

PROSTOR

18 | 2010 | 2 | 40

ZNANSTVENI ČASOPIS ZA ARHITEKTURU I URBANIZAM
A SCHOLARLY JOURNAL OF ARCHITECTURE AND URBAN PLANNING

POSEBNI OTISAK / SEPARAT | OFFPRINT

ZNANSTVENI PRILOZI | SCIENTIFIC PAPERS

384-397 **TIHOMIR JUKIĆ**
MOJCA SMOĐE
CVITANOVIĆ
MARINA SMOKVINA

VIZIJE RAZVOJA GRADOVA POČETKOM
21. STOLJEĆA

USPOREDBA PLANERSKIH POSTUPAKA:
PARIZ, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM

PRETHODNO PRIOPCENJE
UDK 711.4-122 (PARIZ, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM) "20"

VISIONS OF CITY DEVELOPMENT IN THE EARLY
21ST CENTURY

COMPARISON OF URBAN PLANNING PROCEDURES:
PARIS, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM

PRELIMINARY COMMUNICATION
UDC 711.4-122 (PARIS, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM) "20"

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU, ARHITEKTONSKI FAKULTET
UNIVERSITY OF ZAGREB, FACULTY OF ARCHITECTURE

ISSN 1330-0652
CODEN PORREV
UDK | UDC 71/72
18 [2010] 2 [40]
267-516
7-12 [2010]



SL. 1. LONDON – KEY DIAGRAM: PRIKAZ ELEMENTARNIH SASTAVNICA PROSTORNE STRATEGIJE LONDONA. VIDLJIV JE RAST UNUTAR POSTOJEĆEG PODRUČJA LONDONA TE ČUVANJE PEJSAŽNOG PRSTENA (GREEN BELT) I OSTALIH PRIRODNIH PROSTORA. TAKODER, VIDLJIVO JE USMJERAVANJE POTEZA RAZVOJA PREMA REGIJI. NAGLAŠENA SU PODRUČJA ZA RAST NACIONALNOG ZNAČENJA, ESTUARIJ RIJEKE TEMZE I POTEZ LONDON-STANSTED-CAMBRIDGE-PETERBOROUGH, KAO I POTEZI REGIONALNOG ZNAČENJA, LONDON-LUTON-BEDFORD-WANDSWORTH-CROYDON-CRAWLEY PREMA JUGOISTOKU I WESTERN WEDGE PREMA ZAPADU. NA GRAFIČKOM PRIKAZU KEY DIAGRAM OZNAČENI SU I GLAVNI NOVI PROMETNI POTEZI.

FIG. 1 LONDON – KEY DIAGRAM PRESENTS THE MAIN COMPONENTS OF LONDON'S SPATIAL STRATEGY. IT SHOWS GROWTH WITHIN THE EXISTING LONDON AREA AND PROTECTION OF THE GREEN BELT AND OTHER GREEN AREAS. IT ALSO SHOWS THE DEVELOPMENT STRATEGY DIRECTED TOWARDS REGIONS. EMPHASIZED ARE FIVE GROWTH AREAS OF NATIONAL IMPORTANCE – THAMES GATEWAY AND LONDON-STANSTED-CAMBRIDGE-PETERBOROUGH, AND THE CORRIDORS IMPORTANT TO THE SOUTH EAST AND WEST REGIONS LONDON-LUTON-BEDFORD-WANDSWORTH-CROYDON-CRAWLEY. MAIN NEW TRANSPORT LINKAGES ARE MARKED IN THE MAP OF THE KEY DIAGRAM.

TIHOMIR JUKIĆ, MOJCA SMODE CVITANOVIĆ, MARINA SMOKVINA

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
ARHITEKTONSKI FAKULTET
HR – 10000 ZAGREB, KAČIČEVA 26

UNIVERSITY OF ZAGREB
FACULTY OF ARCHITECTURE
HR – 10000 ZAGREB, KAČIČEVA 26

PRETHODNO PRIOPĆENJE

UDK 711.4-122 (PARIZ, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM) "20"

TEHNIČKE ZNANOSTI / ARHITEKTURA I URBANIZAM

2.01.02 – URBANIZAM I PROSTORNO PLANIRANJE

ČLANAK PRIMLJEN / PRIHVACEN: 15. 11. 2010. / 6. 12. 2010.

PRELIMINARY COMMUNICATION

UDC 711.4-122 (PARIS, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM) "20"

TECHNICAL SCIENCES / ARCHITECTURE AND URBAN PLANNING

2.01.02 – URBAN AND PHYSICAL PLANNING

ARTICLE RECEIVED / ACCEPTED: 15. 11. 2010. / 6. 12. 2010.

VIZIJE RAZVOJA GRADOVA POČETKOM 21. STOLJEĆA USPOREDBA PLANERSKIH POSTUPAKA: PARIZ, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM

VISIONS OF CITY DEVELOPMENT IN THE EARLY 21ST CENTURY COMPARISON OF URBAN PLANNING PROCEDURES: PARIS, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM

GRAD
ODRŽIVI RAZVOJ
STRATEGIJA PROSTORNOG RAZVOJA
URBANIZAM
21. STOLJEĆE

CITY
SUSTAINABLE DEVELOPMENT
SPATIAL DEVELOPMENT
URBANISM
21ST CENTURY

Novi društveni, ekonomski i politički uvjeti na prijelazu 20. i 21. stoljeća potaknuli su i novo promišljanje gradova. Smanjen demografski rast prisutan u gradovima razvijenih zemalja pruža mogućnost da se dobije na prostoru i vremenu za promišljanje novih investicija i osmišljavanje prostora za kvalitetniji život građana. Istraženo je i uspoređeno nekoliko različitih modela razvoja grada u bliskoj budućnosti. Svaki od njih ima i svoje posebnosti u promišljanju iste. Njihova analiza i usporedba doprinose su teoretskom promišljanju grada u prvoj polovici 21. stoljeća.

New social, economic and political circumstances at the turn of the 21st century demand a rethinking of cities. Decreasing population figures in the cities of developed countries, offer a possibility of getting more time and space for thinking about new investments and spatial designs to improve citizens' lives. The paper presents a comparison of several researched models of urban development for the near future, each having its own specific approach. Their analysis and comparison are the contribution to a theoretical rethinking of cities in the early 21st century.

UVOD

INTRODUCTION

Tema grada i njegove budućnosti pitanje je koje desetljećima zaokuplja ne samo planere nego i druge stručnjake poput sociologa, antropologa, ekologa, ekonomista, stručnjaka za promet, političara itd. Uz širenje i rast gradova svakodnevno se odvijaju procesi preobrazbe i rekonstrukcije grada, ali ostaje pitanje kako dalje, s kojim ciljem i prema kojim postupcima i modelima. Na pitanje vizije grada ne tako daleke budućnosti, do 2050. godine, mnogi europski gradovi pokušavaju naći odgovor, tj. prirediti razvojnu strategiju ili nekoliko alternativnih prijedloga. Usredotočujući se na prioritete održivosti i usmjeravajući se na urbanizam poticaja umjesto urbanizma obveze, stvaraju se nove metode koje bi trebale biti djelotvorne u prostoru neprekidnih promjena.¹

Ekspanzija gradova nakon Drugoga svjetskog rata potkrijepljena je poletom obnove i poslijeratnom demografskom eksplozijom.² Sedamdesetih godina 20. stoljeća proklamiraju se različiti manifesti i modeli kakav bi grad trebao biti, bez obzira na različite društveno-ekonomske uvjete (Venturi, Rossi, Krier...). Kao što su drugu polovicu 20. stoljeća obilježili tehnološki napredak i demografska ekspanzija, tako kraj stoljeća obilježava uvođenje neoliberalne politike koje je posljedica bujanje gradova kao središta tržišne ekonomije. Diktiranje kapitala procesima i promjenama u prostoru umanjilo je utjecaj planerske struke i utjecalo na izostanak dalekosežnih urba-

nističkih vizija. Prijelaz u 21. stoljeće obilježavaju velika politička i ekonomska previranja te izrazito snažni globalizacijski procesi. Ipak, prijelaz u novo stoljeće doveo je do promišljanja novoga početka za gradove. Analizirane su i uspoređene strategije razvoja desetak europskih gradova za razdoblje do 2040. ili 2050. godine, njihova polazišta, ciljevi i vizije (Sl. 2.).

Neophodno je spomenuti da je, prema demografskim podacima 2008. godine, prvi put u povijesti polovica stanovnika Zemlje živjela u gradovima, tj. u urbanim područjima. Broj stanovnika u urbanim područjima u stalnom je porastu. S obzirom na tendencije rasta, pretpostavka je da će do sredine 21. stoljeća na Zemlji živjeti više od devet milijardi ljudi, od čega više od 2/3 u urbanim područjima. Još je uvijek nepoznanica kako će se to odraziti na život stanovnika, strukturu urbanih područja, ekološku održivost područja, socijalne odnose, rad i obrazovanje. U budućnosti može se govoriti o dva modela grada³ koja su potpuno različita: ekološki osviješteni grad koji postaje samoodrživ u vidu resursa i 'grad slama' koji se bori za zdraviji život.⁴ Prvi najčešće karakterizira gradove razvijenih europskih zemalja, a drugi gradove zemalja u razvoju.

