

5. URBANIZAM I URBANISTIČKO PLANIRANJE

Proces urbanizacije, kao što je napomenuto, proučava veći broj disciplina, ali nedostaje jedna sveobuhvatna, sintezna disciplina, npr. - urbanologija, koja bi ponudila kompleksan teoretski okvir za istraživanje razvoja gradova. U tom slučaju bi se planiranje razvoja gradova moglo zasnivati na teorijskim postulatima takve naučne discipline. Ovakvo, pošto je nema, urbanističko planiranje se oslanja na premise *urbanizma*, koji predstavlja svojevrsan skup pravila, ustanovljenih na osnovu iskustva u praksi i politici razvoja gradova.

Takvo iskustvo i uočene pravilnosti u razvoju gradova, na osnovu kojih se formulišu i predlozi za korekciju slabih strana postojećih rešenja, umnogome olakšavaju urbanističko planiranje, ali se tu, strogo uzev, ne može govoriti o naučnoj disciplini.

5.1. RAZVOJ URBANISTIČKE MISLI

Budući da se radi o jednoj pragmatičnoj disciplini preko koje politika reguliše urbane tokove, bilo je neizbežno da se sa razvojem gradova i ona menja, čak kaskajući ponešto za njim, bez većih sposobnosti za anticipiranje budućih promena. Međutim, razlozi zbog kojih urbanizam nije prerastao u traženu sinteznu disciplinu, vezani su za osnovne karakteristike grada. Naime, okamenjenost gradskih struktura i dug period vremena, potreban da se dogode uočljive promene u funkcionisanju grada, čine formulisanje i testiranje hipoteza težim u odnosu na većinu naučnih disciplina.

Tako, npr., praktični eksperimenti ne dolaze u obzir, zbog njihovih prohibitivno visokih troškova, pogotovo kad se imaju u vidu potrebe za variranjem hipoteza kod njihovog proveravanja. Naime, ako se još nekako i mogu naći sredstva za takav eksperiment u praksi, npr., kod podizanja novih gradova, na mogućnost za variranje neke hipoteze potrebno je čekati nekoliko decenija. I to sve dok se neka ulica, četvrt ili čitav grad sasvim ne amortizuju ili ne dožive kakvu prirodnu katastrofu. Jer jednom izgrađenu ulicu ili četvrt, a pogotovo čitav grad, nije moguće svaki čas proširivati i sužavati ili im povećavati i obarati spratnost kao na probi kod krojača.

Usled toga je razvoj urbanističkih ideja tekao vrlo sporo, prateći spor ritam promena gradskih struktura. Štaviše uspešnost ideja jedne generacije urbanista proveravana je tek u narednoj, kada bi njihovi koncepti bili realizovani *u celini* i u dovoljnom broju slučajeva. No, takav međugeneracijski, i čak "epohalni" karakter testiranja ovih rešenja u praksi, onemogućava autorima da se "ponovo jave za reč" (i da eventualno koriguju svoje zamisli, što važi i za njihove oponente). "Dijalog" se zato vodi između njihovih nastavljača, odnosno čitavih pravaca urbanističkog mišljenja.

U takvim uslovima vrlo postupnog uočavanja pravilnosti razvoja grada i čitave HMN, one nisu mogle biti dovoljno svestrano testirane da bi se mogle smatrati *zakonima* urbanog razvoja.

Možemo stoga reći da su, npr., fenomeni *rasta* gradova, u priličnoj meri istraženi u okviru disciplina poput prostorne ekonomike, urbane geografije i srodnih. Tu se, npr., govori o gravitacionim područjima, dejstvu centrifugalnih i centripetalnih sila, ili o izjednačavanju demografskog pritiska u sistemu spojenih urbanih sudova itd. Ali nijedan od tih fenomena nije u toj meri istražen, da bi se sa potpunom sigurnošću moglo predvideti, u približno jednakim uslovima, ponavljanje nekih razvojnih sekvenci ili kretanje pojedinih parametara.

To samo podcrtava složenost problema koji se proučavaju, te se npr. od teorije centralnih mesta i ne može zahtevati da obezbedi stepen preciznosti predviđanja uporediv sa onim kod prirodnih nauka.

Usled toga je svest o nedovoljnoj preciznosti uočenih pravila vodila njihovoj opreznijoj primeni u tzv. *regulativnom* urbanizmu, sa ciljem da se otklone barem najkrupniji od uočenih nedostataka. Tako se propisivanjem odgovarajućih *normativa* stvarao planski okvir za odvijanje spontanog urbanog razvoja, bez najkrupnijih problema prethodnih generacija. Valja, ipak, imati u vidu da takav okvir nije i garancija efektnog i atraktivnog uređenja grada, te je njegova kruta primena nosila rizik od previše standardnih, monotoničkih, "konfekcijskih" gradova.

- Najzad, moglo bi se reći da kod uočavanja pravilnosti urbanog razvoja još nije dovoljno pažnje posvećeno sukobu između znatno brže dinamike promena "sadržaja" (gradskih aktivnosti) i okamenjenosti gradske "posude". Stoga su urbanistička rešenja previše zasnovana na postojećem iskustvu i dostignutom stepenu razvoja, predviđajući promene dimenzija u odvijanju svih aktivnosti, kao i načina zadovoljenja budućih potreba. Otuda je vek upotrebe urbanističkih rešenja bio ograničen na period do prvih krupnijih promena postojećih uslova.

U vreme relativno sporih društvenih i tehnoloških promena, takva su rešenja još i mogla u dužem periodu odgovarati potrebama. No, u vreme naglih promena, brzo bi se pokazalo da je "urbana posuda" suviše kruta, da se pretvara u "Prokrustovu postelju" i da je izmenjenom "sadržaju" potrebna nova, veća i fleksibilnija posuda.

U tom smislu, najuverljivijom se čini Doksijadisova linija podele na statičan grad (polis) i dinamičan grad (dinapolis), te saglasno tome i podela razvoja urbanističke misli na preindustrijski period i period od industrijske revolucije naovamo. Otuda preindustrijski period karakteriše monocentrična, statična gradska ćelija (sa jezgrom, ćelijskom masom i gradskim zidinama kao opnom), dok period posle industrijske revolucije karakteriše dinapolis, dinamički grad, koji podrazumeva stalni rast takve gradske ćelije.

U toj "urbanoj biologiji", međutim, ostaje neizvesno gde su granice rasta takve "mega-ćelije" (sa sve većim brojem subcentara). Odnosno, da li je nužna njena deoba i stvaranje višećelijskog - policentričnog gradskog organizma, kakav, npr., predstavlja regionalni grad, ili pak čitava HMN.

5.1.1. Urbanizam preindustrijskog perioda

Kao što smo videli prve koncepcije uređenja grada bile su veoma jednostavne, sa jezgrom oko glavnog gradskog trga (oivičenog svim značajnijim objektima, hramom, većnicom, žitnicom ili vladarskom palatom), opasanog prstenovima stambenih kuća uglavnom od trošnog materijala, i omeđenog gradskim bedemima.

Upravo zato što su građeni od trošnog materijala, sačuvano je relativno malo objekata gradova iz antičkog perioda. Izuzetak predstavljaju hramovi, podizani lokalnim božanstvima - zaštitnicima. No, oni su stoga i predstavljali glavne objekte napada u ratnim sukobima, te je malo šta ostalo sačuvano i od ovih sakralnih objekata.

O religioznim temeljima prvih gradova, govori i njihova pravilna orijentacija u odnosu na sve četiri strane sveta, prema kojima su bile orijentisane i kapije u bedemima. Od njih su išle ulice koje su završavale pred hramom, na glavnom gradskom trgu. Lokalni vladari su proglašavani za direktne potomke lokalnog božanstva-osnivača i zaštitnika grada, te su, po pravilu, prisvajali i titulu "gospodara sve četiri strane sveta".¹

No, porast broja stanovnika, koji je u takvom statičnom gradu nužno donosio i sve veću gustinu stanovništva, predstavljao je stalnu proveru efikasnosti ovih urbanističkih rešenja. Kako ova rešenja nisu vodila računa o budućim potrebama, to su se sa povećanjem gustine stanovništva pojavljivali sve složeniji problemi organizovanja efikasnog saobraćaja i normalnog odvijanja ostalih gradskih aktivnosti. Otuda, istorijat urbanističkih ideja i rešenja u antičko doba, u osnovi, predstavlja niz korekcija zatečenih problema, izazvanih povećanjem dimenzija grada.

- Tipičan primer za to je osnivanje grčkih kolonija. Naime, kada bi porast stanovništva prešao neku podnošljivu granicu to je vodilo ili ratnom sukobu sa okolnim gradovima oko graničnih teritorija, ili osnivanju kolonija na dotle nezaposednutom tlu. Budući da se tamo "počinjalo ispočetka" bilo je moguće ispraviti neke nedostatke, uočene kod grada matice. Tako je npr. kod izgradnje Mileta, u Maloj Aziji, prvi put primenjena **ortogonalna shema ulica** (ulica koje se seku pod pravim uglom). Time je bitno olakšan saobraćaj u gradu, kao i cirkulacija vazduha, što je donelo i snošljivije higijenske standarde.

Međutim, osnovni poticaj za takvu ortogonalnu uličnu shemu, čije se autorstvo pripisuje Hipodamu, bila je težnja da se svim kolonistima obezbedi jednaka parcela u gradu, kao i približno jednaka udaljenost poljoprivrednih parcela izvan grada, što je koloniste najviše i zanimalo.

¹ O urbanizmu prvih gradova i protourbanog perioda iscrpnu analizu daje B.Bogdanović, "Urbanističke mitologeme", Vuk Karadžić, Bgd. 1966, dok vrlo informativan pregled urbanističkih koncepcija za čitav preindustrijski period daje L.Mumford, "Grad u historiji", Naprijed, Zagreb, 1986.

Povećanje obima saobraćaja, vezano za rast grada, zahtevalo je sve veću diferencijaciju ulica prema njihovoj ulozi i značaju. Tako su u starom Rimu izdvojene glavne ulice (cardo i dekumanum), koje su bile znatno šire od ostalih. Ovo izdvajanje glavnih ulica, preuzeto je iz koncepcije vojnih logora - kastruma, gde je osnovni motiv bio brzo kretanje vojnih jedinica, pri odbrani grada ili logora. U izvesnom smislu, može se reći da je većina ovih gradova i tretirana kao vojno utvrđenje, i da su to u proseku ipak relativno mala mesta, sa manje od 10.000 stanovnika. Spisak gradova sa preko 100.000 st. za čitav antički period nije dug i ne sadrži više od tridesetak imena.

Porast koncentracije i gustine stanovništva u monocentričnom, statičnom gradu, neizbežno je izazvao i razvoj infrastrukturnih objekata i mreža. Tako je u starom Rimu, sprečavanje epidemija nametalo popločavanje ulica i trgova, gradnju akvadukta i kanalizacije, te velikih javnih kupatila (termi) što je predstavljalo minimalan uslov, da tako veliki grad, od nekoliko stotina hiljada stanovnika, uopšte može da opstane.

