, Beograd, *Tehnička knjiga*

## ИЗВОРИ ИЛУСТРАЦИЈА

- Сл. 1. Čukić, M. i Kokotović, S. (1981) *Novi Beograd: prva naselja: savremeni grad*, Beograd, *Političko-društvene organizacije*, str. 267.
- Сл. 2, 4 и 7. Anonim (1970) *Podzemni pešački prolaz ispod Bulevara Lenjina u Novom Beogradu*, *Arhitektura urbanizam* br. **61-62**, str. 80.
- Сл. 3. Marković, J. (1968) *Novi Beograd 1948-1968*, Beograd, *Skupština opštine Novi Beograd*, nepagirano
- Сл. 5. Autor
- Сл. 6. Mitrović, M. (1971) *Mihajlo Mitrović: izložba arhitekture*, Beograd, *Muzej primenjene umetnosti* (naslovna strana kataloga)