

GRADSKI PROJEKT CIGLANA ZAGREB SOCIOLOŠKA STUDIJA

Jana Vukić

Zagreb, 28.7.2022.



GRADSKI PROJEKT CIGLANA

Područje gradskog projekta Cigla se nalazi na području gradske četvrti Črnomerec, a obuhvaća prostor omeđen Mullerovim bregom na sjeveru, Bračunovom ulicom, odnosno Ulicom Milana Rojca na istoku, Ilicom na jugu i područjem gradskog projekta Tržnica Kustošija i stambenom gradnjom uz Kustošijansku ulicu na zapadu, približne površine 14,2 ha.

Prema Odluci o donošenju Generalnoga urbanističkog plana grada Zagreba (Službeni glasnik Grada Zagreba 16/07, 8/09, 7/13, 9/16 i 12/16 - pročišćeni tekst), te pripadajućim kartografskim prikazima, predmetno područje je određeno kao područje na kojem se omogućuje izrada gradskog projekta, odnosno lokacija za koju je propisana obveza provedbe javnog natječaja.

Većim se dijelom nalazi u zoni mješovite namjene (M), manjim jugoistočnim dijelom koji obuhvaća okretište i terminal Črnomerec u zoni površine infrastrukturnih sustav (IS) i manjim južnim dijelom u zoni javne zelene površine – javni park (Z1) gdje se provodi urbano pravilo (3.1.) Urbana preobrazba. Prema procedurama urbano-prostornog uređenja nalazi se u obuhvatu Urbanističkog plana uređenja „Cigla“.

Postupak provođenja gradskog projekta propisan je člankom 101. Generalnoga urbanističkog plana grada Zagreba, a na temelju programa gradskog projekta Gradska skupština Grada Zagreba donosi odluku o realizaciji gradskog projekta. Osnovna polazišta za razradu gradskih projekata određuju se prema temama i područjima, a za područje gradskog projekta Cigla osnovno polazište i tema je *prenamjena stare industrije*.

Predmetno područje je suočeno s prostornim potrebama koje je potrebno kvalitetno riješiti, a podrazumijevaju cjelovito urbanističko, arhitektonsko i prometno rješenje, implementaciju javnih i društvenih sadržaja te transformaciju prostora kako bi postao privlačan korisnicima. Prenamjena stare industrije može biti nositelj transformacije/razvoja i međusobnog povezivanja šire urbanističke cjeline, a može se sačuvati istaknuta obilježja industrijske arhitekture i urbanizma (memoriju mjesta) da bi spoj nove i stare arhitekture bio povod za jedinstvena arhitektonska ostvarenja.

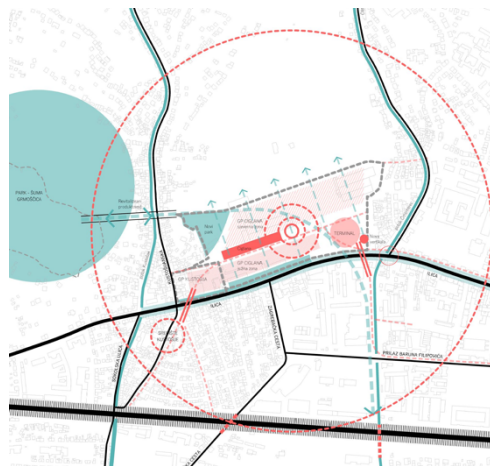
(Izvor: <https://www.zagreb.hr/cigla/179486>)

SADRŽAJ

1. GRADSKI PROJEKT CIGLANA
2. SVRHA, METODOLOGIJA I OSNOVNA POLAZIŠTA SOCIOLOŠKE STUDIJE
 - a. SVRHA I METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA
 - b. POLAZIŠNE OSNOVE SOCIOLOŠKE ANALIZE
3. KRATKI PREGLED RELEVANTNE LITERATURE I DOKUMENATA
4. RAZVOJ GRADA KAO DRUŠTVENI PROCES
5. KLJUČNE SMJERNICE ZA URBANI RAZVOJ I KVALITETU ŽIVOTA (EUROPSKA KOMISIJA I UJEDINJENI NARODI)
6. DRUŠTVENO RELEVANTNI URBANISTIČKI ASPEKTI PLANIRANJA RAZVOJA GRADA
7. TEMELJNI ZAKLJUČCI PREGLEDA RELEVANTNIH DOKUMENATA I LITERATURE O URBANOM RAZVOJU
 - a. PRIMJER ALATA ZA PROCJENU URBANE ODRŽIVOSTI
8. PRIKAZ I INTERPRETACIJA REZULTATA SOCIOLOŠKE STUDIJE
 - a. ANALIZA PROSTORNIH I DRUGIH RELEVANTNIH PODATAKA
 - i. TERENSKO PROMATRANJE – KVALITETA PROSTORA I SADRŽAJA
 - b. PRELIMINARNE PREPORUKE NA TEMELJU SOCIOLOŠKE ANALIZE
9. PRIKAZ I INTERPRETACIJA REZULTATA TERENSKOG ISTRAŽIVANJA
 - i. UVODNE NAPOMENE
 - b. FOKUS GRUPE I INTERVJUI
 - i. OSNOVNI ZAKLJUČCI FOKUS GRUPA I INTERVJUA SA STRUČNJACIMA
 - c. ANKETNO ISTRAŽIVANJE
 - i. TELEFONSKA ANKETA NA REPREZENTATIVNOM UZORKU STANOVNIKA N=500
 - ii. ONLINE ANKETA NAMIJENJENA STANOVNICIMA I ZAINTERESIRANOJ JAVNOSTI – PARTICIPATIVNI PRISTUP (N=250)
 - iii. USPOREDBA REZULTATA ANKETNOG ISTRAŽIVANJA
10. ZAKLJUČCI I SMJERNICE SOCIOLOŠKE STUDIJE ZA GP CIGLANA I KUSTOŠIJA
11. SMJERNICE SOCIOLOŠKE STUDIJE
12. BIBLIOGRAFIJA I POPIS KORIŠTENIH IZVORA
13. BILJEŠKA O AUTORICI
14. IZ RECENZIJA

SVRHA I METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

SVRHA SOCIOLOŠKE STUDIJE za gradske projekte Ciglana i Kustošija jest analiza relevantne literature, dokumenata i postojećih podataka te izravno prikupljanje podataka o stavovima i potrebama stanovnika i korisnika prostora, mjesne samouprave, relevantnih udruga i stručnjaka te provedba participativnih aktivnosti s temeljnim ciljem oblikovanja socioloških smjernica za program javnog urbanističko-arhitektonskog natječaja.

**METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA:**

1. analiza relevantne literature i dokumenata
2. sekundarna analiza javno dostupnih podataka
3. fokus grupe (s mjesnom samoupravom i s udrugama, stručnjacima i ustanovama u kulturi) i ekspertni intervjui (stručnjaci iz područja urbanizma, krajobrazne arhitektura i održive mobilnosti) – ukupno provedene 2 fokus grupe i 3 intervjua
4. anketno istraživanje (telefonska anketa na reprezentativnom uzorku stanovnika N=500 i online anketa za stanovnike i zainteresiranu javnost N=250, prigodni uzorak).

FAZE PROVEDBE ISTRAŽIVANJA: Prva faza istraživanja uključivala je 1. i 2. stavku metodologije kao pripremu za nastavak istraživanja (oblikovanje anketnih upitnika te protokola fokus grupa i intervjua), a druga faza 3. i 4. stavku, odnosno provedbu izravne participacije građana. **PROVEDBA ISTRAŽIVANJA I KONSTRUKCIJA INSTRUMENATA:** svi instrumenti konstruirani su od strane provoditeljice istraživanja isključivo za ovu svrhu te su u potpunosti usklađeni s etičkim principima provedbe znanstvenog istraživanja, zaštitom sudionika istraživanja i povjerljivosti podataka. Anketni upitnik korišten u telefonskoj anketi sastojao se od 16 pitanja, dok se online anketni upitnik (*Google Forms*) sastojao 30 pitanja (zatvorenog tipa, osim 7 pitanja otvorenog tipa) organiziranih u 4 tematske cjeline i socio-demografskih podataka (7 pitanja od 30). Sudjelovanje u anketnom istraživanju bilo je anonimno i dobrovoljno, a u analizu su ušli samo u potpunosti ispunjeni upitnici. Rekrutiranje sudionika za participativnu, online anketu obavljeno je preko javnog poziva svim zainteresiranim građanima (objavljenog na stranicama Grada Zagreb, Vijeća Gradske četvrti Črnomerec, mjesnih odbora i drugih kanala). **VRIJEME PROVEDBE** sociološke analize i istraživanja: svibanj-srpanj 2022. godine.

Building urban resilience will not succeed without public participation: Resilience is not a top-down process but rather a bottom-up one, and any effort to prepare resilience plans, draft policies or implement projects will have greater prospects for success if undertaken using active participatory methods so that all residents and stakeholders are involved in planning and decision-making. Through co-production and co-design of resilience, residents will develop a shared sense of ownership alongside local government. (Izvor: World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities.)

Provedena desk analiza kao i terensko istraživanje, utemeljeni su na znanstvenim i stručnim temeljima te onim primijenjenim, *policy*, tj. prostornim i urbanim politikama na razini Republike Hrvatske i EU tj. Europske komisije te Ujedinjenih naroda):

- osnovna postavka urbanog razvoja jest održivost, njezina ekološka, ekonomska, socijalna (i kulturna) te prostorna dimenzija (*New Leipzig Charter: The transformative power of cities for the common good*; UN Habitat *New Urban Agenda*; URBACT i dr.)¹ na razini zajedničke vizije, urbanih politika i svakodnevnog života stanovnika i ostalih korisnika prostora;

●●● The New Urban Agenda Illustrated

Diagram 1: The contents of the New Urban Agenda



Izvor: UN HABITAT

https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/12/nua_handbook_14dec2020_2.pdf

- vizija razvoja grada i prostora obuhvata GP Cigлана i Kustošija utemeljena na ljudskom mjerilu – čovjek u središtu održive razvojne strategije („15-minutni grad“) i usmjerenost na osnaživanje (lokalne) zajednice i njezine dobrobiti (engl. *community well-being*);
- očuvanje i unapređenje zelene infrastruktura u svrhu smanjenja negativnih utjecaja klimatskih promjena i unapređenja urbane otpornosti i kvalitete života;

¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2020/12/12-08-2020-new-leipzig-charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good

https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/12/nua_handbook_14dec2020_2.pdf; <https://unhabitat.org/wcr/>