Ipak, time su tegobe, nastale povećanjem koncentracije stanovništva, više olakšavane nego što su trajnije rešavane, te za saobraćajnu zagušenost Rima, na primer, nije pronađeno efikasno rešenje. Kad je saobraćajno zagušenje postalo nepodnošljivo, doneta je odluka da se kolski promet može odvijati samo noću. No, kako se od silne škripe točkova i kloparanja kopita nije moglo spavati, ubrzo se od toga odustalo. Stoga je uveden propis po kojem je ograničen ulazak novih kola u grad. Da bi dobila pravo da u njega uđu, morala su na gradskim kapijama čekati u redu, dok neka kola ne izađu iz grada.

- Uvećanje broja stanovnika vodi i produbljivanju podele rada i pojavi novih aktivnosti, koje su zahtevale i nove specijalizovane prostore i objekte. Tako je iz grčke *agore* - glavnog trga i mesta okupljanja - vremenom izdvajana jedna po jedna aktivnost, kojoj je prostor na trgu postao skučen. Usled toga je šire jezgro grada postupno obogaćivano pozorišnim amfiteatrom, stadionom, školama, parkovima i drugim javnim površinama i objektima od javnog značaja.

- Kasnije, u srednjem veku, uvodi se funkcija *gradskog arhitekta*, čije je glavno zaduženje bilo upravo to da što efektivnije ukomponuje i rasporedi javne gradske površine i objekte. Jer, atraktivna uređenost grada trebalo je da svedoči o njegovom prestižu i ekonomskoj moći, i da tako privuče nove poslove i investicije.

No, propast rimskog carstva i diskontinuitet između antike i srednjeg veka, odneli su u zaborav većinu dotadašnjih urbanističkih saznanja. A kako je prosečna veličina gradova bila mala (ispod 20.000 st.), to se "zaboravljeno gradivo" u srednjem veku vrlo sporo obnavljalo. Nešto je brže išlo u lučkim gradovima, gde je i pri tim manjim koncentracijama, gustina naseljenosti bila velika. I to dovoljno velika da se uoči značaj komunalne higijene i mreža komunalne infrastrukture.

Budući da se radilo o vrlo ograničenom gradskom prostoru, pri koncepciji uređenja grada, valjalo je voditi računa o morfološkim karakteristikama terena. Tako se došlo do prirodne, "*organske*" *ulične sheme*, koja maksimalno uvažava odlike terena i reljefa.

Pošto takve prirodne prepreke otežavaju saobraćaj, smanjujući saobraćajni kapacitet ulica, gradski arhitekti su nastojali da to kompenziraju efektivnijim vizuelnim utiskom, za šta im je razgiban teren pružao mogućnosti u izboru. Primeri Venecije, Amsterdama ili Dubrovnika u tom su pogledu dovoljno ilustrativni.

No, takve prirodne prepreke su, pored efektivnih urbanističkih rešenja, još u ranoj fazi razvoja grada donele i obaveznu izgradnju infrastrukturnih mreža, kao i potrebu za promišljenim, planskim razvojem grada. Inače, sam termin organsko planiranje, u literaturu pod uticajem Olmsteda i Gedisa, uvodi Mumford (61).²

- Ponovna centralizacija vlasti i stvaranje država većih razmera, u poznom srednjem veku, vodili su stvaranju čvršćih HMG i postupnom delegiranju odbrambenih zadataka vodećih gradova na pogranične gradove-tvrđave. Stoga gradski bedem, kao ćelijska opna, postupno nestaje kod vodećih gradova. I budući da prostor odjednom nije više bio toliko redak resurs, omogućuje se gradnja širih ulica i bulevara.

Barokni geometrizam otuda sve manje vodi računa o prirodnim ograničenjima i karakteristikama terena, te posebno u gradovima-tvrđavama, pretvara ortogonalnu u **radijalnu shemu**, (sa ulicama koje se zrakasto protežu od centralne tačke u gradu).

Imperijalni bulevari i avenije nisu imali za cilj samo ubrzanje gradskog saobraćaja, već je trebalo da kao kulise za impresivne vojne parade ostave utisak o izuzetnoj moći vladara. Korisne strane ove megalomanije iskazale su se tek vek-dva kasnije, u vreme ekspanzije automobilske saobraćaja.

Prenebregavanje prirodnih odlika terena i uniformisanje urbanističkih rešenja, doneli su, međutim, i preteranu standardizaciju (posebno kod gradova-tvrđava), a time i jednoličnost novopodignutih, baroknih gradova. Ta će se boljka ponovo javiti kod industrijskih gradova, u mnogo drastičnijem obliku.

Najzad, nezadovoljstvo postojećim urbanističkim rešenjima dovešće i do prvih utopijskih koncepcija, gde se programski i normativistički prikazuju vizije idealnog grada (npr. u delima Tomasa Mora i Tomaza Kampanele). Kod ovih prvih utopija, što će se ponoviti i u debati o socijalističkom gradu, grad je samo pozornica za moguće društvene reforme, i to pozornica pogodna za ilustraciju prednosti koje bi doneo drukčiji, pravedniji i osmišljeniji društveni poredak. Time će se pokrenuti jedna dugotrajna debata o idealnom konceptu grada, koje će se rasplamsati u doba industrijskog grada.

² v. Mumford, op.cit., str.325-8, i 444-51.

5.1.2. Industrijski dinapolis i rasprava o "socijalističkom gradu"

Kao što je već naglašeno, industrijska revolucija je dotle nezamislivim produbljivanjem društvene i tehničke podele rada drastično promenila strukturu gradske privrede i omogućila do tada nezabeleženu privrednu ekspanziju. Stalno rastući broj novih radnih mesta drenirao je viškove radne snage sa sela, te su burne migracije selo-grad prvi pratilac procesa industrijalizacije. Tako je došlo do pravog bujanja čitave HMG i pojave sve većeg broja sve većih gradova.

Tokom dva veka koji su prethodili industrijskoj revoluciji, od 1550. do 1750.g. broj gradova sa preko 100.000 st., povećao se sa 30, na 50, pri čemu nijedan nije imao ni blizu milion stanovnika. U naredna dva veka, u periodu 1750-1950., broj gradova sa preko 100.000 st., povećao se za oko 20 (!) puta sa 50, na preko 1.000 ! A od tog broja je čak 1/10, dakle njih 100, imalo preko milion stanovnika! U centru ovih gradova, kao svojevrsna zamena za tradicionalnu zanatsku četvrt, formira se dotle nepoznata pojava - *industrijska četvrt*, oko koje se prostiru radničke stambene četvrti.

U početku je velika većina fabričkih pogona, radi ušteta u fiksnim troškovima komunalnog opremanja drugih granskih i međugranskih PEE, kao i međusobne blizine poslovnih i fabričkih objekata i saobraćajnih terminala, bila smeštena u ovim industrijskim četvrtima u srcu grada. No, kao što industrijska četvrt označava početak industrijske faze urbanizacije, tako i njeno izmeštanje na periferiju, i oformljavanje poslovno-trgovačke četvrti u centru, slikovito označava početak regionalne faze.

Snažan priliv migranata sa sela izaziva trajan pritisak na raspoloživi stambeni prostor, povećavajući i gustinu naseljenosti u centru. Time je, uz obaranje kvaliteta stanovanja, omogućen i stalan rast stanarina te, posledično, po obodu grada niču i četvrti bede za one slojeve stanovništva kojima su i za tako slabe uslove stanovanja stanarine bile nedostupne.³

- Permanentna nestašica stanova vremenom čini gradnju višespratnih najamnih kućerina sve isplativijom i unosnijom što, sa pritiskom ostalih namena na centralno područje, postupno, vodi rastu cena zemljišta, uslovljavajući tako i sve veće širenje grada, i njegov rast u visinu.

Usled toga opasnost od zaraza, počev od sredine prošlog veka, nameće komunalno opremanje gradskog zemljišta kao uslov za razvoj svih ostalih gradskih aktivnosti . No, za uzvrat, širenje komunalnih mreža, a posebno razvoj javnog gradskog saobraćaja, omogućava sve brže širenje gradova i njihovo razlivanje na sve širu teritoriju.

³ Mamford, op.cit, u poglavlju "Ugljeni grad - paleotehnički raj", daje najilustrativniji opis industrijskih gradova prošlog veka. O uslovima stanovanja radničke klase u to doba klasičan izvor predstavljaju Engelsovi radovi, "Položaj radničke klase u Engleskoj" (1844), i "O stambenom pitanju"(1970).

Ovakav stihijan rast gradova u visinu i širinu gotovo sasvim menja njihov sadržaj u odnosu na statični preindustrijski grad. Taj proces izmene prostorne strukture ide tako što se, prvo, usled naglog priliva pridošlica sa sela, umnožavaju zatečeni objekti i prostori za dotadašnje namene. Potom, dublja gradska podela rada omogućuje pojavu novih gradskih funkcija koje, u početku, potiskuju neke od zatečenih funkcija iz postojećih objekata da bi, najzad, te nove namene, uvele i nove objekte i prostore. Izdvajanje novih, specijalizovanih prostora za dotad nepostojeće ili neizdiferencirane potrebe, predstavlja i vidljivu posledicu produbljanja gradske podele rada.

Industrijska revolucija povlači za sobom i ekspanziju obrazovanja, te se za potrebe popularizacije nauke formiraju botaničke bašte, zoološki vrtovi, muzeji i množe se kulturne ustanove najrazličitijih vrsta od biblioteka, preko pozorišta do istraživačkih instituta. Uz to, širi se mreža administrativnih ustanova a potrebe za rekreacijom i zabavom povećavaju broj sala za igranke, uvode varijete, bioskop, noćne klubove itd., sve do velikih stadiona koje Toni Garnije, pored saobraćajnih terminala, uzima za likovno najizrazitija obeležja svog koncepta industrijskog grada.

Međutim, videli smo da stihijan rast ovih velikih industrijskih gradova, pre ili kasnije, dovodi do krize daljeg rasta, koja ima brojne dimenzije. Štaviše, slabosti industrijskih gradova, bile su još uočljivije u prošlom veku, pošto su oni, u odnosu na brižljivo oblikovane statične srednjovekovne gradove, delovali veoma ogoljeno, i bili svedeni samo na najnužnije "kulise" za odvijanje procesa proizvodnje. To je pogotovo bio slučaj sa "*fabričkim gradovima*" (company towns), koji su i osnovani sa špekulativnim namerama industrijskih kapitalista.

Otuda je, pogotovo pre podizanja standarda komunalne higijene, u drugoj polovini prošlog veka, zbog nezadovoljstva prezagušenim četvrtima bede, saobraćajnog zagušenja i zagađenja vazduha, usledila oštra kritika takvog stanja. Formirale su se dve grupe urbanističkih kontrapredloga. Prva je bila nostalgичno okrenuta proverenim rešenjima preindustrijskih gradova. Druga je polazila od toga da glavni uzrok problema leži u kapitalističkim društvenim odnosima, te je i rešenje, pre svega, videla u njihovoj promeni.

