

Procesi transformacije sela u gradsku periferiju

Radovan Delalle

Zagreb, Hrvatska

1. Uvod

Tijekom ovoga stoljeća procesi urbanizacije doveli su do naglog povećanja urbanih aglomeracija i sve veće koncentracije stanovništva u velikim gradovima. Prema najnovijim statističkim podacima već blizu tri milijarde stanovnika živi u urbanim područjima. Istodobno se poljoprivredne i šumske površine naglo smanjuju, a brojna se sela ruše ili pretvaraju u bezlična područja gradske periferije. U takvom slijedu događaja zahtjevi za održivim razvitkom, koji danas tvore međunarodnu obvezu¹ (ne više samo marginalni zahtjev predstavnika eko-pokreta), označavaju put kojim tek treba krenuti. Je li moguće zaustaviti daljnje širenje velikih gradskih teritorija sa svim negativnim posljedicama koje su posebno vidljive zbog rastućih prometnih, infrastrukturnih i ekološko-energetskih problema? Je li moguće ostvariti alternativni pristup koji se temelji na ravnomjernom razviku manjih naselja i ekološki održivih gradova, dok i dalje traje energetska rasipnost, neobuzdana potrošnja, trka za profitom bez pokrića, uz sve veće naoružavanje, zagađenost i opću ugroženost čovjekova okoliša?

Na području Zagreba jasno su vidljive posljedice nekontroliranog širenja gradskog teritorija šezdesetih godina na račun kvalitetnih poljoprivrednih površina i autohtonih seoskih zajednica (primjer gradnje stambenih naselja u Novom Zagrebu). Početkom stoljeća procesi transformacije sela obuhvaćali su područja Trnja, Trešnjevke i Peščenice, a danas su to brojna područja na rubnim dijelovima grada.

.....
¹ Prema tekstu AGENDA 21 usvojenom na Svjetskoj konferenciji o okolišu i razvitku, održanoj u Rio de Janeiru 1992.

2. Stara Trešnjevka

Na primjeru razvoja Stare Trešnjevke možemo pratiti postupnu preobrazbu ovoga područja od izdvojenih sela sredinom 19. stoljeća do suvremene Trešnjevke kao vitalnog dijela grada Zagreba. Ovo se istraživanje odnosi na istočni dio današnje Trešnjevke² koji graniči na sjeveru sa željezničkom prugom, na jugu s rijekom Savom, a zapadna je granica određena potokom Črnomerec. Istočna se granica ovoga područja prostire do Savske ceste, koja je još od početka 19. stoljeća povezivala grad Zagreb s obalom Save i naseljem Predgrad Sava.

U prvoj polovici 19. stoljeća u dijelu istočne Trešnjevke postoje dva autohtona sela, čiji se stanovnici bave isključivo poljoprivredom (Horvati i Ljubljanica), dok se izgradnja naselja Predgrad Sava uz Savsku cestu može smatrati prvim urbaniziranim prostorom koji su nastanjivali pretežno trgovci, obrtnici, splavari, gostioničari i sl. Nakon ukidanja kmetstva 1848. godine uskoro se ujedinjaju dotadašnje četiri upravne jedinice - Gradec, Kaptol, Nova Ves i Vlaška ulica - u gradsko područje Zagreba, kojemu su pripala i sela istočne Trešnjevke s ukupno 260 stanovnika. Zapadni dio današnje Trešnjevke, sa selima Rudešom, Jarunom i Prečkim, pripao je općini Vrapče. Izgradnja željezničke pruge 1862. i nove stanice na mjestu današnjega Zapadnog kolodvora simbolički je značila i početak novog razdoblja. Neizgrađeni prostor u blizini željezničke pruge postaje pogodan za nove industrijske komplekse, skladišta, manje industrijske pogone i značajnije infrastrukturne i komunalne objekte (Gradski vodovod, Svilana, Tvornica strojeva i ljevaonica željeza, Spremište prnja itd.). Istodobno u središnjem dijelu Trešnjevke tijekom 19. stoljeća nije bilo većih promjena: seoski način života i velike poljoprivredne parcele i dalje predstavljaju osnovni interes lokalnog stanovništva, koje se zbog čestih poplava nije značajnije povećavalo (gradnja savskih nasipa počela je tek 1918. godine). U *Regulatornoj osnovi grada Zagreba* iz 1889. godine prvi se put predlaže regulacija organski nastale mreže puteva koji su povezivali postojeća sela s gradom. U selu Horvati (na prostoru današnje Knežije) na prijelazu u 20. stoljeće živi oko 570 stanovnika. Nakon uvođenja električnog tramvaja (1910. godine) i samoborske željeznice (popularnog "Samoborčeka"), te izgradnje električne centrale (Munjare) na sjevernom dijelu Trešnjevke, uoči prvog svjetskog rata stvoreni su potrebni preduvjeti za brži prostorni i gospodarski razvitak. Početkom stoljeća Zagreb je imao oko 60.000 stanovnika i nije pokazivao interes za širenje na području Trešnjevke. Zbog takvog stava gradske uprave zemljište je u tom dijelu bilo vrlo jeftino, bez komunalne opreme, a za gradnju obiteljskih kuća nije bila potrebna građevna dozvola. Brojne su radničke obitelji, koje nisu mogle plaćati skupe najamnine u središtu grada, koristile ove pogodnosti za stihijsku gradnju često vrlo nekvalitetnih kuća, bez minimalnih komunalnih uvjeta.