Za detaljnije istraživanje i usporedbu odabrano je nekoliko različitih modela razvoja, odnosno vizija grada u bliskoj budućnosti (sljedećih 20-40 godina). To su gradovi odnosno utjecajna urbana područja Pariza, Londona, Helsinkija i Amsterdama. Odabrani su na temelju specifičnog pristupa promišljanju budućnosti i postupka formiranja vizije grada. Njihova analiza i usporedba doprinose teoretskom promišljanju grada u prvoj polovici

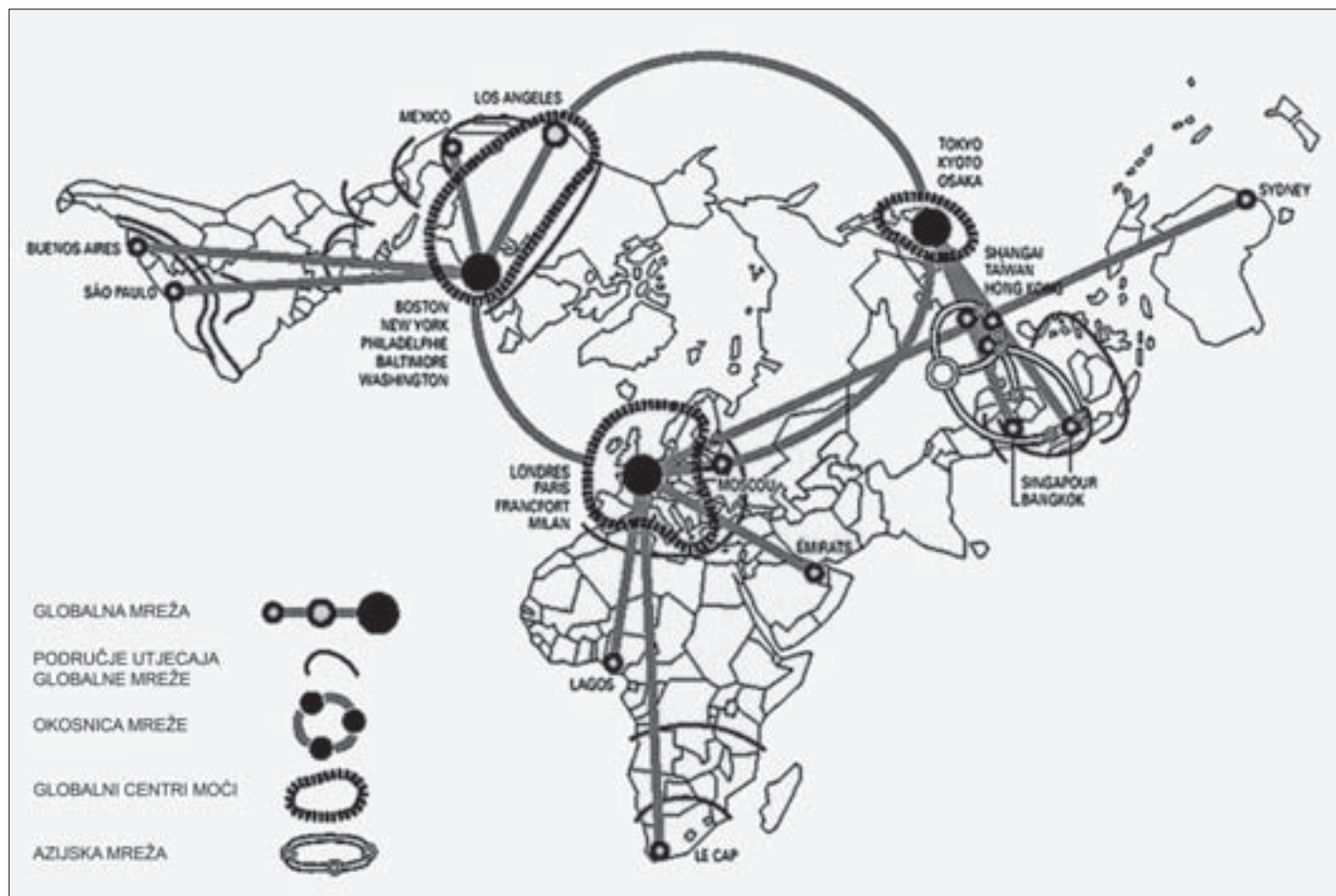
¹ Tekst članka nastao je na temelju provedenih istraživanja u sklopu pripreme predavanja na kolegiju „Su-vremene urbane preobrazbe“ na Doktorskom znanstvenom studiju Arhitektura i urbanizam na Arhitektonskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu u akademskoj godini 2009./10.

² Zbog takvih okolnosti urbanistička je struka bila zaokupljena stvaranjem novih vizija gradova. Neki od referentnih primjera vizionarskog planiranja toga razdoblja jesu Plan za Tokio 1960. (Kenzo Tange) te nove prijestolnice Brazila 1956.-61. (Costa, Niemeyer, Burle Marx) i Chandigarh u Indiji 1951.-65. (Le Corbusier).

³ HINRICHSSEN, 2009.

⁴ S jedne je strane vizija ekološki osviješćenoga grada koji će do 2050. god. biti samoodrživ u vidu resursa, kojom stanovnici koriste odgovarajući životni prostor, zdrave uvjete života i dovoljnu ekonomsku potporu, a s druge se strane u nerazvijenim zemljama nalazi 'grad slama'. Taj se grad bori za zdraviji život, pravo korištenja zemljišta, pitku vodu i struju za sve, te saniranje odlagališta otpada. U takvim gradovima milijuni izvlaštenih i obespravljenih građana žive na rubu egzistencije, dok su gradske vlasti nesposobne za borbu s infrastrukturnim i energetskim potrebama nekontrolirane populacije.

⁵ *** 2006.b



21. stoljeća. Teoretsko promišljanje promjene u gradovima nužno je za razumijevanje svijeta u kojem živimo jer su upravo gradovi

6 Ikoničnost arhitekture promatrana je s dva teorijska stajališta: prvo, uvjetno nazvano tradicionalno počiva na slikovnosti arhitekture, a drugo u odnosu na sposobnosti arhitekture da u promatračevoj svijesti pobudi vizualne predodžbe.

7 *Kyotski protokol uz Okvirnu konvenciju Ujedinjenih naroda o promjeni klime* dodatak je međunarodnom sporazumu o klimatskim promjenama, potpisan s ciljem smanjenja emisije ugljičnoga dioksida i drugih stakleničkih plinova. Protokol je stupio na snagu 2005. god. U posljednjih nekoliko desetljeća koncentracije stakleničkih plinova u atmosferi povećale su se zbog izgaranja fosilnih goriva u industriji, prometu itd., a to je pridonijelo globalnom zagrijavanju i klimatskim promjenama. Hrvatski sabor ratificirao je 2007. god. *Kyotski protokol* [„Narodne novine”, 5/2007.].

8 Mandati većine francuskih predsjednika nakon Drugoga svjetskog rata obilježeni su njihovim aktivnim sudjelovanjem u organizaciji i vođenju gradskih projekata (*Le grand projet*) u Parizu.

9 Dana 17. rujna 2007. francuski predsjednik Nicolas Sarkozy najavio je novi veliki projekt Grand Paris. U stručnoj je javnosti ova inicijativa izvršno prihvaćena na državnoj i međunarodnoj razini. Istovremeno, određeni oporbni političari iskazuju nepovjerenje prema toj inicijativi, smatrajući je političkom manipulacijom predsjednika Sarkozyja.

središte kulturnih i društveno-političkih aspekata života.

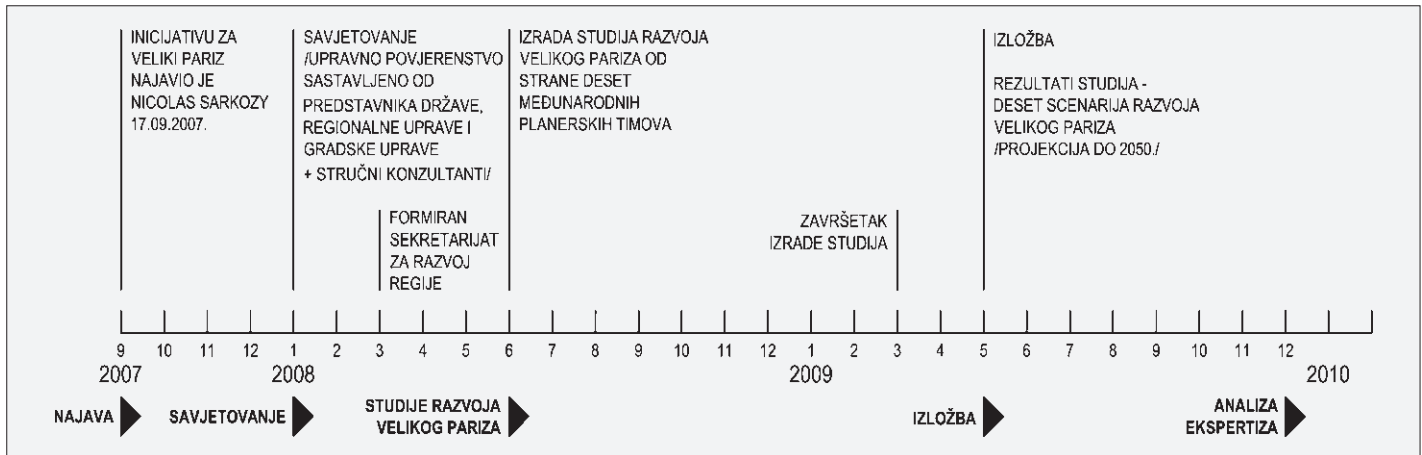
Prisutna je vječita dvojba: formiraju li stanovnici grada grad i urbana područja ili obrnuto – grad utječe na oblikovanje svojih stanovnika? Razmatrajući budućnost grada, različiti autori, teoretičari i planeri daju i različitu vrijednost pojedinim čimbenicima, tako npr. Massimiliano Fuksas ističe socijalne, Norman Foster tehnološke, organizacijske i ekološke prioritete, a Jacques Herzog⁵ istražuje ikonичnost arhitekture⁶ i odnos arhitekture i grada, koje smatra bitnijim od utopijskih stavova i modela.

