

GRAD I MARGINALNE GRUPE: PROBLEMI REALIZACIJE SPECIFIČNIH EKOLOŠKIH UVJETA ŽIVOTA

Zoran Šućur

Fakultet za defektologiju
Sveučilišta u Zagrebu

Stručni članak

UDK: 376.
Zaprimljeno: 15.09.1992.

SAŽETAK:

U ovom radu se željelo istražiti koliko su uvjeti života u gradu prilagođeni pripadnicima tzv. marginalnih grupa, odnosno koliko različiti elementi prostornog uređenja grada omogućuju zadovoljavanje specifičnih potreba ovih grupa. U skladu s tim, nastojalo se ispitati položaj marginalnih grupa u okviru prometnog sustava grada, a na način da se analizira prilagođenost trajanja zelenog signala za pješake, struktura poginulih ili ozlijeđenih pješaka na tzv. "crnim točkama" prometa, kao i mogućnost korištenja javnog gradskog prometa od strane marginalnih grupa. Osim toga, htjelo se steći i cjelovitiji uvid u dostupnost različitih gradskih objekata i javnih ustanova (ili drugih javnih prostora) ovim skupinama.

Rezultati pokazuju da mnogi problemi marginalnih grupa proizlaze iz različitih arhitektonskih, urbanističkih i prometnih barijera, a koje su rezultat toga da se grad i njegovi sustavi planiraju po uzoru na zdravoga čovjeka. Međutim, u nekim slučajevima standardi planiranja gradske sredine nisu prilagođeni ne samo ovim ugroženim skupinama nego ni ostalim stanovnicima grada. Ugroženost marginalnih skupina u prometnom sustavu vidljiva je iz podatka koji govori da u prometnim nesrećama najviše stradavaju djeca između 6 i 10 godina i stariji od 60 godina. Korištenja javnog prometa ili posjete kulturnim i drugim ustanovama su gotovo nemogući za mnoge predstavnike marginalnih skupina, jer su vrlo rijetke ustanove koje omogućuju nesmetan ulazak i kretanje po ustanovi (što je u mnogim drugim zemljama zakonski regulirano). Izlaz može biti samo u poštivanju specifičnosti potreba svih stanovnika grada i prihvaćanju načela alternativnosti u izgradnji gradske sredine, jer samo različit prostor može biti kvalitetan prostor.

Gljučne riječi: urbana sredina, marginalne grupe, prometni sustav, invalidi, stari ljudi.

1. UVOD: Grad i specifične grupne potrebe

Grad predstavlja jednu od najkompleksnijih tvorevina ljudske kulture. Polazi se od toga da on nije jednostavno aglomeracija, agregat ljudi i stvari, već jedan viši tip organizacije ljudskoga življenja koji je povezan s višim stupnjem realizacije ljudskih potreba, želja i ciljeva. Grad se želi prikazati kao mjesto koje otvara široke mogućnosti za razvoj svakoga pojedinca, ali i kao mjesto ostvarenja specifičnih interesa pojedinih skupina. Sigurno da se ne mogu negirati mnoge prednosti gradskog života na individualnom i grupnom planu, ali na drugoj strani, ne može se prijeći ni preko

negativnih posljedica gradske sredine u vidu prijestupa i osobito, marginalizacije pojedinaca, obitelji i čitavih društvenih skupina. Jasno da je realizacija stanovitih interesa određena količinom socijalne moći kojom raspolažu određene društvene grupe. Shodno tome, potrebe svih stanovnika grada nisu zadovoljene u istom stupnju, što postaje osnova kritike centralnih sustava grada (Čaldarović, 1987:40).

