

eugen
franković

uz detaljni urbanistički
plan centra zagreba

Detaljni urbanistički plan centra Zagreba dovršen je kao treći u nizu temeljnih urbanističkih dokumenata koje je grad dobio u posljednjih deset godina. Prvi je bio Urbanistički program grada izrađen 1963. a drugi Generalni urbanistički plan Zagreba izrađen 1970.

Ta tri dokumenta slijede jedan za drugim, dijelom proizlaze jedan iz drugog i jedan o drugom prilično ovise. Treba ih, dakle, smatrati stanovitom cjelinom i promatrati kao povezan i kontinuirani napor urbanističke projektantske prakse u današnjem Zagrebu. Sva su tri dokumenta rezultati rada Urbanističkog zavoda grada, izrađeni su dakle u istoj instituciji, koja je najuže povezana s izgradnjom grada. I mada su kompetencije različitih sudionika u izgradnji grada mnogostruko složenije nego što misle građani kad komentiraju »kako to urbanisti grade grad«, ipak nema sumnje da je stručna odgovornost Urbanističkog zavoda prvorazredna i nezaobilazna. Tu tvrdnju ne bi trebalo shvatiti kao izuzimanje drugih iz sudjelovanja u odgovornosti nego kao upozorenje da u radu Urbanističkog zavoda grada nalazimo ono što je naša sredina bila kadra izraziti na području urbanizma, bez obzira na to je li mogla više i bolje posjedovati negdje u osobnoj sferi ili zatvorenim strukovnjačkim krugovima, pa i bez obzira na to koliko je, od onoga što je javno ovako izrazila u službenim urbanističkim dokumentima, kasnije i ostvarila u praksi gradogradnje. Realnost urbanističke misli u ovom gradu, kojoj neće moći ponuditi alibi nešto što smo znali ali nismo učinili, isto tako kao što je neće moći obezvrijediti nešto neostvareno ako smo to uspjeli definirati u planovima, vidimo dakle u rezultatima Urbanističkog zavoda grada. U njima vidimo, mogli bismo reći, trenutak istine našeg urbanizma: neovisno o tome koliko nam se sviđa ili ne, kao i o tome koliko smo sudjelovali u onome što nam taj trenutak donosi. Što nam donosi Detaljni urbanistički plan centra Zagreba?

Riječ je o detaljnom urbanističkom planu budućeg Donjega grada i Trnja. Granice planiranog područja teku na sjeveru, u podnožju padina Griča i drugih brežuljaka iznad Donjega grada, linijom iza niza zgrada na sjevernoj strani Ilice, Trga Republike i Vlačke ulice. Na istoku je granica planiranog područja Heinzelova, a na zapadu Ulica braće Oreški. Dalje, na Trnju, linija na zapadu teče Šaregradskom, a na istoku Držićevom. Južna je granica praktično Sava, premda planeri područje između Avenije bratstva i jedinstva (Auto-put) i Save smatraju tek programski obrađenim, kao i Gornji grad, što je vjerojatno preskroman sud za stupanj obrađeno-

sti prisavskog područja. Vrijeme na koje se plan odnosi jest razdoblje od narednih dvadeset i pet godina: do kraja ovog stoljeća. Vremenski je plan podijeljen u dva dijela: prvi do godine 1985. i drugi do godine 2000. Prvi, naravno, točnije određuje slijed izgradnje objekata, komunalnih instalacija ili prometnica, a drugi definira kako bi centar grada imao izgledati godine 2000.

I u pogledu područja izgradnje plan ima dva različita dijela. Jedan je pretežno plan izgradnje u užem smislu riječi, a odnosi se na područje Trnja; drugi sadrži pretežno plan urbanističkog režima održavanja današnjega grada. To je plan Donjega grada. Ali riječ je svakako o planu centra grada, premda se taj centar sastoji od dva posve različita dijela. Štaviše, autorima je povezivanje tih dvaju dijelova centra jedan od najznačajnijih ciljeva plana.

A koji su drugi ciljevi plana?