VELIKI PARIZ – USVAJANJE KYOTSKOG PROTOKOLA⁷

GREATER PARIS – ADOPTION OF THE KYOTO PROTOCOL

Slijedom visedesetljetne tradicije planiranja i provedbe planova, na tragu iskustva tzv. velikih pariških projekata,⁸ poticaj za održivi Veliki Pariz⁹ najavio je 2007. godine francuski predsjednik Nicolas Sarkozy. Studije deset

SL. 2. SUSTAV SVJETSKIH METROPOLA
FIG. 2 SYSTEM OF WORLD METROPOLISES



SL. 3. PARIZ – AKTIVNOSTI I VREMENSKI RASPON FORMIRANJA VIZIJE VELIKOGA PARIZA

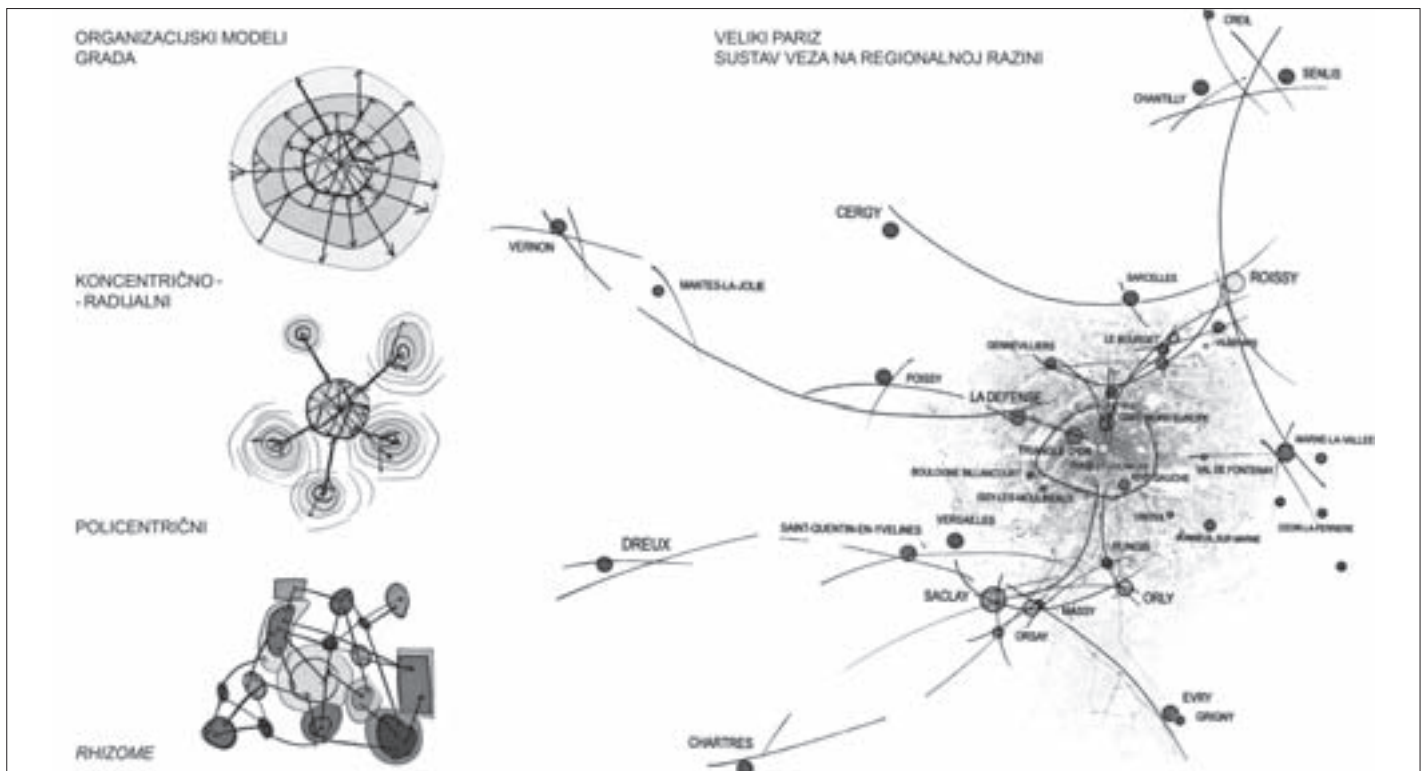
FIG. 3 PARIS – ACTIVITIES AND TIMELINE OF THE GREATER PARIS VISION DEVELOPMENT

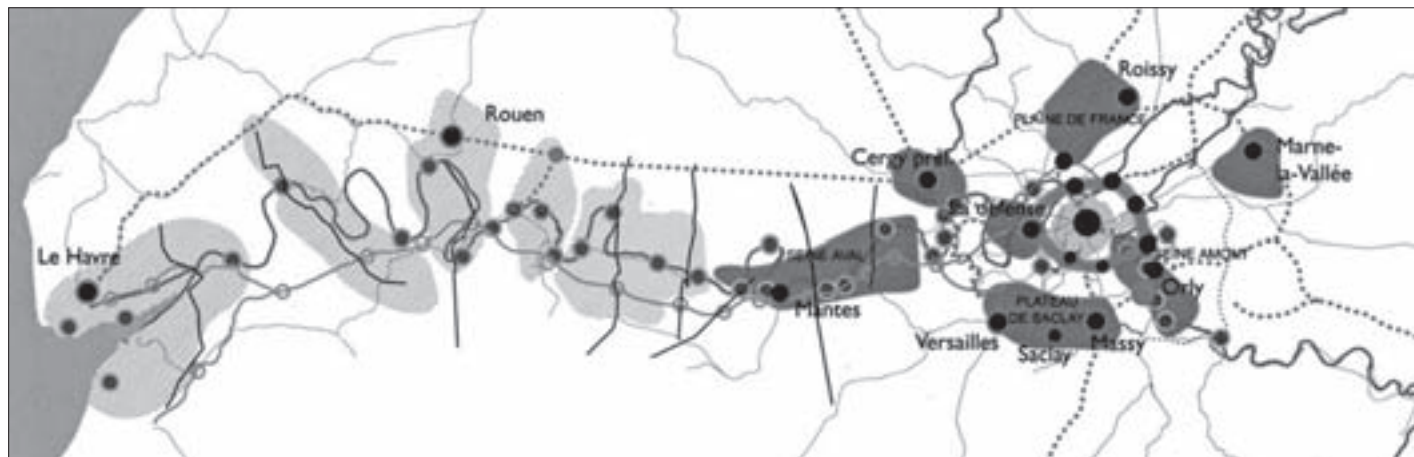
SL. 4. PARIZ – SCENARIJ AUTORSKOG TIMA *ATELIER PORTZAMPARC*: USTVRDlVl NEADEKVATNOST KONCENTRIČNO-RADIJALNOG I POLICENTRIČNOG MODELA, KAO ORGANIZACIJSKI PRINCIP SUVREMENE METROPOLE PREUZET JE KONCEPT *RHIZOMEA*. RHIZOMATSKE SU STRUKTURE OTVORENE, NEHIJERARHIJSKE I MNOGOSTRUKJE. FUNKCIONIRANJE GRADA NEPREDVIDIVIH AKTIVNOSTI I VEZA OMOGUĆUJE EFIKASNA INFRASTRUKTURA. OKOSNICU JAVNE PROMETNE MREŽE PARIZA ČINI PRSTEN UZDIGNUTE ŽELJEZNICE USPOSTAVLJEN TRASOM *BOULEVARD PERIPHERIQUE* NA KOJEM SE NALAZE ČVORIŠTA GRADSKIH, REGIONALNIH I EUROPSKIH LINIJA. NA TAJ SUSTAV VEZE SE KAPILARNA MREŽA JAVNOG PROMETA.

FIG. 4 PARIS –SCENARIO MADE BY THE *ATELIER PORTZAMPARC* TEAM: INSTEAD OF CONCENTRIC AND RADIAL, OR POLYCENTRIC MODEL WHICH WAS JUDGED INADEQUATE FOR THE ORGANIZATIONAL PRINCIPLE OF CONTEMPORARY METROPOLIS, THE TEAM ADOPTED THE CONCEPT OF RHIZOME. RHIZOMATIC STRUCTURES ARE OPEN-ENDED, ANTI-HIERARCHIC AND MULTIPLE. PROPER FUNCTIONING OF THE CITY WHERE ACTIVITIES AND LINKS ARE UNPREDICTABLE IS ENABLED BY AN EFFICIENT INFRASTRUCTURE. THE BACKBONE OF PARIS' PUBLIC TRANSPORTATION NETWORK REPRESENTS AN ELEVATED RAILWAY RUNNING ABOVE THE RING ROAD OF *BOULEVARD PERIPHERIQUE* WHICH CONTAINS TRANSFER NODS FOR THE CITY, REGIONAL AND EUROPEAN RAIL LINES. THIS SYSTEM IS EXTENDED WITH THE PUBLIC TRANSPORTATION NETWORK.

međunarodnih timova,¹⁰ izradene u razdoblju od lipnja 2008. do ožujka 2009. godine, pridonijele su stvaranju novih razvojnih vizija pariške metropole s vremenskim dosegom do 2050. godine¹¹ (Sl. 3.).

Realizacija projekta počela je savjetovanjem početkom 2008. godine, s upravnim povjerenstvom sastavljenim od predstavnika države, gradske uprave i regionalne uprave Ile-de-France, a uz potporu tima stručnih konzultanata.¹² Ministar kulture i komunikacija imenovan je koordinatorom čitavog postupka. Formiran je državni sekretarijat za razvoj regije, a unutar regionalnog plana Ile-de-Fran-





cea usvojeni su projekti koji uključuju proširenje linija RER-a,¹³ proširenje podzemne željeznice u rubne dijelove gradskog područja,¹⁴ određivanje polova ekonomskog razvoja i razmještaj stambene izgradnje određenih gustocā, što je poslužilo kao podloga za izradu novih vizija Velikog Pariza. Uz jasno istaknut cilj „vratiti grad čovjeku i tako kreirati njegovu svakodnevicu, kako individualnu, tako i javnu” te prioritet ekološke održivosti, transformacija Pariza usmjerena je k ostvarenju načela održivog razvoja.

Značenje cjelokupnog projekta i relevantnost odluka koje je potrebno donijeti analogni su

10 Pomno je odabrano deset međunarodnih planerskih autorskih timova: Tim 1 – Rogers Stirk Harbour and Partners (voditelj: Richard Rogers); Tim 2 – Groupe Descartes (voditelj: Yves Lion); Tim 3 – L'AUC (voditelj: Djamel Klouche); Tim 4 – Atelier Christian de Portzamparc (voditelj: Christian de Portzamparc); Tim 5 – Antoine Grumbach & Associés (voditelj: Antoine Grumbach); Tim 6 – (AJN) Jean Nouvel, (AREP) Jean-Marie Duthilleul, (ACD) Michel Cantal-Dupart; Tim 7 – STUDIO09 (voditelji: Bernardo Secchi i Paola Viganò); Tim 8 – LIN (voditelji: Finn Geipel i Giulia Andri); Tim 9 – Atelier Castro Denissof Casi (voditelji: Roland Castro, Sophie Denissof i Silvia Casi); Tim 10 – MVRDV sa ACS + AAF (voditelji: Winy Maas, Jacob Van Rijs i Nathalie De Vries).

11 U analizi vizija razvoja Pariza, kao i u tumačenju pojedinih specifičnih pojmova, autorima ovoga teksta od velike je pomoci bio arhitekt i urbanist, gospodin Ivan Čizmek, koji je svojim velikim poznavanjem francuskoga planerskog sustava pomogao u što vjerodostojnijem i izvornom prevodenju pojedinih pojmova s francuskog jezika. Ovim mu se putem još jednom srdačno zahvaljujemo na ulozenom trudu i vremenu.