Iscrpan pregled stavova većine učesnika u debati daje Fransoaz Šoe (76), "Urbanizam, utopija ili stvarnost", Građevinska knjiga, Bgd. Ona zagovornike prve struje (među kojima su najpoznatiji Kamilo Zite i Džon Raskin) naziva kulturalistima, a druge progresistima. Druga struja obuhvata razne generacije i struje socijalista, počev od socijal-utopista (Oven, Furije, Kabe), preko fabijevaca (Vilijem Moris, Ebenezer Hauard), do modernih arhitekata, okupljenih oko CIAM-a, Bauhauusa, Der Ringa te tzv. urbanista i dezurbanista u SSSR-u, (među kojima se posebno izdvajaju Le Korbizje, Valter Gropijus, Miz van der Roe, te Miljutin, Sabsović i Okitović).

Kako su u literaturi stavovi druge grupe vremenom odneli prevagu, to se debata o industrijskom gradu, postupno, pretvorila u debatu o "*socijalističkom gradu*", kao industrijskom gradu bez propusta vezanih za kapitalistički sistem.

- **Debata o "socijalističkom gradu"**. Iako su tokom vremena početni koncepti socijal-utopista, u prvoj polovini prošlog veka, pretrpeli znatne izmene, (od predloga Fabijanaca, na razmeđi vekova, do koncepcija arhitekata "internacionalnog stila", u međuratnom periodu), kao zajedničke, kod ove struje u urbanizmu izdvajaju se 4 osnovne tačke:

- (1) male gustine naseljenosti - naspram preteranih,
- (2) zdrava životna sredina - namesto zagađene,
- (3) idealna tipska rešenja - naspram haotičnih,
- (4) kolektivno - umesto pojedinačnog zadovoljenja gradskih potreba.

- U prvo vreme veliki grad je smatran za neprirodnu, kapitalističku tvorevinu, te su socijal-utopisti, naročito iz propagandno-taktičkih razloga, zagovarali **male gradove** i čak su imali u vidu vrlo male dimenzije (1-2.000 st.). Socijal-utopisti su želeli da na manjem uzorku već u okviru kapitalističkog sistema demonstriraju prednosti socijalističkog grada. Organizovati u takvim uslovima veće "ogledne" gradske celine, nije bilo realno. Stoga "familisteriji" i "falansteri", kao prototipovi takvih idealnih gradova, više asociraju na današnje poljoprivredno-industrijske kombinete ili na veća zadružna imanja, nego na smeđe vizije gradova budućnosti.

Sve vreme se napada preterana gustina naseljenosti sa nepovoljnim posledicama po uslove stanovanja i kvalitet životne sredine. Tako se, u cilju obaranja gustine naseljenosti, propisuju maksimalne visine zgrada i minimalna širina ulice, na šta se nadovezuju i zahtevi za njihovim komunalnim opremanjem i ozelenjavanjem.

- **Predlozi za zdravijim gradom**, vezani za obaranje gustine izgrađenosti, kasnije idu dotle da se predlaže formiranje "**vrtnih gradova**" oko industrijsko-poslovnog centra. A još kasnije predlaže se i razbijanje grada na skup razdvojenih, sasvim specijalizovanih jednonamenskih četvrti.⁴

- Jednaka pažnja se posvećuje i **estetski skladnijim rešenjima** (i to od elemenata pokućstva do čitavih gradova), te prevazilaženju sukoba privatnih i društvenih interesa koji donosi znatne probleme u odvijanju svih gradskih aktivnosti.⁵

⁴ Počev od Furijea, pa preko Kabea ("Putovanje u Ikariju") i Ričardsona ("Higeja – grad zdravlja"), pa sve do stavova iznetih u Atinskoj povelji, ključni predlozi u oblikovanju grada, vezani su baš za stvaranje zdravog i prijatnog ambijenta. v.npr. E.Howard (1902), "Garden City of Tomorrow"

⁵ U zanosu pred ostvarenjem konačnog cilja - socijalističkog grada, utopisti su propagandistički zahtevali da u takvom gradu mogu postojati samo najbolja – idealna rešenja. To ih, međutim, kao i zahtev za malim gradovima, više svrstava u zagovornike statičnog grada. Kasnije je težnja za idealnim oblicima opravdavana i zamenom tržišnog mehanizma planskim. Otuda je valjalo planski odrediti najbolje oblike i tipove nameštaja, stanova, zgrada, a onda, preko ekonomije obima i masovne proizvodnje, oboriti cenu tim proizvodima i tako ih učiniti svima dostupnim. U najmanju ruku time se nastojalo pokazati da je i radničkoj klasi moguće ponuditi pristupačna a atraktivna, komforna

Stoga se, posebno imajući u vidu interese radničke klase i siromašnijih slojeva gradskog stanovništva, gotovo opsesivno traže idealna estetska i ekonomski superiorna rešenja koja bi znatno popravila uslove stanovanja i života u gradu.

Da bi takva rešenja bila i dostupna najugroženijim slojevima stanovništva, predlagano je **kolektivno organizovanje ključnih gradskih aktivnosti**. Računalo se da će takva socijalizacija doneti i društvenu harmoniju, a postupno, i veću koheziju, koje će nadvladati permanentne konfliktnosti kapitalističkog grada.

Radikalna struja "urbanista" u SSSR-u, tokom 20-tih, zagovarala je potpunu kolektivizaciju u zadovoljavanju svih osnovnih gradskih potreba, dok su "dezurbanisti" bili za postupnu socijalizaciju života u gradu. Karikaturalan primer predloga "urbanista" jesu "kuće-komune", neka vrsta falanстера svedenog na jednu jedinu zgradu. Takve "**kuće-komune**" sastojale su se samo od po jedne kuhinje, trpezarije, kupatila, "dvorane" za odmor i spavaonica, odvojenih po polu i uzrastu članova komune. Svaka od ovih prostorija bila je ogromnih dimenzija – za, npr., 100 porodica, što se smatralo poželjnijim nego da svaka od njih ima svoj stan ili kuću.

Takva "kuća-komuna", naime, trebalo je da donese silnu ekonomiju obima, ne samo u gradnji već i uštede u vremenu kod zadovoljenja svih potreba, dok je pravedniji raspored "kućnih obaveza" trebalo, pored ostalog, i da rastereti žene od napornog rada u domaćinstvu. No, takvo nepromišljeno zadiranje u intimu porodičnog života ubrzo je dovelo do neslavnog kraja ovakvog rešenja, koje su "dezurbanisti" jetko preimenovali u "kuća-obmana".⁶

U tome je, naravno, bilo naivnosti i preterivanja, posebno u verovanju da bi se ostvarivanjem tih, "idealnih" rešenja, dakle jednokratnim poboljšanjem, kapitalistički grad pretvorio u socijalistički.

- Tu iluziju je vremenom razbila sve veća primena najvažnijih predloga, i to u praksi kapitalističkih gradova, naročito na višem nivou dohotka u okviru "države blagostanja". Tako je uvođenje komunalnog sektora gradske privrede znatno podiglo nivo komunalne higijene. Usvojeni su mnogi predlozi za poboljšanje standarda u stanovanju, čak je u stambenoj privredi uveden i javni sektor za zaštitu standarda najsiromašnijih slojeva stanovništva. Mnogi predlozi za zdravijom životnom sredinom i za limitiranjem gustine izgrađenosti ušli su u zakone o prostornom i urbanističkom planiranju u većini evropskih zemalja. Uz to, podignuti su i brojni novi gradovi, posebno u razdoblju posleratne obnove, uglavnom na principima Hauardovih "vrtnih gradova".

rešenja. U XIX veku, pionir na ovom polju bio je Vilijam Moris, dok su u XX veku, u međuratnom periodu, najveći uticaj imala istraživanja u Bauhausu.

⁶ Pregled stavova urbanista i dezurbanista daje A. Kopp (67) i (75) a izbor iz te dve knjige dat je u članku "Širom cele teritorije", Marksizam u svetu, br. 7/77.

Pa ipak, kapitalistički gradovi, iako su u mnogočemu postali znatno prijatniji za život u odnosu na "ugljene gradove" iz prošlog veka, kao što vidimo, nisu postali i socijalistički. Štaviše, kapitalistički grad se pokazao znatno fleksibilnijim nego što se mislilo i sposobnim da u sebe ugradi mnoge "socijalističke" elemente, a da ipak ne izgubi svoja ključna obeležja.

Sva ta poboljšanja otklonila su, ili barem ublažila, jednu po jednu grupu problema, ali su se, zbog sukoba privatnih i društvenih interesa uvek pojavljivale nove klase problema. Samo, sada na sve višem nivou razvoja, i pri sve većoj koncentraciji stanovništva u vodećim gradovima. O tome nam svedoči i višedimenzionalna kriza vodećih gradova RZ te se postavlja pitanje kako se ona može prevazići u regionalnoj, postindustrijskoj fazi urbanizacije?

5.1.3. Problemi post-industrijskog grada

Smenu industrijske i regionalne faze urbanizacije i kraj industrijskog grada, fizički najplastičnije ilustruju: *beg stanovništva iz centra velikih gradova u sve širi обруч predgrađa; izmeštanje industrijske četvrti iz centra grada na periferiju*, sa daljim produbljivanjem podele rada u prostoru, samo sada u regionalnom okviru; i formiranje *sve atraktivnije poslovne zone u centru grada*, u kojem sada dominira sektor usluga (koje su utoliko ekskluzivnije, ukoliko je reč o gradu višeg ranga).

Sve tri navedene promene rezultat su normalnog delovanja ekonomskih sila u gradu, vezanih za porast njegovih dimenzija i promenu njegovog oblika i sadržaja. Dalje povećanje koncentracije stanovništva, kako je već opisano, vodi i daljem produbljivanju podele rada i pojavi sve većeg broja novih gradskih aktivnosti. A one prevashodno konkurišu za najatraktivnije lokacije u gradu, što znači za one u samom centru. Posledica je sve veći rast cena zemljišta i njihovog zakupa, a time i porast troškova života, što postupno eliminiše prostorno ekstenzivne delatnosti (poput klasičnih industrijskih fabrika). Otuda u centru preostaju samo prostorno intenzivne delatnosti, karakteristične za sektor usluga.

Tako beg iz prošlovekovnog "ugljenog grada" XIX veka u predgrađa i nove "vrtne gradove" u okolini, motivisan težnjom za prijatnijim uslovima stanovanja, tim stalnim rastom cena zemljišta u centralnom području grada dobija dodatni impuls. Vremenom, a posebno sa ekspanzijom automobilske saobraćaja, dolazi do pravog talasa suburbanizacije, stihijnog množenja i širenja predgrađa oko velikih gradova. Tako je, u kasnijoj fazi, došlo do srastanja susednih gradova u *konurbacije* i do razlivanja urbane mase na područja čitavih regiona.