Sumaran bi opis glasio ovako: U Donjem gradu plan predviđa očuvanje, sanaciju i bonifikaciju grada kakav je danas i intenziviranje centralnih urbanih funkcija u njemu. To čini ovako: daje prednost pješačkom prometu i na većem dijelu sjeverne polovice Donjega grada predviđa isključivo pješaka na razini tla. U tom dijelu planira samo javni promet, djelomično pod zemljom, jednom vrstom šinskog vozila. Osobni automobilski promet koncentrira se na obodnoj brznoj prometnici koja je planirana trasom današnje Draškovićeve i Branimirove nad zemljom a između Ribnjaka, Britanskog trga i Kačićeve velikim dijelom pod zemljom. Taj novi prsten brze prometnice, planirane rekonstruiranim starim ulicama i novim trasama i tunelima, uz podzemne garaže i parkirališta, trebalo bi da na sebe preuzme pritisak osobnog automobilskog prometa i omogući formiranje velike zone slobodnog kretanja pješaka u središtu grada. U ostalom dijelu Donjega grada, izvan pješačke zone, plan dopušta osobni automobilski promet kao prilazni, ali ga sprečava kao prolazni promet. Plan respektira blokovsku donjogradsku izgradnju. Sanira unutrašnjost blokova uklanjanjem nekvalitetne izgradnje, nanosa skladišta, radionica i substandardne stambene izgradnje. Unutrašnjost blokova plan bonificira zelenilom ili u njih smješta dječje vrtiće, škole i druge javne sadržaje koji intenziviraju život središta grada. Prizemlja zgrada trebalo bi da prime trgovine, a izgubljeni stambeni prostor nadoknadio bi se adaptacijom tavana. Plan inzistira na polifunkcionalnosti centra, pa predviđa da se rekonstrukcijama omogući popunjavanje Donjega grada sadržajima koji mu danas nedostaju ili novima koji će se u međuvremenu pojaviti i koje će trebati smjestiti u centar.

Trnje je, za razliku od Donjega grada, područje temeljite rekonstrukcije i velike izgradnje novog centra. Plan ostavlja i dovršava one prometnice koje su nastale nakon drugoga svjetskog rata (Auto-put, Ulica Proleterskih brigada, Ulica Hrvatske bratske zajednice) i razvija na njihovoj osnovi mrežu glavnih gradskih prometnica za automobilski promet. Od sjevera prema jugu to su: rekonstruirana Koturaška, nova ulica planirana između željezničke pruge i Ulice Proleterskih brigada, zatim Ulica Proleterskih brigada, pa druga nova ulica planirana između Ulice Proleterskih brigada i Auto-puta, Auto-put i Ulica Marxa i Engelsa. Sa zapada na istok tu magistralnu mrežu sačinjavaju ove ulice: nova Šarengadska, rekonstruirana Savska, Ulica Đure Salaja, produžena Miramarska, Ulica Hrvatske bratske zajednice, produžena Draškovićeve, produžena Strojarska i Držičeva. Križanja tih prometnica djelomično su u nivou, kao većina onih s Ulicom Proleterskih brigada, djelomično u više nivoa, kao većina onih s Auto-putom. Taj raster automobilskih prometnica uokviruje kazeta unutar kojih je pješački promet vođen posebnim, od motornog prometa odvojenim, pravcima. Unutar kazeta plan smješta novu izgradnju Trnja. Pretežno su to upravne i kulturne institucije, visoke škole, poslovni i trgovački kapaciteti i drugi sadržaji koji se tiču života cijeloga grada. Tu je smješteno i više centralnih kuća političkog i uopće javnog života Republike. Predviđen je i relativno ograničeni program stambene izgradnje, ali će ona ipak gotovo trostruko povećati današnji stambeni fond na Trnju koji najvećim dijelom treba da nestane jer se sastoji od nekvalitetne periferijske izgradnje. Plan predviđa izgradnju koja će unutar kazete biti nešto zgusnutija od one što je u posljednjem razdoblju nastajala u tom dijelu grada. Plan nastoji i smanjiti visinu buduće izgradnje Trnja koliko je potrebno da se ne ometa vizuelni kontakt sa starim dijelovima grada na brežuljcima i s Medvednicom u pozadini. Zelenilo bi trebalo da pokriva oko 50% terena, a drvoredi i ostalo gusto ozelenjavanje duž prometnica smanjivali bi buku i aerokontaminaciju. Područje uz Savu namijenjeno je rekreaciji i sportu. Tek središnji dio Trnja intenzivno je izgrađen i denaturiran, ali pločom koja osigurava nesmetano kretanje pješaka na gornjoj razini, razizemlje plan prepušta automobilskom prometu, a u podzemlje smješta javni promet šinskim vozilom. Poseban je problem plana takozvana kontaktna zona do željezničke pruge. Plan predviđa rekonstruiranu Branimirovu, prošireni kolodvor na sadašnjem mjestu s novom kolodvorskom zgradom južno od današnje, veliki gradski park istočno od novog kolodvora i dalje, još istočnije, novi autobusni kolodvor. Na četiri mjesta prugu bi probile prometnice u donjem nivou i povezale Donji grad s Trnjem: to su Strojarska, Draškovićeve, Runjaninova i rekon-

