

Ognjen
Čaldarović

Još jednom o urbanoj obnovi

O pojmovima i procesima
obnove urbanog naslijeđa

U tranzicijskom, postsocijalističkom periodu mnogi gradovi i srednja naselja suočili su se s potrebom obnavljanja svojega zapuštenog i najčešće degradiranoga urbanog naslijeđa. U mnogim gradovima došlo je do različitih aktivnosti poboljšavanja kvalitete urbanog života, što je proces koji se u mnogim razvijenijim zemljama Europe i SAD odvijao prvenstveno nekoliko desetljeća prije – u posljednjoj trećini dvadesetog stoljeća. Najvažniji procesi u navedenom smislu bili su sljedeći:

- Proširivanje pješačkih zona
- Obnova starije stambene i industrijske izgradnje – povijesnog naslijeđa
- Nova izgradnja – najčešće u formi interpolacija
- Nova stambena i poslovna izgradnja
- Uređivanja, najčešće centralnog dijela grada – nova rasvjeta, novo opločenje, urbana oprema
- Sadnja novog i uređivanje starog zelenila, obnova parkovnih i drugih rekreacijskih površina
- Smanjivanje dotoka privatnog prometa različitim sustavima (ograničenja pristupa centru grada, naplata ulaska u centar grada, destimulacije različitih vrsta)
- Jačanje i umnožavanje tipova i elemenata javnog prijevoza različitim načinima – povećanje frekvencije, umnožavanje tipova javnog prometa, osiguravanje biciklističkih staza i sl.

Svi navedeni procesi razvijali su se u različitim zemljama na različite načine i

s različitim akcentima. U širem smislu, svi su oni polazili od nekoliko eksplicitnih i implicitnih pretpostavki. Navesti ćemo najvažnije.

URBANA OBNOVA. U najvećem je broju slučajeva shvaćena kao kompleksan proces obnove degradirane fizičke strukture dijela grada (manjeg ili većeg), ali i njegove socijalne strukture. Dakle, urbanom obnovom željeli su se zaustaviti procesi urbane degradacije, *slumizacije* i oslabljene “nosivosti” (*carrying capacity*) urbane strukture do koje je uglavnom dolazilo zbog opće degradacije i ekoloških i socijalnih uvjeta života. Primjerice, bogatije je stanovništvo postupno napuštalo centre gradova, koje je zatim zamjenjivalo siromašnije stanovništvo koje nije dovoljno doprinosilo u gradsku blagajnu pa je postupno dolazilo ne samo do općeg pada broja stanovnika u takvim naseljima, nego i do preraspodjele socio-ekonomskih profila stanovnika: od bogatije srednje klase, prema nižim slojevima, uglavnom nižeg stupnja obrazovanja i s većim stupnjem nezaposlenosti (primjerice, New York City u užem smislu imao je oko 7,700.000 stanovnika 1940. godine kao i 1990., ali je struktura stanovništva bila bitno izmijenjena!).

REKONSTRUKCIJA. Kao dio procesa urbane obnove, proces rekonstrukcije shvaćao se kao proces izmjene fizičke strukture grada, odnosno u užoj optici, kao proces izgradnje novih struktura, a u manjem dijelu kao proces rekonstruiranja postojećih elemenata fizičke strukture, posebnih ambijenata ili objekata. Njegov je domet bio ograničen pretežno na aspekte izgradnje novog.

REVITALIZACIJA. Ovaj proces daleko je širi od jednostavne rekonstrukcije. On obuhvaća kompleksno sagledavanje razloga degradacije fizičkog i socijalnog tkiva dijela ili cjeline grada te u tom smislu razvija i posebne programe ponovnog “unošenja života” – revitaliziranja. U tom procesu moguće je naći različite postupke promijenjene fizičke strukture grada (rekonstrukcija), ali i promjene karaktera grada stimuliranjem dolaska novog profila stanovništva koje će biti “nosivije” (*carrying capacity*). Tek kroz djelovanje složenih mjera intervencije, koje obuhvaćaju ekonomsku i političku, ali i dimenziju socijalnih intervencija, za neki dio grada moglo bi se reći da je “revitaliziran”.