Postavilo se tako i pitanje krajnjih granica veličine jednog grada odnosno pitanje - dokle se takvi produžeci grada mogu smatrati sastavnim delovima jednog istog gradskog organizma. I došlo se do uverenja da se o statičnim gradovima može govoriti do veličine od oko 500.000 st., dok se za gornju granicu industrijskog dinapolisa može uzeti

koncentracija od oko 2,5 miliona stanovnika. Toliko, obično, imaju i najveći gradovi na svom užem području (koje, pri gustini od 100 st/ha, ne prelazi 300 km²). Za aglomeracije preko ove granice, sve se više koriste termini kao što su - šire metropolitensko područje, urbano polje i sl., čime se naglašava da je reč o područjima od preko 1.000 km².⁷

- Valja, uz to, imati u vidu da posle neke "optimalne" veličine grada, po definiciji, dolazi do stalnog rasta troškova života po stanovniku, te dalji rast grada nužno vodi filtriranju privrednih aktivnosti u gradu. Posledično, izmeštanje industrijske četvrti, prvo na periferiju a potom sve više u gradove sve manje veličine, vodi sve dubljoj prostornoj podeli rada između gradova različitog ranga.

Otuda, u regionalnoj fazi urbanizacije i dolazi do formiranja "regionalnih gradova". Ključni uslov za uspostavljanje ravnoteže u njima jeste postojanje više vodećih centara, približno jednake veličine, tj. policentrični oblik takve regionalne HMG.

- No, razvoj tercijarnih delatnosti, koji i omogućava smanjenje udela industrije u ukupnoj zaposlenosti, svoj prostorni odraz dobija u superkomercijalizaciji centara vodećih gradova. To je, međutim, i razlog da oni, za razliku od skromno opremljenih, čađavih i sivih industrijskih gradova prošlog veka, mogu po atraktivnosti da se mere i sa gradovima iz preindustrijske epohe. Šta više i razlog takvom povećanju atraktivnosti je isti - prestiž, sa svim svojim komercijalnim efektima. Međutim, takvo doterivanje poslovnih četvrti, preko dejstva tržišta nekretnina, iskazuje i svoje negativnosti.

Zato se postavlja pitanje - kako da se taj nivo uređenosti proširi i na čitavu teritoriju grada a da se ne podigne preterano visina gradske rente? Zatim, kako da se obezbedi međugeneracijski kontinuitet grada i njegovih ključnih obeležja (okosnica kognitivnih, "mentalnih" mapa gradova, tj. kolektivnih predstava o njima u svesti samih građana i posetilaca grada)? I da se, pritom, ne sputa zamena starih aktivnosti novim, odnosno, da se obezbedi blagotvorna obnova sadržaja gradskih posuda.

Prvi je uslov, svakako, viši nivo dohotka, da bi se ravnomerno obezbedilo ne samo komunalno opremanje, nego i izgradnja kompletne urbane opreme, sa svim elementima tzv. proširenog stanovanja i na periferiji i u prigradskim naseljima.

⁷ Čim se postavlja pitanje krajnjih granica neke veličine, nameće se i pitanje njenog optimuma. I polazeći od toga da su pojedini gradovi preveliki, urbanisti su pokušali da smanje pritisak na njih, gradnjom novih gradova u okolini, oslanjajući se na Hauardov koncept "vrtinih gradova". No, ti su se gradovi pokazali kao previše mali i nedovoljno samostalni da bi predstavljali pravu alternativu vodećim gradovima. Stoga je stalno povećavana veličina tih novih gradova, od nekoliko desetina hiljada, do preko 100.000 st., sve dok se nije shvatilo da je neophodno oformiti *grad-antimagnet*, koji bi morao imati barem 500.000 st. da bi se po atraktivnosti mogao meriti sa milionskim gradovima. Tako se došlo do saznanja da je neophodno oformiti policentričnu HMG, sa više gradova najvišeg ranga, da bi se eventualno uravnotežio proces urbanizacije, smanjio pritisak na vodeći grad, i on zadržao u prihvatljivim razmerama. Tako se i po tom osnovu došlo do koncepta *regionalnog grada*, kao skupa gradova i sela, u okviru regionalne HMG.

No, u svakom slučaju, policentrični oblik grada (kao i čitave HMG), nudi širenje razvojnih impulsa iz više centara najvišeg ranga, te je u tom pogledu u prednosti nad monocentričnom shemom.

Kod obnove sadržaja tradicionalnog jezgra grada, i posebno rekonstrukcije i revitalizacije zapuštenih četvrti, delovanje samo tržišta nekretnina nije dalo najbolje rezultate. Superkomercijalizacija poslovnog centra donela je i preteranu saobraćajnu zagušenost, probleme parkiranja, eliminisanje zelenih i drugih javnih površina i druge oblike zanemarivanja širih društvenih i gradskih interesa . Otuda se pokazalo neophodnim da se dejstvo ovog tržišta ograniči i usmeri odgovarajućim urbanističkim planovima.

U novije vreme takva interakcija plana i tržišta dala je uverljive rezultate u obnavljanju tih, nekad zapuštenih četvrti i stvaranju veoma prijatnih gradskih ambijenata. Problem je što se tu, u osnovi, radi o špekulativnim poduhvatima (uz prećutni javni nadzor), te se tako nužno, znatno podiže i visina gradske rente.

- Na pitanja o dimenzijama grada, njegovom obliku i sadržaju, dobijeni su brojni odgovori, koje ćemo prema broju gradskih jezgara grupisati na - monocentrične, policentrične i acentrične. Jasno je, međutim, da posle izvesne granice dalji rast grada može imati samo neki od policentričnih oblika.

- **Monocentrični** modeli rasta gradova, po definiciji, podrazumevaju postojanje jednog, glavnog, tradicionalnog jezgra grada i obuhvataju sledeće podvarijante:

- (a) **radijalnu shemu** širenja grada
- (b) širenje grada formiranjem **satelitskih naselja**
- (c) **vertikalni grad** (tj. rast grada u visinu)
- (d) **grad-zvezdu** (tj. širenje samo duž glavnih saobraćajnica)

- **Policentrični** modeli, umesto samo na jedan, oslanjaju se na razvoj *više primarnih centara*, u okviru istog grada. Pri tom se razlikuju dve osnovne forme policentričnih gradova - linijski i višeugaoni model.

(a) **linijski grad**, predstavlja formu u kojoj je više centara istog ranga povezano duž glavnog saobraćajnog pravca i može predstavljati:

- **samo jedan grad** (sa podvarijantama u vidu: grada-trake; niske (klasičnih) gradskih ćelija, oslonjenih na istu saobraćajnicu; i Doksijadisovog modela linijskog grada sa pomičnim gradskim jezgrom)

- **konurbaciju** (srastanje više samostalnih gradova)

- **prsten gradova** (prevođenje linijske, u kružnu formu više gradova, spojenih oko neke prirodne prepreke)

(b) **višeugaoni policentrični grad**, takođe je moguće oformiti na nivou jednog grada, ili na nivou regionalnog grada. Važno je da je tu reč o centrima istog ranga, jer se u protivnom radi o monocentričnom, po pravilu radijalnom modelu grada.

- **Acentrični modeli**, kao što se vidi već iz naziva, predstavljaju nesamostalna dezevolutivna rešenja, karakteristična za seoska ili prigradska naselja. Tu je više reč o predlozima za neku vrstu urbanizacije sela i o idealizovanju iskustva sa predgrađima. Zato, samo radi kompletnosti spiska mogućih modela, valja navesti, pored "falanstera" i "familisterija", te poljoprivredno-industrijskih stanica "dezurbanista", još i "grad-polje" (Broadacre City) Frenka Lojda Rajta, ili "Raspršeni grad", Kevina Linča i Toflerov "elektronski kotedž".⁸

A. Monocentrični modeli

(a) **radijalni model**. Ovaj model je najzastupljeniji među velikim gradovima, posebno ravničarskim, koji nemaju bitnijih prepreka širenju. Od tradicionalnog jezgra, gradska teritorija se kompaktno širi na sve strane, duž glavnih saobraćajnica. A one zrakasto idu od centra ka periferiji i povezane su sve širim prstenovima kružnih saobraćajnica.

Međutim, glavna prednost ovog modela - relativna blizina glavnog gradskog centra - postupno se gubi. Prvo, već samim tim što su novi prstenovi sve udaljeniji od centra. I drugo, što dalje širenje povećava ukupan, a posebno saobraćajni pritisak na jezgro grada. Otuda u njemu dolazi do sve većeg zagušenja koje se sa širenjem grada prenosi i na glavne arterije koje, pak, centar povezuju sa sve udaljenijim delovima periferije.

Usled toga je, posle neke kritične veličine (1-2 miliona st.), ova radijalna forma gradske posude, koja se stalno širi, sve manje fleksibilna.

(b) **gradovi sateliti**. Ovom se shemom, kako je napomenuto, nastoje korigovati nedostaci prethodnog modela. I to tako što se, umesto kompaktnog širenja grada, naredni periferni prsten u radijalnoj shemi razbija na više satelitskih predgrađa, po uzoru na Hauardov koncept "**vrtnih gradova**".

Hauard je zamislio da 6 vrtnih gradova, sa po 32.000 st., u kojima bi dominirala poljoprivreda, budu povezani međusobno, kao i sa industrijskim centrom (od 58.000 st.), kojeg bi okruživali. Zahvaljujući brzom transportu, u takvom gradu od 250.000 st., bilo bi moguće uživati i prednosti blizine velikog grada i blagodeti života u naselju male gustine stanovništva.

⁸ I sam Linč ovaj model, u svoj pregled mogućih formi grada, uvodi samo teorijske čistote radi. v.K.Lynch - Matrica velikog grada - Komunikacije br. 1/76, CEP, Bgd. i A.Toffler (80)-Third Wave-Bantam Books, NY, 1981.

No, sve prednosti ovakvog rešenja, koje omogućuje prijatnije uslove stanovanja u zelenim stambenim oazama, mogu biti poništene gubitkom vremena u prevozu do centra grada, ukoliko se ne sačuva tampon zona zelenila koja periferiju deli od ovih satelita. A to, posebno u kapitalističkim uslovima privatne svojine nad gradskim zemljištem, nije previše realna mogućnost.

Nastojanja da se ovi sateliti osamostale i postanu gradovi jednake privlačnosti kao i postojeći primarni centar, nisu se dosad pokazala uspešnim. A ukoliko bi se u tome i uspelo, tada to više ne bi bili gradovi-sateliti, "ekspoziture" i spavaonice postojećeg, obližnjeg primarnog centra. Tada bi bili u pitanju centri istog ranga, što znači i policentrični model grada, i to regionalnog grada.

Povrh toga, zagušenju saobraćaja, koje je glavna opasnost za ovakvo rešenje, nužno doprinosi i povećanje broja predgrađa-satelita, duž osnovnih saobraćajnica.

(c) **vertikalni grad**. Forme vertikalnog grada, zasad spadaju u domen futuroloških vizija (grad-kocka, sa osnovom od 1 km, piramidalni grad ili obrnuto, grad-krošnja, zatim podzemni grad, ploveći grad itsl.). Glavni motiv im je ušteda u prostoru (a skok zemljišne rente i donosi rast grada u visinu), kao i to da eliminišu postojeće saobraćajne probleme i svim stanovnicima obezbede stalni boravak u centru grada, uz obilje rekreativnih površina u okolini.

No, "širenje u visinu" samo transponuje postojeće saobraćajne probleme sa površine zemlje (gde se ipak daleko lakše rešavaju) u visinu (gde je njihovo rešavanje tehnički daleko složenije, i još mnogo skuplje).