struirana Miramarska. Pothodnicima, i eventualno šinskim vozilom, Donji bi grad bio povezan s Trnjem i u kompleksu rekonstruiranog kolodvora.

Mnogo priznanja planu odaje već ovo nabranje i opisivanje. Neki su rezultati čak neočekivani. Treba samo podsjetiti da je još prije nekoliko godina osobni automobil bio »diktat vremena«, podignut na razinu simbola ovog vremena za našu urbanističku praksu, pa da se osjeti pravo značenje toga Donjeg grada pješačkih ulica i trgova što ga nudi plan. Riječ je o onom istom Donjem gradu koji su do jučer ugrožavale inicijative poput one za izgradnju pothodnika pod Trgom Republike — s ciljem da se glavni gradski trg napusti, prepusti automobilima, a pješaci strpaju u podzemne prolaze. I riječ je o onom istom zavodu čije je prijašnje vodstvo shvaćalo problem prometa u Donjem gradu pretežno kao problem osobnog automobilskog prometa, predlažući rušenje uglova blokova, devastaciju gradskog zelenila i zaposjedanje dvorišta motorizacijom.

Treba se prisjetiti te dojučeranje verificirane privatizacije središta grada osobnim automobilom, koja je vlasništvo nad automobilom nametala kao dokaz prava na besplatnu upotrebu gradskog tla u centru svuda kamo je mogla doprijeti ta mehanizirana sveta krava, pa da razaberemo razmjere promjena u shvaćanju, pristupu problemima i smjeru u kojem rješenja traže autori Detaljnog urbanističkog plana. Dok su u Generalnom urbanističkom planu tek neki tekstovi (o zaštiti spomenika i u sociološkim studijama) naglašavali antropocentričan pristup pitanjima (a i oni su bili tek pridodani, sporadni tekstovi, bez većeg utjecaja na bitne teze), u Detaljnom su urbanističkom planu centra i temeljni tekstovi, koji iznose koncepciju i određuju ciljeve, prožeti humanitetom posve nove vrste za našu urbanističku praksu. Ti se tekstovi ne svode na opće deklaracije o progresu i poboljšanju (to svi čine već poodavno) nego sadrže i ozbiljne napore da deklarirano konkretiziraju definiranjem u samoj urbanističkoj materiji. Nastoje biti uvjerljivi time što polaze od formuliranih sistema, braneći se od voluntarizma i proizvoljnosti. Često nastoje te sisteme primijeniti na ovo tlo svjesni da se ciljevi u urbanizmu postižu samo u kontekstu, a da se u pretekstu mogu tek deklarirati.

Nova literatura i drugačije obrazovanje osjeća na mnogim mjestima, u priložima, skicama i planovima. Ekološki sindrom, jednom kao slika povrede ali drugi put i kao elementarni zahtjev za život, crvena je nit plana na koju se njegovi tekstovi opetovano vraćaju. »Švedsko« ometanje individu-

alnog prometa u starom centru, relativno recentno i provedeno tek u nekoliko najnaprednijih gradova, autorima je normalno shvaćanje problema. Zaštita spomenika za planere nije nametnuta obaveza kojoj se s mukom udovoljava, nego integralni segment cjeline urbanističkih pitanja, pa ga vide u izravnom dodiru s područjem masovnih komunikacija. Autori se služe pojmovima kao što su »slika grada« i »lik grada«, traže identitet grada i afirmiraju ga u planskim aktima — kako ga razabiru i shvaćaju. Ne moramo se s njima suglasiti tako da prihvatimo sve što nude, ali moramo prihvatiti što to uopće čine čak i ako uopće ne prihvatimo njihov rezultat . . .