Ovdje prilazimo gradu kao heterogenoj cjelini, kao mozaiku vrlo raznolikih grupacija. Različitost je jedna od dimenzija privlačnosti grada, ali istodobno i obveza da se ova različitost poštuje u životu grada. U svezi s ovim postavlja se pitanje: koliko se u izgradnji javnih gradskih prostora, objekata i izgradnji velikih gradskih

sustava uzimala u obzir različitost potreba i sposobnosti njegovih stanovnika? ili općenito: je li moguće i u kojoj mjeri ovo uskladiti? Postoje li, u stvari, određeni standardi u planiranju gradskoga života koji su prilagođeni samo nekim skupinama stanovnika grada i koji time dovode ostali dio stanovnika u situaciju da se prilagođavaju uvjetima koji im ne odgovaraju ili kojima se ne mogu uopće prilagoditi? U krajnjem slučaju: odgovaraju li ti standardi bilo kom stanovniku grada? Postavljena pitanja nisu sigurno samo akademskog karaktera, nego se odnose na svakidašnje odvijanje života žitelja grada.

Bez sumnje da neki stanovnici grada moraju uložiti mnogo više energije i napora od drugih da bi obavili iste radnje ili došli na ista mjesta u gradu. Zbog nepoštivanja smanjenih mogućnosti nekih kategorija stanovništva (npr. hendikepiranih osoba), njima je u potpunosti onemogućen dolazak na određena mjesta ili korištenje nekih svakidašnjih usluga.¹

Problemi koji proizlaze iz veličine grada (kontrola prometa, opskrba vodom, energijom itd.) postali su prioritetni problemi upravljanja gradom, tako da ostaje malo vremena za bavljenje posebnim potrebama stanovništva. Osobito nedostaje vremena za one gradske skupine koje svojim značajkama upućuju na nužnost realizacije specifičnih uvjeta života.

Kad je riječ o uređenju života grada na taj način da se uvažavaju posebnosti

njegove populacije, onda to nije samo pitanje funkcionalnosti takvoga uređenja, već i humanog odnosa prema svim stanovnicima da se osjećaju ravnopravni u korištenju pogodnosti gradskoga života.

2. MARGINALNOST I URBANI PROSTOR

Pojam marginalne grupe se ponajprije vezuje uz ime R.E.Parka, koji definira marginalnog čovjeka kao osobu koja živi u dvjema kulturama, a da nijednoj u potpunosti ne pripada (Park, 1950, 1969). I u jednoj i u drugoj kulturi on je na periferiji zbivanja i vrlo teško može utjecati na bitne društveno-kulturne procese. Prema tome, pojam marginalnosti podrazumijeva "sporednost, istisnutost, nesudjelovanje ili (preciznije) površno i djelomično sudjelovanje u društvenom, kulturnom i političkom životu društvene sredine ili zajednice" (Petak, 1975:42). U skladu s ovim se i najčešće marginalne grupe određuju kao grupe koje nemaju značajnoga utjecaja na osnovne ekonomske, kulturne i političke procese i odnose unutar šire zajednice (usp.: Sociološki leksikon, 1982:336).

Međutim, mi ćemo u ovom radu koristiti jednu drugačiju i suženiju koncepciju marginalnih grupa. U marginalne grupe bismo ubrojili sve one osobe koje su zbog svojih dobnih ili psihofizičkih značajki bitno onemogućene glede korištenja gradskih sadržaja, objekata ili gradskih sustava te koje se teško mogu

1

Evo kako jedna novinarka opisuje probleme invalida u pogledu korištenja različitih usluga: "Želite ući u hotel, no pred ulaznim vratima ispriječile su se stube i morate zamoliti nekog od prolaznika da vas prenese do vrata. Vrata nisu automatska, a sami ih ne možete otvoriti. Pozvali biste zvonom recepciju, ali taster je previsoko. Želite u WC, no i tu vam je potrebna pomoć. Ne možete ući u telefonsku kabinu, ne možete sami pozvati dizalo, ne možete do svoje sobe koja je na drugom katu ..." (Zaboravljeni putnici, u "Vjesniku", 14.12.1989.).

prilagoditi funkcionalnim standardima urbane sredine. Riječ je o slijedećim socijalnim skupinama: djeci, starim osobama, invalidima, majkama s djecom, osobama sa smetnjama u kretanju gradom (slijepim, gluhim i drugim osobama). Mada spomenute skupine nisu najbrojnije unutar urbane populacije, evidentan je trend povećanja broja osobito nekih pripadnika marginalnih skupina. To je slučaj sa starim ljudima, poradi općeg trenda starenja stanovništva u našem društvu, ali i s invalidima čiji se broj povećao zbog ratnih događanja.