Glavni argument "vertikalista" da će demografska eksplozija učiniti građevinsko zemljište toliko retkim da druge alternative sem vertikalnih gradova praktično neće biti, na dosta je klimavim nogama. Predviđa se, naime, da će se polovinom ovog veka svetsko stanovništvo ustaliti na manje od 10 milijardi, što je jedva upola više od sadašnjeg broja, te ako i za toliko uvećamo spratnost svih naselja, još ćemo biti veoma daleko od gradova-kocki.

A kada se zna koliko je malo ljudi spremno da stanuje makar i iznad 5. sprata, ne čini se uverljivim da bi bilo dovoljno onih koji bi prihvatili takav život u visinama, recimo na 150. ili 200. spratu, bez obzira na svež vazduh i njegovu, više no zadovoljavajuću cirkulaciju.

Izgradnja veoma visokih zgrada, međutim, ne mora biti nužno nerentabilna za poslovne objekte i to posebno u zemljama sa ogromnom gustinom naseljenosti, poput Japana, gde se ponajviše i radi na ovakvim projektima.

(d) **grad-zvezda**. Ovaj model predstavlja više teorijski međuoblik, između radijalne i sheme linijskih gradova, za koji je teško naći primere u praksi. Naime, ovde, zbog prirodnih prepreka, za razliku od radijalnog modela, ne dolazi do prstenastog povezivanja

predgrađa, već se ona šire samo duž osnovnih radijalnih saobraćajnica koje vode od centra grada - odnosno duž "krakova" te urbane zvezde.

Obično se, kao najbliži primer, navodi plan za Kopenhagen iz 1950. za koga je bilo predviđeno da se razvija duž takvih krakova koji podsećaju na prste jedne šake (Five Fingers Plan).⁹

B. Policentrični modeli.

1) ***modeli linearnog grada.*** Linijski gradovi se obično razvijaju u uskim rečnim dolinama, duž glavne saobraćajne arterije. I ako se duž te osnovne saobraćajnice obezbedi efikasan i brz saobraćaj, smatra se da su ovakvi gradovi u prednosti u odnosu na radijalni model, bar što se tiče ove ključne gradske funkcije. No, upravo ta preterana vezanost za ključnu saobraćajnu arteriju, predstavlja i ranjivu tačku ovog modela, pošto u slučaju većih zagušenja nema rezervnih, pomoćnih arterija, koje bi u tom slučaju obezbedile brz saobraćaj.

S druge strane, nije jasno da li se centralne funkcije grada uopšte i mogu razmestiti "po dužini", odnosno da li se takve aktivnosti, sada linijski raspoređene, još mogu smatrati centralnim.

(a) ***gradovi trake.*** Ovakav model, kakvog je prvi još u prošlom veku predložio španski saobraćajni inženjer Sorija i Mata, nije u praksi nigde realizovan. A to važi i za kasnije verzije Miljutina i Korbizjea, koji su ga zamislili kao "doboš-tortu", sastavljenu od jednonamenskih zona, razdvojenih tampon zonama zelenila.¹⁰

(b) ***gradovi sa pomičnim jezgrom.*** Doksijadis je predložio zanimljivu varijantu linijskog grada u kom bi duž glavnog pravca širenja svaka generacija njegovih stanovnika nadovezivala sopstveni centar grada. Time bi se rešio problem očuvanja istorijskog centra grada, a umesto kompaktnog širenja na sve strane, opredelio bi se samo jedan, glavni pravac daljeg širenja. U takvoj kombinaciji linijskog i radijalnog modela moglo bi se reći da se manji gradovi, sa radijalnom shemom, nadovezuju jedan na drugi duž glavnog pravca razvoja, pri čemu su svi oivičeni perifernim bulevarom.

Tako bi svaki stanovnik imao u blizini "svoje" jezgro grada, istog ranga kao i ona prethodnih generacija. Zato veće opterećenje ove glavne arterije ne bi imalo tako teške posledice - jer bi bile smanjene razmere potreba za prevozom u centar grada. A za ispomoć bi služili i periferni bulevari, koji bi u obliku parabole, sa temenom u početnom jezgrou, opasavali takav grad.

Paraboličan oblik bi takvi bulevari imali zato što se pretpostavlja da bi svako naredno jezgro imalo sve veće dimenzije. Inače, stiče se utisak da je Doksijadis ideju dobio

⁹ v. Lynch, op.cit.,str. 9, ili C.Doxiadis (64) - Yes, a hundred year plan - Ekistics, No.99/64, str. 82-5.

¹⁰ v. A.Kopp, op.cit. i Le Corbusier (33) – Atinska povelja - SSAF, Bgd., 1965.

posmatrajući istorijski razvoj Pariza, počev od Il de Fransa i Luvra, preko Jelisejskih polja i Etoala, sve do Defansa, kao poslovnoj četvrti sledećeg stoleća. Sličan je i pomak u Londonu, od Sitija, kao nekadašnjeg centra, prema Vest Endu, kao sadašnjem centru grada.¹¹

(c) **niska gradskih ćelija**. Varijantu prethodnog modela predstavljaju gradovi formirani na nevelikom razmaku u dolini reke ili na obali mora koji, naslonjeni na jaku saobraćajnu magistralu, predstavljaju ćelije jednog regionalnog grada. Uslov je da ne dođe do stihijnog spajanja ovih ćelija i da se pored efikasnog saobraćajnog povezivanja obezbedi i odgovarajuća, regionalna, podela rada.

Primere takvih potencijalnih regionalnih gradova kod nas predstavljaju moravski gradovi (Ćuprija-Paraćin-Svetozarevo ili Užice-Čačak-Kraljevo), ili dalmatinski gradovi (Zadar-Šibenik-Split) i gradovi na crnogorskom primorju.

(d) **konurbacija**. Kada u prethodnom modelu ipak dođe do stihijnog srastanja dotle samostalnih urbanih ćelija, onda nastaje konurbacija, koja donosi utoliko više problema ukoliko se radi o većim urbanim ćelijama. Konurbacija velikih gradova naziva se megalopolisom.

Termin konurbacija, uveo je Patrik Gedis, a megalopolis Žan Gotman. No, Mamford osporava upotrebu tog termina tvrdeći da se tu u stvari radi o "anti-gradu":

"Umesto da stvore regionalni grad, sile koje su automatski terale auto-puteve, automobile i nekretnine u slobodan prostor, proizvele su bezoblične gradske naplavine. Nazvati tako nastalu bezobličnu masu megalopolisom, ili tvrditi da je promena prostornih dimenzija, uz brz transport sama po sebi dovoljna da stvori nov i bolji urbani oblik - znači prevideti složenu prirodu grada... Kao u primeru anti-materije, tako i ovaj anti-grad uništava grad gde god se sa njim sudari."¹²

(e) **gradski prsten**. U ovom modelu, retkom u praksi, glavni saobraćajni pravac predstavlja kružna linija - prsten. To zahteva neku neobičnu prirodnu prepreku (poprečnom) povezivanju delova grada preko centralnog prostora, te se ovaj oblik nešto češće javlja kod regionalnih gradova. Otuda, on u neku ruku predstavlja prelazni oblik između linijskog i višeugaonog modela.

Linč u navedenom radu daje samo primer San Franciska koji se proteže polukružno oko zaliva, konstatujući da se radi o vrlo neadaptibilnoj formi. Donekle bi se moglo reći da se i Atina razvija prstenasto oko Akropolja i Likavetesa.

U regionalnim razmerama, kao školski primer, obično se navodi slučaj holandskih gradova (Randstaadt - "kružni grad"), koji su raspoređeni u krug oko najplodnijeg

¹¹ v. C.Doxiadis (71) - Ekumenopolis - SSAF, Bgd.

¹² L.Mumford, op.cit.str.511.

poljoprivrednog dela zemlje. Kod nas je najkarakterističniji primer većih gradova na Kosovu i Metohiji.

(2) *Višeugaoni model grada.* Glavna prednost grada sa više primarnih centara ogleda se u smanjenom pritisku na svaki od njih, te otuda i u smanjenom obimu saobraćajnih potreba. Slično gradu sa pomičnim jezgrom, i ovde svaki deo grada u relativnoj blizini ima "svoje" centralno područje. No, posle neke granice (od oko 2 miliona st.), spajanjem ovih centara stvara se ipak neka forma grada-prstena, koja je nepodesna za dalji rast.

Teško je pretpostaviti da bi se na neki grad sa 3 ili 4 jezgra jednakog značaja moglo nadovezati još nekoliko jezgara, a da se između njih ne oformi neko novo, mega-jezgro, ili da takav grad ne pređe u neku od formi linijskog grada. Donekle Seul ima takav model, bez dominantnog primarnog centra, sa nekoliko sekundarnih centara.

Međutim, na regionalnom planu, takva je forma barem jednako pogodna kao i linijske, pošto nije toliko važna pravilnost oblika, koliko nivo regionalne podele rada i koordinacije razvoja svakog od gradova, kao delova takvog regionalnog grada.

Takav regionalni grad, posebno je pogodan kao anti-magnet za još veće, vodeće gradove u HMG. No, potreban je uslov da se razvoj ovih gradova tako koordinira da svakom od delova tog regionalnog grada bude obezbeđen razvoj koji bi bio efikasniji, nego u slučaju da se on izdvoji iz ove regionalne celine.

5.2. URBANISTIČKO PLANIRANJE

Bez Urbanologije ili Opšte teorije urbanog razvoja, koje bi u potrebnoj meri izučile dejstvo urbanih sila, urbanističko planiranje se oslanja na nepotpuna zapažanja i rešenja Urbanizma. A to znači da postoji i znatan rizik od promašenih ili nedovoljno uspešnih urbanističkih planova, čiji se nedostaci mogu otkriti tek po njihovoj realizaciji.

Tako je, npr., težnja za zdravijim uslovima za život u gradu donela razdvajanje gradskih funkcija i čak razbijanje grada na prost zbir jednonamenskih zona (industrijsku, stambenu, rekreativnu, poslovnu zonu itd.). Nastojanje da se obori gustina izgrađenosti i podstakne socijalizacija u stanovanju, rezultiralo je stambenim blokovima sa velikim zajedničkim dvorištima, ali je, napuštanjem ivične gradnje, deformisana ulična mreža, dok su njene funkcije svedene samo na ulogu saobraćajnice.

I, budući da se novi urbanistički koncepti ne mogu u potpunosti proveriti pre izvođenja u praksi, to je sa svakim takvim neuspešnim eksperimentom "u živo", potkopavano i poverenje u svrhu urbanističkog planiranja uopšte.

Ako se pod ovim utiskom zapitamo - čemu onda uopšte urbanističko planiranje? - biće dovoljno da se podsetimo na haotičnost spontanog razvoja gradova i na mukotrpan proces postupnog uočavanja pravilnosti u razvoju gradova. Ne radi se, dakle, o tome - da li

planirati ili ne - već koliko i kako planirati razvoj gradova, odnosno kakvu proporciju odrediti između planskog i spontanog urbanog razvoja.

