

PROJEKTI GRADSKIH SUPERBLOKOVA

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Više zelenila, a manje prometa u gradovima

U velikim europskim metropolama poput Barcelone i Berlina osmišljena je implementacija gradskih superblokova, koja se temelji na trendovima i modelima urbanoga razvoja te stavlja težište na društvenu koheziju i sudjelovanje građana kao i na širenje zelenih površina

Izazovi globalne urbanizacije

U današnje doba, prvi put u povijesti, više od polovine svjetskoga stanovništva živi u gradovima. Urbanizacija kao pojam najčešće se svodi na širenje tzv. gradske kulture, na utjecaj sredstava masovne komunikacije, preobražaj u potrošački mentalitet, razvoj masovnog prometa i slično. Procjena demografa kako će 2030. dvije trećine stanovništva živjeti u gradovima te ekonomski prosperitet gradova, među ostalim, uvjetovat će povećanu potražnju za prijevozom, zbog čega će mobilnost postati velik izazov u gradovima

širog svijeta. Osim toga izazovi globalne urbanizacije su migracije, zapošljavanje, demografska pitanja, gospodarenje otpadom i ekološki problemi kao što su onečišćenje tla, vode i klimatske promjene.

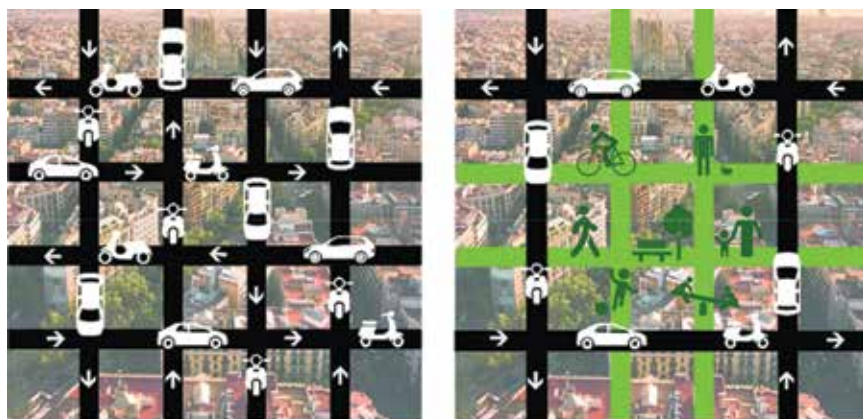
Superblok je područje koje se proteže na više gradskih blokova, unutar kojih je smanjen opseg automobilskoga prometa, a prostor je oslobođen za pješake i bicikliste, dok se opseg prometa na rubovima bloka optimizira

U posljednjih tridesetak godina gradovi su dizajnirani i prilagođavani po mjeri automobila, no to ne podrazumijeva i udobnost za njihove korisnike. Neki statistički podaci pokazuju to da, na primjer, stanovnici Los Angelesa u prometnoj gužvi provedu 119 sati na godinu, a građani Moskve 120 sati. To odgovara devetodnevnome godišnjem odmoru. U Sjedinjenim Američkim Državama postoji dvije milijarde parkirališnih mjesta, što je osam puta više od broja registriranih automobila u toj zemlji. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (WHO), svake godine u prometnim nesrećama u svijetu pogine više od 1,3 milijuna ljudi.

S druge strane, sve više velikih gradova, ali i manjih poput nizozemskoga Amsterdama ili britanskoga Birminghama, okreće se novim modelima gradskoga upravljanja, odnosno smanjenju broja osobnih automobila na ulicama. Zdra-



Svjetske metropole imaju veliki izazov s prometnim gužvama



Tradicionálni model prometa

Model superbloka

Prometna hijerarhija prema konceptu gradskog superbloka

viji grad i maksimalno smanjen opseg prometa u mnogim gradovima već postaje stvarnost. Izbacivanje prometa iz gradova, dakako, nije nova ideja, ali se u novije vrijeme sve intenzivnije raspravlja o njoj. U Europi sve više gradova drastično smanjuje broj automobila, naveliko se ukidaju parkirališta i šire biciklističke staze te grade čak i dvosmjerne staze poput onih u Los Angelesu.

Amsterdam do 2025. planira ukinuti približno 11.200 parkirnih mjesta, sadeći na njima drveće i pretvarajući ih u parkirališta za bicikle, a do 2030. planirana je zabrana vožnje svih motornih vozila koja kao pogonsko gorivo koriste benzin i dizel. Los Angeles u sljedećemu desetljeću planira ohrabriti stotine tisuća građana na kupnju električnih vozila, dajući poticaje onima slabijega imovinskog stanja, u javni se promet namjerava uključiti

autobuse na električni pogon, planira se otvoriti 84.000 javnih stanica za punjenje električnom energijom te povećati broj električnih skutera, romobila i e-bicikala na solarni pogon.