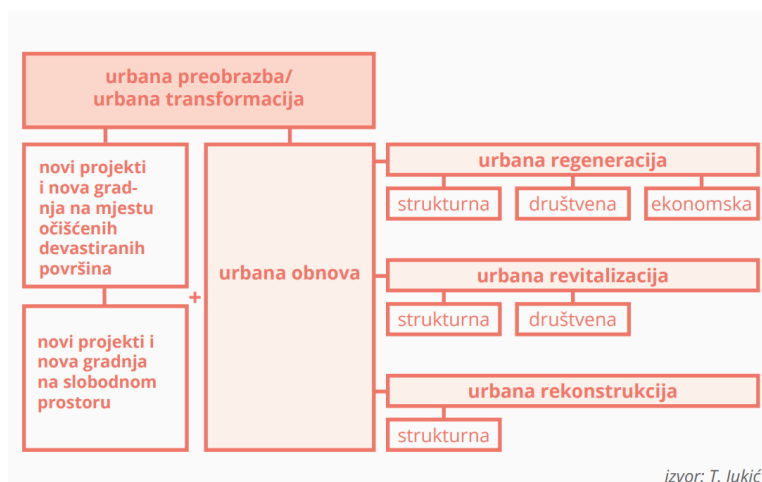
<https://urbact.eu/>; <https://urbact.eu/public-space>; <https://urbact.eu/abandoned-spaces>; <https://urbact.eu/mobility>; https://urbact.eu/library?r%5B0%5D=field_library_category%3A3241

- očuvanje identiteta mjesta i memorije te industrijske baštine kao elementa identiteta Zagreba te mogući kohezivni i važan socijalizacijski element sagledano je kao temeljna vrijednost prostora (zgrade ciglane, ali i Kustošije kao povijesnog naselja tj. nekadašnjeg predgrađa Zagreba, sa specifičnom tipologijom izgradnje i stanovanja).
- jačanje socijalne održivosti (socijalni kapital, povezanost stanovnika i solidarnost) utemeljene na oblikovanju kapilarne mreže javnih prostora i sadržaja na razini gradskog kvarta i susjedstva te održive urbane mobilnosti i urbane otpornosti sagledane i realizirane kroz prizmu mjesta, odnosno lokalnog (mikro), a ne samo makro i *top-down* sagledavanja i implementiranja infrastrukturnih i drugih elemenata prostornih transformacija.

postupci
unutar cjelovite
urbane preo-
brazbe / urbane
transformacije



1



izvor: T. Jukić

Izvor: *Urbana obnova* (2020), AF <https://www.arhitekt.hr/files/file/URBANA-OBNOVA.pdf>

Na temelju provedene analize i cjelokupnog sociološkog istraživanja:

1. ustanovljeno je sadašnje stanje prostora (problemi, potencijali i potrebe) i provedena je stručna evaluacija urbanih transformacija šireg područja (s obzirom da se radi o gradskom projektu čiji značaj nadilazi zadani prostorni obuhvat GP Ciglane i Kustošija)
2. prikupljeni su prijedlozi stručnih i civilnih aktera za preobrazbu i unapređenje kvalitete života (javni prostor, sadržaji javne i društvene namjene, dostupnost različitih sadržaja za svakodnevni život i zadovoljstvo kvalitetom života, prometna povezanost, održiva mobilnost i dr.) te prijedlozi za revitalizaciju i regeneraciju² šireg područja
3. na temelju svih prikupljenih i analiziranih podataka te izravne participacije građana (stanovnici, civilni i stručni akteri) oblikovane su sociološke smjernice za GP Ciglane i Kustošija.

Rezultati svake faze javno su prezentirani relevantnim akterima i sudionicima istraživanja.

² <https://www.arhitekt.hr/files/file/URBANA-OBNOVA.pdf>

RAZVOJ GRADA KAO DRUŠTVENI PROCES

Iz perspektive urbane sociologije važno je naglasiti nekoliko bitnih postavki za istraživanje urbanih fenomena i oblikovanje smjernica za urbanističke i ostale prostorne transformacije. Suvremeni gradovi su složeni sustavi koje više nije moguće proučavati iz samo jedne discipline te je suradnja, kombiniranje istraživačkih pristupa i koncepata te formiranje konstantnog dijaloga među različitim urbanim akterima neizbježna nužnost bez koje neće biti moguće istraživati, upravljati niti živjeti u gradovima na način da urbana kvaliteta života bude na zadovoljavajućoj razini. Izazovna vremena u kojima se danas nalazimo samo potkrepljuju prethodnu tezu. Promjene svih aspekata društvenog života kao i svakodnevnog načina života uslijed pandemije COVID-19³, intenzivna digitalizacija, novi načini korištenja javnih sadržaja i usluga, klimatske promjene predstavljaju, jačanje društveno-ekonomskih nejednakosti te brojni drugi faktori (globalna ekonomija i politika, ratni sukobi i dr.) predstavljaju činjenice koje niti jedna struka ne može sagledati sama. No, najvažniji naglasak jest na tome da se u svemu spomenutome radi o društvenim procesima.

City-making is a social process. Contemporary city design is a matter not only of iconic architecture, flagship projects or ambitious masterplans, but also of formal and informal practices that shape urban environments, produce and address urban problems, organize people as well as ordering space. If viable responses are to be developed to issues of environmental damage and energy use, economy inequality and social injustice, then cities will be crucial contexts for such solutions; but current processes of urbanization and practices of city-making too often intensify environmental problems and compound social and economic inequities.

Fran Tonkiss (2013) *Cities by Design*

Grad je također društvena činjenica i njegovo oblikovanje, upravljanje i razvoj su društveni procesi. Fran Tonkiss (2013) ističe kako je stvaranje grada sagledati kao odnos između društvenog i fizičkog, između načina na koji ljudi koriste, kreiraju i žive u prostoru, kao i materijalne proizvodnje urbanog okoliša. Dakle, ne radi se o samo društvenom, ekonomskom, političkom ili tehničkom i estetskom pristupu, već se radi sagledavanju društvenih nejednakosti, ekonomske i ekološke krize te društvene nepravde kao temeljnog urbanog konteksta u kojemu je iznimno važno ne činiti dalju štetu niti u jednom od navedenih područja (Tonkiss, 2013:1-3). Društveno i prostorno prožeti su međusobno te im tako i treba pristupati ukoliko se želi učiniti (nužnu) promjenu. Ali Madanipour⁴ ističe kako gentrifikacija (prostorna i strukturna promjena stanovništva na razini susjedstva, na štetu stanovništva nižeg socio-ekonomskog statusa) može

³ Saša Božić (2021). Interaction Ritual Chains and Sustainability of Lockdowns, Quarantines, “Social Distancing” and Isolation during the COVID-19 Pandemic. *Sociologija i prostor : časopis za istraživanje prostornoga i sociokulturnog razvoja*, Vol. 59 No. 219, 2021. <https://doi.org/10.5673/sip.59.0.1>

⁴ Ali Madanipour (2011). “Living Together or Apart” from: *Companion to Urban Design* Routledge. Accessed on: 03 Dec 2015 <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9780203844434.ch36>

biti nusprodukt tj. nenamjeravana posljedica, ali i pokretač razvoja i urbane promjene (2011: 490), zato ju ne treba unaprijed sagledati kao negativnu pojavu već ju kontrolirati tijekom implementacije ovakvih urbanih transformacija kao što su gradski projekti, posebice jer se radi o osjetljivom urbanom tkivu bivše gradske periferije (Kustošija) s ostacima industrijske izgradnje i nedovoljno urbanistički definiranim javnim prostorima i sadržajima. Negativne posljedice gentrifikacije uključuju iseljavanje stanovništva niže platežne moći i doseljavanje bogatijeg stanovništva koje se događa na razini susjedstva te ga u potpunosti mijenja, u smislu njegovog karaktera i načina korištenja zemljišta te populacijski (nestaju radničke ili etničke četvrti i sl.)⁵.

Gentrification can be conceptualized as a consequence of competition and conflict over land as a finite resource, within the context of structural economic transformation and social change. Gentrification is a result of several factors: demand for prime urban space from high-income groups, profit seeking by land and property markets, and public sector economic regeneration policies ostensibly for fighting social segregation and physical corrosion. Gentrification is partly driven by the logic of production of space, in which the market looks for opportunities for investment and profit (Lefebvre 1991; Smith 1996). Observers have written about the return of the capital to the city, and the conflict between exchange value and use value (Boyer 1990; Logan and Molotch 1987). Those who invest and deal in land and property are interested in its monetary value and return on their investment, and not necessarily in who uses it and how.

(Madanipour (2011). "Living Together or Apart" str. 489-490)

U novije vrijeme sve se više govori i o problemu „zelene gentrifikacije“⁶ do koje dolazi zbog sve veće vrijednosti i potrebe za urbanim zelenim površinama (područja oko zelenih zona ili zona u kojima se unapređuje zelena infrastruktura povlače za sobom široke gentrifikacijske procese, uz obavezan porast cijena nekretnina) te aktivnostima koje se poduzimaju u svrhu borbe protiv klimatskih promjena. Takvom trendu svjedočimo i u Zagrebu gdje su najskuplje nekretnine u zelenim zonama ili blizu velikih sportsko-rekreacijskih i javnih zelenih površina te parkova (npr. Jarun, Bundek, Maksimir). U tom je smislu potrebno imati na umu i na vrijeme spriječiti negativne gentrifikacijske procese, dok se istovremeno radi na poboljšanju zelene infrastrukture i revitalizaciji prostora u širem prostornom obuhvatu oko GP Ciglane i Kustošija.

KLJUČNE SMJERNICE ZA URBANI RAZVOJ I KVALITETU ŽIVOTA (EUROPSKA KOMISIJA I UJEDINJENI NARODI)

U dokumentu pod nazivom *World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities. Key Findings and Messages* UN Habitata ističu se važne smjernice za globalni urbani razvoj koje su primjenjive na gradske projekte o kojima se radi u ovoj studiji. Među inim ističe se kako gradovi nisu odvojeni od globalnih kretanja (primjerice u slučaju GP Ciglane i Kustošija globalni porast IT sektora, regionalni razvoj i razvoj urbane aglomeracije Zagreb dovodi do priljeva novih stanovnika koji su visokoobrazovani stručnjaci iz cijelog svijeta, a s obzirom na koncentraciju

⁵ Jan Lin (2019) *Taking Back the Boulevard Art, Activism, and Gentrification in Los Angeles*. New York University Press.

⁶ Kenneth A. Gould, Tammy L. Lewis (2017). *Green Gentrification: Urban sustainability and the struggle for urban justice*. Earthscan from Routledge.

radnih mjesta na zapadu Zagreba i mreže okolnih naselja poput Svete Nedelje, upravo je zona GČ Črnomerec i Trešnjevke-sjever ona u koju se doseljavaju te je već vidljiv porast stambene izgradnje višeg standarda i cijene).