12 Stručni konzultanti Dominique Perrault, Bernard Reichen, Peter Hall, Massimiliano Fuksas i drugi radili su pod vodstvom arhitekta Paula Chemetova i geografa Michela Lussaulta.

13 Regionalna željeznica Velikoga Pariza

14 Fr. *banlieues*

15 Radi sprječavanja daljnjega intenzivnoga koncentričnog rasta, u uzoj je okolici Pariza, duž rijeke Seine i Marne, izgrađeno pet gradova: Cergy-Pontoise, St Quentin-en-Yvelines, Evry, Melun-Sénart i Marne-la-Vallée.

16 Početak izrade studija bio je u lipnju 2008., a predsjednik Sarkozy otvorio je izložbu radova u Parizu u ožujku 2009. god. Radovi su 12. ožujka prezentirani Upravnom odboru, a pet dana poslije predstavljani su na javnoj raspravi.

17 Richard Rogers u originalnom tekstu rabi izraz „zele-na armatura grada”.

onima u prethodnim razdobljima. Prethodnih nekoliko desetljeća ulagano je u projekte koji su osigurali nesmetan rast i funkcioniranje grada u regiji: u poslovnu četvrt La Défense, brzu regionalnu željeznicu (RER), Boulevard Peripherique kao sponu gradskih i regionalnih autocesta i pet novih gradova oko Pariza.¹⁵

Danas se Pariz suočava s problemom manjka stanova, nezadovoljavajućom prometnom povezanošću, pomanjkanjem gradskih perivonih i pejzažnih prostora te socijalnom neuravnoteženošću. Izravno ili posredno to dovodi do smanjene gospodarske učinkovitosti i nepovoljno djeluje na kvalitetu života njegovih stanovnika. Kao rezultat devetomjesečnih studija, radovi deset interdisciplinarnih planerskih timova javno su predstavljani na skupnoj izložbi, a njihova sinteza kroz aspekte identiteta, prometa, urbanizma i odnosa prema okolišu poslužiti će kao podloga za daljnje promišljanje prostornog razvoja Pariza ili, prema predsjedniku Sarkozyju, za „novi projekt globalnog razvoja Velikog Pariza”¹⁶ (Sl. 4. i 5.).

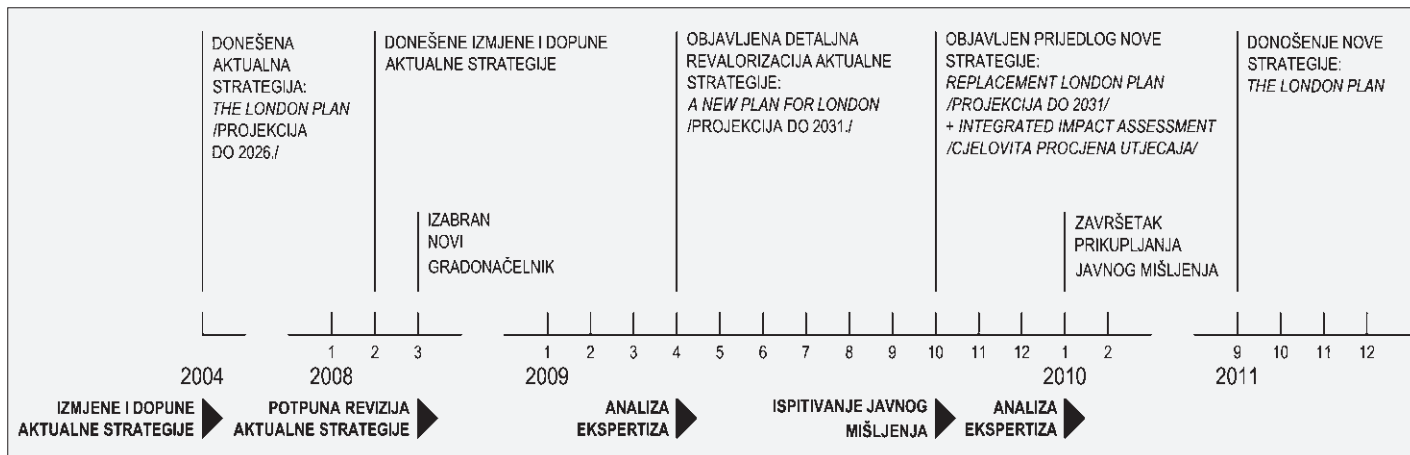
Temeljni zaključci stručnih timova proizašli iz studija jesu ovi:

Naslovi radova (moto rada) navedenih deset skupina autora govore o ciljevima vizije Velikoga Pariza:

- brzi prsten metropolitanske željeznice i novi kolodvor europskog značenja
- strategija promjena (mutacije) i reciklaže postojećeg
- grad prirode od Pariza do mora
- urbana pravednost za sve građane
- prioritet vode i bioraznolikosti
- svrhovitije korištenje postojećeg
- pejzažni gradski potezi¹⁷ kao višeslojna poveznica
- poticanje svih vrsta mjerila (vrijednosti)
- za kompaktniji i intenzivniji grad
- snažni polovi i grad ugodan za život.

SL. 5. PARIZ – SCENARIJ AUTORSKOG TIMA *AGENCE GRUMBACH & ASSOCIÉS*: IDEJA POVEZIVANJA S MOREM DUGO JE VREMENA PRISUTNA U SVIJESTI PARIZA. NJEZINA AKTUALIZACIJA REZULTIRA PRIJEDLOKOM USMJERENJA URBANOG RAZVOJA LINEARNO NIZ TOK SEINE, GENERIRAJUĆI NA TAJ NAČIN 350 KM DUG ‘GRAD PRIRODE’. DETALJNIJOM RAZRADOM POSTAVLJEN JE NAIZMJENIČNI SUSTAV RIJEČNIH EKOPARKOVA I ‘URBANIH SPONA’ IZMEĐU LIJEVE I DESNE OBALE. PROMETNA OKOSNICA TAKVOG RAZVOJA, OSIM ADAPTACIJE CESTOVNE MREŽE, PODRAZUMIJEVA UVOĐENJE LINIJE TGV-A NA RELACIJI LA DÉFENSE – LE HAVRE, SVLADAVAJUĆI JU UNUTAR JEDNOG SATA.

FIG. 5 PARIS – SCENARIO MADE BY THE *AGENCE GRUMBACH & ASSOCIÉS*: THE IDEA OF CONNECTING THE CITY WITH THE SEA HAS BEEN ALIVE FOR A LONG TIME IN PARIS. IT WAS BROUGHT UP AGAIN IN THE FORM OF A PROPOSAL WHICH ENVISAGES AN URBAN DEVELOPMENT OF THE CITY DOWNSTREAM ALONG THE SEINE MAKING THUS A 350 KM LONG ‘CITY OF NATURE’. THE PROPOSAL ENVISAGES AN ALTERNATING SYSTEM OF RIVER ‘ECOPARKS’ AND ‘URBAN LINKS’ BETWEEN THE LEFT AND RIGHT RIVER BANKS. IN ADDITION TO THE ADAPTATION OF ROADS, THE TRAFIC BACKBONE OF THE DEVELOPMENT ALSO INCLUDES THE INTRODUCTION OF A TGV LINE ON THE LA DÉFENSE – LE HAVRE ROUTE WHICH CAN THUS BE CROSSED IN AN HOUR.



SL. 6. LONDON – AKTIVNOSTI I VREMENSKI RASPON FORMIRANJA STRATEGIJE PROSTORNOG RAZVOJA LONDONA
 FIG. 6 LONDON – ACTIVITIES AND TIMELINE OF THE SPATIAL STRATEGY DEVELOPMENT FOR GREATER LONDON

Predlaže se model preobrazbe Pariza i njegovih satelitskih gradova prema načelima *Kyotskog protokola*,¹⁸ s proširenim sustavom podzemne i nadzemne željeznice te protegnutim novim parkovima,¹⁹ a sve ovo trebala bi pratiti i revalorizacija identiteta. Konačni cilj izrade studija jest načiniti plan za održiviji grad, grad okrenut prema svojim prirodnim resursima, a uz to ublažiti ili izbjeći prepreke između rubnih područja grada²⁰ i povijesne jezgre. Pod pojmom 'održivi grad' podrazumijeva se grad koji se obzirno odnosi prema svojem okruženju, prirodnim resursima, koji ima javni prijevoz s ekološkim izvorima energije, grad koji zadovoljava dio svojih potreba što se tiče energije i prehrane itd. Najprovokativniji prijedlozi primjenjivi su na nekoliko razina – od teme održivoga prirodnog okoliša do uspostave kvalitetnijega socijalnog okoliša.

STRATEGIJA PROSTORNOG RAZVOJA VELIKOG LONDONA

SPATIAL DEVELOPMENT STRATEGY FOR GREATER LONDON

London se danas razvija prema *Strategiji prostornog razvoja Velikog Londona* iz 2004. pod nazivom *The London Plan*, koja ima projekciju do 2026. godine.

Nakon što je 2008. godine izabran novi gradonačelnik Londona,²¹ izvršeno je vrjednovanje postojeće i izraden prijedlog nove strategije prostornoga razvoja Velikoga Londona, koji je objavljen 2009. godine pod nazivom *A New Plan for London*. Stručna grupa konzultanata revidirala je taj prijedlog i izradila novu prostornu strategiju Londona tzv. *Replacement London Plan*²² s projekcijom do 2031. godine. Ta je verzija strategije 2010. stavljena na javni uvid, a 2011. godine najavljeno je njezino usvajanje. Prijedlog nove strategije prostornog razvoja Velikoga Londona izraden je istodobno i u skladu sa *Strategijom ekonomskog razvoja* (*Economic Development Stra-*

tegy) i *Strategijom prometa* (*Mayor's Transport Strategy*; Sl. 6.).

S obzirom na svoju privlačnost u prvom redu mladim ljudima iz preostalog dijela Velike Britanije i Europe, u budućnosti se, bez obzira na malen prirodni prirast, računa s kontinuiranim rastom stanovništva. Do 2031. godine očekuje se porast od 1.330.000 stanovnika, bez obzira na smanjenu stopu ekonomskog razvoja.²³

Pretpostavljeni ciljevi na kojima bi se rast Velikoga Londona temeljio i prema kojima bi London trebao postati jedna od vodećih svjetskih metropola jesu: pronaci odgovor na izazove gospodarskog napretka i porasta broja stanovnika; održati konkurentnost i uspješnost u međunarodnim razmjerima; unaprijediti raznolikost, prepoznatljivost, pristupačnost i sigurnost pojedinih četvrti; omogućiti da poslovi, mogućnosti i sadržaji budu svima jednako dostupni i, na kraju, postati jedan od vodećih gradova u području unapre-

¹⁸ Implementacija odrednica *Kyotskog protokola* u urbanističkom planiranju, tj. tendencija stvaranja metropole 'post-Kyoto' doprinos je suvremenom promišljanju grada.