Koncept gradskoga superbloka

Ideja koja stoji iza tzv. gradskoga superbloka odnosi se na smanjenje razine onečišćenja zraka i buke, a širenjem zelenih površina želi se smanjiti utjecaj urbanih toplinskih otoka te potaknuti građane na veću pokretljivost. U gradovima sa samo nekoliko većih parkova i s vrlo izraženom gustoćom naseljenosti superblokovi su se pokazali učinkovitim načinom oslobađanja uličnoga prostora za druge namjene, uključujući nove trgovine, javne prostore za odmor i opuštanje, te za ozelenjavanje gradskih avenija.

Koncept prvoga superbloka, svojevrsnoga gradskog otoka sastavljenog od više gradskih blokova unutar kojih je zabranjen automobilski promet, predstavljen je još 2016. u Barceloni te je utjecao na uvođenje nove regulacije prometa u gradovima širom svijeta. U preobrazbi iz staroga u novo Barcelona je po principu zelenoga otoka pokrenula projekt gradskoga superbloka. Prije nekoliko godina ulica Sancho de Ávila bila je standardno prometno zagušena, a danas je u superbloku Poblenoue ustupljena kafićima, restoranima na otvorenome i zelenim oazama s igralištima za djecu, a parkirane automobile zamijenile su skulpture Xaviera Mascara i drugih katalonskih umjetnika.

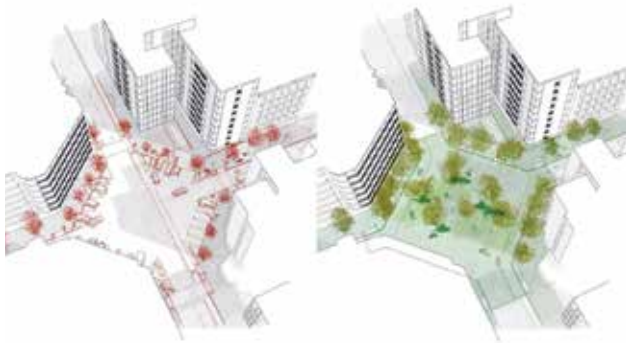
Smanjenjem opsega automobilskoga prometa blok postaje sigurnija zona za kretanje djece i starijih osoba, a povećana je i gospodarska aktivnost malih poduzeća

U fizičkome smislu superblok se sastoji od osnovne mreže cesta koje tvore poligon, dimenzija otprilike 400 x 400 m, s unutarnjim i vanjskim komponentama, a u bloku je nastanjeno oko 5000 stanovnika. Unutrašnjost gradskoga bloka zatvorena je za motorna vozila, uklonjena su vanjska parkirališta, dok je u javnome prostoru prednost dana kretanju pješaka.



Saint Antoni, prvi gradski superblok u Barceloni





Model superbloka u Barceloni, kojim je smanjen utjecaj urbanog toplinskog otoka



Urbani model superbloka je skalabilan i moguće ga je primijeniti u bilo kojem gradu

Iako su ulice općenito rezervirane za pješake, mogu ih koristiti vozila žurnih i dostavnih službi.

Smanjenjem opsega automobilsoga prometa unutar bloka povećan je prostor za pješake, poboljšana je kvaliteta zraka i smanjena razina buke. Taj je blok danas sigurnija zona za kretanje djece i starijih

osoba, a povećana je i gospodarska aktivnost malih poduzeća. Provedba toga projekta nije zahtijevala znatna ulaganja u infrastrukturu, rušenje zgrada ili gradnju novih zdanja. Promjena je vidljiva u obliku funkcionalne preraspodjele koja je u cijelosti promijenila strukturu mobilnosti grada, što je izravno utjecalo na

smanjenje opsega gradskoga prometa i stakleničkih plinova. Takvi superblokovi stavljaju građane i njihove potrebe u središte urbanoga ekosustava te ističu odgovornost građana prema gradu u kojemu žive. Osim toga urbani model superbloka karakterizira njegova skalabilnost pa je taj koncept moguće primijeniti



U Barceloni se do 2030. planira zabraniti promet u velikom dijelu gradskog središta