REGENERACIJA. Pojam regeneracije sličan je maloprije spomenutom pojmu revitalizacije, a predstavlja niz mjera kojima se neki, degradirani i zapušteni dio grada, treba opet obnoviti, odnosno regenerirati. I u ovom postupku uključeni su kako procesi rekonstrukcije, izgradnje novoga ali i obnove staroga konstrukcijskim mjerama, no i procesi političkih intervencija u degradirane odnose fizičke i socijalne strukture nekog dijela grada. U svakom slučaju, regeneracija je posebno osjetljiva prema postojećoj strukturi koju poštuje i uzima kao polazišnu točku za definiranje različitih djelatnosti regeneriranja dijela grada.

RESTAURACIJA. Ovaj segment kompleksno shvaćene urbane obnove je nezaobilazan u realizaciji procesa regeneracije degradiranoga urbanog tkiva. U sebi sadržava komponentu obnavljanja tradicionalnih ambijenata, obnavljanje zapuštenih elemenata fizičke strukture, obnavljanje rastera ulica, trgova, ambijenata koji su nekada postojali, rekonstrukciju elemenata industrijske arhitekture itsl. U primjeni ovog modela i pristupa regeneraciji, kombiniraju se metode faksimila, retradicionalizacije i obnove svega onoga što je desetljećima, pa i stoljećima bilo zapuštanost te je na koncu i gotovo doslovno propalo. Dakle, restauracijom se obnavlja i degradirano, ali se mogu raditi i replike

starih ambijenata koji u cjelini obnove grada svakako imaju značajno mjesto.

“GENTRIFIKACIJA”.¹ Proces gentrifikacije kao element urbane obnove razvija se posljednjih četrdesetak godina u različitim urbanim ambijentima, naročito u razvijenim zemljama Europe i u SAD-a. Riječ je – pojednostavljeno rečeno – o procesu izmjene socijalne strukture najčešće degradiranog dijela grada i to u sljedećem smislu: od siromašnije socijalne strukture koja živi u degradiranim stambenim i urbanim uvjetima, prema stvaranju nove, bogatije socijalne strukture koja će stanovati u regeneriranim (rekonstruiranim) urbanim uvjetima te će kroz nove “stilove života” i unos novih aspiracija dovesti do proširenja urbane obnove i na druge, najčešće susjedne ambijente i situacije. Riječ je o promjeni “strukture sadržaja”: od jednostavne prema ekskluzivnijoj, o povećanju cijena nekretnina i drugačijem profiliranju trgovačke ponude (od “obične” prema ekskluzivnijoj), ali se radi najčešće i o promjeni regulacije i načina korištenja dijela grada – od javnog prostora u privatizirani prostor koji više nije dostupan svim stanovnicima grada. Dakle, “gentrifikacija” označava i proces “uljepšavanja” grada najčešće novom stambenom i poslovnim izgradnjom, ali i proces odjeljivanja stanovništva grada na dvije osnovne skupine: na “uključene” i “isključene” čime se stvara “dualni grad” (Castells). “Gentrifikacija” na određeni način može biti shvaćena kao zamjena za kompleksnu urbanu obnovu, a često je rezultat privatne inicijative, mnogo rjeđe državne i gradske inicijative, u smislu organizacije i financiranja projekta tako zamišljene urbane obnove.

¹ Prema engleskom pojmu *gentry* (plemstvo), taj proces označava “oplemenjivanje”, doseljavanje bogatijeg stanovništva koje mijenja ambijent iz npr. *štakornjaka* u ekskluzivne potrošačke sadržaje.

Urbana obnova i tranzicijsko društvo.