Novi duh osjeća se i u načinu na koji grupa iz Urbanističkog zavoda surađuje s vanjskim suradnicima, specijalistima i specijaliziranim institucijama. Glavna knjiga plana, koja nije i najopsežnija, tek je četvrta. Ona sadrži koncepciju, razradu ciljeva, prometno rješenje i druga planska rješenja. Bar metodološki, plan slijedi nakon dokumentacije i specijalističkih analiza, on je izveden, umjesto da je aprioran pa zatim ilustriran (a to smo također susretali). Analize i studije nisu dekorativni dodaci, nego su ponekad dorečeni vlastiti sudovi a drugi put temeljite obrade cijelih područja. Stječe se dojam o ozbiljnoj namjeri autora da saznaju više, da provjere što znaju i dopuste da se upitnik dopiše i nad provjerenim ako provjera kasnije bude opovrgnuta. U planu se osjeća želja da se konzultira, citira, unese, ali i ostavi naznačeno, skicirano. Aparat kojim su se autori služili mnogo je složeniji, instrumenti mnogobrojniji i sfere urbanizma šire nego u prijašnjim službenim urbanističkim dokumentima Zagreba. Pred nama je, očigledno, nova generacija zagrebačkih urbanista sa svojim prvim prijedlogom službenog urbanističkog dokumenta, kvalitetnijeg od dosadašnjih. I tu generaciju urbanista treba smatrati uspješnijom od one koju je zamijenila. Imamo, dakle, razloga za zadovoljstvo.

Ali razloga za zadovoljstvo imamo do navedenih granica, na žalost ne i preko njih.

Bar na dva mjesta impresivnost najnovijeg djela naših urbanista počinje slabiti pred pažljivijim promatranjem. Oba ta mjesta označuje stanovišta nedosljednost: na prvom zapažamo nedosljednost između definiranih ciljeva i planerskih rezultata ucrtanih na kartama, a na drugom labavost veza među prikupljenom dokumentacijom. Ta se kritička primjedba ne može na žalost ograničiti i nije joj svrha »izravnavanje kritičke ravnoteže«, radi koje je nakon pohvala potrebna pokoja pokuda. Riječ je o kritici koja se tek pokreće, a doseg će joj se vidjeti s vremenom, u toku realizacije plana.

Gdje razabiremo nedosljednosti između formuliranih ciljeva i plana kako je realiziran na kartama? Najuočljiviji je primjer promet na Trnju. U cijelom planu, na mnogobrojnim mjestima, autori afirmiraju pješački promet kao osnovni, kao promet kojem svi ostali oblici prometa služe, kojim počinju ili završavaju. Ali ubacivanjem dviju novih prometnica na Trnju u smjeru istok — zapad i jedne nove u smjeru sjever — jug planeri su dobili raster koji sačinjava sedam prometnica u smjeru istok — zapad, a osam u smjeru sjever — jug, dakle mrežu prometnica koja je osjetljivo gušća od one predviđene Generalnim urbanističkim planom, premda je taj plan bio daleko od ideje da »pješake treba ljubiti«. Kao posljedica toga kazete unutar mreže mnogo su manje. Zaista: one su postale kazete unutar mreže. Što je još gore, detaljnija razrada prometnog plana pokazuje da je i prostor koji zauzimaju neke prometnice, a posebno prostor što ga zauzimaju raskršća, mnogo veći od onoga koji se predviđao prije takve razrade. Riječ je prije svega o golemim raskršćima Auto-puta u više nivoa. Na planu se pojavljuju još tri do četiri takva mastodonta poput sadašnje petlje. Jedan je od njih prava gomila betonsko-asfaltnih spletova, tako da pokriva trećinu prostora četiriju susjednih kazeta. Pomoćne, prilazne ceste i odvojci zajedno s glavnim kolovozima čine od cestovnih pravaca sisteme asfaltnih pista zaprepašujućih ukupnih širina. Neke od planiranih prometnica na Trnju oštetit će i sadašnje, relativno sretne urbane situacije. Tako bi novoplanirana cesta br. 1 imala prijeći sjeverno od Filozofskog fakulteta i uz stambene zgrade na Poljanama, u smjeru istok — zapad. To znači da dvosmjerna brza cesta sa ukupno četiri trake, približnog kapaciteta Ulice Socijalističke revolucije, prolazi na nekoliko metara od predavaonica, seminara i knjižnica Filozofskog fakulteta i predavaonica Strojarskog fakulteta s druge strane prostorom današnjeg travnjaka na kojemu je spomenik Kranjčeviću. S idejom nizanja fakulteta uz Ulicu Đure Salaja zanemarena je već prije jedna moguća suvremena koncepcija. Prihvaćena je reprezentativna i tradicionalna koncepcija lokacije fakulteta. Ovaj plan, s ubacivanjem nove brze prometnice, postavlja naknadno dva fakulteta ne samo uz jednu brzu prometnicu nego čak na križanje dviju. Detaljni plan nije dakle ispravio propušteno, ali je mnogo pogoršao zatečeno.