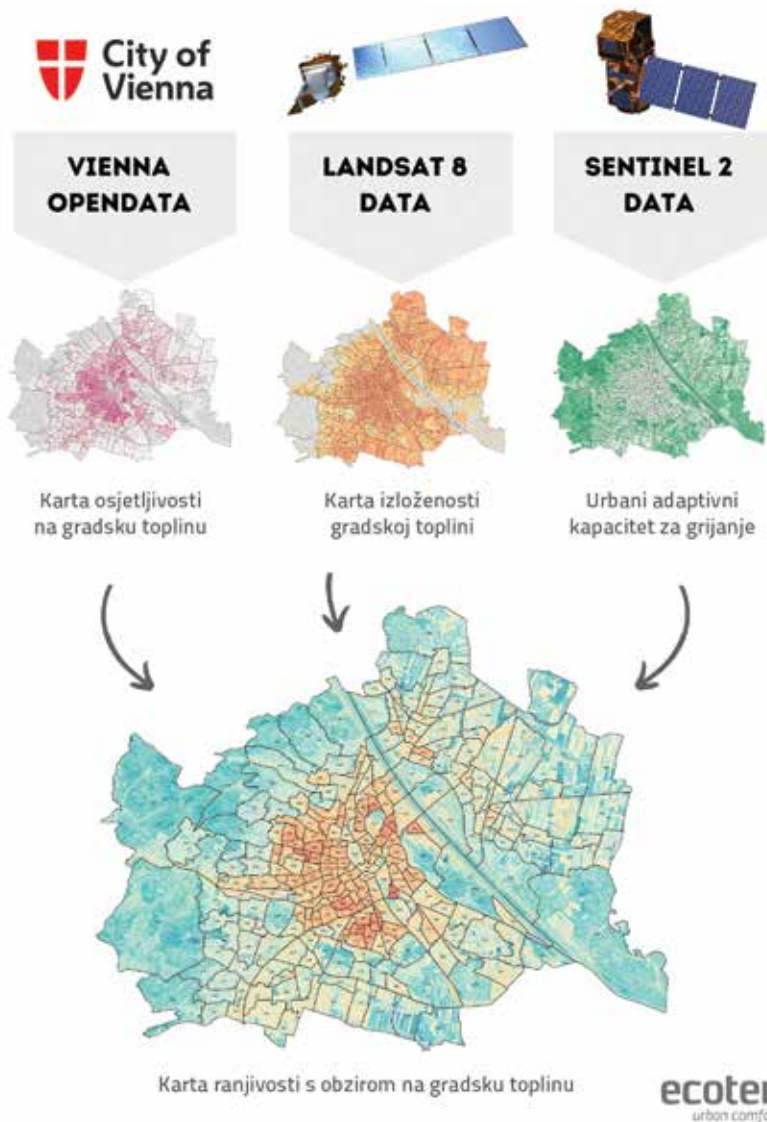
u bilo kojemu gradskom središtu, ali i u predgrađima velikih gradova. U Barceloni je do sada implementirano šest takvih superblokova, a ukupno ih se planira 503. Promet se ne može potpuno ukinuti pa teče između njih poput brodova koji plove od otoka do otoka. Prema studiji Barcelonskoga instituta za globalno zdravlje o utjecaju takve masovne preobrazbe na život stanovnika, njome bi se moglo spriječiti gotovo 700 prijevremenih smrti, životni vijek produljiti za 200 dana i uštedjeti oko 1,7 milijardi eura na godinu. Tijekom sljedećega desetljeća Barcelona ima ambiciozan plan širenja pješačkih zona na većemu dijelu središta grada koje će se postupno pretvoriti u znatno zelenije područje, gotovo potpuno oslobođeno od automobila. Preraspodjela javnoga prostora u korist građana omogućuje provođenje mjera za bolju kvalitetu života, prilagodbu klimatskim promjenama i slobodnije kretanje. Broj pješačkih zona u Barceloni ubrzano se povećava od 2016., no provedbom plana najnovijega superbloka na području gradske četvrti Eixample do 2030. promet će biti zabranjen u velikome dijelu gradskog središta. Barcelona će tako postati bogatija za čak 33,4 hektara pješačkih površina, dok će se na trgovima i ulicama četvrti Eixample, točnije na površini od čak 6,6 hektara, posaditi stabla. Radovi na velikoj preobrazbi te središnje gradske četvrti počët će u 2022., a projekt u koji je dosad uloženo 38 milijuna eura predstavlja jednu od najtemeljitijih obnova velikih europskih gradova u ovome stoljeću.