Naglasak je u ovom radu, prije svega, na prostornoj marginalnosti (shvaćajući prostor kao fizičku i socijalnu kategoriju). Neke od gore navedenih grupa nisu, možda, sociopolitički ili ekonomski marginalne, ali to jesu s aspekta njihova položaja glede korištenja prostora. Bez sumnje da je dostupnost gradskih sadržaja ili pojedinih dijelova grada (npr. urbanog centra) jedna od dimenzija "kvalitete urbanog života", pod kojom se misli "raspon mogućnosti odabira dostupljivih urbanom stanovniku" (Rogić, Kuduz i sur., 1982:13). Viša razina prostorne dostupnosti (uz socijalnu dostupnost), te viša razina prostorne pokretljivosti (uz socijalnu, radnu i drugu pokretljivost) znače i višu razinu kvalitete života.

No, prostorni vid života ima, mogli bismo reći, mnogo veću težinu kod pripadnika marginalnih grupa u odnosu na ostale stanovnike. Zbog svojih tjelesih značajki, oni su daleko više no drugi vezani za prostor (Seferagić, 1988:54) i stoga, osjetljiviji na probleme koji su rezultat neodgovarajućeg uređenja gradske sredine.

Koji je uzrok tome da urbana sredina vrši marginalizaciju određenih dijelova

gradske populacije? Razlog treba tražiti u sustavu urbanog planiranja i reprodukciji socijalnog prostora koji su usmjereni prioritetno na radni kontingent stanovništva. Potrebe onih skupina koje ne sudjeluju u svijetu rada samo su periferno prisutne pri izgradnji ili uređenju gradske sredine. S druge strane, visok stupanj tehničiranosti urbane sredine ima za pretpostavku čovjeka kao tehničko-funkcionalno biće, što znači da su pojedine razine korištenja prostora tehnički determinirane. Prema tome, urbani prostor je raspoloživ, prije svega, zdravom i odraslom stanovniku i drugo-tehnički kompetentnom.

Neki autori (Dakić, Perković i sur., 1989) polaze od toga da je teritorijalnoj praksi marginalnih grupa svojstveno to da se prema prostoru odnose s nekom vrstom "iznuđene lokalnosti". To znači da pripadnici ovih grupa, zbog neutjecajnosti i drugih razloga, nisu u mogućnosti slobodno izabrati svoje urbano mjesto, već im je ono dodijeljeno. Isto tako, ukoliko je to mjesto pogodeno s ekološkog stajališta, oni ga teško mogu slobodno napustiti, već jedino uz pomoć onih koji ne podliježu iznuđenoj lokalnosti. Proizlazi da je položaj marginalnih grupa u okviru reprodukcije i uređenja socijalnog prostora značajan indikator njegove uporabne vrijednosti. Ako je položaj marginalnih grupa sa prostornog gledišta povoljniji, vjerojatno je da će i ukupni položaj ljudi na određenom području biti povoljniji. Poštivanje potreba i interesa marginalnih grupa u socijalnom prostoru dobar je pokazatelj da se u sustavu planiranja polazi od konkretnih oblika življenja, a ne od prosjeka i prosječnosti.

Kod razmatranja većine urbanih procesa zamjetno je da položaj i uloga marginal-

nih grupa nisu u središtu pozornosti. Razlog za ovo treba tražiti i u tome što se pripadnici ovih skupina ne pojavljuju kao zasebna i strukturirana skupina. Zbog nedostatka vlastite organiziranosti određene su kategorije marginalnih pripadnika potpuno socijalno "nevidljive" (stari ljudi), dok su problemi nekih drugih marginalnih skupina, zahvaljujući dijelom i predstavnicima njihovih organizacija, dosta prisutniji u javnosti, mada ni ove skupine nisu osobito zadovoljne glede ispunjavanja njihovih zahtjeva i potreba (invalidi, slijepi).