Ono što je posebno važno u navedenim uvjetima jest da se razvoju grada i jačanju urbane održivosti i otpornosti, pa tako i njegovih pojedinačnih područja (zona) i susjedstava treba pristupiti multisektorski i multidimenzionalno te uključujući različite aktere te neprestano (i primarno!) imajući u vidu inkluzivnost i socijalnu pravdu (Čaldarović i Šarinić, 2017: 45) , kao što je već napomenuto u ranijem dijelu teksta (Tonkiss, Lin, Madanipour etc.)

Building substantive urban resilience must be multisectoral, multidimensional and multi-stakeholder: *The process of making cities more resilient only works if it is forward-looking, inclusive of all stakeholders (including the marginalized and poor) and proactive. It also provides an integrated investment in preparedness and building back differently, not just building back, or building back better along the same lines that perpetuate existing inequalities and injustice. Hence, as with sustainability, resilience is about increasing equity while reducing poverty and injustice.*

Izvor: World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities. Key Findings and Messages

Drugi važan naglasak jest na zelenoj infrastrukturi i kompaktnom gradu (Sim, 2019) i/li konceptu *15 minutnoga grada* koji omogućuje zadovoljavanje svih osnovnih potreba u neposrednoj stanovanja i rada te smanjuje potrebu za automobilskim dnevnim putovanjem, a u širem smislu sprečava razlijevanje grada i njegove negativne posljedice po prirodu i drugo. Primjerice, poveznice urbano-ruralno mogu biti izvor održivosti, primjerice kroz opskrbu hranom (što je bilo vidljivo za vrijeme zatvaranja tijekom pandemije COVID-19), umjesto da ti prostori budu zagašeni nekontroliranom stambenom i drugom izgradnjom te prometnicama.

Embrace the “15-minute city” concept *as a model for creating walkable, mixed-use and compact neighbourhoods: As a new planning approach, the “15- minute city” can guide the development of neighbourhoods where residents can meet most of their daily needs within a 15-minute travel time on foot, cycle, micro-mobility or public transport. Through the integration of green infrastructure, this model can also provide multiple co-benefits for health, equity, and climate change adaptation and mitigation. It is, however, necessary to make sure that 15-minute neighbourhoods do not exacerbate spatial inequalities in cities by becoming enclaves for wealthy urbanites that fail to integrate into the overall urban structure.*

Izvor: World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities. Key Findings and Messages

Urban-rural interlinkages *are overlooked in urban planning and decision-making practices: Urban planning approaches continue to place limited emphasis on urban-rural linkages despite cities being dependent on their hinterlands for natural resources, commodities and multiple types of ecosystem services. Urban areas experience dynamic and non-linear flows both in and out of cities whether goods, trade, human movement or species migration. Such high connectivity levels have implications for resilience as shocks and disruptions in one part of the system could rapidly spread to the other parts.*

*City authorities should invest in the multiple co-benefits of **green infrastructure development**: Integrating green infrastructure into the design of streets, street networks and open spaces is an effective way to enhance their flexibility and multi-functionality. Indeed, creating networks of green areas and green spaces will allow better responses to future pandemics while also providing co-benefits for climate change mitigation, adaptation and health by restoring and regenerating natural ecosystems.*

Izvor: World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities. Key Findings and Messages

Tema Europskog zelenog plana i održive urbane mobilnosti izravno je povezana uz prethodno spomenut koncept kompaktnog grada (15 minutnog grada) i zelene infrastrukture te smanjenja zagađenja zraka u urbanim prostorima i promicanja zdravlja (fizičkog i mentalnog, u najširoj populaciji tj. kod svih dobni skupina).



Slika 3. EU Green Deal https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

U spomenutom kontekstu potrebno je naglasiti kako kompaktni gradovi zbog gustoće naseljenosti ne predstavljaju ugrožavajući faktor za populaciju u slučaju pandemije, nego drugi razlozi doprinose povećanom riziku od obolijevanja (dokazano na pandemiji COVID-19), a oni su povezani s temom socijalne (ne)pravde. Radi se o socio-ekonomskim razlikama, nedostupnosti zdravstvenih usluga i drugim problemima koji su već ranije spomenuti. Dakle, podizanje kvalitete života u kompaktnom gradu osiguravanjem adekvatnih sadržaja i usluga te smanjivanjem socijalnih razlika (posebno socijalne marginalizacije i isključenosti) dovodi do jačanja urbane otpornosti, a ne povećanja rizika od pandemije i drugih prirodnih i ljudski uvjetovanih nepogoda i katastrofa. Jedan od važnih aspekata povećanja kvalitete života jest i kontrola i osiguravanje kvalitete zraka u urbanim područjima.

Urban areas need to be prepared for dynamic and unpredictable futures: The disruptive nature of COVID-19, supply chain disruptions, high inflation, climate change and armed conflicts are all reminders that urban areas need to be prepared for an ever-changing and unpredictable future. Our urbanizing world must be adequately equipped for effective response to a broad range of shocks, and at the same time, transition to more sustainable, just, green, resilient and healthy futures. Global threats require concerted action, which can only be achieved in the spirit of solidarity and cooperation, as no single government or multilateral agency can address such threats alone.

Urban indoor and outdoor spaces are not versatile and flexible enough: The pandemic revealed issues related to the lack of versatility and flexibility in the design of indoor and outdoor spaces. It increased the demand for multipurpose and flexible spaces that can adapt to new situations, which is a significant shift from traditional urban planning practices like single-use zoning that often overlook flexibility and adaptability. Moving forward, there is a need for changes in the design of urban building layouts, working spaces, shopping malls, and open/public spaces to make them more flexible and adaptive to future shocks.

Izvor: World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities. Key Findings and Messages



Slika. 6 Europe's urban air quality — re-assessing implementation challenges in cities (2018)

Smanjivanje prometnog opterećenja i brzine kretanja automobilskeg prometa u urbanim prostorima značajno utječe na kvalitetu života, smanjuje zagađenje zraka i omogućuje sigurnije kretanje pješaka i svih oblika nemotoriziranog prometa. Uz poticanje i davanje prednosti sigurnom i dostupnom javnom prijevozu gradovi ubrzo mogu značajno unaprijediti kvalitetu života svojih stanovnika i korisnika urbanih prostora.

Box 3.2 Speed limitation to 30 km/h on main roads of cities

Reducing vehicle speeds/speed limits is a traffic management measure that can help in reducing both emissions of carbon dioxide (CO₂) and other air pollutants, as well as also potentially leading to significant co-benefits in urban areas in terms of reduced noise and potentially reduced severity of impacts arising from vehicle accidents. Particularly on motorways and highways, emissions of air pollutants such as NO_x and particulate matter can be reduced by reducing the applicable speed limits. In city streets, however, where traffic typically already moves at lower speeds, such measures may not be as effective, and in such instances it can be more useful to implement other measures to reduce the volume of traffic/congestion in order to reduce emissions.

As an example of speed-limiting measures, Berlin has implemented a speed limit of 30 km/h on several major roads by synchronising traffic lights. After introducing speed limits, traffic-related additional PM₁₀ pollution decreased locally by up to 30 %, NO_x decreased by 18 % and NO₂ by 15 % (Senate Department for Urban Development and Environment, 2014).

Although reducing speed limits in city centres does not always have a significant impact on emissions, it can have an indirect effect on behavioural changes, as people prefer not to drive at low speed and they adopt other modes of transport such as cycling and walking (e.g. in Vienna) or they prefer to use faster public transport modes (e.g. in Paris). The other indirect impact is potentially ensuring smoother traffic flow with less stop/start traffic movements, which itself helps to reduce fuel consumption and also certain emissions.

Slika. 7 Europe's urban air quality — re-assessing implementation challenges in cities (2018)

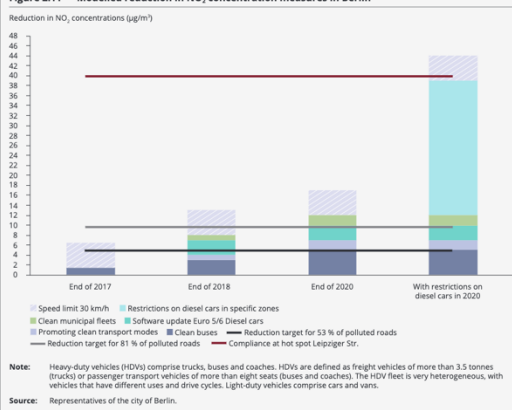
Box 2.5 Quantifying the impacts of various potential traffic measures to reduce NO₂ in Berlin

Over recent years, the effects of various implemented and potential traffic measures in Berlin have been explored using monitoring data (both continuous and indicative measurements), emission analysis, urban indicators (e.g. vehicle fleet composition) and modelling tools.

In 2015, the share of diesel cars in Berlin's total fleet composition was 37 %. NO₂ concentrations in Berlin had already been reduced by around 6–8 µg/m³ with the current measures (i.e. use of clean buses and introducing a speed limit of 30 km/h on certain streets — a measure brought in to also reduce night-time noise).

According to the scenario analysis of the effect of various possible measures on transport, further reductions in NO₂ concentrations can be achieved in Berlin. Short-term measures, such as a maximum speed of 30 km/h, developing and promoting bike routes, retrofitted buses and parking management, are considered helpful within the short timeframe until 2020, based on the experiences of other German cities, notably Stuttgart and Hamburg.

It is estimated that hardware retrofitting in relevant vehicles can bring an approximately 10–20 % reduction in NO₂ emissions from road traffic. Euro 6a-c passenger vehicles have the necessary hardware to ensure lower real-world driving emissions but may require an update to their operating software. Heavy-duty vehicles with Euro 6 technology are already considered to have low real-world driving emissions, whereas Euro 4 and Euro 5 heavy-duty vehicles need a hardware retrofit to reduce NO₂ emissions. Light-duty vehicles and cars, which have high real-world driving emissions, can achieve a 70–90 % reduction in NO₂ emissions, and the cost of the retrofitting is EUR 1 500–3 000 per vehicle, which may be considered cost-effective for newer vehicles, e.g. Euro 5 cars. Overall, hardware retrofitting is estimated to contribute to delivering potential reductions of up to 26 µg/m³ by the end of 2020. A hypothetical restriction on diesel cars in specific zones by 2020 in the city would contribute to a total estimated reduction of up to 44 µg/m³ in NO₂ concentrations.