Sličan je efekt druge nove prometnice između pruge i Ulice Proleterskih brigada, koja prolazi sjeverno od Koncertne dvorane a južno od stambenih deseterokatnica kod Vijećnice i, uz rekonstruiranu Koturašku, zasićuje prostor južno od pruge.



Neće biti mnogo bolje, uz takvu gustoću prometnica, ni s budućom izgradnjom na Trnju. Tek donekle može situaciju olakšati zgusnutija izgradnja uz rub kazeta, ali njihove male površine bit će odviše kontaminirane prometom — i bukom i plinovima i vizuelno. Autonomija pješačkog prostora tako je ograničena na tehničku sferu, a u psihološkoj je, pa i fizičkoj, napuštena. A time će biti napušten i adekvatan tip izgradnje koji bi imao ostvariti humaniji ambijent, jer će nestati pretpostavke i svrhe takve izgradnje. Neće biti razloga da se više ne grade soliterni objekti, koji su dosad dokazali nesposobnost da formiraju ambijent modernog grada, kako ispravno zapažaju autori plana. Neće biti razloga da se grade kompleksi složeno strukturirane arhitekture, koja bi već svojim tipom omogućila adekvatniji arhitektonski odgovor na zahtjev suvremenoga grada, kako također ispravno predlažu autori plana. Naprotiv, bit će dovoljno razloga da te male kazete, među oknima mreže automobilskih prometnica, ispune visoki — što viši — soliteri: jednom stambeni, drugi put poslovni, a treći put

upravni, uvijek je d n e namjene, monofunkcionalni. Neosjetljivi prema ljudima, ravnodušni na tlo na kojemu izrastaju, bez odnosa prema plastici pejzaža koji ih okružuje — takvi će monstrumi doći u male kazete. One ih očekuju, jer oni tamo i spadaju. Teren je takvoga grada odviše skup, a njegov prostor odviše obezvrijeđen da betonska strašila ne bi napunila takvu mrežu kao što je ova, planirana u Trnju. Kako se planerima dogodila takva i tako prijeteća nedosljednost?

Na str. 33—34 četvrte knjige plana možda čitamo odgovor.

Taj tekst glasi: »Za razliku od planskog nivoa koji se na odgovarajući način očituje u elementima prezentacije (plan namjene površina i objekata), prometno rješenje u skladu sa zahtjevima vladajućeg zakona dano je nizom elemenata. Valja primijetiti da je taj zahtjev, pa prema tome i rješenje, posljedica eksplicitnih i implicitnih kriterija visokog vrednovanja prometa (individualnog) kod nas.

Imajući u vidu te kriterije, koji osim same prezentacije utječu jednako i na stav prema prometnim zahtjevima individualnog prometa, prikazano rješenje daje sliku udovoljavanja potrebama u okviru tih kriterija — dakako vodeći računa o raspodjeli prometnih potreba na kolektivni i individualni promet, a njihov odnos je definirao Generalni urbanistički plan.