3. DEFINIRANJE PROBLEMA

Cilj nam je, dakle, istražiti koliko su uvjeti života u gradu prilagođeni onim grupama koje nazivamo marginalnim. Sve ove skupine susreću se svakodnevno sa mnoštvom problema koji proizlaze iz uređenja grada. Budući da neke od ovih skupina žive na "periferiji" društva, izgleda da se njihovi problemi vrlo teško probijaju do svijesti ostalih stanovnika grada. Osim toga, problemi marginalnih grupa nisu bili posebno teorijsko-istraživački obrađivani, izuzev u radu O. Čaldarovića (1991), te sporadično u radovima Dakić i sur.(1989), Seferagić (1988). Primjetno je, međutim, da se u posljednje vrijeme prave pomaci u smjeru izmjena gradske sredine u skladu s potrebama marginalnih grupa, ali je stanje i dalje daleko od zadovoljavajućeg.

Prvi zadatak našega rada sastoji se u tome da se analizira položaj pripadnika

marginalnih grupa u okviru nekih osnovnih sustava grada. Mi ćemo se ovdje ograničiti na prometni sustav, i to na području Zagreba.

Općenito, izgleda da se gradovi adaptiraju prema širenju vlastitog prometnog sustava, a ne da se promet funkcionalno prilagođava stanovnicima. Povećanje broja javnih i privatnih vozila sigurno se moralo odraziti na povećanje zahtjeva glede prometne infrastrukture. Rast ovih zahtjeva imao je posljedice na percepciju gradskoga prostora kod njegovih stanovnika (a time i na njihovo ponašanje). Isto tako, rast prometa značio je i povećanje broja nesreća u gradovima. Kad je riječ o izgradnji prometnica, onda se izgleda vodilo više računa o što većem protoku automobila kroz prometni sustav, nego o tome kakve će posljedice imati takav koncept na život stanovnika.

Da bismo provjerili ovu pretpostavku najjednostavnije je istražiti jedan broj prometnih točaka, prometnih križanja u gradu. Budući da su skoro sva velika raskršća regulirana semaforima bilo bi potrebno istražiti koliko traje dopušteni svjetlosni signal za pješake kod prijelaza ceste i je li on prilagođen onim skupinama koje imaju poteškoće s kretanjem, tj. onim grupama koje smo definirali marginalnim. Kakav je odnos trajanja zelenog svjetla kod automobila i pješaka?²

Na drugoj strani, kad su u pitanju raskršća, zanimljivo bi bilo vidjeti koliko je raskršća u našem gradu opskrbljeno dodatnim akustičkim uređajima za neke marginalne skupine (slijepi osobe), makar je to samo jedan manje značajan

2

Ovdje bi bilo zanimljivo i ispitati kakav tip regulacije raskrižja pojedine grupe građana preferiraju (semaforima, prometnim policajcima ili na neki treći način).

vid položaja marginalnih grupa u prometu.

Slijedeći cilj istraživanja bio bi da se ispita struktura poginulih lica u prometnim nesrećama u gradu, i s druge strane, da se vidi postoje li neka mjesta kao frekventne točke prometnih nesreća, odnosno koje su "crne točke" prometa i koliki je udio pripadnika marginalnih grupa u strukturi poginulih na tim točkama? Poznato je da su u gradu sve češće nesreće i da neposredne povode imaju u nepažnji pješaka ili nepoštivanju propisa kod vozača, ali vjerojatno da su ove nesreće uvjetovane i nestručnim uređenjem pojedinih raskršća ili prijelaza.

Idući problem s kojim se susreću pripadnici marginalnih grupa vezan je za javni promet (autobusni i tramvajski). Da broj hendikepiranih u ovom smislu nije zanemariv pokazuje podatak da negdje oko 15% svjetske populacije pati od nekih tjelesnih ili osjetilnih nedostataka koji podrazumijevaju neke posebne uvjete kad su u pitanju putovanja. Mogućnosti putovanja za ove grupe su kod nas mnogo manje nego u inozemstvu. U našim autobusima uopće nisu predviđena mjesta za invalide u kolicima, tako da su ti ljudi primorani samo iznimno koristiti ovu vrstu prijevoza. To ne vrijedi samo za invalide, već i za starije osobe i druge kojima uopće nisu prilagođeni ulazi u tramvaj (ulazi su previsoko od razine pločnika, stajališta nisu dovoljno osvijetljena itd.).