Zanimljivo je proučavati kako se razvija proces urbane obnove u našem, tranzicijskom postsocijalističkom društvu. U implicitno shvaćenom i nikada prezentiranom planu uređenja, primjerice, Donjeg grada Zagreba, tijekom posljednjih petnaestak godina primjetni su elementi ranije spomenutih procesa. Osnovni elementi o kojima smo i sami svjedočili tijekom tih godina su sljedeći:

URBANA REKONSTRUKCIJA. U gradu se odvijaju procesi nove poslovne i stambene izgradnje, no ponajviše po principu “projektnog ili “lokacijskog” projektiranja (planiranja) pri čemu novi objekti nisu dio nekog složenijeg plana obnove grada, nego se javljaju kao “ikoničke” figure budućnosti i zapravo postojećim ambijentima u kojima se grade ne donose nikakvu revitalizaciju, dapače povećavaju prometnu i drugu gužvu.²

URBANA REVITALIZACIJA. Ovaj proces gotovo se uopće nije razvijao u našem tranzicijskom društvu. Do sada nismo vidjeli kompleksne planove prioritarnih zona za koje “grad” misli da ih treba obnavljati primjenom različitih elemenata revitaliziranja. Koji su to ambijenti koji su bili (i još jesu) degradirani zapravo obnovljeni? Gdje je popis famoznih “štakornjaka” koji su zaposjeli donjogradske blokove i gdje su, primjerice, planovi za njihovu revitalizaciju? Gdje su izložene varijante revitalizacije i regeneracije o kojima bi se građani mogli izjasniti pa bi onda “grad” izabrao najprikladnija rješenja? Svega toga nažalost nema i revitalizacija se u nas odvija krajnje sporadično, rukovođena prije svega privatnim, korporativnim interesima, a ne principima revitalizacije koji su nastali usvajanjem razumnog plana, raspravljenog i usuglašenog između mnogobrojnih interesa. **“GENTRIFIKACIJA”** kao element urbane obnove se u nas upravo razvija na primjeru Cvjetnog trga. Ona se pojavljuje kao element radikalne izmjene postojećeg pri čemu se u projektu naglašava pojava “novoga”, novih struktura,

novih stanovnika i novih “životnih stilova”. Ovaj primjer je paradigmatičan jer je – gotovo potpuno neplanirano – doveo do pojave do sada nepoznatih procesa i situacija.

Nabrojimo najvažnije:

POJAVA PRIVATNOG INVESTITORA KAO URBANOG PLANERA. Privatni investitor se u nas po prvi puta javlja kao “kompleksan akter” koji ne samo da može i želi investirati u jedan dio centralne pješačke jezgre Zagreba, nego se pojavljuje i kao glavni akter – organizator cijelog procesa donošenja odluka, izrade projekata rekonstrukcije, pa i samog selektora pojedinih rješenja. Mogućnost da se u jednoj osobi susretne sve takve uloge posredno govori o tome da položaj privatnog investitora u nas još nije dovoljno jasno definiran pa bi za poboljšavanje budućih situacija bilo potrebno naći adekvatan zakonski okvir koji bi prihvatio privatnog investitora, ali bi njegove apetite ograničio na razumnu mjeru koja odgovara idejama i projektima istinske prioritarnosti rehabilitacije i revitalizacije nekoga zapuštenog dijela grada.

UNOS GARAŽNOG PROSTORA U NAJUŽU PJEŠAČKU JEZGRU GRADA. Primjer planirane buduće garaže u Varšavskoj ulici svakako je jedinstven primjer unosa nekoliko stotina parkirališnih garažnih mjesta u najužu jezgru javnog prostora pješačkoga grada. Zagreb bi po tome mogao biti navođen u svijetu kao jedan od mnogobrojnih besmislenih primjera urbane rekonstrukcije. U korišteni takvih ideja stoji ili nerazumijevanje uloge i mjesta privatnog prometa u centru grada ili komercijalni interes – parkirališni prostor u centru grada shvaća se kao način zarađivanja, a ne kao element “rješavanja” privatnog prometa.³

² Primjerice, izgradnja poslovnog nebodera.