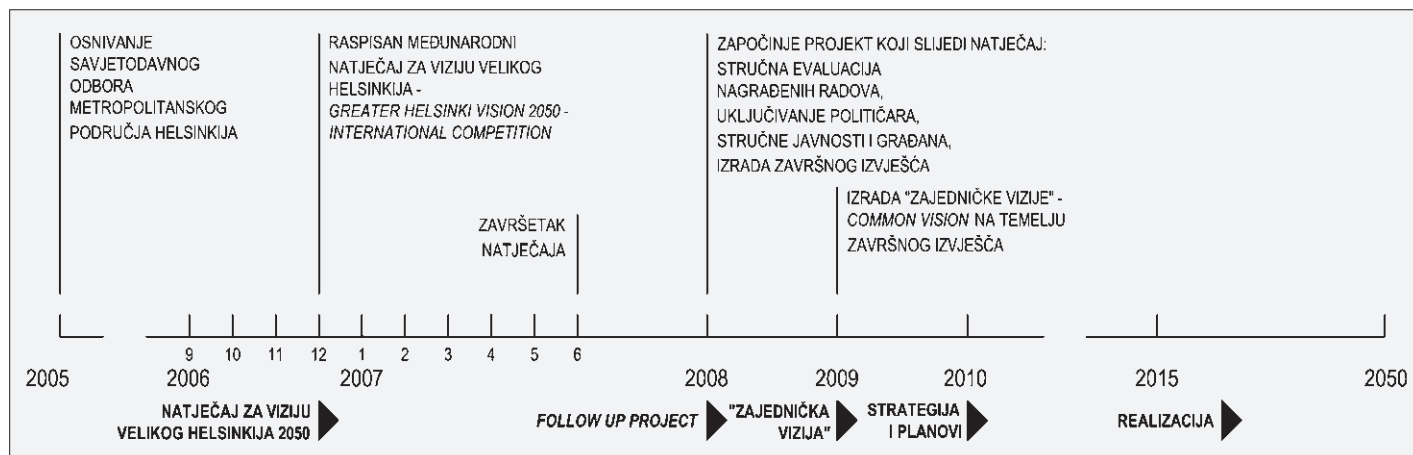
¹⁹ Vlada se još mora izjasniti za podizanje takvog grada. Sarkozyjevi oponenti postavljaju pitanje da li u svemu tome postoji ista više od elaboriranog podviga publiciteta. Ali, i u slučaju da ni jedan od prijedloga ne bude ostvaren, oni pokazuju inovativnost i smjelost koja u gradovima zapadnog svijeta nije viđena desetljećima.

²⁰ Zapusteni stambeni predjeli čine većinu izgradnje predgrada. To uključuje i siromašna imigrantska susjedstva koja su 2005. god. bila poprišta nasilja.

²¹ Novi gradonačelnik Londona gosp. Boris Johnson izabran je u ozujku 2008. god., tj. mjesec dana nakon što su usvojene dopune vazećega urbanističkog plana Londona (*The London Plan*).

²² *Replacement London Plan* izraden je u listopadu 2009. god. zajedno s *Integriranom procjenom utjecaja* (*Integrated impact assessment*).

²³ Veliki London imao je 2007. god. 7.560.000 stanovnika, a projekcija za 2031. god. jest 8.890.000 stanovnika. Planira se povećanje od 1.330.000 stanovnika, koje se temelji na prirodnom prirastu i migracijama, kako unutrašnjim tako i prekomorskim.



denja okoliša na svjetskoj razini. Sve se to odrazilo i u predloženim budućim projektima.

Predviđen ekonomski rast i porast broja stanovnika planira se bez negativnog utjecaja na okoliš unutar postojećih granica grada, bez dodatnog 'širenja' i bez posezanja za prostorom pejsažnog prstena oko grada tj. *Green belt*²⁴ i ostalih vrijednih prirodnih prostora. *Strategija prostornog razvoja Velikoga Londona* strukturirana je u osam tematskih dijelova u kojima su predstavljene glavne teme vezane za viziju Velikoga Londona.²⁵

Prostor Londona izrazito je složeno urbano tkivo koje se sastoji od velikog broja specifičnih područja aktivnoga međudnosa iz kojih proizlazi vitalnost i uspješnost grada. Područja predviđena za obnovu i razvoj, s obzirom na njihove specifičnosti, strukturirana su u različite kategorije u odnosu na njihovo mjerilo, značenje i način planiranja (Sl. 1):

– **Najveća razvojna područja i potezi** – Dva najveća područja razvoja jesu: područje

²⁴ *Green belt* – pojas oko središnjega dijela Londona, pretežito prirodni prostor rahlo izgrađen s posebnim pravilima razvoja i ograničavajućim propisima gradnje. Termin se rabi kao obilježje koncepta razvoja Londona nakon Drugoga svjetskog rata (autori: Patrick Abercrombie i John Henry Forshaw). Shema *Green belt* potječe iz 1935. god., a ključni je element koncepta Velikoga Londona iz 1944. god. U zakonske dokumente o planiranju prostora uključena je 1948. god.

²⁵ Osnovni dijelovi strategije novoga Londona jesu: kontekst i strategija, prostor Londona, stanovništvo Londona, ekonomija Londona, odgovor Londona na klimatske promjene, promet, prostori i mjesta za život u Londonu te poglavlje posvećeno implementaciji, praćenju i preispitivanju plana.

²⁶ Estuarij (lat. *aestuarium*: nisko riječno ušće) je naziv za riječno ušće oblikovano poput lijevka.

²⁷ Plan je izradila tvrtka *Olympic Park Legacy* koja je pod izravnim nadzorom gradske uprave i gradonačelnika Londona. Plan predstavlja viziju 'razvojnog parka' različitih gradskih sadržaja, koji će nakon održavanja Olimpijskih igara biti u čast Kraljice prozvan *Queen Elizabeth Olympic Park*.

²⁸ Veliki London sastoji se od 32 općine i središnjega gradskog područja, tj. *City of London*.

estuarija²⁶ rijeke Temze prema istoku pod nazivom *The Thames Gateway* i razvojni koridor prema sjeveru *London-Stansted-Cambridge-Peterborough*. To su prostori intenzivnije nove izgradnje različitih namjena. Cilj je konsolidirati već postojeća manja naselja i gradove oko Londona, osobito na način da se ekonomija tih gradova temelji na onoj već zatečenoj. Pretpostavka je da bi lokalna industrija mogla iskoristiti rekreacijski i turistički potencijal područja, zajedno s poljoprivredom i ribolovnom industrijom. Isto tako, nova bi infrastruktura trebala sadržavati sustave obrane od poplave, nove stambene prostore, objekte za gospodarenje otpadom i postrojenja za stvaranje energije iz obnovljivih izvora.

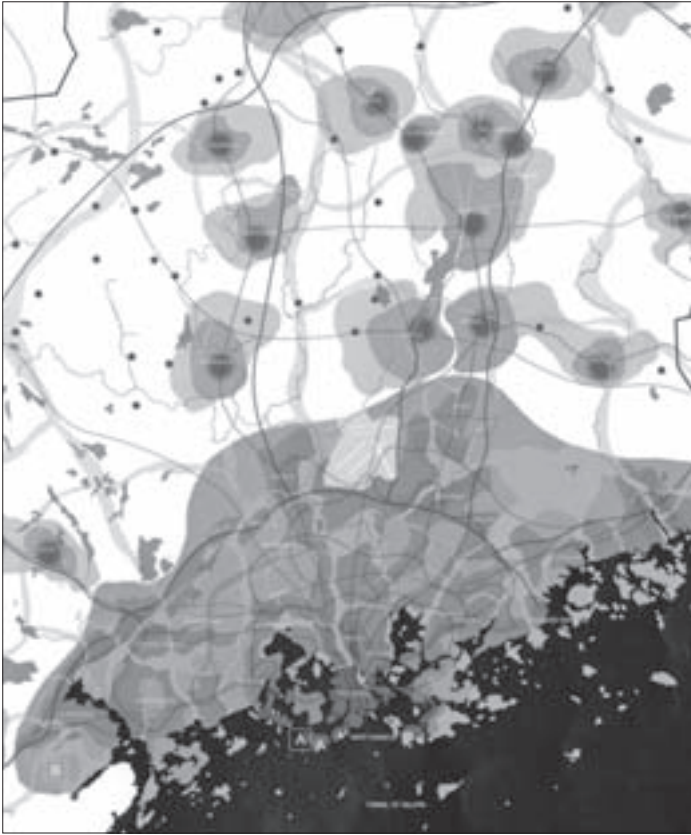
– **Prostor Olimpijskih igara 2012. godine** – Područje koje će udomiti Olimpijske igre 2012. godine posebno je izdvojeno – nalazi se na ishodišnoj točki prethodno navedena dva područja. U skladu s planiranjem olimpijskih sadržaja u kontekstu njihove funkcije nakon održane manifestacije, to bi područje nakon završetka igara trebalo zaživjeti novim urbanim životom. Prostor sporta, rekreacije, zabave i slobodnog vremena osmišljen je kao velik park s manjim područjima mješovite namjene, uz kojega je, nastavljajući se na okolinu izgrađenu strukturu, planirano pet naselja visoke razine kvalitete stanovanja s planiranih 11.000 novih stanova.²⁷

– **Rekonstrukcija užega područja Londona** – U sklopu kontinuirane, sustavne rekonstrukcije užega područja Londona odabrana će se područja središta grada rekonstruirati u sklopu priprema za Olimpijske igre.