U razdoblju između dva svjetska rata nastavlja se započeta neplanska izgradnja na sve većoj površini Trešnjevke, što postupno pretvara ovaj prostor u tipičnu grad-

² Za ovo istraživanje korištene su publikacije i dokumentacija u Povijesnom arhivu Zagreba Hrvatskom državnom arhivu i Urbanističkom zavodu Grada Zagreba.

sku periferiju sa svim negativnim posljedicama: komunalno neuređene ulice, prizemna izgradnja s jeftinim građevinskim materijalima (samo je oko 13% jednokatnih kuća), opći nehigijenski uvjeti i nedostatak osnovnih pratećih i javnih sadržaja. Između dva svjetska rata na Trešnjevci je izgrađeno oko 6.500 obiteljskih kuća, od čega samo 2.490 ili 38% s građevinskom dozvolom. Svjetska ekonomska kriza koja je početkom 30-ih godina zahvatila i zagrebačko gospodarstvo, samo je još više doprinijela daljnjoj degradaciji periferije i povećanju prostorne i socijalne segregacije.

Sredinom 30-ih godina u okviru izrade *Generalne regulatorne osnove grada Zagreba* poduzimaju se mjere za unapređenje zatečenog stanja na zagrebačkoj periferiji. Najznačajniji je primjer realizacija stambenih nizova naselja Prve hrvatske štedionice, koja je započela 1935. godine u sjeveroistočnom dijelu Trešnjevke između Selske i Ozaljske ulice. To naselje karakterizira skladna prostorna organizacija, komunalna opremljenost, izgradnja dječjeg igrališta s okolnim parkom i bazenom koji je bio u korištenju 7-8 godina, visoka racionalnost u rješavanju parcelacije (visina kuća jedan do dva kata, s većinom parcela oko 160 m²), predvrtovi i mogućnost gradnje garaže u suterenu svake kuće. Drugi svjetski rat i promjene urbanističkih planova tijekom kasnih 40-ih godina usporili su realizaciju naselja, koje u cjelini više nije moglo biti dovršeno. Tijekom 50-ih u središnjem dijelu naselja podignuta je tvornica "Nikola Tesla", što je izazvalo prostornu i ekološku degradaciju vidljivu do današnjeg vremena.

3. "Nova" Stara Trešnjevka

U novim društveno-ekonomskim uvjetima nakon drugog svjetskog rata Trešnjevka postaje područje za nove urbanističke izazove, u skladu s tada dominantnim konceptom modernog urbanizma. Izdvojeni stambeni neboderi i nova stambena naselja kolektivne izgradnje trebala su zamijeniti individualno stanovanje u obiteljskim kućama. Novi urbanistički planovi predviđjeli su rušenje većeg dijela Trešnjevke i tako (zbog nedostatka materijalnih sredstava za rušenje) osudili desetine tisuća stanovnika na još veće siromaštvo. Nova stambena naselja u Knežiji i Srednjacima³ nisu opravdala optimizam u rješavanju stambenih problema početkom 60-ih godina i ubrzo su postala primjer izoliranih monofunkcionalnih četvrti, ironično nazvanih "spavaonicama".

³ Ognjen Čaldarović i Melita Richter (1974): *Naselja Knežija, Kalinovica i Srednjaci*. - Zagreb : Urbanistički zavod grada Zagreba.

Dušica Seferagić (1988): *Kvaliteta života i nova stambena naselja*. - Zagreb : Sociološko društvo Hrvatske.

U razdoblju nakon 1990. i uspostavljanja države Hrvatske dolazi do promjene u pristupu urbanističkoj problematici na području Trešnjevke⁴. U posljednje 3-4 godine prevladava izgradnja na pojedinačnim parcelama, prema mogućnostima vlasnika ili novih investitora koji jeftino otkupljuju trošne postojeće kuće i grade nove najamne zgrade visine dva do četiri kata. Takav je način izgradnje u načelu prihvatljiv ali se - zbog samovolje i često profilerske i nezakonite dogradnje bez obzira na prihvaćene urbanističke uvjete - Trešnjevka postupno pretvara u sve neudobniju okolinu za stanovanje. Svakodnevni smo svjedoci uništavanja zelenih površina, posebno predvrtova zbog novih građevinskih radova, zatim sve češćeg pretvaranja pješačkih pločnika u parkirališne površine, uz uobičajenu nebrigu za pješake kojima za prolaz preostaju jedino kolnici s automobilima. Pače, i prije drugoga svjetskog rata cjelovito izgrađeni dio naselja Prve hrvatske štedionice izložen je proizvoljnim intervencijama i devastaciji, čemu pridonosi i Gradska uprava potpunom nebrigom čak i o stanju kolovoza.

Zaključno možemo reći da je gradnja na Trešnjevci tijekom proteklog stoljeća vrlo poučan primjer za istraživanje uzroka i posljedica nastajanja gradske periferije, sa svim negativnostima karakterističnim za takva područja. Istodobno možemo pratiti promašaje urbanističkog planiranja koje je često opterećeno raznim ideologijama te nije u stanju odgovoriti na stvarne probleme i postojeću urbanu praksu.

.....
⁴ Analizu postojećeg stanja izradili smo na osnovi ankete stanovnika Stare Trešnjevke (u suradnji s F. Kritovcem i M. Topolčić) u okviru izložbe "Tradicija stanovanja na Trešnjevci". Izložba je održana u trešnjevačkoj galeriji "Modulor" tijekom studenoga i prosinca 1997.