Postoji logika da se prometnice sve više proširuju, grade se velike petlje i raskrižja, a istovremeno se smanjuju nogostupi i prostori predviđeni za pješake. I kad pos-

toje nogostupi, oni su najčešće zatrpani parkiranim automobilima, tako da se hodanje pješaka takvim prostorima svodi na "provlačenje" između parkiranih automobila. Ovakva gužva automobila je osobito prisutna u nekim prilaznim ulicama prema pješačkim zonama. Teško da se u ovakvim prenatrpanim prostorima uopće mogu normalno kretati invalidska ili dječja kolica.

Da bi se stekao cjelovitiji uvid u položaj marginalnih grupa nužno je istražiti i prilagođenost nekih gradskih objekata (muzeja, kazališta, kino-dvorana, fakulteta) i drugih javnih ustanova (knjižnica, sudova, galerija) ovim grupama. Vjerojatno je pristup nekim objektima za ove grupe ne samo otežan već i sasvim onemogućen.

Na kraju, može se postaviti i pitanje mogućnosti korištenja i nekih drugih javnih prostora. Kad je u pitanju grad Zagreb, onda se zbivaju neke promjene u korist pješaka u tom smislu da se stvaraju stalne ili privremene pješačke zone. Sigurno da otvaranje ovakvih zona mnogo znači i za pripadnike marginalnih skupina. Ali ni sadržaji ovakvih zona nisu baš uvijek dostupni ovim grupama.

4. REZULTATI I DISKUSIJA

Polazeći od potrebe da analiziramo neke elemente položaja marginalnih grupa u prometnom sustavu, nastojali smo "obraditi" određeni broj križanja u Zagrebu.³ Analizirajući vremensko trajanje zelenog svjetlosnog signala na ovim raskrižjima došli smo do podatka da on,

3

Za ispitivanje smo izabrali četiri raskrižja na Aveniji Vukovar i to od križanja sa Savskom do križanja s Držićevom.

u prosjeku, traje za automobile koji se pravocrtno kreću od 20 do 39 sekundi, odnosno kod skretanja od 14 do 20 sekundi, dok je to vrijeme za pješake od 9 do 27 sekundi.⁴ Očito da je trajanje zelenog signala ne samo relativno duže za automobile, nego i da vrlo kratko trajanje ovog signala za pješake, u nekim slučajevima, "stumulira" pješake da krše prometne propise. Ovo vrijeme prijelaza preko ceste pokazuje da se nije dovoljno vodilo računa ne samo o sporijem kretanju nekih marginalnih skupina, nego da to vrijeme nije prilagođeno niti jednom stanovniku grada. Bez obzira na dob i psihofizičke značajke u nekim slučajevima je nemoguće prijeći cestu za vrijeme trajanja zelenog svjetla, pa čak i ubrzanim korakom. Ovakva situacija na pojedinim raskršćima je ne samo neadekvatna, već i opasna, poglavito za one stanovnike koji su na neki način usporeni u kretanju.

Na drugoj strani, postavlja se pitanje jesu li adekvatno regulirani semaforima oni prijelazi koji omogućuju zaustavljanje na sredini ceste, tj. prijelaz ceste u dva navrata. Koliko je takvo rješenje sigurnije i prikladnije za marginalne skupine i gradske stanovnike uopće? Naizgled ovo se može činiti razumnim. Međutim, ni ovo rješenje nije osobito prihvatljivo ako se na sredini ceste nalazi tramvajska

pruga, tako da su ti prostori za prihvat pješaka vrlo skućeni i opasni, a ovakvo prelaženje ceste nije naročito pogodno u situaciji nepovoljnih vremenskih uvjeta, kad je neopreznost vjerojatnija. Prema podacima, ni ovakvim rješenjima nisu sasvim prilagođena trajanja zelenog svjetla (u trajanju od 10 sekundi starija osoba ili osoba sa smetnjama u kretanju vrlo teško može prevaliti predviđeno rastojanje). U stvari, starija osoba za vrijeme trajanja zelenog svjetla prevali nešto više od polovine predviđene distance.