³ Garaža ili veliko parkiralište na obodu centra grada trebala bi biti element rješavanja prevelike gužve privatnog prometa u gradu, a ne način punjenja gradskog proračuna. Komercijalna garaža u najužem centru grada ne samo da je besmisleno locirana, nego kao objekt zarade predstavlja interesni objekt, a ne objekt koji će nešto riješiti.

POBUNA JAVNOSTI. Postojeći koncept gentrifikacije na Cvjetnom trgu u Zagrebu doveo je do opravdanih pobuna uznemirene javnosti, do prikupljanja 54 000 potpisa protiv takvog projekta te do angažiranja dvaju civilnih udruga. Konačan rezultat tako velikog angažmana još uvijek ostaje neizvjestan.

GRADSKA UPRAVA. U ovom se primjeru urbane obnove pokazalo da gradska uprava ili ne razumije principe demokratskog odlučivanja ili misli da je postojeći princip donošenja odluka upravo najdemokratskiji. Struka zaštitite se također obrukala jer je, izuzevši dvije klasicističke zgrade koje su ambijentalno pripadale prostoru Cvjetnog trga, omogućila njihovo rušenje zbog realizacije gentrificirajućeg projekta. Time se potvrdilo da, očigledno, ne postoje jasni i čvrsti kriteriji o tome što i kako se nešto treba zaštititi te zbog čega se može "izuzeti" iz zaštite. Te dvije srušene zgrade radi ostvarivanja projekta Cvjetnog

prolaza mogu poslužiti kao (negativan) primjer za rušenje i drugih zgrada.

JAVNI INTERES. Dosadašnji tijek ovog primjera pokazuje da prigodom urbane obnove nisu jasno definirani osnovni pojmovi pri čemu ističemo pojam javnog interesa. Po čemu bi ovakav projekt predstavljao i stvarni javni interes građana Zagreba? Zbog buduće garaže? Trgovačkog centra? Ograničavanja i smanjivanja javnog prostora? Ekskluzivnih stanova u kompleksu? Što je u sve u nabrojanom "javno"? Gotovo ništa. U nekim budućim idejama urbane obnove u tranzicijskim gradovima valjalo bi vrlo pažljivo definirati modalitete eventualne revitalizacije uz jasno definirane javne interese građana, struke, gradske uprave, posjetitelja, investitora itsl. Tek na osnovi pažljivo prodiskutiranog i razjašnjena javnog interesa u urbanoj obnovi, mogli bismo ustvrditi i modalitete revitalizacije.

Parkiranje i garažiranje u gradu

Najvažniji elementi koji se odnose na parkiranje i garažiranje u gradu su sljedeći:

Gradnja garaža u najužem centru grada predstavlja pogrešan postupak. Garaža u centru je stalni atraktivni element (skladištenje, ostavljanje) za automobile koji svojim kretanjem prema centru (u nadi da će naći mjesto u nekoj od mnogobrojnih sadašnjih i vjerojatnih budućih garaža!), posebno po pješačkoj zoni, ugrožavaju osnovni pješački, socijalni, kulturni, povijesni i tome sličan karakter središta grada.

Ako bi ipak trebali graditi garaže (čuvano parkiralište ili besplatno, javno parkiralište kao interes grada da rastereti automobilski pritisak na centar?), treba ih smjestiti uz rub gradskog centra (uži, širi) i time omogućiti stanovnicima – korisnicima privatnih automobila, da ih smjeste na sigurno mjesto i u kretanju po užem centru grada koriste javni prijevoz (ugodan, redovit, disperziran, jeftin, besplatan...?) ili da se po njemu kreću kao

pješaci. U tom se smislu može postaviti sasvim umjesno pitanje: zašto se ne bi izgradila jedna garaža – ako uopće – na primjer u blizini Gradske vijećnice (Trg braće Radić, između Gradske vijećnice i dvorane Lisinski)? Zar to ne predstavlja dobru lokaciju, na granici Donjeg grada u Zagrebu? Ne postoje li već i planovi o tome? Također i na drugim rubnim gradskim područjima u kojima postoji odlična veza s javnim prijevozom: na Črnomercu, u Dubravi, na rubnim dijelovima Trešnjevke i tome slično?