Ekološki aspekt zelene arhitekture

Koncept sličan superblokovima u Barceloni primjenjuje se i u Berlinu pod nazivom Kiezblocks, a njime se u čak 180 četvrti, odnosno gradskih blokova, planiraju provesti mjere za smirenje prometa te će one biti sigurne za pješake i bicikliste, a kvaliteta života u njima bit će na visokoj razini. Za provedbu toga koncepta zalaže se nevladina organizacija Changing Cities koja svojim kampanjama i projektima u Berlinu i diljem Njemačke pokazuje da se preraspodjelom javnoga prostora mogu provesti mjere usmjerene na podizanje



U Beču iduće godine kreće pilot projekt gradskog superbloka Favoriten



Karta urbanih toplinskih otoka u gradu Beču

razine kvalitete života urbanoga stanovništva, prilagodbu klimatskim promjenama i slobodu kretanja.

U Beču se također namjerava provesti pilot-projekt po uzoru na Barcelonu i Berlin. Karta osjeta topline grada Beča pokazala je u kojim dijelovima austrijske metropole prevladavaju posebno visoke temperature zraka. Zato je bečka gradska uprava 2019. pokrenula pilot-projekt uređenja tzv. rashlađenih ulica te su u tri najtoplija gradska okruga, Landstraße, Favoritenu i Ottakringu, stvorene posebne zone osvježavanja.

Na području koje obuhvaća više stambenih blokova u 10. gradskom okrugu Favoriten smanjit će se opseg automobilske prometa i stvoriti više zelenila i prostora za građane. Osim zbog gustoće naseljenosti, područje u 10. okrugu odabrano je za provedbu toga projekta jer se prema interaktivnoj karti koja prikazuje temperaturne vrijednosti zraka ondje nalaze neka od najtoplijih mjesta u gradu koja treba rashladiti. Ondje se također nalaze brojne odgojno-obrazovne ustanove te se smanjenjem broja vozila u njihovoj blizini nastoji povećati sigurnost, i to ponajprije djece. Promet motornim vozilima bit će

dopušten isključivo stanovnicima toga dijela grada kao i interventnim i komunalnim vozilima. Testna faza trebala bi početi 2022. Stanovnici toga područja i lokalne organizacije moći će izraziti svoje mišljenje o konceptu i tako izravno sudjelovati u njegovu oblikovanju.

Projekt će obuhvatiti više stambenih blokova na području ulica Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße i Neilreichgasse koje se nalaze u 10. gradskom okrugu Favoriten. Tim se projektom nastoji poboljšati kvaliteta života građana, pridonijeti borbi protiv klimatskih promjena implementacijom raznih mjera za ozebljivanje i rashlađivanje grada te smanjiti opseg automobilske prometa. Time će se ujedno smanjiti razina buke i prašine te sniziti ljetna temperatura zraka u tome gusto naseljenom dijelu grada.

Dugoročan cilj jest poboljšati lokalnu opskrbu, društvenu infrastrukturu i sam izgled bloka. Ove će jeseni biti održana prva informativna događanja u sklopu kojih će projekt biti predstavljen javnosti. Na njima će stanovnici toga područja i lokalne organizacije moći izraziti svoje mišljenje o konceptu i tako izravno sudjelovati u njegovu oblikovanju.

Blok 19 u Zagrebu

Sličan koncept gradskoga superbloka mogao bi, prema svemu sudeći, biti izgrađen i u Zagrebu. Nakon razornoga potresa koji je u ožujku 2020. pogodio Zagreb i okolna područja privremeno su u središtu grada bili zaustavljeni tramvajski i cestovni promet. Tih nekoliko mjeseci građani Zagreba mogli su se slobodno kretati llicom i okolnim ulicama, nakon čega se često moglo čuti pitanje zašto uopće vraćati tramvaje i automobile u strogo središte grada. Zagreb spada među gradove u kojima čak polovinu gradske površine čine ceste i parkirališta. U sklopu prve hrvatske znanstveno-stručne konferencije o potresnome inženjerstvu 1CroCEE, koju je Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu organizirao od 22. do 24. ožujka, obilježivši time godišnjicu razornoga potresa, Zavod za prostorno uređenje Grada Zagreba vodio je prezentacije dosadašnjih radova izvedenih u sklopu Programa cjelovite obnove povijesne jezgre Grada Zagreba. U dva bloka predavanja predstavljeni su sadržajni i organizacijski model izrade Programa te



Vizualizacija Bloka 19 u Zagrebu



Vizualizacija zimskog vrta u muzeju Džamonja, Blok 19

rezultati istraživanja dvanaest eksper-
tnih radnih skupina, a, među ostalim,
predstavljen je pilot-projekt Blok 19.