Dakle, neke marginalne skupine stanovništva su osobito ugrožene u okviru ovakve prometne situacije. To pokazuju i ocjene položaja marginalnih grupa u prometu od strane stanovnika grada. Prema odgovorima anketiranih iz Donjeg grada vidljivo je da se posebno ugroženim u prometu smatraju: mala djeca bez roditelja, djeca školskog uzrasta, invalidi s poteškoćama u hodu, ljudi oštećena vida, ljudi oštećena sluha, stari ljudi, paraplegičari i ljudi u depresiji (Dakić i sur., 1989:101).

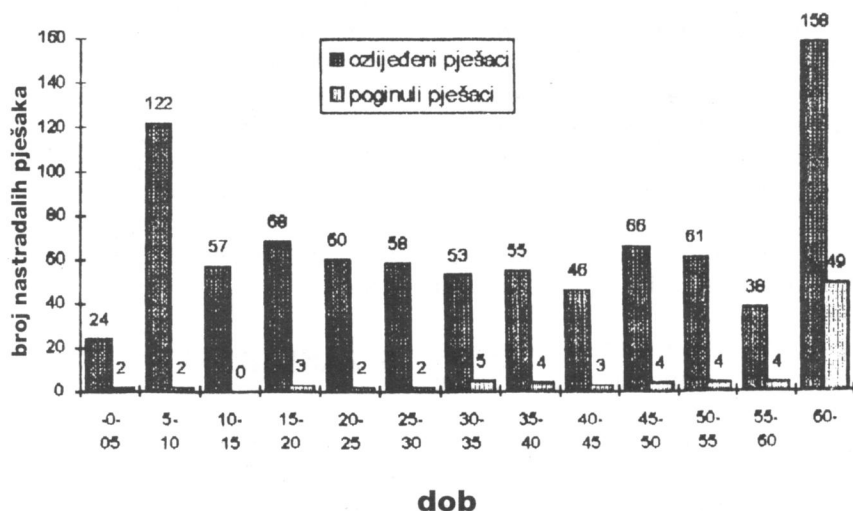
Na osnovu ovakve situacije može se predvidjeti da će se veći dio nastradalih pješaka u prometnim nezgodama nalaziti baš među pripadnicima marginalnih skupina, jer nisu u mogućnosti da se adaptiraju na postojeće prometne uvjete. To pokazuju i slijedeći podaci.

4

Treba naglasiti da se ovo trajanje zelenog svjetla za pješake odnosi na prijelaz cijelog kolnika (pa i ono od 9 sekundi). Na drugoj strani, govorimo "u prosjeku" jer postoje neke iznimke (npr. da zeleni signal za prijelaz samo polovine kolnika traje 51 sekundu, a za drugu polovinu desetak sekundi).

Grafikon 1.

Dobna struktura stradalih pješaka u Zagrebu (1988.)



Izvor: "Bilten o sigurnosti u prometu", Gradski sekretarijat za unutrašnje poslove, Zagreb, 1988.

Prema grafikonu pokazuje se da u nezgodama najviše stradavaju starije osobe i djeca. Među stradalom djecom najveći je broj između 6 i 10 godina, ali smrtnost i ozljede su daleko najčešći kod starijih skupina pješaka. Starije osobe čine vrlo rizičnu skupinu u ovom smislu bilo zbog svog slabijeg vida, teže pokretljivosti, sporijih reakcija itd. U tijeku 1988. godine poginulo je 48 pješaka starijih od 60

godina, a što je preko 57% ukupnoga broja smrtno stradalih pješaka.

Zanimljiv je i podatak da je svaki četvrti stradali pješak ozlijeđen na obilježenim pješačkim prijelazima, mada je ovaj postotak smanjen u odnosu na 1987. za 8.5%.

Općenito, izgleda da su najugroženija ona raskrižja ili prijelazi u blizini kojih su locirani objekti ili "mjesto" koja koncentriraju velik broj ljudi (kolodvori, tržnice,

škole itd.).⁵ Sigurno da pri planiranju i izgradnji gradskih prometnica i raskrižja posebnu pozornost treba obratiti na ovakva mjesta.