Garaža ne bi trebala biti samo objekt od kojeg se očekuje zarada (kao i regulirano, zonski određeno parkiranje), nego element koji omogućuju gradu da i nadalje zadrži osnovni karakter društvenosti. Dakle, ne samo komercijalne garaže, nego i besplatne, javne garaže kao izraz želje grada da riješi jedan od problema kvalitete života svih stanovnika u gradu, koji je ugrožen prevelikim brojem automobila u centru (smanjivanje

gužve, zagađenje zraka, sloboda nesmetanog kretanja, proširenje javnog prostora...).

Grad, odnosno "društvena zajednica" trebala bi mnogo više pozornosti posvetiti jačanju svih oblika javnog prijevoza, umjesto da se prilagođava potrebama privatnih automobila. Možemo se upitati je li moguće da u bilo kojem gradu, pa i u Zagrebu bude preveliki broj tramvaja, autobusa, pješačkih zona i sličnih pogodnosti? Ima ih – možda – "previše" jedino ako razmišljamo o tome da su "skupi". Trebalo bi usporediti količinu sredstava gradskog proračuna koji je potrošen na javni i privatni promet. Diskrepancija je sigurno na štetu javnog prometa.

Da razjasnimo i često neprikladno korištenju usporedbu između Beča i Zagreba u smislu garaža i parkiranja, odnosno tvrdnje da Beč "ima", a mi "nemamo" (garaže). Činjenica da Beč u najužem centru (u blizini/ispod Opere, crkve Sv. Stjepana i sl.) raspolaže garažama, ne znači da je Beč s tim rješenjem i nadalje "sretan". Valja upozoriti i na razlike koje postoje između Zagreba i Beča u vezi s javnim prometom, odnosno privatnog i javnog prometa, odnosno s organizacijom prometa u gradu uopće: Beč je grad s oko 1,500.000 stanovnika, ali za razliku od Zagreba ima nekoliko umreženih (sustavno povezanih) oblika javnog prijevoza koji odlično kompenziraju pretjerani prodor automobilskog (privatnog) prometa u grad: 1) tramvaj povezan s U-Bahnom (podzemna željeznica); 2) Strassenbahn – gradsku željeznicu, popularni Gürtel star više od 100 godina, koja kružno obilazi liniju grada ispod razine drugog Ringa; 3) sustav javnog autobusnog prijevoza koji je također povezan s ranije spomenuta dva sustava; 4) U-Bahn – podzemnu željeznicu koja je umrežena s ostalim sustavima javnog prijevoza, posebno s tramvajem i prigradskom željeznicom te 5) službu taksija, koja je zamišljena kao dodatak javnoj usluzi prometa, a ne kao privatni, neovisni sustav prometa.

Grad ne treba dodatno opterećivanje automobilima koji kruže po centru tražeći parkiralište u nekoj od centralno smještenih

garaža, nego treba očuvati i proširivati pješačke zone. Takav se zahvat, primjerice, događa i u New York Cityju koji je odnedavno započeo eksperimentalno proširivanje pješačkih zona u najužem središtu Manhattana. Na tim se pješačkim otocima – primjerice na Broadwayju, na križanju s 23. ulicom, križanju s 42. ulicom, kod Times Squarea i drugdje – nalaze svima dostupni stolovi i stolice, dakle nekomercijalne mogućnosti za boravljenje u gradu zbog njegove atraktivnosti, radi društvenosti... Probajte naći "besplatnu" (drvetom pokrivenu) stolicu i stol na Trgu bana Jelačića u Zagrebu ili drugdje u gradu. Slične se restrikcije (financijske prirode) nameću i privatnom prometu ako želite automobilom doći u centralne dijelove Londona. Riječ je o jednostavnoj činjenici: ne može se i ne smije privatnim automobilom doći u sve dijelove grada. Zašto? Zato što se time razara bit grada, urbane kulture i njegove društvenosti.