– **Rekonstrukcija urbanih centara na području Velikoga Londona** – Posebno se tretiraju podcjelina širega prostora grada odnosno Velikoga Londona.²⁸ Rekonstrukcija se odnosi na središta gradova, općina i četvrti unutar prostora Velikoga Londona. Prema značenju razdvojeni su: središta međunarodnog značenja, središta metropolitanskog područja,

SL. 7. HELSINKI – AKTIVNOSTI I VREMENSKI RASPON FORMIRANJA VIZIJE VELIKOGA HELSINKIJA

FIG. 7 HELSINKI – ACTIVITIES AND TIMELINE OF THE GREATER HELSINKI VISION DEVELOPMENT

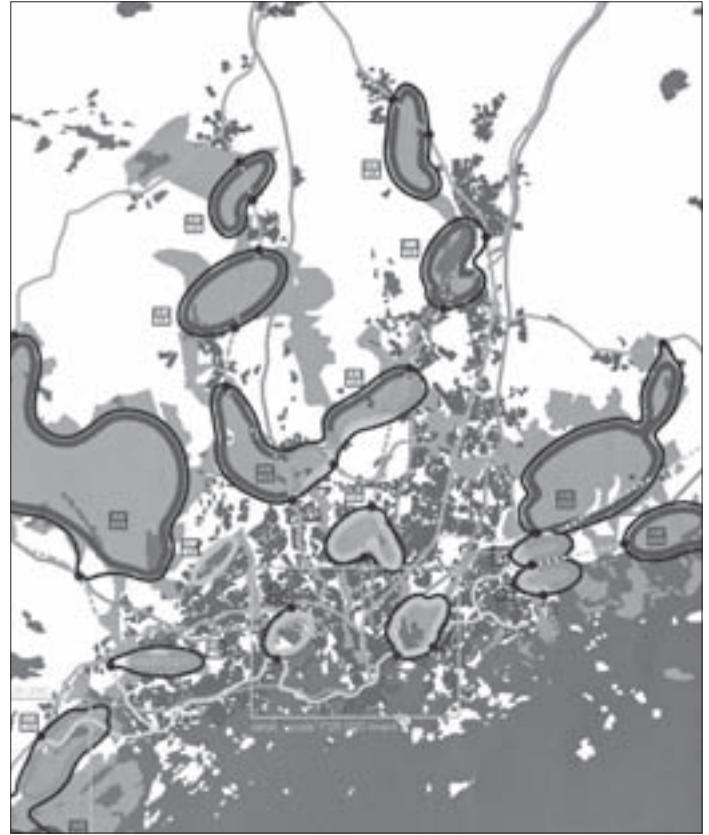


SL. 8. HELSINKI – EMERALD (PRVONAGRAĐENI NATJEČAJNI RAD ZA VIZIJU VELIKOGA HELSINKIJA): PRIJEDLOG SE USREDOTOCUJE NA DOVRŠENJE POSTOJEĆEGA GRADSKOG TKIVA HELSINKIJA TE NOVU IZGRADNJU I JAČANJE LOKALNIH ŽARIŠTA REGIJE. POLICENTRIČNA REGIJA UMREŽENA JE EFIKASNIJIM SUSTAVOM ŽELJEZNIČKOG PROMETA, ALI I SLOJEVITOM MREŽOM PRIRODNIH PODRUČJA.

FIG. 8 HELSINKI – EMERALD (WINNING ENTRY AT THE COMPETITION FOR THE GREAT HELSINKI VISION IDEA): THE PROPOSAL FOCUSES ON THE COMPLETION OF THE EXISTING URBAN FABRIC OF HELSINKI AND NEW INVESTMENTS INTO THE GROWTH OF LOCAL FOCAL POINTS OF THE REGION. A POLYCENTRIC REGION IS COVERED WITH EFFICIENT RAILWAY NETWORK, AS WELL AS A COMPLEX ARRANGEMENT OF GREEN AREAS.

SL. 9. HELSINKI – BOUNDARY STRIPS (JEDAN OD DRUGONAGRAĐENIH NATJEČAJNIH RADOVA ZA VIZIJU VELIKOGA HELSINKIJA): OSNOVNA PREMISA OVOG RJEŠENJA JEST NOVU IZGRADNJU SMJESTITI U PODRUČJA IZMEĐU POSTOJEĆIH NASELJA I PRIRODNOG KRAJOLIKA, I TO FORMIRANJEM PRSTENA (RUBNIH TRAKA) IZGRADNJE KOJI OBUHVATAJU NEIZGRADENI PROSTOR. NA TAJ NAČIN SVA JE NOVA IZGRADNJA U IZRAVNOM KONTAKTU S PRIRODNIIM OKRUŽENJEM KOJE UJEDNO DEFINIRA, AKTUALIZIRA I AKTIVIRA.

FIG. 9 HELSINKI – BOUNDARY STRIPS (SECOND PRIZE WINNING ENTRY AT THE COMPETITION FOR THE GREAT HELSINKI VISION IDEA): ITS BASIC PREMISE IS TO CONCENTRATE NEW BUILDING PROJECTS IN THE AREAS BETWEEN THE EXISTING COMMUNITY STRUCTURES AND GREEN AREAS BY FORMING A RING (BOUNDARY STRIPS) OF STRUCTURES WHICH COMPRISE OPEN, UNBUILT AREAS. IN SUCH A WAY ALL NEW STRUCTURES ARE DIRECTLY CONNECTED WITH THEIR NATURAL SURROUNDING WHICH DEFINES AND ACTIVATES THEM.



središta općina i središta četvrti. Jedan je od ciljeva i koordiniranje razvoja prometnih mreža dijelova gradskog središta, s naglaskom na njihovoj vitalnosti, posebno uz unapređenje mreže javnoga prometa. Potiču se preklapanje, suradnja i zajednički projekti između navedenih područja.

– **Prostori mogućnosti, prostori povećanja stambene gustoće i prostori urbane obnove (regeneracije)** – Sadržajno i infrastrukturno unapređenje prostora s ciljem kvalitetnijeg življenja. Područja mogućnosti jesu veliki neiskorišteni prostori s kapacitetom izgradnje najmanje 2500 novih stambenih jedinica ili 5000 radnih mjesta (ili kombinacija stanovanja i ureda) sa svim pratećim sadržajima. Za područja s mogućnošću povećanja gustoće i prostore regeneracije predviđa se integrirana prostorna politika koja se odnosi na obnovu, razvoj i prometnu mrežu.

– **Rahlo izgrađeni pejsažni pojas oko grada²⁹ i važni neizgrađeni potezi Velikoga Londona** – Mrežu neizgrađenih prostora potrebno je unaprijediti uključivanjem što više međusobno povezanih pejsažnih prostora³⁰ s mrežom ostalih javnih gradskih prostora kako bi se razvile nove veze u prostoru i poboljšala dostupnost za sve. Obnovljen je interes za velike neizgrađene površine istočnoga dijela Londona.

Glavni čimbenici prostorne strategije prikazani su na Sl. 1.

VIZIJE VELIKOGA HELSINKIJA

GREATER HELSINKI VISION

U posljednjih dvadesetak godina regija Helsinki jedna je od najbrže rastućih unutar Europske unije.³¹ Kako bi odgovorili na izazove velikog rasta i razvoja, 2006. godine četrnaest jedinica lokalne samouprave područja

²⁹ U struci se uglavnom rabi izraz *Green belt*.

³⁰ U izvornom se tekstu urbanističkog plana Londona (*The London Plan*) za mrežu pejsažnih prostora rabi izraz 'zelena infrastruktura'.

³¹ Godine 2010. područje Velikoga Helsinkijskija imalo je oko 1.300.000 stanovnika, a u sljedećih pedeset godina na temelju provedenih procjena moglo bi doseći brojku od 2.000.000 stanovnika. Također se predviđa da će do tada na području Velikoga Helsinkijskija biti izgrađeno više novog prostora za stanovanje od ukupnog koje sada postoji, a što se temelji na porastu broja stanovnika, zahtjevu za većom površinom stana po stanovniku, rastu broja starijeg stanovništva i povećanju broja jednočlanih kucanstava.

³² Područje Velikoga Helsinkijskija obuhvaća Grad Helsinki i trinaest gradova odnosno općina: Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Tuusula, Jämsänpää, Nurmijärvi, Mantsala, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti i Sipoo. Ukupna površina područja Velikoga Helsinkijskija jest 3972,2 km².

Velikoga Helsinkija³² u suradnji s finskim Ministarstvom okoliša raspisali su međunarodni Natječaj za viziju Velikoga Helsinkija – *Greater Helsinki Vision 2050*. Natječajni program zajednički su izradili: *Vision 2050 Competition development group*, *Društvo arhitekata Finske* i Tehri Kuusisto. Natječaj³³ je provelo *Društvo arhitekata Finske* (Sl. 7.).

Natječajnim programom određena su opća i specifična polazišta odnosno zahtjevi za izradu vizije prostornog razvoja Velikoga Helsinkija. Opća polazišta odnose se na: globalne klimatske promjene, demografske promjene (povećanje broja stanovnika starije dobi i njihovo uključivanje u svakodnevni život), tehnologiju (razvoj novih znanosti, alternativni izvori energije...), razvoj informatizacije i novih načina komunikacije, raznolikost životnih stilova..., a zahtjev je ekološki, sociološki i kulturološki održivi razvoj regije (Sl. 8. i 9.).

Specifična su polazišta: jedinstvenost helsinske regije (brisanje administrativnih granica), revalorizacija odnosa povijesnog središta Helsinkija s policentrično strukturiranim naseljima unutar regije, kao i odnos tih naselja međusobno, zatim nedovoljno razvijena i neučinkovita mreža javnog prometa³⁴ i u vezi s time potreba za progušćivanjem urbane strukture i raspona dostupnosti sadržaja, te prepoznavanje jedinstvenog krajolika helsinske regije s kontaktom mora i pejsažnih prostora, kao i osiguravanje visokokvalitetnih parkovnih i perivojnih prostora.

Osnovni cilj natječaja bio je kako pronaći odgovore na zadane postavke inovativnim i vizionarskim planerskim i prostornim konceptima urbanoga razvoja Velikoga Helsinkija. Nagradeni i otkupljeni radovi imaju izuzetno jasne i promišljene koncepte razvoja regije. Stvaraju odmak u razmišljanju o načinima funkcioniranja i organizacije gradova u budućnosti, ali i o afirmaciji lokalnog krajolika, klime i životnih stilova.³⁵ Nakon objave rezultata, 2008. godine počelo je detaljno propiti-

³³ Natječaj je trajao od 15. prosinca 2005. do 31. svibnja 2006. Na natječaj je stiglo 86 radova. Dodijeljena je 1. nagrada, tri jednakovrijedne 2. nagrade, a pet je radova otkupljeno.

³⁴ Na području Velikoga Helsinkija mreža javnog prometa trenutno pokriva samo 1/3 ukupne prometne mreže, a energija koja se koristi za prijevoz dvostruko je veća od prosjeka europskih gradova.