Radi lakšega kretanja slijepih osoba na području Zagreba je bilo instalirano 1991. pet akustičkih uređaja na semaforima, a od kojih su radila samo dva. Ovi uređaji olakšavaju prijelaz ovim osobama na semaforski reguliranim prijelazima, međutim, oni ne rješavaju probleme na složenim raskrižjima. Osnovni problem je, bar za ovu marginalnu skupinu, istodobni zeleni signal za pješake i automobile koji skreću, a koji često ne poštuju prednost prolaza za pješake. Pripadnici ove marginalne skupine smatraju prioriternim, glede poboljšanja vlastite sigurnosti u prometu, uklanjanje parkiranih automobila s pločnika koji uvelike otežavaju ili onemogućuju kretanje.

Analizirajući mogućnosti kretanja pločnikom na nekim ulicama u blizini pješačkih zona, primjetno je da širina pločnika, koji su istodobno predviđeni i za parkiranje automobila, nije dovoljna za prolaz dječjih ili invalidskih kolica. Na nekim mjestima kolica uopće ne mogu proći, a vrlo je otežano njihovo kretanje u situaciji većega broja ljudi na pločniku.

Posebno je otežavajuća situacija za neke pripadnike marginalnih grupa (invalidne

kolicima) glede pristupa nekim gradskim objektima. Ogroman broj fakulteta, muzeja, kazališta nije dostupan za ovu marginalnu grupu, jer u njima ne postoje dizala, ulazi su previsoko postavljeni, s velikim brojem stuba i sl.

Kad je riječ o pješačkim zonama onda se zapažaju određeni pomaci glede spuštanja ivica trotoara na križanjima za lakši prijelaz invalidskih ili dječjih kolica.⁶ Međutim, neki svakodnevni sadržaji u okviru ovih zona nisu dostupni invalidima u kolicima. Npr. telefonske govornice su postavljene previsoko za ovu skupinu, a što bi se moglo riješiti izgradnjom manjeg broja "prilagođenih" govornica. Teškoće su, isto tako, sa mogućnošću korištenja restorana i sličnih objekata od strane ove grupe, a koji opet imaju one značajke koje smo spomenuli za druge javne objekte.

5. ZAKLJUČAK

Očigledno da mnogi problemi marginalnih skupina proizlaze iz različitih arhitektonskih, urbanističkih, prometnih i drugih barijera, a koje su rezultat toga da se grad i njegovi sustavi planiraju prema uzoru na zdravoga čovjeka. S druge strane, teško je uskladiti arhitektonska i prometna rješenja sa potrebama svih marginalnih

5

Među najugroženija raskrižja i prijelaze u Zagrebu ulaze: Držičeva - Autobusni kolodvor, odnosno Držičeva - Avenija Vukovar te križanje uz tržnicu na Trešnjevačkom trgu. Kad je riječ o križanju Držičeva - Autobusni kolodvor, onda se tu radi o vrlo frekventnom prijelazu koji nije riješen na zadovoljavajući način. Budući da je to mjesto stalnoga kretanja ljudi prema autobusnom kolodvoru, odnosno prema tramvajskom stajalištu, bilo bi adekvatnije da su izgrađeni podzemni pješački prolazi. Križanje Držičeve i avenije Vukovar je široko i složeno, a tome treba dodati vrlo gusti promet (automobilski, autobusni i tramvajski). Križanje uz Trešnjevački trg predstavlja pješački ugroženije križanje, čemu je pridonijela i izgradnja tržnice.

6

Ovo je npr. korisno za ovu socijalnu skupinu, ali je s druge strane, disfunkcionalno za slijepu osobu jer ivičnjaci za njih predstavljaju orijentire u kretanju gradom.

skupina jer su njihove potrebe međusobno različite. Neka arhitektonska rješenja mogu olakšavati kretanje jednoj marginalnoj grupi, a drugoj istodobno otežavati. Ali bez obzira na to, potrebno je i moguće izvršiti određeno prilagođavanje gradske sredine na taj način da se smanji rizičnost života ovih grupa, kako u prometu tako i u drugim područjima urbanog života.