Figure 2.11 Modelled reduction in NO₂ concentration measures in Berlin**Box 2.6 Scenario analysis of exhaust-free transport linked to health benefits in Malmö**

The study aimed to estimate the health impacts attributable to a hypothetical decrease in air pollution concentrations in the city of Malmö in southern Sweden, corresponding to a policy that would ensure road transport without the exhaust emissions in the city centre. Air pollution data were modelled and used to calculate NO₂ and PM_{2.5} concentrations in Malmö. The modelling results indicate that fewer people would die prematurely (2.4 % of all premature deaths), there would be fewer asthma incidents (6 %) in children and fewer children would suffer from bronchitis (10 %) each year (Malmqvist et al., 2018).



Source: Representatives of the city of Malmö.

Despite the satisfactory performance of these models, the cities identified weaknesses at the urban scale. For example, strong concentration gradients of NO₂, usually associated with high road traffic flows, cannot be reproduced by these models, since there are typically large concentration variations within a single grid cell. To determine street-level concentration gradients, local-scale tools are needed, either high-resolution flow models that consider the buildings or street canyon models that are able to capture this local variability.

The results in Figure 2.10 show that, although the majority of the cities consulted do not yet carry out cost-benefit analyses (quantification of costs, quantification of benefits and cost-benefit analysis), the number of cities implementing these analyses is higher in 2018 than it was in 2013. In relative terms, the increase is greater for the number of cities quantifying the effects of measures than for those quantifying the cost of measures or carrying out cost-benefit analysis. The tools most frequently used to quantify the effects of measures are shown in Figure 2.12.

2.7 Giving information to the public

The EU AAQDs (Article 26 in Directive 2008/50/EC (EU, 2008) and Article 7 in Directive 2004/107/EC (EU, 2004)) require that Member States must ensure that a variety of information on air quality is made available to the public. This includes information on ambient levels of air quality, air quality plans and details of competent authorities. In addition, Directive 2008/50/EC requires Member States to provide information to the public regarding exceedances of alert thresholds, the content and implementation of short-term plans and exceedances of thresholds in relation to transboundary air pollution (Articles 19, 24.3 and 25, respectively). For most participating cities, these obligations fall on the local administrations, but in some they are the responsibility of regional authorities or of organisations mandated with this obligation.

Slika. 8 Europe's urban air quality — re-assessing implementation challenges in cities (2018)

– primjeri Berlina i Kopenhagena

Još jedna povezana tema vrlo je relevantna za urbani razvoj, a to je starenje populacije. Drugi važan izazov je intenzivna digitalizacija koja mora biti (*smart city* koncept primjerice može biti vrlo koristan za stanovnike, ali može biti izravni napad na njihovu privatnost s druge strane).

Various levels of government need to plan for greying cities and towns: Demographic changes mean that in the future cities will have a larger share of elderly and a smaller share of children. It is therefore vital to plan for age-friendly cities and towns that afford good quality of life for all its inhabitants across all generations. Already, the ageing of population is a reality in urban areas of high- and upper- middle-income countries.

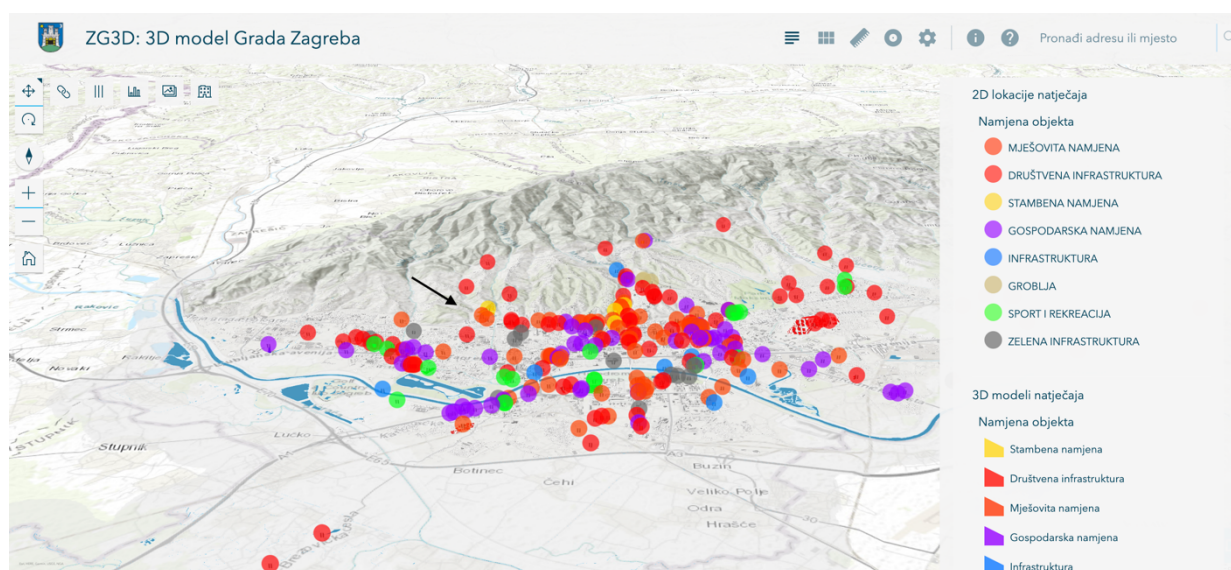
Civil society and participatory process are under threat: While many cities are engaging in innovative participatory processes, globally, the space for civil society is shrinking. State-initiated participation can be tokenistic and is often disregarded in crisis situations. Evidence of, or even the perception of corruption, or mishandling of finances undermines trust between the government and civil society. If this trend continues, the future of cities will be more authoritarian.

Cities can use digital tools innovatively to improve the provision of public services and local decision-making: To avoid top-down, one-way communication, digital tools need to be inclusive, collaborative and empowering. Their use needs to align with wider offline decision-making structures and processes. While full technological sovereignty may be out of reach, city governments have an opportunity and responsibility to co-determine how innovation and technology are designed for, and applied in, cities. They should initiate, and participate in, technology assessments, and involve other urban stakeholders in the process.

Izvor: World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities. Key Findings and Messages

DRUŠTVENO RELEVANTNI URBANISTIČKI ASPEKTI PLANIRANJA RAZVOJA GRADA

Grad Zagreb usprkos negativnim demografskim trendovima u Hrvatskoj i dalje je razvojno središte Hrvatske te prostor na kojemu se najviše planira gradnja i gradi, usprkos neprestanom rastu cijena nekretnina. Iako je Zagreb pogođen potresom 2020. godine još uvijek u procesu obnove središta i dalje je atraktivna lokacija za nove stanove i poslovne zgrade. Grafički prikaz 10. pokazuje različite arhitektonsko-urbanističke natječeaje u Zagrebu, pa je moguće vidjeti da stambena namjene koja je dominantna, nema javne natječeaje već je primarno riječ o takozvanom „točkastom urbanizmu“ u okviru kojega svatko tko je vlasnik može na svojoj parceli graditi bez šireg urbanističkog sagledavanja grada.



Grafički prikaz 10. Arhitektonsko-urbanistički natječaji (izvor: Grad Zagreb)

Točkasti urbanizam rezultat je slabljenja stručnih i civilnih aktera te dominacije političkih i ekonomskih aktera, što najčešće dolazi na naplatu u nedovoljno promišljenim prenamjenama zemljišta u građevinska, kao i na preizgrađenosti parcela te nedostatku zelenih površina (primjerice Trešnjevka-sjever). Navedeno dovodi do smanjenja urbane kvalitete života za sve stanovnike, a posebno je relevantno (i nažalost negativno) ukoliko se uzme odnos zelene i svih ostalih vrsta urbane infrastrukture. Stoga je potrebno vratiti balans i usmjeriti razvoj na čovjeka i urbanu održivost, kroz urbanističko planiranje i sagledavanje više mjerila odjednom (od susjedstava do gradske četvrti, cjeline grada i/li aglomeracije i šire regije), sve s naglaskom na kompaktan grad u kojemu se promovira održiva urbana mobilnost, zdrav i pravedan grad⁷. Ideja

⁷ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/brochures/2020/new-leipzig-charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good

Direktivna regulatorna osnova iz 1949. godine⁹ (koja nije nikada službeno usvojena) ukazuje na nužnost uravnoteženog i promišljenog razvoja grada Zagreba.

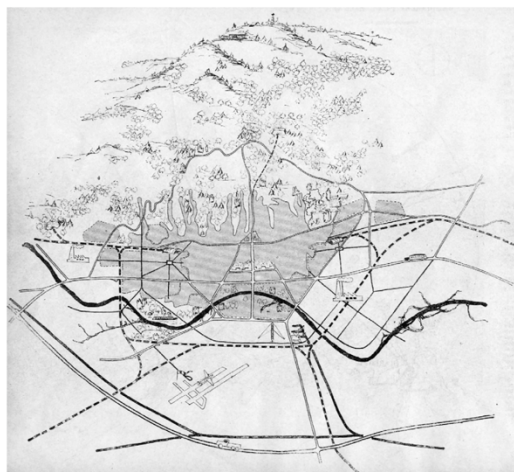
Slika 9. Regulatorna osnova iz 1923. godine; Izvor: Grad Zagreb

⁹ Izvor: “Prostorno planska dokumentacija Zagreba i zagrebačkog područja 20. stoljeća i početka 21. stoljeća“ https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/prostorni_planovi/studije/Grad%20Zagreb%20-%20Af_%20Studija%20PPGZ_2019.pdf

Kako bismo jasnije dočarali suštinu navedenog dokumenta u nastavku izravno navodimo dijelove iz dokumenta “Prostorno planska dokumentacija Zagreba i zagrebačkog područja 20. stoljeća i početka 21. stoljeća” (2019) koji je za Grad Zagreb izradio Arhitektonski fakultet. Naglašava se planiranje razvoja grada u stambenim naseljima veličine od nekoliko tisuća stanovnika (kvartovi, odnosno susjedstva) kao urbanističkim cjelinama odvojenim slobodnim prostorom i zelenilom (u skladu s današnjom idejom 15 minutnog grada).

2.1.5. DIREKTIVNA REGULATORNA OSNOVA ZAGREBA IZ 1953. GODINE

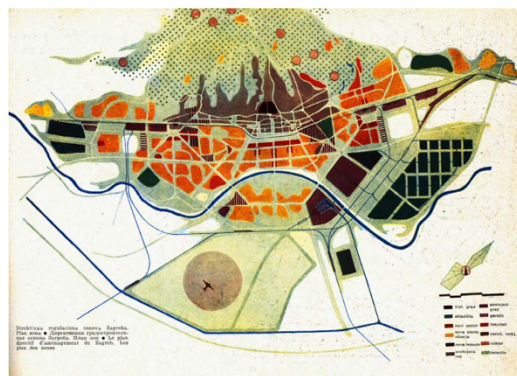
Na postavkama prijeratne regulacije temeljene na međunarodnom urbanističkom natječaju, prijedlogom *Direktivne regulatorne osnove Zagreba* izrađene u razdoblju od 1947. do 1953. godine¹⁷ planiran je „funktionalni grad“ za cca 600.000 stanovnika (u projekciji rasta tijekom 30 godina)¹⁸ koji „sadrži sve osnovne elemente koji su od važnosti za pravilno usmjerenje razvoja grada“ u planskoj projekciji od 50 do 100 godina. Plan karakterizira zoniranje grada prema osnovnim funkcijama stanovanja, rada i odmora te povezivanje zona hijerarhiziranim sustavom prometa.