Danas će biti vrlo teško, ako ne i nemoguće, pronaći grad koji – nažalost kao Zagreb danas – u najužem gradskom središtu, pješačkoj zoni planira izgradnju nekoliko garaža za osobne automobile velikog kapaciteta, pa čak i ispod povijesnih spomenika⁴. (Je li tiječ o 600, 700, 800, 900... mjesta? Je li broj uopće važan? Hoće li on biti "dovoljan"?). Zagreb će tako biti zapamćen kao vrlo neobičan grad u kojem struku nitko ne sluša ("ne graditi garaže u centru", "smanjiti privatni promet u gradu"!), građane pogotovo (54 000 potpisa protiv projekta garaže u Varšavskoj?), a glavnu riječ u programiranju razvoja grada (tzv. projektno planiranje najčešće bez ikakvog smisla, od projekta do projekta) imaju investitori i gradska uprava koja, čini se, ne razumije probleme! Ili možda ipak razumije?

⁴ Radi se o nebuloznoj ideji otvaranja "nove scene HNK", ali i "kafića" ispod zemlje. Zapravo, ako se bolje razmisli, možda bi se stanovnici grada trebali stvarno pomiriti s idejom da trebaju u potpunosti "otiči pod zemlju" (na vrijeme, prije sumraka...) i tako ostaviti "prostor iznad" za nesmetano kretanje automobila! Nismo li mi zapravo svi već u vremepolovu H. G. Wellsa – Eloji?

Buduće generacije stanovnika ovoga lijepog grada morat će se dobro potruditi da isprave pogreške prošlosti (ako to uopće bude moguće, naravno), a sadašnje da i pored svih svojih napora nekako uspiju objasniti civiliziranom svijetu nemoć onoga što bismo mogli prigodno nazvati “shvaćanjem tranzicijske demokracije” od osoba i institucija koje kao akteri pokušavaju nametnuti svoju volju kao legitimnu odnosno predstaviti je kao neprikosnoveni čimbenik razvoja (“privatno-javno partnerstvo”; “javni interes” građana za izgradnjom garaža; “javni interes” koji zapravo podržava preuređenje pješačke zone u Varšavskoj ulici?). To pomalo sličiti na situaciju u kojoj je nečija bolest prepoznata, zna se terapija, ali se umjesto nje pacijentu ne daje ništa ili se pak primjenjuje suprotna terapija. Zbog čega? Zar su privatni interesi toliko dominantni? Treba li se grad razvijati i nadalje pod diktatom pojedinaca? Gdje je nestalo cjelovito urbanističko planiranje? Kako ćemo zadržati prepoznatljivi lik i simbolične funkcije Zagreba za budućnost? Kako ćemo i za buduće generacije sačuvati lik Zagreba? Što zapravo žele današnji razvojni akteri grada?

Komu služi gradska uprava – *developerima* ili građanima? I tako dalje...

Garaže u centru grada, nažalost, samo su jedan od primjera krivog shvaćanja revitalizacije groznih “štakornjaka” koji nam sa svih strana prijete! Razvojna se politika grada koncentrira na novu (pojedinačnu) izgradnju i/ili rekonstrukciju, ali u formi nove izgradnje (nove poslovne i stambene zgrade razbacane posvuda po gradu, jedna viša od druge, *shopping*-centri, garaže), no ne i u formi regeneracije, odnosno revitalizacije degradiranih uvjeta života do kojih je došlo u zapuštenim dijelovima, posebno Donjeg grada. Zagreb će, nastave li se navedeni trendovi, uskoro postati primjer “dualnoga grada” u kojem će neki s ponosom isticati različite primjere ograđenih naselja i “sigurnih područja” famoznih urbanih vila. Bit će tu svakako i gentrificiranih područja. No, to onda više neće biti grad društvenog prostora, grad svima dostupan, nego prostor grada raspodijeljen u privatizirane, više ili manje ekskluzivne, nadgledane i ograničene zone. Sve će međutim biti nesmetano dostupno automobilima! ✕