- Pošto planiranje podrazumeva i donošenje odluka na veoma dugi rok, ono se nužno oslanja na *procene* budućih tokova i verovatnih stanja, uz znatan *rizik* od grešaka kod takvih procena. Nadalje, kvalitet izrade planskih alternativa zavisi i od kreativnog talenta samih planera, te nivoa poverenja koje društvo ili grad imaju u njih (što se iskazuje brojem i težinom ograničenja kod izrade planskih alternativa). Najzad, nije zanemarljiv ni rizik od pogrešnog izbora između više alternativa, ako ciljevi i ograničenja nisu dovoljno precizirani. Ili još gore, ako su nerealni, ili ne odgovaraju stvarnim potrebama budućeg razvoja grada.

- Otuda se, obično, razlikuju dva pristupa planiranju. Jedan, optimistički, insistira na postavljanju radikalnih zadataka, te otuda nosi krupan rizik od uterivanja buduće stvarnosti u unapred pripremljene kalupe, koji joj ne moraju biti po meri. I drugi, oprezniji, manje isključiv i znatno fleksibilniji, koji obara rizik od pogrešnih procena tako što više upućuje nego što propisuje i daje samo grube obrise budućeg, željenog stanja. Uvodeći, pri tome, minimalne zaštitne standarde za odvijanje vitalnih gradskih aktivnosti.

Prvi pristup je baziran na postavkama "normativnog" urbanizma i karakterističan je za vizije idealnih gradova socijal-utopista ili barokni geometrizam gradova-utvrđenja. Tu, naime, urbanistički planovi predstavljaju "gvozdeni scenario" od koga nema odstupanja. Drugi pristup je više vezan za "regulativni" urbanizam u zemljama Zapadne Evrope. Otuda se u njihovim zakonima o urbanističkom planiranju, navode praktično samo ograničenja po špekulacije u korišćenju gradskog zemljišta (kako bi se ublažio sukob privatnih i društvenih interesa u razvoju grada).¹³

Manje se insistira na doslednoj primeni svih detalja oko rasporeda gradskih funkcija. Tako se i urbanistički plan više pretvara u fleksibilan okvir za spontanu inicijativu, jer su planom samo zaštićeni ukupni društveni interesi u razvoju grada.

U zemljama tzv. realnog socijalizma, gde nije bilo privatne svojine nad gradskim zemljištem i gde su, načelno, bile daleko veće mogućnosti za realizovanje društvenih interesa, primenjivan je više prvi pristup, sa daleko krućim okvirima po spontani razvoj grada. No, voluntarizam u određivanju planskih ciljeva, uza sve druge probleme ovakvog sistema, doprineo je da se te načelne prednosti slabo i nedovoljno koriste (5.2.), te se ukupan efekt planiranja pokazao daleko manje privlačnim od onog u ostalim evropskim zemljama.

¹³ v. "Zbirka stranih zakona o urbanizmu i prostornom uređenju", Službeni list SFRJ, Bgd.1969.

5.2.1. Osnovni problemi urbanističkog planiranja

Urbanistički planovi predstavljaju kariku u sistemu prostornog planiranja koji, opet, predstavlja integralni deo ukupnog sistema društvenog planiranja. Taj jedinstveni sistem planova treba da projektuje osnovna društvena opredeljenja u *vremenu i prostoru*, da bi se stekao bolji uvid u mogućnosti njihove realizacije. Pri tom se može reći da urbanistički planovi zauzimaju središnje mesto u sistemu prostornog planiranja koji na najnižem nivou - (mesnih zajednica), obuhvata detaljne urbanističke planove (DUP), a na najvišem - prostorne planove republika ili federacija, sa planovima na još nekoliko posredničkih nivoa (npr. regiona ili međuopštinskih područja posebne namene itd.).

Kod *generalnih urbanističkih planova* (GUP), kao i na svim ostalim nivoima, prvo se opredeljuje skup potreba savremenog načina života u gradu koji se, zatim, prevodi u skup gradskih aktivnosti, ponderisan intenzitetom svake od potreba. Kad se tako ponderisani skup aktivnosti upoređi sa bilansom raspoloživog prostora, dobijaju se kvote raspoloživog prostora za svaku aktivnost. Takve kvote, po pravilu, ne odstupaju mnogo od iskustveno utvrđenih *urbanističkih normativa* i tada preostaje glavni planerski zadatak - da se pronade optimalan raspored gradskih aktivnosti, odnosno najefikasnije iskorišćenje gradskog prostora.¹⁴

- No, u stvarnosti retko dolazi do ovako idealizovanog funkcionisanja celokupnog mehanizma planiranja.

Tako je veza između prostornih, i planova društveno-ekonomskog razvoja, prilično formalna. Nije, zatim, raščišćeno ni pitanje da li prostorni plan treba da se uklapa u društveno-ekonomski (koji ima kraće rokove i bržu dinamiku) ili obrnuto, da prostorni plan, kao okvirni, registruje sve promene u prostoru, kao osnovnom društvenom bogatstvu. Otuda u prostornim planovima, po pravilu, nedostaju preciznije ekonomske procene realnosti pojedinih prostornih rešenja, te se, ne retko, ovi planovi pretvaraju u spiskove lepih želja, ili u neku vrstu "impresionističkih pejzaža". S druge strane, društveno-ekonomski planovi razvoja obično tretiraju prostor kao veštački pridruženu veličinu, više za ilustraciju razmeštaja investicija u postoru.

Ne čudi stoga, što je način iskorišćenja celokupnog prostora, po pravilu, daleko od optimalnog, a ponekad i od racionalnog.

¹⁴ GUP obično sadrži sledeće delove: I - Izvod iz prostornog plana višeg nivoa, II - Analizu postojećeg stanja i ocenu mogućnosti daljeg uređenja prostora, III - Konceptiju urbanističkog razvoja, IV - Plan uređenja prostora, te V - Bibliografiju, i VI - Spisak saradnika u izradi plana.

Pri tom, **Plan uređenja prostora** obično sadrži sledećih desetak obaveznih elemenata: 1) Detaljne granice zahvata plana, 2) Plan namene površina, sa detaljnim uslovima korišćenja pojedine zone, 3) Plan režima uređivanja prostora, 4) Prostorni raspored stanovništva, stanova, privrednih kapaciteta i važnijih objekata društvenog standarda, 5) Plan mreže infrastrukturnih objekata i područja posebne namene, 6) Plan teritorijalne podele naselja, 7) Plan izrade DUP-ova, 8) Smernice za etapnu realizaciju plana, 9) Uslove za realizaciju plana i 10) Mere za praćenje realizacije plana, sa programom daljih istraživanja.

- S druge strane, bez jasnih opredeljenja u politici urbanog razvoja, koordinacija između prostornih planova različitog nivoa često je nezadovoljavajuća i po pravilu jednosmerna, odozgo-nadole, što sve još više umanjuje efikasnost sistema planiranja.

Tu dolazi do izražaja i poznata planerska boljka "dugačkih lanaca odlučivanja" Naime zbog preteranog broja planerskih nivoa, "obradom" i "specifičnom interpretacijom", na svakom od njih, osnovna zamisao se često toliko deformiše, da joj se gubi svaki smisao. Otuda se, na nivou gde treba da se primeni - zanemaruje, ili tek formalno ostvaruje. Tako niži planerski nivoi obično nastoje da zaobiđu ograničenja viših nivoa koja im smetaju.

- Najzad, javljaju se i brojni problemi kod izrade, vrednovanja, izbora i primene planskih alternativa, koji bitno ograničavaju domete urbanističkog planiranja.

(a) izrada planskih alternativa. Ključni problem izvire iz već pomenute mnogobrojnosti relevantnih odnosa između gradskih aktera (kao i njihovih aktivnosti) koja raste sa veličinom grada. To "prokletstvo dimenzija", nad kojim se jadaju autori modela rasta grada, čini sagledavanje *svih* relevantnih međuzavisnosti nerealnim, a pogotovo njihovo testiranje u takvim modelima. Stoga se u tim modelima, koji simuliraju odvijanje gradskih funkcija, nužno pribegava redukovanju broja ovih međuzavisnosti na najviše nekoliko desetaka, onih najvažnijih.¹⁵

No, čim se pribegava tako drastičnoj redukciji, time se priznaje i vrlo ograničen domet ovih modela. Na žalost, laici, a ponekad i sami autori takvih modela, ne retko zaborave na te ograničavajuće pretpostavke, te prenaplašavaju značaj dobijenih rezultata i, po pravilu, neoprezno uopštavaju zaključke na bazi testiranja izolovanih problema. Na taj način se, u stvari, izabrane pretpostavke tretiraju kao jedino moguće, ili barem jedino ispravne. A ako se taj propust nema stalno u vidu, na tu "pristrasnost modela" kasnije se lako zaboravi.

Stoga se GUP pretežno ograničava na preciziranje rasporeda *javnih* objekata, površina i infrastrukturnih mreža, uz zaštitu društvenih interesa na ostalim površinama u gradu, uglavnom u skladu sa postavkama regulativnog urbanizma. Pritom, ključno pitanje ostaje ravnomerno obezbeđivanje prostora za sve četiri osnovne grupe gradskih funkcija (stanovanje, rad, saobraćaj i rekreacija), kako ne bi došlo do favorizovanja jedne na račun druge grupe.

No, kao što smo videli, istorijat razvoja urbanističkih ideja u industrijskoj fazi urbanizacije obiluje upravo obrnutim primerima favorizovanja jedne na račun druge, ili čak svih ostalih funkcija. Tako je u industrijskom gradu sve podređeno industriji. A to je izazvalo navedene primedbe da su zapostavljene zelene i druge slobodne površine u gradu, da su stambene četvrti prezagušene, a ukupni uslovi za život u gradu nezdravi.

¹⁵ Informativni pregled modela rasta i literature iz ove oblasti moguće je naći kod Britona Harisa (65), Mohana (79) i Perovića (86).

Kasnije je prenaplašavanje tih nedostataka, kod njihovog otklanjanja, odvelo u drugu krajnost i donelo preterano razdvajanje gradskih funkcija i premale gustine naseljenosti, pogotovo što se više odmicalo od centra grada. Tako je rešavanje stambenih na račun drugih problema donelo nepotrebno povećanje ukupnih troškova razvoja grada. Pre svega, time je naglo povećana potreba za dodatnim prevozom, što je onda prvo izazvalo saobraćajno zagušenje, a potom i širenje saobraćajnica na račun drugih površina i potreba itd.

Da bi traženi ravnomerni raspored utrošio što manje prostora, i zahtevao što manje vremena za zadovoljenje čitavog skupa gradskih potreba, mora da bude i veoma efekatan i harmoničan. Tu se, međutim, nailazi na ograničenja u vidu minimalne i maksimalno prihvatljive gustine naseljenosti, te (optimalne) prosečne spratnosti zgrada. A ona ne samo da presudno određuje izgled grada, nego predstavlja i iskaz kolektivne preferencije građana. Time se, praktično, određuje i odnos izgrađenih i slobodnih površina, a odatle i odnos prema urbanističkim normativima. Najzad, sa time su neposredno povezani i problemi izbora najprikladnije saobraćajne matrice tj. sheme ulične mreže, a time i izbor oblika razvoja grada.