Sl. 9. Prikaz Direktivnog regulatornog plana Zagreba V. Antolića (izvor: Arhitektura 18/22, 1949.: 16)

¹⁷ Godine 1949. objavljene su prve skice i fotografije makete, a krajem 1953. godine osnova je predložena na prihvati NOGZ-u, no nije službeno usvojena.
¹⁸ Planirano je cca 5.000 ha stambenih naselja u nizinskom području (u kontinuirano izgrađenom dijelu grada bruto gustoće 100-180 st./ha, a u „vanjskim“ područjima 40-60 st./ha) i cca 4.000 ha na obroncima Medvednice (s rijetkom izgradnjom (pojedinačnom i u manjim susjedstvima) planirane bruto gustoće cca 10 st./ha odnosno za oko 40.000 stanovnika).

Planom se definiraju stambene zone, industrijske zone, zone opskrbe i raspodjele, zone uprave i kulture te zone rekreacije.



Sl. 10. Shematski plan zona Direktivne regulatorne osnove (izvor: Arhitektura 18/22, 1949.: 29)

Stambene zone čine „stari postojeći dio grada“¹⁹, postojeća stambena naselja na širem gradskom području²⁰, projektirana nova stambena naselja na neizgrađenim površinama u užem i širem dijelu grada, te postojeća stambena naselja koja su novom administrativnom podjelom priključena gradu (ili se predviđa njihovo priključenje u budućnosti).²¹ U užem i širem dijelu grada naselja su planirana u „mikrorajonima“, stambenim naseljima (za 2.000 – 10.000 stanovnika) projektiranim kao zasebne urbanističke cjeline s pratećim sadržajima²², pri čemu su užem dijelu grada „mikrorajoni“ određeni gradskim prometnicama na međusobnoj udaljenosti 400-600 metara, dok su u vanjskim područjima međusobno odijeljeni slobodnim prostorima i zelenilom.
Industrijske zone čine istočna (glavna) industrijska zona (u kojoj je predviđen smještaj svih vrsta industrije), jugoistočna industrijska zona na desnoj obali Save²³, zapadna industrijska zona (između

¹⁹ Planom dijelom predviđen za stambenu namjenu, a dijelom za poslovno stambenu odnosno isključivo poslovnu namjenu („city“).

²⁰ Naselja s neplanskom izgradnjom nastala između dva rata na prostoru južno od željezničke pruge za koja se planom predviđa sanacija i regulacija (Trnje, Trešnjevka, Kustošija i dr.).

²¹ Naselja na istočnom dijelu prema Sesvetama, na zapadnom dijelu prema Stenjevcu te naselja južno od rijeke Save.

²² Trgovine, stambeni obrti, obrazovne ustanove, rekreacijske površine.

²³ U ovoj zoni se planira smještaj pilane, mlinova, prehrambena industrije i sl.

Slika 10. Direktivna regulatorna osnova 1949./1953. Izvor: Grad Zagreb

https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/prostorni_planovi/studije/Grad%20Zagreb%20-%20Af_%20Studija%20PPGZ_2019.pdf

Osim toga, a vezano uz konkretan prostorni obuhvat na koji se odnosi ova studija, predviđa se sanacija Kustošije, izmještanje Ciglane uz sanaciju bivšeg industrijskog prostora i njegovu prenamjenu u druge svrhe, željeznički kolodvor u Kustošiji uz formiranje gradskog podcentra te oblikovanje široke mreže zelenih prostora.

„Stambene zone čine „stari postojeći dio grada“, postojeća stambena naselja na širem gradskom području (naselja s neplanskom izgradnjom nastala između dva rata na prostoru južno od željezničke pruge za koja se planom predviđa sanacija i regulacija - Trnje, Trešnjevka, Kustošija i dr.), projektirana nova stambena naselja na neizgrađenim površinama u užem i širem dijelu grada, te postojeća stambena naselja koja su novom administrativnom podjelom priključena gradu (ili se predviđa njihovo priključenje u budućnosti - naselja na istočnom dijelu prema Sesvetama, na zapadnom dijelu prema Stenjevcu te naselja južno od rijeke Save). U užem i širem dijelu grada naselja su planirana u „mikrorajonima“, stambenim naseljima (za 2.000 – 10.000 stanovnika) projektiranim kao zasebne urbanističke cjeline s pratećim sadržajima, pri čemu su užem dijelu grada „mikrorajoni“ određeni gradskim prometnicama na međusobnoj udaljenosti 400-600 metara, dok su u vanjskim područjima međusobno odijeljeni slobodnim prostorima i zelenilom.

Industrijske zone čine istočna (glavna) industrijska zona (u kojoj je predviđen smještaj svih vrsta industrije), jugoistočna industrijska zona na desnoj obali Save, zapadna industrijska zona (između Stenjevca i Podsuseda) predviđena za čistu industriju (predviđeno je izmještanje postojeće tvornice cementa u Podsusedu izvan grada.), zone postojećih industrija u gradu (Tvornica „Arko“, Franck, Pivovara, Gradska ciglana i dr., za koje je predviđena sanacija i preseljenje u novu industrijsku zonu odnosno prenamjena u druge vrste proizvodnje ili gradske servise), vangradske industrijske zone s vlastitim stambenim naseljima (trabanti), te regionalne zone industrije.

Zone opskrbe i raspodjele čine površine za skladišta, gradski servis i sl. planirane na istočnom i zapadnom dijelu grada (uz teretne željezničke kolodvore), uz istočnu industrijsku zonu te uz luku na južnom dijelu grada, površine za veća obrtna poduzeća (planirane uz skladišne zone na istoku, zapadu i jugu grada), površine za „stambene“ obrtno i lokalne centre (za opskrbu „mikrorajona“).

Zone uprave i kulture čine glavni upravni centar (planiran u prometnom i geometrijskom središtu grada) te glavni kulturni centar, gradski centar u povijesnoj jezgri te uz planirane kolodvore u Maksimiru i Kustošiji, gradski podcentri kao središta stambenih susjedstava, zona visokih škola koncentrirana na istočnom dijelu grada, poslovni centar u povijesnoj jezgri od Illice i Vlaške do željezničke pruge te planirani poslovni centar na potezu od današnjeg Trga bana Jelačića do Ulice grada Vukovara.

Zone rekreacije čine gorsko-šumski masiv Medvednice sa Sljemenom kao glavnim centrom te šumskim potezima do gradskog središta, centralni park sa sportskim, rekreacijskim i zabavnim sadržajima na širokom potezu s obje obale rijeke Save, postojeće gradske šume i parkovi koji se planom zadržavaju i povezuju u mrežu zelenih površina, te izvangradska izletišta na području Samoborskog gorja, Plešivice i Žumberka.“ (Grad Zagreb, 2019, str. 17-19)¹⁰

Zaštita zelenila predstavlja bitan element u svim urbanističkim planovima (1986., 2001.), ali nažalost zelene zone ne uspijevaju biti sačuvane.

„Unutar gradskih prostora planom se određuju i manje neizgrađene površine za javne parkove. Planom se čuvaju sve postojeće šume zbog njihovih višestrukih vrijednosti (ekološke, ekonomske, odmor i rekreacije) te formiranja cezura na izgrađenim područjima i područjima zaštite.“ (ibid., str.71)

„U prirodnoj raznolikosti zagrebačkog krajobraza planom se štite vrijedni krajolici koji se posebnim vrijednostima izdvajaju iz opće slike krajobraza, podijeljeni u tri prostorne cjeline: Park prirode Medvednica, građevinsko područje naselja grad Zagreb i istočni dio Grada Zagreba.

Izmjenama i dopunama plana iz 2017. godine definirane su mjere očuvanja krajobraznih vrijednosti za najznačajnije prirodne krajobrazne makrocjeline Grada Zagreba: Medvednicu, Prigorje, Savsku ravniciu te Vukomeričke gorice.“ (ibid., str.115-116)

Važan element čini prometna mreža (Slika. 9.) koja se oslanja na javni prijevoz, željeznički i tramvajski te autobusni. Željeznički promet ima važan dio putničkog prometa kroz grad (upravo na potezu Kustošak-Črnomerec planira se zapadni gradski kolodvor), a teretni se promet

¹⁰ Izvor: Grad Zagreb, Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada (2019). *Prostorno planska dokumentacija Zagreba i zagrebačkog područja 20. stoljeća i 21. stoljeća. Čimbenici koji su utjecali na provedbu planova od 1986. godine.* (<https://www.zagreb.hr/studije/151940>; https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/prostorni_planovi/studije/Grad%20Zagreb%20-%20Af_%20Studija%20PPGZ_2019.pdf)

preusmjerava na vanjske rubove grada. Na istom tragu su i kasniji urbanistički planovi iz 1986. godine i 2001. godine (ibid.). U nastavku je citat iz istog dokumenta koji se odnosi na urbanistički plan iz 1986. godine, čiju aktualnost i danas možemo isticati kao viziju revitalizacije i potencijal za održivu mobilnost:

„Teretni željeznički promet organiziran je preko centralnog ranžirnog kolodvora, dva planirana lakoteretna kolodvora te teretno-putničkim postajama na kojima se odvaja teretni od putničkog prometa, a planirani su i kamionsko-kontejnerski terminali na Jankomiru i Žitnjaku. Razvojem željezničkog čvora biti će omogućeno uključivanje željeznice u javni gradski prijevoz putnika, pri čemu se prigradski promet planira na linijama željeznice kojom je Zagreb povezan sa Zaprešićem, Samoborom, Velikom Goricom i Sesvetama uz prelazak putnika sa željeznice na autobus na željezničkim postajama uz koje se planiraju parkirališta za automobile i bicikle.“ (ibid., str. 79)

Stenjevec i Podsuseda) predviđena za čistu industriju²⁴, zone postojećih industrija u gradu²⁵, vangradske industrijske zone s vlastitim stambenim naseljima (*trabant*), te regionalne zone industrije.²⁶

Zone opskrbe i raspodjele čine površine za skladišta, gradski servis i sl. planirane na istočnom i zapadnom dijelu grada (uz teretne željezničke kolodvore), uz istočnu industrijsku zonu te uz luku na južnom dijelu grada, površine za veća obrtna poduzeća (planirane uz skladišne zone na istoku, zapadu i jugu grada), površine za „stambene“ obrtne i lokalne centre (za opskrbu „mikrorajona“).