³⁵ Prva nagrada dodijeljena je radu pod naslovom *Emerald (Smaragd)* grupe finskih arhitekata: Juha Eskolin, Jenni Lautso, Ilona Mansikka, Tuomas Vuorinen u suradnji s uredom WSP Finland Ltd. Tri jednakovrijedne druge nagrade dodijeljene su radovima: *Boundary Strips (Rubne trake)* arhitekta Franka Görgea i ureda „au25“ iz Njemačke, zatim rad *Towards City 2.0 (Prema gradu 2.0)* grupe autora iz Finske (Tuomas Toivonen, arhitekt; Hans Park, student arhitekture; NOW, arhitektonski ured; Roope Mokka i Alekski Neuvonen, istraživači te DEMOS Helsinki, nezavisna udruga) i rad *Holistic Uniqueness (Sveobuhvatna jedinstvenost)* njemačkih arhitekata Olivera Seidela i Vere-ne Brehm u suradnji s grupom Cityförster.



vanje i vrjednovanje nagrađenih i otkupljenih natječajnih radova. U cijeli je postupak bila uključena, osim političara i stručnjaka, i šira javnost, tj. građanstvo putem internetskih rasprava, javnih radionica i seminara. Najviše vrjednovane i najbolje ocijenjene ideje poslužile su kao osnova za razradu prostorne strategije helsinske regije. Prijedlozi nagrađenih radova kreću se od dovršenja postojećega gradskog tkiva Helsinkija i jačanja lokalnih žarišta regije (prvonagrađeni rad *Emerald*) do planiranja nove intenzivne gradnje smještene u području između postojećih naselja i prirodnog krajolika u vidu prstena nove izgradnje koji obuhvaća neizgrađeni prostor (drugonagrađeni rad *Boundary Strips*).

STRUKTURNA VIZIJA AMSTERDAMA 2040.

AMSTERDAM STRUCTURAL VISION 2040

Za razliku od prethodno analiziranih gradova (Pariz, London i Helsinki), Amsterdam ne kreće s 'revolucionarnim' idejama ili projektima, već možemo govoriti o dugogodišnjem kontinuitetu kvalitetnog planiranja amsterdamske regije i središnjega grada. Amsterdamsko Gradsko vijeće usvojilo je prijedlog *Strukturne vizije grada* koji odgovara na ova pitanja: koje su kvalitete i prednosti grada te

SL. 10. AMSTERDAM – VIZIJA AMSTERDAMA 2040. STRUKTURNOM VIZIJOM GRADA ODREĐENE SU I GLAVNE SMJERNICE PROSTORNOG RAZVOJA: REKONSTRUKCIJA I DOVRŠENJE GRADSKOG SREDIŠTA, BOLJE VEZE S JUŽNIM AMSTERDAMOM, IZGRADNJA STAMBENIH I POSLOVNIH PREDJELA U SMJERU PREMA ZRAČNOJ LUCI SCHIPHOL-ZUIDAS I BOLJE KORIŠTENJE PRIRODNOG PROSTORA U OKOLICI AMSTERDAMA.

FIG. 10 AMSTERDAM – AMSTERDAM STRUCTURAL VISION 2040. THE STRUCTURAL VISION OF THE CITY IDENTIFIES THE MAIN AREAS OF SPATIAL DEVELOPMENT: RECONSTRUCTION AND COMPLETION OF THE CITY CENTRE, IMPROVED CONNECTION WITH SOUTH AMSTERDAM, CONSTRUCTION OF COMMERCIAL AND RESIDENTIAL ZONES IN THE DIRECTION OF THE SCHIPHOL-ZUIDAS AIRPORT AND IMPROVED USES OF GREEN SPACES IN AMSTERDAM'S SURROUNDING AREAS.

kako da Amsterdam i dalje ostane grad ugodan za život u prirodnom okruženju? *Strukturna vizija grada* zakonski je instrument planiranja dugoročne strategije kojom se određuju projekti važni za grad. Sastoji se od tri dijela:³⁶

- vizija grada i poticaji razvoja
- provedba strategije na razini gradskih četvrti
- planerski postupci i pravila koja olakšavaju provedbu strukturne vizije grada, a ujedno i odstranjuju negativne utjecaje na okoliš (Sl. 10.).

Osjetivši posljedice ekonomske krize, za Amsterdam je strateški izrazito važno u budućnosti održati svoj položaj u globalnom gospodarstvu. O tome govori i sam moto razvoja grada do 2040. godine „Amsterdam ekonomski jači i održiv”, u kojem su naznačena dva glavna cilja strategije razvoja. Strukturnom vizijom grada određene su i glavne smjernice prostornog razvoja: rekonstrukcija i dovršenje gradskog središta, bolje veze s južnim Amsterdamom, izgradnja stambenih i poslovnih zona u smjeru prema zračnoj luci Schiphol-Zuidas i bolje korištenje prirodnog prostora u okolici Amsterdama. Kako bi se odgovorilo pretpostavljenim zahtjevima i demografskim promjenama i potrebama, planira se u navedenim područjima izgraditi dodatnih 70.000 stambenih jedinica. To sve prati ulaganje u javni prostor (trgovi, ulice, parkovi), razvijanje kvalitetnoga regionalnog sustava javnog prijevoza, a prisutne su i aktualne teme klimatske promjene, smanjenje emisije ugljičnoga dioksida i održiva proizvodnja električne energije. Ipak, za bližu budućnost intenzivni se razvoj očekuje na dva područja – „velika gradska projekta” – a to su prostor budućih Olimpijskih igara 2028. godine (lučko područje uza smjer A10 ili Zuidas) i uspostavu regionalnoga prometnog sustava između Amsterdama i Schiphola. Sve to prati i propitivanje prostora za budući razvoj (Gaasperdam). Prije usvajanja planskog dokumenta pod nazivom *Strukturna vizija grada*, sami građani, socijalni partneri i razne institucije pridonijeli su raspravi i oblikovanju koncepta koji se ovim dokumentom zastupaju.

ZAKLJUČAK

CONCLUSION

Planiranju gradova potrebno je pristupiti s jasnim ciljevima i vizijama razvoja kako bi se dominantan utjecaj kapitala i globalizacijskih procesa usmjerio u kvalitetna planerska rješenja. Pretpostavka je da će do 2050. godine 84% ukupnog stanovništva Europe živjeti u urbanim područjima.³⁷ Taj trend povećanja broja stanovnika u urbanim područjima

vodi k novom promišljanju strategija prostornog razvoja i vizija budućnosti urbanih područja planiranih prema humanim načelima. Iz nekoliko uspoređenih potpuno različitih primjera s različitim polazištima i ciljevima (Pariz, London, Helsinki i Amsterdam) proizlazi da će se održivi grad, s obzirom na izbor smjera urbanog razvoja, temeljiti na sljedećim pretpostavkama i načelima:

- demografska kretanja u gradovima razvijanih zemalja znatno će se promijeniti u vidu smanjenja stope nataliteta, starenja stanovništva i imigracija
- izgradnja grada unutar vlastitih granica, povećanjem gustoće radi svrhovitijega korištenja prostora
- aktivan pristup prirodnom okolišu te integracija prirode i grada, ne samo u teoriji nego i u praksi
- formiranje policentričnih sustava organizacije prostora na razini grada i regije
- afirmiranje lokalnog mjerila i inicijativa koje kreću odozdo prema gore (*bottom-up*)
- podizanje kvalitete stanovanja (na razini planiranja, projektiranja, gradnje, opremanja, uređenja okoliša, bolje dostupnosti i svih pratnih servisa – kako na razini susjedstva, tako i na razini četvrti)
- dovršenje i podizanje kvalitete mreže javnog prostora (povećanje broja javnih površina, njihovo povezivanje, kreativnije oblikovanje, bolje opremanje, dodavanje javnih sadržaja uz njih, a s ciljem kvalitetnije socijalizacije stanovnika)
- energetska učinkovitost i veća efikasnost sustava javnog prijevoza (bolja dostupnost, kraće vrijeme prijevoza, integralni sustav prometa, prijevoz na ekološke izvore goriva bez zagadivanja okoliša, itd.).

Ipak, svaki od njih ima i svoje posebnosti u promišljanju budućnosti, u svojim vizijama transformacije gradskog područja i načinu kako to ostvariti. To je i razumljivo s obzirom na različite planerske politike, kulturu i posebnosti prostora. Iako usporedivi prema opredjeljenjima, pri postizanju vizija, ciljevi i prioriteta im nisu isti.

Pariz kreće od gotovo političkog programa predsjednika Sarkozyja koji želi istaknuti važnost promišljanja vizija Pariza kao vodeće održive (*post-Kyoto*) metropole. Deset odabranih referentnih, međunarodnih, interdisciplinarnih planerskih timova pozvano je da svojim radovima predstavljaju viziju Pariza do 2050. godine. U cijeli proces uključena je stručna javnost i građanstvo, a prisutno je

³⁶ Podaci korišteni sa stranice službene planerske ustanove Amsterdama [www.dro.amsterdam.nl/algemene_onderdelen].

³⁷ HINRICHSSEN, 2009.

praćenje na sve tri razine – od državne, regionalne do razine grada. To nije neobično s obzirom na tijekom povijesti prisutnu centralističku ulogu Pariza u Francuskoj, kao i na dosadašnje velike gradske projekte koji su obilježili mandate pojedinih predsjednika države. Strategije razvoja do 2040. odnosno do 2050. godine u Amsterdamu i Londonu temelje se na kontinuitetu planiranja gradskog prostora, a najvećim ih dijelom razvijaju i implementiraju gradske planerske službe i gradski uredi. Određuju se glavni smjerovi razvoja grada u budućnosti, nova prostorna infrastruktura kao osnova gospodarskog razvoja i pozicioniranja gradova u globalnom kontekstu. O tome govori i moto razvoja Amsterdama do 2040. godine „Amsterdam ekonomski jači i održiv”. Održivi ekonomski i ekološki razvoj te svijest o okolišu i prostoru jest i osnova strategije razvoja Londona. To se posebno očituje na područja estuarija rijeke Temze i pejsažnomu parkovnom potezu u kojem su uključeni prostor održavanja Olimpijskih igara 2012. kao i planiran najveći europski park. Za izradu vizije prostornog razvoja Velikoga Helsinkija (Helsinki i trinaest jedinica lokalne samouprave) 2007. godine proveden je međunarodni natječaj. Uvažavajući principe održivosti, opći ciljevi natječaja bili su vezani za klimatske promjene u posljednjih nekoliko desetljeća, fenomen starenja stanovništva i fragmentiranost urbane strukture.