Radi se o gradskome bloku omeđenome
Ilicom, Frankopanskom, Meduličevom
i Dalmatinskom ulicom. Upravo bi u tu

zonu arhitekti smjestili Džamonjin mu-
zej, kulturno-informativni centar i studij
dizajna te stambeno-poslovnu zgradu.
Ondje bi bile izgrađene i neophodne
podzemne garaže, amfiteatri na otvore-
nome, a u cijeli projekt bilo bi implemen-
tirano i prijeko potrebno zelenilo, točnije
park koji bi rado ugostio i umjetničke
skulpture, ali i bio izvrsno mjesto za dru-
ženje građana na otvorenome.

Blok 19 koncipiran je kao
umjetnički blok s postojećom
izgradnjom po obodu, dok
bi se u unutrašnjosti bloka
formirala parkovna površina s
izgradnjom paviljonskoga tipa

Blok 19 koncipiran je kao umjetnički blok
s postojećom (od potresa saniranom i
ojačanom) izgradnjom po obodu, dok bi
se u unutrašnjosti bloka oštećene zgra-
de uklonile te bi se formirala parkovna



Vizualizacija Parka skulptura i Studija dizajna u Bloku 19



U gradskim superblokovima implementirane su mjere za ozelenjivanje i rashlađivanje grada te smanjen automobilski promet

površina unutar koje se planira javna izgradnja paviljonskoga tipa s kulturnom, društvenom i umjetničkom namjenom. U sjeverozapadnome dijelu bloka planirana je gradnja Džamonjina centra, koji bi se po potrebi integrirao s postojećom zgradom Zajednice tehničke kulture, na sjeveroistočnome dijelu bloka koji se nastavlja na Hotel *Park* u gradnji planiran je kulturni centar, a studij i centar dizajna planirani su u južnome dijelu bloka, na mjestu prazne parcele u Dalmatinskoj ulici. Oko njih oblikovan je park koji omogućava prolazak i zadržavanje u bloku iz Ilice, Frankopanske i Dalmatinske ulice. Ispod parkovne površine pak planirane su podzemne etaže s komercijalnim sadržajima i garažno-parkirnim mjestima. Svi planirani sadržaji unutar bloka međusobno bi bili povezani na razinama -1 i -2. Na taj način razina prizemlja ostala bi parkovno uređena površina, a podzemne razine bi osim proširenja kulturnoga sadržaja nudile i komercijalne sadržaje te parkirališne površine. Prometno rješenje bloka sugerira podzemne garaže na dvije pozicije s više od 400 parkirnih mjesta – iz Ilice i alternativno (prema

potrebi) Dalmatinske ulice. Sve projektirane kao i neke postojeće građevine u Bloku 19 ostvarivale bi i ekološki aspekt zelene arhitekture, ozelenjenih krovova, održivih izvora energije te solarnih ćelija na krovovima.

Zaključne napomene

Postojeći modeli života u gradovima u ekonomskome, ekološkome, prostornome, energetske i socijalnome smislu postaju neodrživi, posebno u vremenskoj perspektivi. Nedostatak prostora uz prekomjernu uporabu osobnih vozila postaje sve očitiji. Značenje javnoga prostora za građane u smislu pješačke i biciklističke infrastrukture, zelenih prostora, prostora za rekreaciju i sličnog postaje dominantno te je esencijalno za održivu budućnost gradova diljem svijeta. Čini se da mlađe generacije shvaćaju to da je promjena kulture automobila i prometne infrastrukture točka od koje počinje spašavanje klime. Sve više velikih gradova, ali i manjih poput Amsterdama ili sasvim malih kao što je britanski Birmingham sa 150 tisuća

građana, dolazi do saznanja da uklanjanje osobnih automobila s ulica čini ljude zadovoljnijima i zdravijima. Zdraviji grad i maksimalno smanjen opseg prometa u mnogim gradovima već postaje stvarnost, a nadamo se da će takav koncept oživjeti i u Zagrebu, koji ima velikih problema s prometnim gužvama i posljedicama razornoga potresa, no s druge strane svaka kriza prilika je i za nove, inovativne projekte koji će građanima omogućiti kvalitetniji i sigurniji život u gradu. Ostaje za vidjeti hoće li se u Hrvatskoj takve prilike zaista iskoristiti.

Izvori:

- <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223?via%3Dihub>
- <https://epha.org/kiezblocks-a-berlin-way-to-redistribute-public-space/>
- <https://innovationorigins.com/en/superblocks-should-make-cities-livable-again/>
- <https://www.aah.hr/projekti/Projektantski-modeli-obnove-Blok-19-Scenarij-i/68/1/9>
- Vizualizacije Bloka 19: Atelier Hrčić