Nužno je, prije svega, ove socijalne skupine "vratiti" u proces urbanog planiranja, u tom smislu da se identificiraju njihove konkretne potrebe i poteškoće u zadovoljavanju tih potreba. S tim u vezi je i slijedeći zadatak, a koji se sastoji u utvrđivanju kriterija i pokazatelja pomoću kojih je moguće mjeriti zadovoljavanje potreba i razinu kvalitete življenja ovih skupina. Jedan pokušaj razrade ovih

kriterija i indikatora možemo naći u radu O. Čaldarovića (1991).

Poštivanje specifičnih životnih potreba marginalnih grupa podrazumijeva određenu mogućnost izbora za ove grupe i prihvaćanje načela alternativnosti u izgradnji i korištenju gradske sredine. To konkretno znači dostupnost gradskih lokacija i opremljenost gradske sredine sadržajima koji će olakšati socijalnu integraciju ovih skupina. U tom smjeru je nužno postojanje posebnih prostora i objekata (kafića, restorana, klubova), koji bi bili znatno dostupniji različitim marginalnim pripadnicima. Osim toga, korisno je da ovi objekti (ugostiteljski i slični) imaju na sebi međunarodne simbole i oznake kojima se označuju posebne pogodnosti za hendikepirane osobe.

Literatura:

- ČALDAROVIĆ, O. (1987): Suvremeno društvo i urbanizacija. Zagreb, Školska knjiga.
- ČALDAROVIĆ, O. (1991): Marginalni slojevi i gradska sredina. Zagreb, Zavod grada Zagreba za socijalni rad.
- DAKIĆ, S.; PERKOVIĆ, Z.; ROGIĆ, I.; STOJKOVIĆ, A. (1989): Urbana drama Donjeg grada. Zagreb, Centar za idejno-teorijski rad GK SKH Zagreb.
- PARK, R.E. (1950): The Marginal Man, in: Race and Culture. Illinois, Free Press, Glencoe.
- PARK, R.E. (1969): Kulturni konflikt i marginalni čovjek, u: Teorije o društvu II. Beograd, V.Karadžić.
- PETAK, A. (1975): Marginalizacija - jedna tendencija suvremene gradske kulture. Revija za sociologiju, br. 4.
- ROGIĆ, I.; KUDUZ, A.; LAY, V. i sur. (1982): Kvaliteta života (Nacrtno istraživanje). Zagreb, Urbanistički institut SRH.
- SEFERAGIĆ, D. (1988): Kvaliteta života i nova stambena naselja. Zagreb, Sociološko društvo Hrvatske.
- SOCIOLOŠKI LEKSIKON (1982). Beograd, Savremena administracija.

THE TOWN AND MARGINAL GROUPS: PROBLEMS OF THE REALIZATION OF SPECIFIC ECOLOGICAL LIFE CONDITIONS

SUMMARY

This paper presents an attempt to investigate in which extent are the conditions in town adapted to members of marginal groups, or in other words how different elements of town's space organization enable fulfilling specific needs of these groups. According to this, the intention was to test the position of marginal groups within the traffic system in town. Therefore the adaptation of the green light duration for pedestrians, the structure of killed or wounded pedestrians in the so called "black spots" of traffic, as well the use of public transportation from the side of marginal groups were investigated. Apart from these, the intention was to acquire more complex insight into the availability of public institutions (or other public spaces) for marginal groups.

The results show that lot of problems which marginal groups have, emerge from different architectural, urban and traffic barriers, which results with the fact that the town and it's systems are planed according to the concept of a healthy man. In some cases standards of planing town environment are not adapted not only to these endangered groups, but to other town inhabitants. Endangered position of marginal groups in the traffic system is abvious from the fact that victims in traffic accidents are mostly children, aged 6 - 10 years and persons older than 60. The use of public transportation or visits to cultural and other institutions are almost impossible for most of the representatives of marginal groups, since institutions that enable undisturbed entrance and movement are rare (that is regulated in a lot of other countries).

The solution can only be taking into account specific needs of all the town inhabitants and accepting the principale of alternative in building up town environment, because only different space can be a quality space.

KEY WORDS: urban environment, marginal groups, traffic system, invalids, older people.