Kao rezultat detaljnog istraživanja procesa i postupaka koji su vodili k ostvarenju vizije grada u budućnosti i određivanju planerske strategije za njezino provođenje, nastali su

priloženi grafički prilozi – *hodogrami postupaka* koji govore o slijedu aktivnosti i vremenu potrebnom za provođenje tako opsežnih priprema i demokratskog donošenja odluka.

Analizirani i uspoređeni primjeri vizija i promišljanja budućnosti gradova pokazuju da je prošlo vrijeme utopijskih modela gradova, a da je došlo vrijeme propitivanja različitih putova i vizija k istom cilju ali ne zadajući si unaprijed određene modele i postupke. Svi su analizirani projekti prepoznali snažnu vezu između planerske politike grada, ekoloških opredjeljenja, identiteta i smanjenja rastućih socijalnih razlika koje obilježavaju suvremene gradove. Poticanje globalnog razmatranja grada i urbanih područja u budućnosti pridonijet će stvaranju novih vrijednosti u prostoru. Sažimanje populacijske baze (negativni prirodni prirast, starenje stanovništva) jest problem gradova razvijenih zemalja, ali ta činjenica ujedno omogućava više prostora i vremena za kvalitetno promišljanje novih investicija i osmišljavanje prostora za kvalitetniji život građana.

Smjena stoljeća uvijek potiče propitivanje budućnosti, pa tako i načina i kvalitete života u urbanim područjima, a to će biti djelomično određeno i odlukama o dugoročnom razvoju gradova za sljedećih nekoliko desetljeća. Kako je Hrvatska ipak zemlja gradova i izrazito urbanog stanovništva, odluke o ciljevima razvoja i planerskim vizijama potrebno je što prije donijeti i za hrvatske gradove, i to ne preslikavajući tuđe primjere i koncepte, nego tražeći vlastit put i identitet, kao što je to činila i tijekom povijesti.

LITERATURA

BIBLIOGRAPHY

1. FARRELL, T. (2007.), *Manifesto for London*, "The Architectural Review", 1327, London
2. HINRICHSEN, D. (2009.), *The City of the Future: Two Visions*, "Daylight & Architecture", 12: 11-16, Hørsholm
3. LELOUP, M.; BERTONE, M. (2009.), *Le Grand Paris – Les coulisses de la consultation*, Archibooks + Sautereau éditeur, Pariz
4. *** (1998.), *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change, United Nations* [<http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpeng.pdf>]
5. *** (1999.), *European Spatial Development Perspective, Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, European Commission [http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf]
6. *** (2004.), *Paris – L'histoire se répète* [ur. ZANDBELT, D.; VAN DEN BERG, R. I SUR.], Zandbelt & vandenBerg spatial engineering and consultancy, Rotterdam
7. *** (2006.a), "L'Architecture d'Aujourd'hui", 365 [ur. PLACE, J.-M.], Paris
8. *** (2006.b), *Cities. Architecture and Society*, Fondazione La Biennale di Venezia, Venezia
9. *** (2008.), *Arkkitehtuurikilpailuja – Architectural Competitions in Finland*, 1 [ur. PEKKARINEN-KANERVA, P.], Helsinki
10. *** (2009.a), *The London Plan – Spatial Development Strategy for Greater London*, Greater London Authority, London
11. *** (2009.b), *The Plan – Urban Development*, 031 [ur. LEONARDI, N.], Bologna
12. *** (2009.c), *Le Grand Pari(s) – Consultation internationale sur l'avenir de la metropole parisienne* [ur. DREVON, J. F.], AMC – Le Moniteur Architecture, Paris
13. *** (2009.d), *Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment*, specijalno izdanje povodom izložbe „Le Grand Pari(s)”, ekstrakti iz 5499, 5500 i 5501 [ur. FABRE, B.], Paris

IZVORI

SOURCES

INTERNETSKI IZVORI

INTERNET SOURCES

1. www.london.gov.uk
2. www.legrandparis.culture.gouv.fr/
3. www.greaterhelsinki.fi/
4. www.hel.fi
5. www.dro.amsterdam.nl/algemene_onderdelen
6. www.shrinkingcities.com

IZVORI ILUSTRACIJA

ILLUSTRATION SOURCES

- SL. 1. *** 2009.a
 SL. 2., 5. *** 2009.c
 SL. 3., 6., 7. Autori
 SL. 4. Autoriprema: *** 2009.c i LELOUP, BERTONE, 2009.
 SL. 8., 9. *** 2008.
 SL. 10. www.dro.amsterdam.nl/algemene_onderdelen

SAŽETAK

SUMMARY

VISIONS OF CITY DEVELOPMENT IN THE EARLY 21ST CENTURY

COMPARISON OF URBAN PLANNING PROCEDURES: PARIS, LONDON, HELSINKI, AMSTERDAM

The turn of the 21st century is characterized by considerable political and economic turmoil and increased globalization which has led to a new rethinking of cities. The research presented in this paper included an analysis of the development strategies, including goals and visions, created by ten European cities for the future periods up to the year of 2040 or 2050. A detailed research and comparison comprised several development models, that is, city visions for the near future that include Paris, London, Helsinki and Amsterdam. They were chosen due to their specific approach to thinking about the future and to their formation of city visions. Their analysis and comparison is a contribution to a theoretical rethinking of cities in the first half of the 21st century. It is necessary to theoretically consider changes in cities in order to understand the world we live in, because it is exactly cities which represent centres of cultural, social and political aspects of life.

Through close examination of demographic changes and processes that occur in cities, discernible are two completely different models of the cities of future. On the one hand, there is a vision of ecologically conscious city which will by the year of 2050 be self-sufficient in terms of resources. Its citizens use living space appropriately and have healthy life conditions and sufficient financial support. On the other hand, there are city dwellers in underdeveloped countries who struggle for a healthy life, drinking water and electricity for everybody, regulation of refuse disposal sites and the right to use land. All this leads to a new rethinking of cities, to development strategies and visions of the future urban areas that are planned according to humanist principles. Cities have the same goal which is to determine their vision and development strategy for the period leading to the year of 2050.

The comparison of utterly different definitions of cities' visions and development strategies, with different starting points and goals, led to the observation that, depending upon urban planning preferences, the eco-city will in 2050 be based on the following principles:

- demographic trends in the cities of developed countries will change in the direction of a decrease in birth rate, aging of population and immigration;
 - increased attention is paid to the planning of city areas and to local community;
 - polycentric organization of cities;
 - increased attention paid to connecting certain urban segments and to creating spaces of social interaction;
 - the priority in urban development is to satisfy the needs of citizens;
 - in addition to renewable sources of energy, the planned growth of cities should include a better system of public transportation and other urban facilities that can improve the quality of life;
 - special attention paid to urban public space and planning of new gardens and green areas in the city;
 - each of the analyzed cities has its own particular ways of envisaging the future, of forming visions of urban area transformation and methods of implementation, which is a normal thing considering the various urban planning policies, cultures, and specific features of space and environment.
- The development strategy of Paris has practically been based on a political programme of President Sarkozy who attempts to give Paris and France importance and primacy in the creation of vision of the first ecological "post-Kyoto" metropolis. Ten selected French and international, interdisciplinary teams of urban planners were invited to present their visions of Paris in the period up to the year 2050. Professionals as well as citizens were also included in the entire process. The final goal was to create a plan for an ecologically sustainable city and soften or efface the firm border between the city's boundary areas and the historic centre. The most provocative proposals can be applied in several categories, which range from sustainable natural environment to improved social environment. All that should be accompanied by a radical evaluation of Paris' identity.
- The development strategy for Amsterdam, up to the year of 2040, and London, up to the year of 2050, have each been made by their respective municipal

urban planning departments. The strategies have determined the main development directions in the future, new spatial infrastructure as the basis of economic development and a new positioning of the cities in the global world. The Amsterdam Vision slogan "Amsterdam 2040: economically stronger and sustainable" clearly shows that. The basis of London's development strategy is a sustainable and ecological development and awareness of space and environment. This especially concerns its east part, a former industrial area along the Thames. In the last twenty years the Helsinki region has been one of the fastest growing regions in European Union. The spatial development vision of the area of Greater Helsinki (thirteen towns and municipalities) and the City of Helsinki was chosen at the international competition held in 2007. By respecting the principles of sustainability, the general aim of the competition was to face the climate changes in the last several decades, an ageing population and the fragmentation of urban structures. Negative trends in demographics (decrease in birth rate, negative natural increase, aging of population) are the problem in the cities of developed countries. However, that fact simultaneously offers an opportunity for gaining time and space for better investments and creation of space for better lives of citizens.

The analyzed and compared examples of visions and thoughts about the future of cities show that the period of utopian city models have been replaced with the period of a rethinking of various visions and ways towards the same goal but without proscribed models and procedures. All these analyzed projects have recognized a strong connection between urban planning policy, ecology, identity and decrease in ever growing social differences which define contemporary cities. The future of the cities will be partially determined by decisions about their long-term development for the next several decades. Since Croatia is a country of cities and urban population, these decisions should be made for Croatian cities as soon as possible. Moreover, this should not be done by copying other concepts but by searching an individual identity, just as it has been done throughout Croatian history.

TIHOMIR JUKIĆ
MOJCA SMODE CVITANOVIĆ
MARINA SMOKVINA

BIOGRAFIJE

BIOGRAPHIES

Dr.sc. **TIHOMIR JUKIĆ** je profesor na Arhitektonskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Osim pedagoškim bavi se stručnim i znanstvenim radom. Voditelj je znanstvenog projekta „Preobrazba, identitet i održiv razvoj suvremenog hrvatskog grada”.

MOJCA SMODE CVITANOVIĆ i **MARINA SMOKVINA** znanstvene su novakinje na znanstvenom projektu „Preobrazba, identitet i održiv razvoj suvremenog hrvatskog grada” na Arhitektonskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Polaznice su doktorskoga znanstvenog studija „Arhitektura i urbanizam”.

TIHOMIR JUKIĆ, PhD teaches at the Faculty of Architecture in Zagreb. He is also engaged in scientific research and professional work. He heads the research project Transformation, Identity and Sustainable Development of Contemporary Croatian City.

MOJCA SMODE CVITANOVIĆ and **MARINA SMOKVINA** work on the project Transformation, Identity and Sustainable Development of Contemporary Croatian City as scientific assistants at the Faculty of Architecture, Zagreb University. They are enrolled in the doctoral programme Architecture and Urbanism.