Iako se ovakav pristup rješenju prometa u centru, prije svega u Trnju, može okarakterizirati nedovoljno kritičkim, osobito s obzirom na novija iskustva razvijenijih gradova sa sličnim pristupom, te s obzirom na energetska krizu i drugo, ipak u odnosu na brojna ograničenja: dosadašnjom praksom već prihvaćenim rješenjima (na primjer gradski auto-put) i društvenim kriterijima vrednovanja prometa, smatramo da je planirano rješenje realan odraz tih pretpostavki. Neke njihove posljedice u

prvom se redu odnose na društvene funkcije centra i njegovo strukturiranje u fizičkom smislu.

Iako je bitno drugačiji pristup planiranju prometa moguć tek u kontekstu korjenito izmijenjenog društvenog odnosa prema svim njegovim oblicima (na primjer destimulacija individualnog, a stimulacija kolektivnog prometa), ipak se u planu, u njegovim studijskim prijedlozima, nude i rješenja koja su zasnovana upravo na pretpostavkama o tim promjenama, te na kriterijima reafirmacije bitno urbanih, formalnih i strukturalnih karakteristika koje bi bile usklađene s humanim pretpostavkama o kvaliteti ljudskog života u urbanoj okolini.«

U slobodnom prijevodu taj tekst glasi: »nismo htjeli, ali smo morali.«





Urbanist popušta onda kad je nesiguran, nedomišljen u razumijevanju problema, a nedorečen u obrazlaganju svog stajališta. Tada je slab, a slabi popuštaju . . .

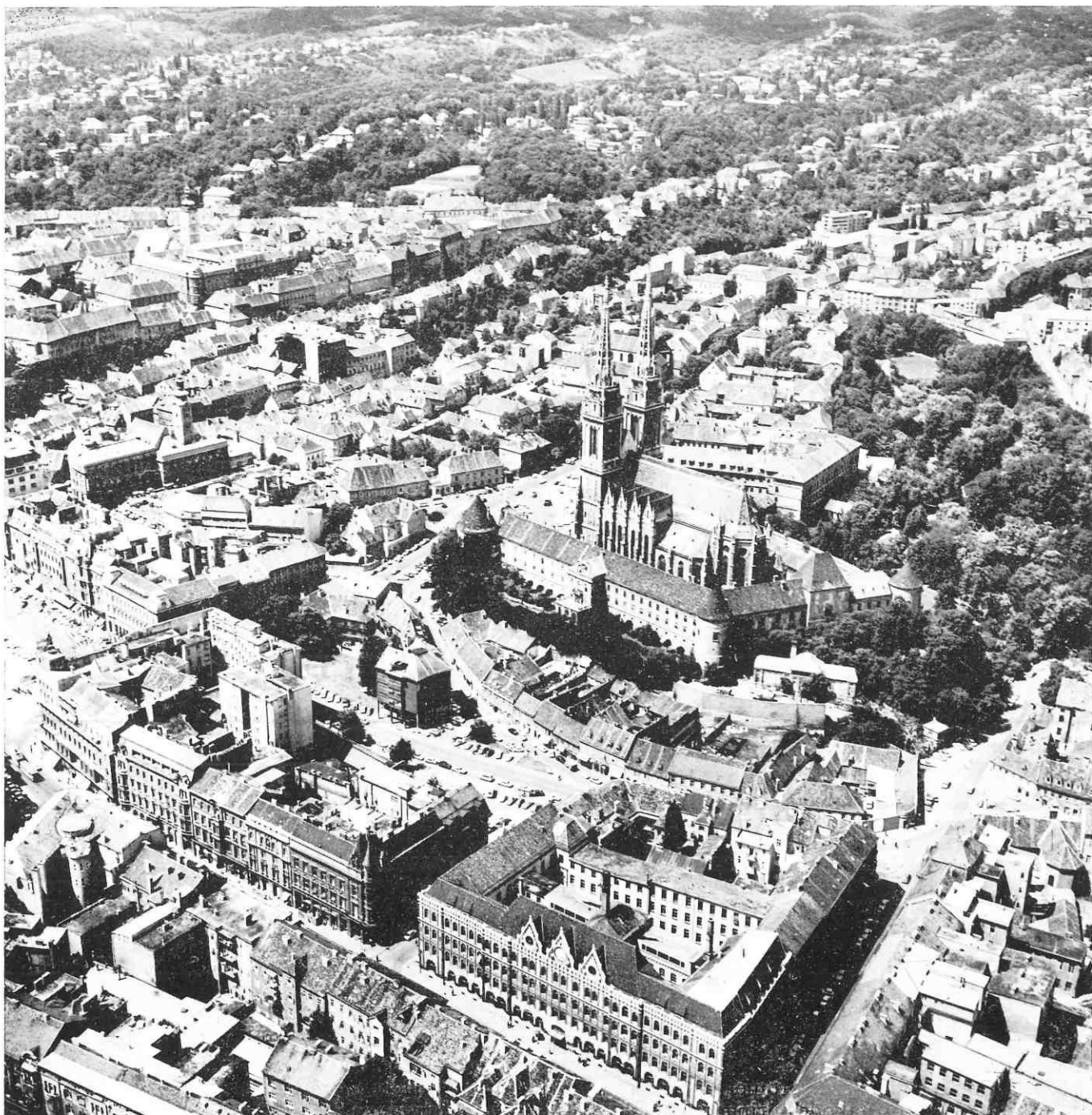
Ali ne samo pod onim banalnim pritiscima na koje se redovito pomišlja. Postoje pritisci kojima se najteže oduprijeti: oni su impersonalne naravi. Ima razloga i u ovom slučaju razabrati takav razvoj i obrat stvari. Tako je u trećoj knjizi plana, koja sadrži programiranje, promet tretiran kao veličina koja je programirana prema podacima iz Generalnog plana, a ti su onda obrađeni metodom simulacije modela iz relevantne literature. Rezultat je veoma precizna posljedica upotrebe takve metode, on je vidljiv na prometnom planu Trnja. Naime, podaci o porastu individualnog automobilskeg prometa preuzeti su od autora koji ima drugačije poglede nego autori ovoga plana, i prilično su zastarjeli. Taj autor misli da i ova zemlja mora proći onaj isti proces razvoja automobilizma koji su prošle danas razvijene zemlje, da bi dosegla njihovu opću materijalnu i tehničku razinu. U skladu s tim shvaćanjem on prognozira — a u tu prognozu dopušteno je sumnjati, posebno nakon energetske krize i krize osobnog automobila koja nije izazvana samo nestašicom nafte. Takvu dubioznu prognozu, koja sadrži više netočnih pretpostavki nego vjerodostojnih predviđanja, specijalist za promet ubacio je u simulirani model, koji također pripada drugim okol-