Inače, oglušiti se o urbanističke normative koji su usvojeni na bazi sveg dosadašnjeg urbanističkog iskustva, nije preporučljivo. Jer time se grad neizbežno osuđuje da ponovi ranije nevolje i na uska grla u razvoju barem nekog od ključnih elemenata i grupa gradskih aktivnosti.

- Međutim, kod ove zaštite društvenih interesa pri izradi urbanističkih planova javlja se problem njihovog tumača. Odnosno, arbitra koji će odrediti skup društvenih interesa koje valja zaštititi, prevodeći ih u ciljeve i ograničenja po razvoj grada, i koji će odrediti kriterijume optimizacije rasporeda gradskih aktivnosti. Kako se radi o jednom od najkрупnijih političkih pitanja i o sukobu različitih interesnih grupa, zakonodavstvo u prostornom planiranju nastoji da svim zainteresovanim stranama obezbedi uticaj na proces planiranja. I to makar u fazi usvajanja planova, kada je obavezno razmotriti prigovore svih onih koji se smatraju oštećenima, a u novije vreme, već i u fazi postavljanja planskih ciljeva tj. u samoj fazi izrade plana.

Ove realne razlike u postojećim interesima i grupnim preferencijama, stoga, stavljaju planere u poziciju da traže *tačku verovatnog kompromisa* iz koje bi razmatrali sve moguće probleme razvoja grada, nadajući se da će time, uz što manje korekcija, povećati verovatnoću usvajanja plana. Međutim, takve grupne preferencije nije tako jednostavno unapred otkriti, kao ni nekakvu gradsku, "klupsku" skalu vrednosti. Stoga je potrebno obaviti iscrpna istraživanja koristeći različite vrste anketnih metoda, da bi se koliko-toliko stekla realna predstava o kolektivnim preferencijama.

A kad tako teško ide otkrivanje postojećih, jasno je da je još teže otkrivanje kolektivnih preferencija budućih korisnika nekog gradskog prostora. U vreme dramatičnih promena u načinu života u gradovima kakve se događaju poslednjih decenija, veoma je neoprezno pretpostaviti da se buduće preferencije neće bitno razlikovati od sadašnjih. Prosto

ekstrapoliranje postojećih trendova u budućnost otuda nužno daje planove koji ubrzo postaju neadekvatni.

Valja imati na umu da se urbanistički planovi donose, po pravilu, za period od oko 15-20 godina i da je za tako dug period teško, ako ne i nemoguće, predvideti sve bitne promene gradskog "sadržaja". Još je teže obezbediti tako fleksibilnu gradsku "posudu" koja bi stalno odgovarala potrebama i pored svih promena u skupu gradskih funkcija.

Najzad, valja dodati i to da planerska znanja takođe podležu moralnom rabaćenju, te mnogi koncepti i ideje, koji u vreme izrade planova važe za moderne i progresivne, mogu postati prevaziđeni, ili čak promašeni u vreme njihove realizacije. Tipičan primer za to je posleratna, nedovoljno kritička primena korbizijanskih ideja iz "Atinske povelje" u Evropi. Soliteri, kao "mašine za stanovanje", stambeni blokovi u slobodnom prostoru i razbijanje grada na jednonamenske zone, predloženi su u duhu vremena veoma drugačijeg od onog u kom su realizovani.

Kada se tome doda navedena nemogućnost laboratorijskog eksperimentisanja u urbanizmu, zbog koje se "loše strane dobrih namera" mogu otkriti tek kad postane dockan da bi se mogle otkloniti, jasno je da opreznost nije na odmet kod ovako dugoročnog planiranja. No, s druge strane, takve opasnosti izazivaju svojevrsnu rezignaciju i rutinerstvo planera, što je jedan od razloga da većina velikih gradova toliko liče jedni na druge.

(b) ekonomska ocena planskih alternativa. Kod izbora planskih alternativa, razlikujemo više "filtera", odnosno kriterijuma optimalnosti. Tako se prvo proveravaju tehničke karakteristike neke alternative, npr., da li ima veću saobraćajnu propusnost od drugih, da li "troši" manje prostora, ima li manje potencijalnih uskih grla, manju prosečnu spratnost, više atraktivnih mesta okupljanja itd. No, po pravilu, prednost u jednom obeležju, aspektu ili elementu plana, biva kompenzirana nekim nedostatkom na drugoj strani, te su neophodne dalje provere po drugim kriterijumima. I to, prvo, po ekonomskim kriterijumima optimalnosti, a potom, još i po kriterijumima društvene prihvatljivosti.

Uvođenjem eksternih efekata na korektan način u ekonomsku analizu omogućuje se da se ove dve faze spoje u jednu. I to tako što bi se društveni kriterijumi u pogledu prihvatljivosti nekog rešenja uveli u ekonomsku analizu kao ograničenja. No, iako bi se time povećala preciznost društvenih kriterijuma, iskazanih ekonomskim terminima, tu se, po pravilu, radi o kategoriji teško merljivih, "neuhvatljivih" (intangible) veličina.

Tu se valja podsetiti da se urbana ekonomika počela osamostaljavati kao ekonomska disciplina upravo poredeći uspešnost urbanističkih rešenja. Jer, kada više nije bilo dovoljno da GUP da efektna rešenja, nego se postavilo i pitanje njihove ukupne cene, tada je valjalo uvesti ekonomske kriterijume. Tek tako se, naime, mogao steći jasniji uvid u ukupne efekte, a time i u realnost i izvodivost svake planske alternative.

Zato su u početku korišćeni i **metodi tipa troškovi-efekti** (cost-effectiveness analysis - cea), samo da bi se videlo koja alternativa traženi zadatak ostvaruje uz najniže troškove.

Međutim, ubrzo se pojavila potreba za poređenjem uspešnosti i na strani koristi, te su razvijeni i *metodi tipa troškovi-koristi* (cost-benefit analysis - cba).

Jedan od najpoznatijih takvih metoda, kod kojih su traženi efekti - fiksirani, te samo još traži rešenje koje ih zadovoljava uz najniže troškove, jeste i "analiza praga", izvedena iz *teorije infrastrukturnih pragova razvoja grada*, profesora Mališa. Takva analiza, međutim, može sasvim zadovoljiti samo na početnom nivou razvoja grada.¹⁶

No, dok je direktne, neposredne troškove i koristi (uštede) relativno lako sabrati i iskazati, problemi se javljaju kod obuhvatanja indirektnih troškova i ušteta, dakle kod urbanih eksternalija. A, zatim, i kod prevođenja svih budućih troškova i ušteta posmatranih rešenja na neto sadašnju vrednost. Kod ovog intertemporalnog poređenja dodatnu teškoću predstavlja to što buduće individualne i kolektivne preferencije možemo meriti samo sa sve manjom pouzdanošću, što se više udaljujemo od sadašnjosti.

Pošto je o urbanim eksternalijama više reči posvećeno drugde, ovde valja ukazati samo na osnovni problem – neadekvatno prevođenje "nemerljivih" vrednosti u novčani iskaz. Iz tog razloga se u cba metodima, koji su primenjivani u ove svrhe, pribegavalo *zбирnim ocenama*, gde bi se oceni direktnih efekata pridruživala i ocena indirektnih, iskazana u nenovčanim vrednostima.

Očito je da se tu reč o metodima koji su daleko od potpune elegancije, koji više pokušavaju da barem raščiste teren za neku narednu generaciju suptilnijih metoda. Jer, osnovni je problem nesabirljivost ovih raznorodnih veličina ("krušaka i jabuka", i to takvih za koje ne postoji tržište). No, Ličfild (64) sa svojim metodom zbira (razlika) po planerskim stavkama (Planning Balance Sheet - PBS i Hil (68) sa svojom matricom ostvarenja cilja (Goal Achievement Matrix - GAM), u stvari kažu da je bolje ove netržišne veličine meriti i nezgrapno nego nikako. U protivnom, mnogi NEE ne bi ušli u račun, te postoji rizik od izbora planske alternative koja omogućava više zagađenog vazduha, izgubljenog vremena u saobraćaju, saobraćajnih udesa itd.

Stoga, npr., Ličfild oceni direktnih efekata pridodaje i ocenu po svakoj stavci "indirektnih" efekata i sabira razlike po tim stavkama za svaku alternativu. Ako je neka alternativa bolja i u "kruškama" i u "jabukama", onda je apsolutno superiorna. No, kako je to redak slučaj, redosled uspešnosti alternativa različit je već kod različitih vrsta indirektnih efekata, te ostaje da se konačna ocena donese kroz dalje ispitivanje preferencija – da se, npr., ustanovi kolika je prednost u "kruškama" potrebna da bi se kompenzirao zaostatak u "jabukama" itd.

Naravno, što veći broj stavki (vrsta eksternalija) uvodimo u račun, to je on složeniji. Ali je zato manji rizik da ćemo napraviti krupne propuste (urbane NEE) kojima istorija urbanizma obiluje. Glavni problem kod ovih metoda je što suviše liče na SWOT analizu, gde se razlike u prednostima i nedostacima prilično subjektivno prevode u nekakve

¹⁶ v.debatu na stranicama JTPI, 1967-9, između Mališa, Kozlovskog i Lina

bodove umesto u novčanu protivvrednost, te je ostavljen znatan prostor za subjektivnu interpretaciju rezultata.

(c) izbor planskih alternativa i primena plana. Ukoliko su postavljeni jasni ciljevi i kriterijumi optimizacije, sam izbor najbolje planske alternative ne bi trebalo da predstavlja problem. No, upravo zbog različitih, ne retko i sukobljenih grupnih interesa, ciljevi se obično formulišu toliko uopšteno koliko je potrebno da bi sve struje mogle sa njima da se saglase. A time se rasprava o konkretnim ciljevima i kriterijumima optimizacije, u stvari, prebacuje u fazu izbora optimalne varijante.

Naime, tako uopštene ciljeve i ne previše zahtevne kriterijume, nije teško zadovoljiti, te gotovo svaka, rutinski urađena planska alternativa, može biti društveno prihvatljiva. Ali to još ne znači da će i interesi svih relevantnih društvenih grupa i slojeva biti jednako zadovoljeni. I, ma koliko se planeri trudili da unapred pronađu tačku verovatnog kompromisa iz koje bi vagali uspešnost svojih rešenja, neminovno se javljaju i grupe i slojevi građana čiji interesi nisu adekvatno zadovoljeni, te stavljaju primedbe na plan o kojima nadzorni organi moraju da se izjasne.

Međutim, kad bi kriterijumi i bili vrlo oštri i precizni, tu su teško merljivi efekti i urbane eksternalije da otežaju nedvosmislen izbor najpovoljnije alternative, te ni u ovoj fazi problema ne manjka.

Valja navesti još jedan važan, etički, problem. Naime, o sudbini grada, sa krupnim dugoročnim posledicama po njegov razvoj, odlučuje sadašnja generacija njegovih stanovnika. Ona je najviše zainteresovana za takav plan i prva će osetiti posledice svojih odluka. No, najosetnije posledice se, ne retko, javljaju mnogo kasnije, i snosiće ih generacije koje nisu učestvovala u donošenju tih odluka. Otuda ovu svest o odgovornosti sadašnjih generacija pred budućim mora pred sobom imati svaka civilizovana sredina koja shvata grad kao dugoročnu pojavu.