Zone uprave i kulture čine glavni upravni centar (planiran u prometnom i geometrijskom središtu grada)²⁷ te glavni kulturni centar²⁸, gradski centar u povijesnoj jezgri te uz planirane kolodvore u Maksimiru i Kustošiji, gradski podcentri kao središta stambenih susjedstava, zona visokih škola koncentrirana na istočnom dijelu grada, poslovni centar u povijesnoj jezgri od Illice i Vlaške do željezničke pruge te planirani poslovni centar na potezu od današnjeg Trga bana Jelačića do Ulice grada Vukovara.

Zone rekreacije čine gorsko-šumski masiv Medvednice sa Sljemenom kao glavnim centrom²⁹ te šumskim potezima do gradskog središta, centralni park sa sportskim, rekreacijskim i zabavnim sadržajima³⁰ na širokom potezu s obje obale rijeke Save, postojeće gradske šume i parkovi koji se planom zadržavaju i povezuju u mrežu zelenih površina, te izvangradska izletišta na području Samoborskog gorja, Plešivice i Žumberka

Regulatornom osnovom predviđena je transformacija groblja Mirogoj u parkovno groblje te osnivanje novog groblja na Miroševcu, a diskutira se i o preseljenju groblja iz Dubrave dalje na istok na plato iznad Sesveta.³¹

Na prostoru južno od Save (između karlovačke i sisačke pruge) planirano je glavno gradsko vodoprilište (Mala Mlaka), a predviđena su i vodoprilišta kod Zaprešića i u Resniku.

Željeznički promet se dijeli na teretni i putnički, pri čemu se njihovo odvajanje rješava uvođenjem „pretkolodvora“ (Hrvatski Leskovac, Jankomir, Sesvete i Jakuševac). Teretni promet je planiran kao zasebni tranzitni sustav obilazno oko grada³² s glavnim ranžirnim postrojenjima na njegovu istočnom dijelu³³ te industrijskim željezničkim priključcima za industrijske zone i luku, a uvode se i „locco“ teretni kolodvori³⁴ u funkciji gradske opskrbe. Putnički promet kroz grad planira se na postojećoj trasi pruge na nasipu³⁵ s dva glavna putnička kolodvora³⁶ te glavnim stajalištem približno na mjestu postojećeg glavnog kolodvora. Cestovni promet čini sustav gradskih longitudinalnih i radijalnih prometnica, lokalnih sabirnih i stambenih ulica te pješačkih komunikacija. Za teretni tranzit i opskrbu grada predviđena je longitudinalna prometnica na trasi današnje Slavonske/Zagrebačke avenije, za

²⁴ Predviđeno je izmještanje postojeće tvornice cementa u Podsusedu izvan grada.

²⁵ Tvornica „Arko“, Franck, Plovarac, Gradska ciglana i dr., za koje je predviđena sanacija i preseljenje u novu industrijsku zonu odnosno prenamjena u druge vrste proizvodnje ili gradske servise.

²⁶ Zone vezane uz širu zagrebačku regiju i vanjske trabante (Sisak, Karlovac, Varaždin, Zagorje).

²⁷ Uz današnju Ulicu grada Vukovara na potezu od Savske do Držićeva.

²⁸ U produžetku Zrinjeva prema Savi te uz radijalne smjerove produžene Runjaninove i Erdődyjeve ulice.

²⁹ Na Sljemenu se planiraju turistički, sportski i lječilišni centri, dok se na padinama Medvednice predviđa zaštitni zeleni pojas uz brdska naselja s lječilištima, sanatorijima, planinarskim domovima i dr.

³⁰ Centralni stadion, sportska igrališta, kupališta, velesajam, parkovi, hipodrom.

³¹ Danas realizirano groblje Markovo polje.

³² S istočne, južne i zapadne strane grada.

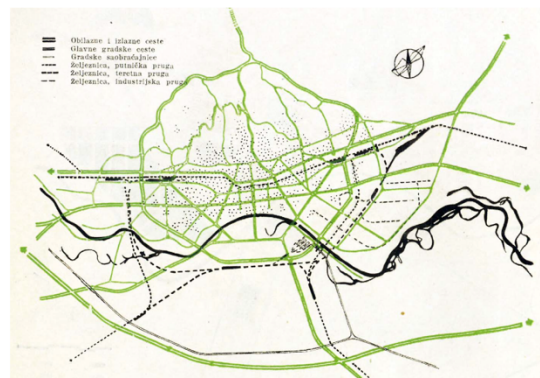
³³ Između Sesveta i Resnika.

³⁴ Uz današnju Slavonsku/Zagrebačku aveniju - istočni uz produžetak Radničke ceste, a zapadni u Ruđesu.

³⁵ Razmatrana je i alternativna trasa tunelima na pravcu Maksimir-Zvijezda-Kustošak.

³⁶ Istočni u Maksimiru uz Borongaj i zapadni između Kustošaka i Črnomerca.

brzi gradski promet i sabirnicu za sjeverni dio grada „visoka brza cesta“ paralelna sa željezničkom prugom³⁷, a za lokalni gradski promet južnog dijela grada reprezentativna longitudinalna avenija³⁸ koja povezuje dva glavna željeznička kolodvora te gradska područja na istoku i zapadu sa središtem grada. Planirane radijalne prometnice čine reprezentativna gradska avenija u produžetku Zrinjeva³⁹ (kao poveznica sjevernog i južnog dijela grada sa širokim poprečnim profilom i rubnom izgradnjom građevina javne i društvene namjene), glavne radijalne ceste (Savska i Držićeva ulica) kao izlazni smjerovi prema jugoistoku i jugozapadu te lokalne radijalne ceste.⁴⁰ Kao poveznice longitudinalnih i radijalnih prometnih smjerova planirane su kružne veze, unutarnji prsten koji spaja stambena naselja na podbrežju Medvednice s locco teretnim kolodvorima, te vanjski prsten koji povezuje periferijska brdska naselja na sjeveru, industrijske zone, skladišta, luku i ostale opskrbe / radne zone. Lokalne sabirne i stambene ulice te pješačke komunikacije povezuju stambene i radne predjele, zelene površine, igrališta i dr., a planirane su odvojeno od kolnog prometa.



Sl. 11. Prometna shema Direktivne regulatorne osnove (izvor: Arhitektura 18/22, 1949.: 30)

³⁷ Magistralna prometnica od Podsuseda do Sesveta koja povezuje sva tri putnička kolodvora i sive izlaze cestovne smjerove na zapadu, istoku i jugu grada (kontinuitet Lenućevine osnove iz 1907. godine).

³⁸ Današnja Ulica grada Vukovara.

³⁹ Od prometnog trga ispred Glavnog kolodvora do mosta preko Save (današnja Ulica Hrvatske bratske zajednice).

⁴⁰ U središnjem dijelu grada produžena Runjaninova i Erdődyeva, na istočnom dijelu grada produžena Heinzelova ulica, Radnička cesta, Ulica grada Vukovara, Soc. revolucije, Maksimirska i Oporovečka cesta, a na zapadnom dijelu grada produžena Krapinska, Baštijanova i Zagrebačka ulica te lica. Na sjevernom dijelu grada radijalne prometnice čine sustav veza brdskih predjela sa središnjim i južnim dijelovima grada.

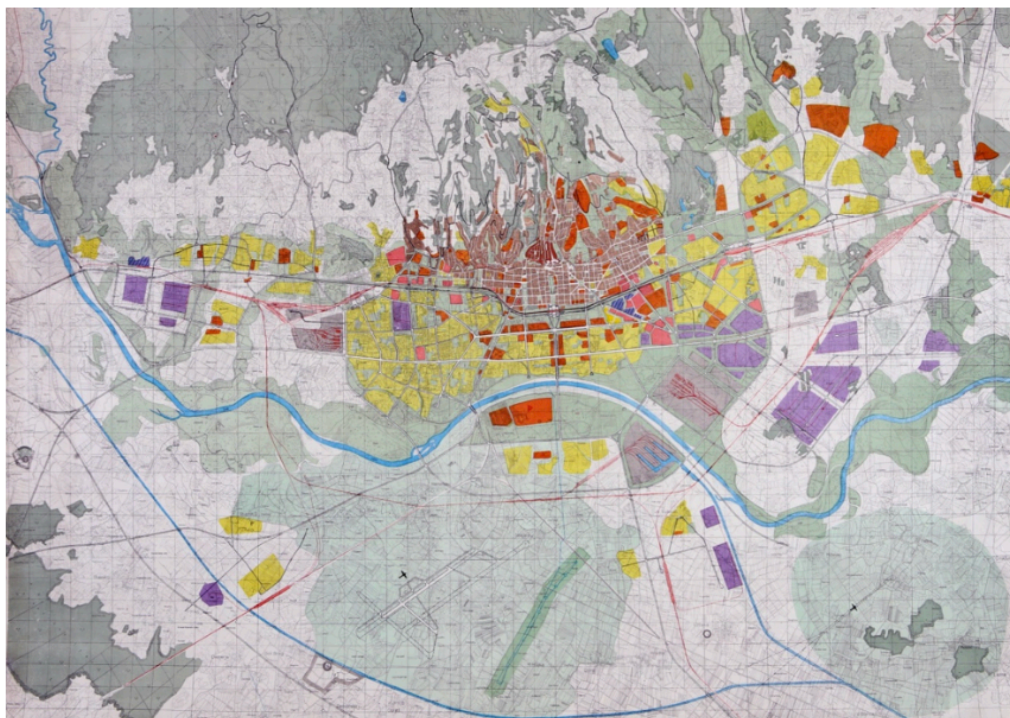
Slika 11. Promet - Direktivna regulatorna osnova 1949./1953. Izvor: Grad Zagreb (ibid.)