nostima u drugoj sredini i koji, po svemu sudeći, također naglo zastarijeva. Preostalo je još samo precizno računarsko izvođenje pogrešnog zaključka. I pred njim se autor našeg plana, protiv svoje volje i namjere, napokon povukao. Dokaz za takvo tumačenje jest obrada prometa u programiranju novog plana. Ne možemo, naime, pretpostaviti da bi taj specijalist bio nametnut, da nije dobrovoljno odabrani suradnik. Treba prihvatiti mnogo jednostavniju pretpostavku: specijalist je prihvaćen kao indiferentan, što nerijetko znači egzaktan. On se indiferentno odnosio i prema temeljnim slojevima plana, prema konceptualnim dometima autorske ekipe. Svojom indiferentnom ulogom on obeshrabruje okolinu, i ona popušta zapravo bez ikakva personalnog pritiska. Potisnula je samu sebe sa svoje pozicije.

Nije tako samo s planom prometa na Trnju. Gotovo je nerazumljivo kako je moguće zamisliti ono što planeri čine s trasom »sjeverne tangente« koja se preko Ribnjaka zabija u dvostruki tunel ispod Gornjega grada, u Tkalčicevoj, da bi izbila na Dubravkin put, zakrenula Tuškancem na jug, prešla preko sadašnjih sportskih igrališta i negdje oko kina zašla iza kuća u Dežmanovoj, pa iza kuća na sjevernoj strani Ilice, potkopavši golemim zasjekom Rokov perivoj, izbila sa svoje četiri trake na Britanski trg, izbacivši odande tržnicu u dvorišta bloka južno od trga.