- U našoj praksi, na žalost, nema tih problema izbora između više planskih alternativa, pošto se obično izrađuje samo jedna, "dobitnička" varijanta.

U takvom pristupu često leži ne samo nedostatak poverenja u mogućnost izrade adekvatnog plana, ili "optimizam" nadležnih organa (u smislu da je najbolju, ili dovoljno dobru varijantu moguće lako uraditi), već, pre svega, potcenjivanje značaja adekvatnog prostornog uređenja grada.

To pokazuje i da se GUP shvata više kao nužna formalnost, koju nameće zakon, kao nešto što samo otežava opštinskim organima vođenje zemljišne politike po svom nahodanju. Otuda i nema interesa za izradom što boljeg, već je dovoljan i osrednji - "alibi" GUP, te se od planera i traži rutinska izrada "standardnog" GUP-a, sa dovoljno dijagrama i slika.

Otuda u fazi usvajanja plana nema mogućnosti izbora, već samo stavljanja primedbi na tu jedinu alternativu. U takvoj praksi ne dolaze u obzir predlozi za radikalne izmene u

izrađenoj varijanti GUP-a, pošto one de facto zahtevaju izradu nove alternative, od čega se već u startu odustalo, i zašta nisu ni predviđena budžetska sredstva.

Otuda i planeri nevoljno vrše takve popravke "prekovremeno", te u najboljem slučaju retuširaju poneke detalje koji najmanje utiču na izabranu koncepciju i suštinu plana. Mehanizam finansiranja izrade planova i javnog nadzora nad tumačenjem i zaštitom društvenih interesa u prostornom planiranju, otuda, presudno utiču na kvalitet GUP-a. A nivo urbanističke svesti sadašnjih generacija građana, presudno utiče na njihovo sprovođenje u praksi.

Ovakvim pristupom se štede sredstva i vreme potrebni za izradu više planskih alternativa, ali se time potkopava poverenje u ispravnost planskih rešenja. To se oseća upravo kod primene usvojenog planskog rešenja. Naime, u planerskom zakonodavstvu svugde postoji zaštitna klauzula u kojoj se kaže da planske odredbe važe u svim slučajevima, osim izuzetno, ako nadležni organ ne odluči drukčije. Takav sigurnosni ventil je predviđen da bi se razrešili sukobi između potreba spontanog razvoja grada i krutih planskih odredbi u tumačenju društvenih interesa.

No, za razliku od razvijenijih sredina, gde se takav ventil zaista koristi samo u retkim prilikama, kod nas se prekomernim korišćenjem takve klauzule devalvira GUP. Time nadležni organi u stvari suspenduju plan i preuzimaju ulogu isključivog arbitra. I to ne samo u tumačenju društvenih interesa, već i u njihovom prevođenju u prostornu dimenziju, zašta, osim ličnih sklonosti i nešto iskustva, obično nemaju drugih kvalifikacija.

Najzad, kako je napomenuto, planske odredbe, pre ili kasnije, i moralno zastarevaju, te se javlja stalna potreba za periodičnom revizijom plana, a posle 10-15 godina i za izradom novog.

5.2.2. Mogućnosti poboljšanja urbanističkog planiranja

Mogućnosti za poboljšanje vezane su, uglavnom, za napuštanje krutog mehanizma planiranja, primerenog statičnom gradu (koji traži preciznu završnu sliku grada u budućnosti) i za prelazak na fleksibilnije, samokorigujuće, "*permanentno*" urbanističko planiranje, primereno dinamičkom gradu.

Pored toga, efikasnije uklapanje prostornog, u ukupni sistem društveno-ekonomskog planiranja, zahteva mnogo precizniju valorizaciju prostora i njegov znatno pažljiviji tretman. Jer, reč je o apsolutno ograničenom resursu, koji je daleko ređi od radne snage i kapitala čija se ponuda, za razliku od prostora, može relativno lako povećati. Otuda nije preterano reći da je, barem dugoročno posmatrano, ekonomski imperativ da prostorni plan postane okvir u koji valja uklopiti kratkoročnije planove društveno-ekonomskog razvoja.

Drugačije rečeno, poželjno je da se, kod alokacije investicija u prostoru, vodi barem računa o rangi i ulozi svakog naselja u HMN, i o kvalitetu njegove razvojne podloge. S druge strane, neophodno je dati precizniju ekonomsku procenu realnosti prostornih planova. Jer, njihovo sprovođenje, u krajnjoj liniji, zavisi upravo od uspešnosti takvog razmeštaja planiranih investicija u prostoru.

- U okviru sistema prostornog planiranja to u perspektivi mora voditi pomeranju središnje tačke sa nivoa GUP-a i šire teritorije grada na nivo regionalnog urbanističkog plana, tj. regionalnog grada. To će, opet, nužno pospešiti uvođenje susretnog, konvergentnog planiranja, uz pravovremeno obezbeđivanje povratne informacije od najnižeg ka najvišem nivou planiranja.

- Kod izrade urbanističkih planova, ključno poboljšanje leži u preciznijem iskazivanju društvenih interesa koje treba zaštititi, odnosno, kolektivnih preferencija u pogledu prostornog uređenja. I to počev od mesne zajednice pa do nivoa čitave HMN. Otuda bi ključna promena bila u tome da planeri ne odgonetaju ove kolektivne preferencije, kao dosad, već da jasno iskazane preferencije samo prevedu u prostorne iskaze, odnosno varijante mogućeg izgleda grada.

U tom slučaju bi planerske ustanove predstavljale svojevrsne "foto-servise" koji bi za svaku etapu rasprave izrađivali grube planske skice prema onim kolektivnim preferencijama građana, koje su dotad utanačene. A iterativnim putem, kroz više takvih "krojačkih proba", dobila bi se i opšteprihvatljiva završna varijanta. Time bi se skratio postupak usvajanja i izbora najbolje varijante plana; izbegla u najvećoj mogućoj meri opasnost od planerskog voluntarizma; i, najzad, unapred bi se minimizirao opseg naknadnih sukoba i nesuglasica kod primene plana.

Potreban uslov za to je znatno viši nivo kolektivne urbanističke svesti, što znači da ova problematika mora da nađe odgovarajuće mesto u sistemu obrazovanja, počev već od osnovne škole. Tek bi se tada moglo računati da će većina građana biti u stanju da dovoljno precizno iskaže svoje preferencije u pogledu prostornog rasporeda gradskih funkcija i da dovoljno meritorno sudi o uspešnosti različitih planskih alternativa.

Preciziranje kolektivnih preferencija građana olakšalo bi i jasnije formulisanje politike urbanizacije, što predstavlja uslov za čvršću vezu između različitih nivoa u sistemu prostornog planiranja. Efikasnija veza sistema prostornog sa ukupnim sistemom društveno-ekonomskog planiranja tada bi, preko preciziranja uloge grada u HMN, gotovo predodredila izradu koncepcije njegovog razvoja. Time bi bile opredeljene i smernice za vođenje zemljišne i stambeno-komunalne politike, što bi sve olakšalo izradu GUP-a i obezbedilo njegovu efikasniju primenu.

Uz to *rizik* od izrade neuspešnih GUP-ova najviše se može smanjiti zakonskom eliminacijom mogućnosti za pojavu krupnih urbanih NEE. A to je, uostalom, i jedan od uslova opstanka velikih gradova. U tom slučaju bi se, čak i kod rutinski izrađenih planova, radilo samo još o izboru između manje ili više *uspešnih* alternativa.

Tada bi, pod pretpostavkom daljeg napretka u merenju eksternalija, kao ključni problem kod ekonomske ocene planskih alternativa ostalo otkrivanje budućih kolektivnih preferencija, ušteda i troškova svakog planskog rešenja, i njihovo prevođenje na neto sadašnju vrednost.

- No, upravo smanjenje neizvesnosti, vezane za buduće promene postojećih kolektivnih preferencija, i nameće uvođenje fleksibilnog, permanentnog (open-ended) planiranja. Jer ono, kako je napomenuto, ne insistira na fiksiranoj završnoj slici grada, već samo na načelima razmeštaja gradskih funkcija. *Permanentno planiranje*, dakle, povećava broj "krojačkih proba", kojima se periodično proverava kako je početna koncepcija izdržala promene do kojih je u međuvremenu došlo.

Nadalje, pored eliminisanja krupnih urbanih NEE, potrebno je predvideti mehanizme za kreiranje što većeg zbira inframarginalnih PEE spontanog razvoja i uređenja grada. A tu se opet vidi jasna veza sa efektivnim vođenjem zemljišne politike i uopšte ekonomske politike grada. Jer, od atraktivne završne slike grada u budućnosti (dakle fiksiranih ciljeva), važnije su mere gradske politike (posebno na fiskalnom planu), koje će obezbediti potreban obim i kvalitet privrednih aktivnosti. One će naime obezbediti podlogu za ostvarenje promenljivih kolektivnih preferencija kao fleksibilnih ciljeva.

U našoj se praksi ova veza sa zemljišnom politikom ogleda i u tome da je izradu većeg broja planskih varijanti i kvalitetnijih GUP-ova moguće finansirati upravo vezivanjem kvaliteta njihove izrade za naknadu za korišćenje gradskog zemljišta. Uslov za to je da se, odgovarajućom stimulacijom, primanja planera dovedu u direktnu vezu sa efektnošću planskih rasporeda gradskih aktivnosti. A navedena naknada bi upravo trebalo da postane jedno takvo precizno merilo efektnosti planskih rasporeda.

Najzad, izvesne nade u ublažavanje teškoća pri ***otkrivanju budućih promena kolektivnih preferencija*** građana, pruža dalji razvoj hreiloških istraživanja. Naime, polazeći od, iskustvom proverene, pretpostavke da viši životni standard vodi omasovljenju nekadašnjih ekskluzivnih potreba, putem postupnog obaranja cene proizvoda i usluga (širenjem njihovog tržišta) koji omogućuju zadovoljavanje tih potreba viših nivoa, od koristi bi bile pouzdanije prognoze o tempu takvog omasovljenja. Jer, tako bi se mogle uočiti potrebe kod kojih će taj tempo biti najbrži, (odnosno redosled u takvom omasovljenju), a na osnovu toga bi se ipak lakše mogle proceniti izmene u sadašnjim preferencijama.

Hreilogija je relativno mlada naučna disciplina koja izučava potrebe, te rezultati njenih istraživanja nisu još dovoljno pouzdani. No, primenom *Delfi*, i drugih metoda procene širenja tržišta pojedinih proizvoda i usluga, moguće je dobiti barem okviran uvid u najverovatnije buduće promene u kolektivnim preferencijama. To je pogotovo slučaj sa zemljama koje ponešto kasne u razvoju, te mogu da se posluže iskustvom zemalja koje su im odmakle, npr., u širenju automobilske saobraćaja ili u poboljšanju standarda stanovanja i opreme stanova.¹⁷

¹⁷ v. prvi i dosad jedini broj časopisa "Hreilogija" br. 1/69, Jugoslovenskog udruženja za Hreilogiju.