Urbanistički plan iz 2001. godine nadovezuje se na istu temu i razrađuje ju malo detaljnije, kao što je vidljivo iz sljedećih citata:

Sukladno prethodno izrađenoj prometnoj studiji, prostornim planom je određena cjelovita koncepcija gradskog prometnog sustava Zagreba temeljena na predlošku održivog gradskog prometa i sustava mobilnosti koji bi se trebao realizirati maksimalnim iskorištavanjem i poboljšanjem postojeće prometne infrastrukture te razvojem infrastrukture javnog prijevoza uz istovremeno destimuliranje korištenja osobnih automobila za vožnje u gradsko središte. (ibid., str.117)

Kao jedan od osnovnih prioriteta prostornog plana istaknuto je uključivanje željeznice u sustav javnoga gradskog i prigradskog prijevoza putnika. (ibid., str.119)

Uz osvrt na mogućnosti planiranja i izgradnje grada ovisno o društvenom uređenju⁴¹ regulatornom osnovom su definirani i principi oblikovanja „plastike grada“ slobodnostojećim stambenim građevinama okruženim zelenilom (s ritmičkim ponavljanjem elemenata i prostornim akcentima kao orijentirima i elementima prepoznatljivosti kako pojedinih predjela tako i grada u cjelini) te gradacijom visine i gustoće izgradnje od periferije prema centru.⁴²



Sl. 12. Namjena površina Direktivne regulatorne osnove iz 1953. godine (izvor: Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada)

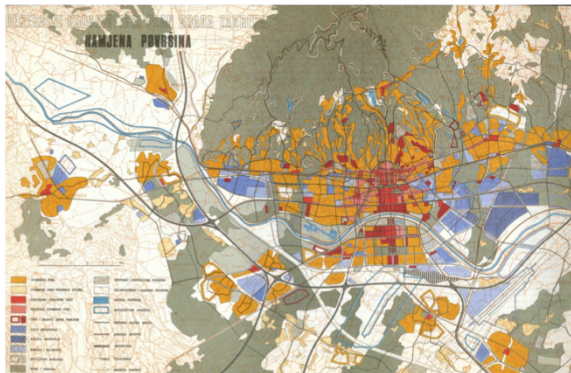
Slika 12. Namjena površina - Direktivna regulatorna osnova 1949./1953. Izvor: Grad Zagreb

Kao što je već spomenuto, ciljevi zacrtani urbanističkim planovima nisu ostvareni:

„Za očuvanje identiteta prostora Grada Zagreba planskim promišljanjem važno je istaknuti potrebu sagledavanja cjelokupnog teritorija regije i cjelovito osmišljenog uključivanja prirodne i kulturne baštine temeljene na cjelovito sagledanom i vrednovanom krajobrazu.

Stanje prometne infrastrukture obilježavaju pokušaji rješavanja prometnih problema prilagodbama postojeće prometne mreže povećanim prometnim opterećenjima uz istovremeno otežanu realizaciju probijanja i/ili povezivanja ključnih prometnih pravaca kojom bi se osigurala kvalitetnija prometna protočnost te sve izraženiji problem cestovnog prometa u kretanju i mirovanju na prilaznim pravcima i samom središnjem dijelu Zagreba. Orijentacija na javni promet i željeznicu (naglašena planom iz 1986.) odnosno jači razvoj prigradskog prometa (kao jedan od osnovnih ciljeva plana iz 2001.) samo je djelomično ostvaren“. (ibid., str.161)

Planom se utvrđuju optimalne bruto gustoće stanovanja u predjelima niske (70-100 st./ha) odnosno visoke i mješovite gradnje (100-200 st./ha) koje proizlaze iz očekivanog standarda (25 m² neto stambene površine po stanovniku do 2000. godine) te odnosa izgrađenih i slobodnih površina koji je nužno postići u stambenim naseljima i kod određene katnosti. Naglašava se važnost osiguravanja površina za zgrade pratećih sadržaja (vrtići, škole, trgovine, kulturni i javni sadržaji)⁵³, racionalnog dimenzioniranja površina pod cestama i parkiralištima⁵⁴ (uz planiranje podzemnih garaža, višekatnih garaža u prizemljima stambenih građevina), osiguravanja odgovarajućeg udjela zelenih i rekreacijskih površina u novim naseljima⁵⁵, ali i u zonama rekonstrukcije⁵⁶ u cilju zadovoljavanja minimalnih higijensko-zdravstvenih uvjeta. Realizacija stambene izgradnje predviđena je u tri etape (1. etapa do 1975. godine, 2. etapa do 1985. godine i 3. etapa do 2000. godine), pri čemu se planira i (radikalna) rekonstrukcija postojećih stambenih predjela substandardne izgradnje.⁵⁵ U skladu sa suvremenim tendencijama, pri planiranju novih stambenih zona nastoji se integrirati stanovanje, rekreacija i rad planiranjem radnih mjesta za djelatnosti (koje nisu u konfliktu sa stanovanjem) kako bi se izbjegla isključivo stambena i jednoznačna naselja.



Sl. 17. Namjena površina GUP-a grada Zagreba iz 1971. godine (izvor: Arhiva KUPPA AF)

⁵³ Prateći sadržaji se dimensioniraju s oko 2 m² bruto površine po stanovniku.

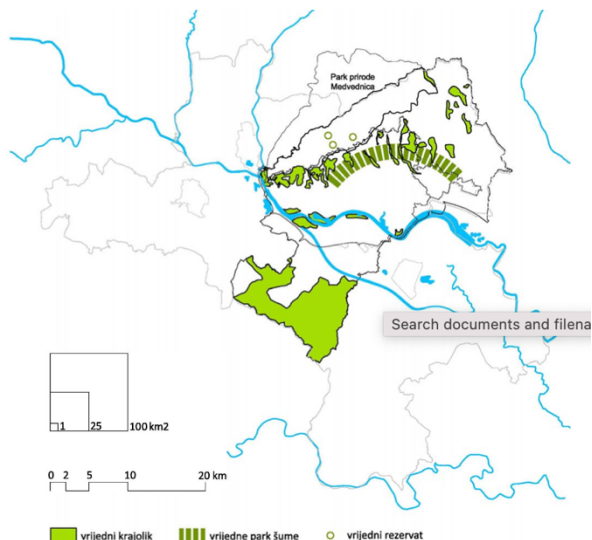
⁵⁴ Udio površina cesta i parkirališta u ukupnoj površini terena treba biti do 25%.

⁵⁵ Određuje se da zelene i rekreativne površine unutar novih naselja moraju zauzimati najmanje 60% ukupne površine naselja.

⁵⁶ Minimalno 55% ukupne površine naselja.

⁵⁷ Planirani pristup rekonstrukciji podrazumijeva rušenje ok. 1.000.000 m² stambenog fonda odnosno 40.000 stanova (1/4 ukupnog postojećeg broja stanova), najvećim dijelom u središnjem dijelu grada.

Izmjenama i dopunama plana iz 2017. godine definirane su mjere očuvanja krajobraznih vrijednosti za najznačajnije prirodne krajobrazne makrojeline Grada Zagreba: Medvednica, Prigorje, Savsku ravninu te Vukomeričke gorice.



Sl. 65. Prostorni plan Grada Zagreba iz 2001. godine – vrijedni dijelovi prirode

dolina potoka Trnave, dolina potoka Čučerska reka, priobalje Save a posebno: Savska Opatovina, Mladost, Jarun, SRC Mladost, Hipodrom, Bundeš, Savica - Poloj; južni dio Grada Zagreba: Vukomeričke gorice (sjeverozapadni dio), Obreški lug, priobalje rijeke Save, šume Stupnički lug.
⁵⁰² Dolina potoka Blagusa sa šumom, dolina potoka Glavnica sjeverno od zaseoka Zenki, između Belovara i Adamovca livade s vrbama u dolini potoka Glavnica, Jesenovac - livade sa šumom u dolini potoka, Laz (krajolik uz cestu Kašina - Marija Bistrica) - dio u parku prirode Medvednica, Lužci - vlažne livade s vrbama uz potok Kašinu, Moravce - od crkve Sv. Trojstva prema jugu, dolina potoka Vuger sa šumama Selčina i Novoselčina, Veliki vrh, Gornja Glavnica, Lišev - dolina i padine s vinogradima, Planina Donja - prostor oko crkve sv. Jurja s dva stabla lipe, Vugrovec Gornji - okolni planinarskog doma.

Slika 13. Namjena površina GUP grada Zagreba iz 1971.

Slika 14. Prostorni plan Grada Zagreba iz 2001. – vrijedni dijelovi prirode

Kao što je već rečeno, postoji čitav niz dokumenata i prostornih planova (Slika 13. i Slika 14.) na kojima se treba temeljiti strategija razvoja i urbanističko planiranje Grada Zagreba:

„Razvoj prostora Grada Zagreba potrebno je usmjeravati sukladno relevantnim domaćim, europskim i svjetskim dokumentima koji određuju način suvremenog prostornog i urbanističkog planiranja kao što su Razvojna strategija Grada Zagreba za razdoblje do 2020. godine, Apolitika (2012.), Europska povelja o gradu, The Charter of European Planning (2013.), Leipzig Charter on Sustainable European Cities (2007), The New Charter of Athens (1998, ECTP-CEU, 2003), Aalborg Charter - Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability (1994.), AALBORG + 10 Inspiring future (2004.), The Basque Declaration (2016) i dr.“ (ibid., str.164).

No, autori navedene studije i sami zaključuju da postoji niz odstupanja od osnovnih vrijednosti i principa kvalitetnog, strateškog i razvojnog planiranja:

„Unatoč sustavno uspostavljenom pravnom i prostorno-planskom okviru za zaštitu temeljnih vrijednosti prostora nastavlja se ugrožavanje vrijednosti prostora ljudskim djelovanjem te je nužno u praksi uspostaviti što djelotvorniju zaštitu prirodnih, krajobraznih i kulturnih vrijednosti Grada Zagreba. Zaštitu na svim razinama potrebno je planirati kao aktivnu (koja naslijeđu donosi život i suvremeno korištenje) te kao integralnu (koja prostor sagledava u cjelini ne odvajajući predjel zaštite od njegova utjecajnog okolnog prostora).

(...)

Obzirom da budući razvitak Grada Zagreba treba biti temeljen na načelima očuvanja i unapređenja

prepoznate krajobrazne raznolikosti kao važnog elementa njegova prostornog identiteta, u prostorno plansku dokumentaciju nove generacije potrebno je jasnije ugraditi elemente prepoznavanje i ocjena karaktera krajobraza te smjernica za zaštitu krajobraznih obilježja i posebnosti.

(...)

Plan iz 2001. kvantitativno obogaćuje sliku zaštićenih predjela prirode i krajolika, ali se pritom iz planerskog fokusa gubi jasnoća pejzažne koncepcije Grada i pripadajuće mu regije, što se, između ostaloga, odnosi i na mjere očuvanja neizgrađenih prostora i njihovu ulogu kao cezura između pojedinih izgrađenih dijelova prostora, osiguravanje pejzažnih poveznica kroz grad između Medvednice i Save te uspostavljanja pejzažnih veza urbanog područja grada sa širom pejzažnom regijom.

(...)

Unaprijeđenje zelene infrastrukture Grada, odnosno izrada Plana zelene infrastrukture među mjerama je za unapređivanje prostornih kvaliteta i funkcija Grada.

(...)

