

**Paulhans Peters**

## **Stadt für Menschen**

**Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt  
Callwey Verlag, München 1973, 192 stranice**

Revija za sociologiju 1976, God. VI., br. 1 (ožujak): 80—82

Spuštajući se s visina — iz kojih se u gradskim prostranstvima naziru samo »četverolisne djeteline« prometnih petlji — na tle, Peters opaža, istražuje i razmišlja o prostornim sredinama gdje se čovjek neposredno kreće i koje blisko doživljava. To su svi oni prostori (ulice, bulevari, trgovi, ali i zakuci, uličice, prolazi i slijepo ulice, i nova stambena naselja), gdje sve čovjek nalazi i potvrđuje svoju gradsku identifikaciju, ili je traži. »Za većinu stanovnika egzistira ukupnost grada kao cjelina najviše na temelju njihovog školskog znanja, vijesti iz novina, televizije i razgovora sa susjedima ...« (str. 15) konstatira Peters. Drugi predio grada na koji nisu usmjereni interesira ih isto toliko kao da je u nekom drugom gradu. Udaljenosti u gradu postaju sve veće, a brzina sve žešća. Grad zapravo postaje nevidljiv, neopaziv.

### **Sumnjivo podzemlje**

Prije ustanovljenja »pješačkih zona« građaninu je utočište pružalo podzemlje (pješački pothodnici, stanice metroa i sl.), a iznad prizemlja ostale su kako Peters kaže »druge ravnine« (platforme, prijelazi i povezane komunikacije između više razina itd.).

Guranje u podzemlje osakatilo je čovjeka; ako su uspostavljene dobre veze metroa, ostalih prometnih linija i garaža, dešava se da čovjek između dviju krajnjih točaka svog putovanja takoreći niti ne izlazi na površinu. Bez pomoći vizualnih oznaka on se više uopće niti ne može snaći; *ne postoji više neposredna orijentacija u vanjskom prostoru*. U tim je prostorima skoro uvijek sve predodređeno, nema dostatnog prostora za društveno korištenje. Na elevatoru se ne može sjediti kao npr. na španjolskim stepenicama u Rimu. U nekom prostornom određenju za čovjeka morao bi biti uvijek sadržan stanovit suvišak u odnosu na njegove prisutne funkcije. Pomalo patetično Peters vapi: »Tko odlazi ispod zemaljske razine biva otpušten iz grada, tamo dolje on je još samo putnik, konzument ili prolaznik« (str. 53).

### Druga strana »pješačkih zona«

No, novouređeni prostori za pješake tzv. »pješačke zone«, ne donose, kako Peters smatra, mnogo što bolje. One su zapravo više kulisa i farsa negoli rješenje problema. Ustanovljenje pješačkih zona Peters ne dovodi u neposrednu vezu toliko s povećanjem motorizacije koliko sa svođenjem grada na »konzumopolis«. Pješačke su zone tu da crpu iz potrošačkog ponašanja ljudi i da ga još i stimuliraju.

Život pješačkih zona, stoga, ovisi o radnom vremenu trgovina. Umjesto da te zone sadržajem postaju raznovrsnije i atraktivnije, one postaju jednoličnije, budući da jedino veliki platiše (robne kuće i sl.) mogu snositi sve veći najam i cijenu zemljišta.

Dekorativnim intervencijama parternog uređivanja i inflacijom mobilijara nastoji se formalistički takav prostor učiniti privlačnim. Što više, na rubu pješačkih zona dolazi do pojačanog prometnog kaosa. Te zone postaju posve degradirane pretvarajući se u parkirališta, mjesta istovarivanja i buke. Zone motorizacije i pješačke zone posve su izolirane umjesto da se, kako Peters predlaže, formiraju posebne *kontaktne zone*, gdje bi smišljeno organizirani mogli koegzistirati i pješaci i vozila.

Peters nas podsjeća na izuzetnu vrijednost pokrivenih ili natkritih prostora, kao što su pješačke arkade iz ranijih stoljeća i »pasaže« koje nam je ostavilo 19. stoljeće. Predvorja kolodvora npr. gdje se danomice skupljaju »Gastarbeiteri« pokazuju svoju komunikacionu funkciju, ali je problem njihove intergracije u ukupno gradsko tkivo.

### Sve za igru djece

Krovovi zgrada odnosno njihove završne ravnine također ostaju (pored svog dobrog povijesnog iskustva) neiskorišteni prostori za gradske potrebe.