Neke se stvari ne mogu raditi u jednom gradu pa da on ostane taj isti grad. Osobito to ne mogu urbanisti koji se služe pojmovima »slike grada« i »lika grada« da bi sačuvali i razvili identitet toga grada. A kad im se to ipak dogodi, onda ih treba upozoriti da u takvim nesretnim trenucima gube vlastiti stručni identitet.

Takvih neusklađenosti, sa simptomom gubljenja stručnog identiteta, ima u ovom planu podosta. Tako još u prometu: besmisleno je isključivati automobilski promet iz Ulice Račkoga i Adžijine a zadržavati ga u Masarikovoj, izbacivati iz Preradovićeve a zadržati u Cesarčevoj i na Kaptolu. Ili:



nije moguće visoko vrednovati Lenucijevu potkovu a presijecati Botanički vrt brzom prometnicom.

Neshvatljivo je da brza obodnica od Tehničkog fakulteta do Zelengaja roni pod zemlju, ali pod Gornjim gradom iskače i uništava Tuškanac. Treba pri-

pomenuti da meteorološki elaborat plana utvrđuje da se na obližnjem mjestu, na početku Frankopanske, koncentrira više od 48 miligrama ugljičnog monoksida na kubični metar, prema maksimalnoj dopuštenoj količini od tri miligrama na kubični metar. Posebno svjetlo baca na to informacija da 60% svih onečišćenja u atmosferi grada potječe od is-



pusnih plinova motora s unutrašnjim sagorijevanjem. Isto tako među neshvatljive zamisli pripada bušenje tunela u gornjem dijelu Streljačke radi ulaza u podzemnu garažu pod Gornjim gradom za 1200 vozila. Bizaran je detalj iz istog reda vrijednosti i nova uspinjača od Mesničke do parka Grič . . .

Nema sumnje da velik dio tih nedostataka treba smatrati svojevrsnim proizvodnim greškama koje ne iznenađuju kod tako opsežnog i dugotrajnog posla kao što je izrada urbanističkog plana. Smatramo, dakle, da je dio slabosti plana uzrokovan banalnim poteškoćama koordinacije i apsolvirajmo ih stoga kao problem, ma koliko bio dugačak popis nedostataka takve vrste.

Ali svi neće stati na taj popis, jer pripadaju drugom tipu nedovoljnosti. Naša civilizacija nije civilizacija visoke kohezivnosti. Poteškoće naše komunikacije nisu tehničke naravi, a goleme su i bezbrojne. Bez obzira na to kako objašnjavamo taj fenomen, moramo ga uključiti u raspravu jer se njegove posljedice najviše osjećaju onda kad je djelovanje kompleksno, pa zato mnogi sudjeluju u jednom naporu, i ondje gdje se duhovna sfera izravno susreće s materijalnom.

Takav je slučaj s urbanizmom, možda izrazitiji od bilo kojeg drugog.

Poteškoće koordinacije različitog i dosljednog provođenja od zamisli do akta nisu stoga u urbanizmu samo u tehnici postupka, one su mnogo dublje. To su, u krajnjoj liniji, poteškoće konstituiranja suvremenoga kulturnog ambijenta.

Vidjeli smo već one urbaniste koji su taj problem ignorirali arogancijom. Tehnicistički prakticism bio je jedini doseg njihove akcije, isključene iz eminentno duhovne sfere.

Ali nije to jedini poznati način izmicanja od, kako kažu naši autori, identiteta vlastitog ambijenta. Moguć je složeniji, aktivniji, naoko plodniji način odustajanja i — što je paradoksalno — prikriveniji premda izveden sa širokom gestom. Moguće je široko zasnovati pripreme, opširno elaborirati sve relevantne elemente, temeljito analizirati i realne i zamišljene aspekte, deducirati sve potencijalne konzekvencije, a da se u kratkim kolima pameti zrno mudrosti ipak zagubi.

Moguće je iznevjeriti identitet kulturnog ambijenta i pomoću scijentističkog operacionizma.

Ako postoji ozbiljna opasnost od kritiziranih dijelova Detaljnog urbanističkog plana centra Zagreba, onda upozoravamo na nju u ovom zaključnom komentaru.