Pod žestokim rezom Petersove polemičke oštrice osobito su dječja igrališta. Premda je djeci sve pristupačno, ipak ih se odstranjuje tamo gdje najmanje smetaju — na izolirana igrališta. Ta je preporuka čak i zahtjev CIAMA, društveno sasvim neopravdan. Ipak, u posljednje je vrijeme realizirano mnogo uspješnih primjera organizacije prostora za boravak i igru djece, i to u samoj SR Njemačkoj.

### Čovjek kao smetnja?

Moderno prostorno planiranje stambenih blokova i masovne komunikacije degradiraju čovjeka na njegov, kako kaže Peters, »receptivno-animalni izolirani status«. Nasuprot starijim naseljima, u novim stambenim kompleksima konfliktna su situacije vjerojatno rjeđe, ali su time općenito žrtvovane i mogućnosti komuniciranja. Čovjek je u svojim aktivnostima kanaliziran. »*Naselje je tako neugodno potpuno uređeno poput malograđanske blagovaonice; sve je na svom mjestu i kao da kaže: pogledaj me kako sam lijepo! Među objektima kojima se treba diviti za ljude nema mjesta — oni kvare sliku*« (str. 179). Poučno je za našu današnju situaciju zadržati se na završnom odjeljku gdje je riječ o novim stambenim mogućnostima. Peters oštro razračunava sa stavovima koji se drže prevladanih Le Corbusierovih teoretskih postavki: »Najprije bijahu soliteri, zatim su se pojavili veliki izduženi blokovi, čiji su korijeni potom zaokretani za 120 stupnjeva, nastala je moderna terasasta izgradnja, tada meandarski tlocrti koji se završavaju u pseudo-dvorišta. Svemu tome zajedničko je da objekti stoje po mogućnosti neovisno, odijeljeni od ulica, okruženi zelenilom, te poput pečata pokrivaju tako veliko područje da je svaki mjesni identitet, svaka spontana mogućnost orijentiranja nemoguća. I budući da osim supermar-

## REVIJA ZA SOCIOLOGIJU

keta nema niti jednog izuzetno nužnog mjesta, reducira se doživljajni opseg većine stanovnika na najkraću moguću vezu: s jedne strane od kućnih vratiju do parkirališta garaže ili javnog prometnog stajališta i s druge strane na supermarket« (str. 180).

Takvom konceptu Peters suprostavlja drugi u koji vjeruje, a to je: ulica kao jedan linearno povezani kontinuitet, kontinuitet povezivanja svih urbanih sadržaja, uključujući stanovanje.

### **Predgrađe kao uzor**

Peters smatra da je *predgrađe* zbog niza svojih obilježja, koliko god se tome podsmjehivali, uzor za buduću konceptualnu i praktičnu reorganizaciju planiranja gradskih stambenih naselja. On neka od tih svojstava i navodi: predgrađe dobro povezano sa središtem grada ali i sa radnom zonom, a pored toga ima svoju zaokruženost i identitet na potrebnoj razini urbanog razvoja, itd. Ulicu ne treba shvatiti bukvalno: »Nije potrebno da je na svakom uglu prodavaonica mješovite robe, a na drugoj strani neka gostionica kako bi ulica bila 'živahna', odlučujuće je da je prostor koji povezuje stambene objekte tako ostvaren da ga mogu koristiti mnogi ljudi za mnoge djelatnosti, da djeca mogu ovdje voziti svoje koturaljke, a da ne budu izagnana i da tako u svakodnevnici uče djelić svog životnog iskustva« (str. 183).

Petersova je knjiga zaista pledoaje; ona nije teorijski dovoljno osmišljena, čak je kontradiktorna. S jedne strane, prenaplašena je, čini se, konzumentska uvjetovanost pješačkih zona (pored sve njegove pronicljivosti u razotkrivanju profitterskog »humaniteta«!) dok se istodobno traži pomirenje pješaka i vozila (kao da se i ovdje ne radi prvenstveno o konfliktu društvene organizacije, a ne o boljem ili lošijem funkcionalnom rješenju).

Razmišljanje o predgrađu može biti plodno i inspirativno, ali ne ako je slika predgrađa jednostrana, pomalo i romantičarski zadojena. Uza sve to, ova je knjiga zbog svoje aktualnosti i velikog broja primjera na koje se poziva i koje komentira, vrlo zanimljiva, dobro pisana i veoma poticajna za razmišljanje i praktičan rad.

*Fedor Kritovac*