Pri planiranju mobilnosti i prometne infrastrukture Grada Zagreba prvenstveno se treba usmjeriti na realizaciju održivog prometa (gradskog i prigradskog) te sustava mobilnosti uz maksimalno korištenje postojeće prometne infrastrukture te mogućnosti njene modernizacije. U skladu s ciljevima iz dokumenta o održivom razvoju lokalne razine, naglasak bi trebalo staviti na razvoj javnog prijevoza (integrirani javni prijevoz) uz istovremenu destimulaciju korištenja osobnih automobila, osobito u gradskom središtu. Pri realizaciji se predlaže prvobitno uvođenje „soft“ mjera, kao planskih i promotivnih mjera koje ne uključuju infrastrukturne zahvate.“ (ibid., str.165-166)

TEMELJNI ZAKLJUČCI PREGLEDA RELEVANTNIH DOKUMENATA I LITERATURE O URBANOM RAZVOJU

Potrebno je pristupiti stručnoj evaluaciji stanja, promjeni načina donošenja i primjene prostornih planova i uključivanju različitih aktera u svim fazama donošenja temeljne (zajedničke) vizije razvoja čiji se ključni elementi moraju uskladiti sa zakonskom regulativom i preporukama na globalnoj, EU i nacionalnoj te gradskoj razini.

Nakon formuliranja jasne i općeprihvaćene vizije razvoja koja mora sadržavati ključne elemente urbane održivosti, otpornosti i kvalitete života potrebno je razviti alate za praćenje svih relevantnih urbanih transformacija i vanjsku evaluaciju njihovih efekata te primjenjivati primjere dobre prakse iz urbanističke tradicije, ali uz osuvremenjen pristup i snažnu participaciju stručnih i civilnih aktera.

Osnova za održivi razvoj i otpornost grada postoje, ali ne postoji vrijednosno uporište niti javni vrijednosni konsenzus o temeljnim razvojnim odrednicama. Bez takvog uporišta nije moguće djelovati na kvalitetan način na razini gradskih politika i urbane revitalizacije i regeneracije. Navedeno dovodi u pitanje i status gradskog projekta pa je ovo prilika da se pokrene šira javna rasprava o navedenoj temi, a GP Ciglana i Kustošija mogu postati pozitivni primjeri za suvremeni pristup razvoju utemeljen ne isključivo na političkoj ili ekonomskoj osnovi, već na zajedničkoj dobrobiti i (prostornoj) pravdi koja će osigurati funkcioniranje projekta jer će lokalna zajednica, ukoliko bude kvalitetno uključena u proces, biti najvažnija podrška ostvarenju planirane prostorne intervencije.

Transparentnost procesa i participacija te dijalog između svih aktera (umjesto proizvodnje studija koje se spremaju u ladicu ili projekata koji nikada ne dolaze do realizacije) osnova su za uspješnost provedbe svih faza gradskog projekta koji mora uistinu postati alat u službi građana i

njihove dobrobiti. Aktiviranje javno-privatnog partnerstva uz takvu sinergiju različitih aktera može biti odlučujući faktor realizacije gradskog projekta, ali to znači i odgovornost svih uključenih u proces.

Building urban resilience will not succeed without public participation: Resilience is not a top-down process but rather a bottom-up one, and any effort to prepare resilience plans, draft policies or implement projects will have greater prospects for success if undertaken using active participatory methods so that all residents and stakeholders are involved in planning and decision-making. Through co-production and co-design of resilience, residents will develop a shared sense of ownership alongside local government.

Izvor: World Cities Report 2022 Envisaging the Future of Cities.

Upravo stoga sljedeća cjelina daje primjer jednog od alata za mjerenje održivosti, kako bi se omogućilo informiranje i demistifikacija procjene te procesa nužnog za donošenje zajedničkog vrijednosnog okvira za urbani razvoj koji je onda okvir i svakog gradskog projekta neovisno o specifičnostima.

Nakon spomenutog primjera u idućim poglavljima biti će prikazani rezultati sociološkog istraživanja provedenog za potrebe GP Ciglana i Kustošija koji pokazuju jasnu svijest i stavove stanovnika o potrebi unošenja razlike u dosadašnju praksu. Potvrđuju se prethodno spomenuti zaključci autora studije (Grad Zagreb, AF, 2019), kao i urbanističke i prometne studije provedene za potrebe ovih gradskih projekata (GP Ciglana i GP Kustošija). Stanovnici, stručnjaci, predstavnici udruga i drugi relevantni akteri slažu se u važnosti osnovnih urbanističkih koncepata promoviranih u prethodno prikazanim prostornim planovima: susjedstva, gradski „podcentri“, integrirani javni prijevoz, zelena infrastruktura i zaštita zelenila (od parka prirode, preko park šume ili drvoreda do livade, potoka i drugoga) te dostupnost svih osnovnih sadržaja potrebnih za svakodnevni život unutar 15ak minuta hoda ili vožnje biciklom ili javnim prijevozom (redovitim). Tako oblikovan prostor pruža kvalitetu života kojoj teže stanovnici Zagreba i sudionici provedenog sociološkog istraživanja za GP Ciglana i Kustošija.

Preuzeto iz knjige: Paul James (2014). *Urban Sustainability in Theory and Practice: Circles of sustainability*. (Advances in Urban Sustainability). Earthscan Routledge.

”Using the Urban Profile Process it is possible to generate a clear and simple graphic representation of the sustainability profile of that region in a very short time, but that does not mean that the graphic representation is anything more than a starting point. On the other hand, with sufficient time and resources, the tool can be used to frame a process that is thorough, deep and ongoing.”

What we are trying to measure are basic questions across the four domains:

1. At what level and how sustainable is the ecological resilience of the urban region? Here the question refers to the extent to which people’s impact upon and involvement with nature can enhance both their own physical well-being and the capacity of the urban and hinterland environment to flourish in the face of external impact.

2. At what level and how sustainable is the economic prosperity of the urban region? Prosperity does not mean the level of wealth or material possessions. It is worth remembering that the term derives from Latin prosperare, according to expectation for, pro, and hope, spes. The basic question refers to the issue of what extent can local urban communities engage in activities relevant to their economic well-being and be confident about the sustainability of their local economies in the face of changing structures and pressures in and beyond their locale.

3. At what level and how sustainable is political engagement of people in the city? Here the urban profile gives an understanding of the extent to which members of communities can participate and collaborate meaningfully in structures and processes of power that affect them and others.

4. Finally, at what level and how sustainable is the cultural vitality of the urban region? This refers to the extent to which communities are able to maintain and develop their beliefs, celebrate their practices and rituals, and cultivate diverse systems of meaning, and its long-term sustainability.

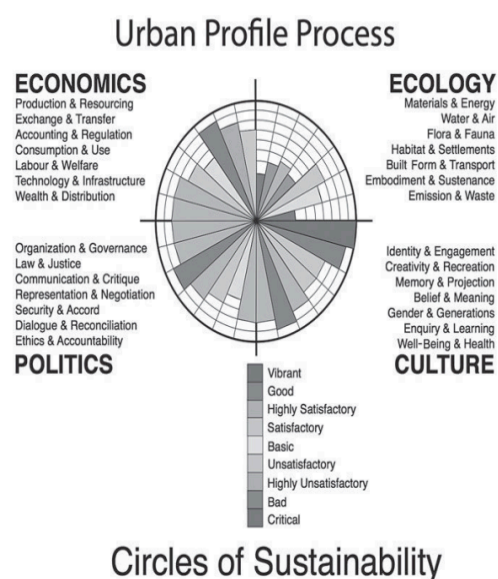


FIGURE 0.1 Circles of Sustainability: Urban Profile Process

The *Circles of Sustainability* figure used throughout this book provides a relatively simple view of the sustainability of a particular city, urban settlement, or region. The circular figure is divided into four domains: ecology, economics, politics and culture. Each of these domains is divided into seven subdomains, with the names of each of these subdomains read from top to bottom in the lists under each domain name. Assessment is conducted on a nine-point scale. The scale ranges from ‘critical sustainability’, the first step, to ‘vibrant sustainability’, the ninth step. When the figure is presented in colour it is based on a traffic-light range with critical sustainability marked in red and vibrant sustainability marked in green. The centre step, basic sustainability, is coloured amber – with other steps ranging in between amber and red or amber and green. The grey-scale used here is intended to simulate the colour range.

Izvor: Paul James (2014). *Urban Sustainability in Theory and Practice: Circles of sustainability* (Advances in Urban Sustainability). Earthscan Routledge.

Grounded in this way through a series of forums across the world in 2013 and 2014, we came up with a systematic set of proposals for a positive urban future. Arguably if some of the following were achieved it would contribute to making our urban planet more sustainable.

Ecological propositions

Urban settlements should develop a deeper and more integrated relationship with nature:

1. With urban settlements organized around locally distributed renewable energy, planned on a precinct-wide basis, and with all existing buildings retrofitted for resource-use efficiency
2. With waterways returned to their pre-settlement condition, flanked, where possible, by indigenous natural green spaces
3. With green parklands – including areas which provide habitat for indigenous animals and birds – increased or consolidated within the urban area, connected by further linear green ribbons
4. With urban settlements organized into regional clusters around natural limits and fixed urban-growth boundaries to contain sprawl and renew an urban-rural divide; and with growth zones of increased urban density within those urban settlements focused on public transport nodes
5. With paths for walking, lanes for non-motorized vehicles, and corridors for sustainable public transport, given spatial priority over roads for cars; and with those dedicated paths networked throughout the city
6. With food production invigorated in the urban precinct, including through setting aside dedicated spaces for commercial and community food gardens
7. With waste management directed fundamentally towards green composting, hard-waste recycling and hard-waste mining

Economic propositions

Urban settlements should be based on an economy organized around social needs rather than growth:

1. With production and exchange shifted from an emphasis on production for export and global consumption to an economics that is oriented towards local production consumption
2. With urban financial governance moved towards 'participatory budgeting' on a significant proportion of the city's annual infrastructure and services spending
3. With regulation negotiated publicly through extensive consultation and deliberative programs – including an emphasis on regulation for resource-use reduction
4. With consumption substantially reduced and shifted away from those goods that are not produced regionally or for the reproduction of basic living – food, housing, clothing, music and so on

time actively seek to represent visually alternative trajectories of urban development from the present into the future

4. With locally relevant fundamental beliefs from across the globe – except those that vilify and degrade – woven into the fabric of the built environment: symbolically, artistically and practically
5. With conditions for gender equality pursued in all aspects of social life, while negotiating relations of cultural inclusion and exclusion that allow for gendered differences
6. With the possibilities for facilitated enquiry and learning available to all from birth to old age across people's lives, not just through formal education structures but also through well-supported libraries and community learning centres
7. With public spaces and buildings aesthetically designed and curated to enhance the emotional well-being of people, including by involving local people in that curation

These propositions are organized around a four-domain model of social life, integrating ecology, economics, politics and culture as equally important in considering positive sustainability. It is the descriptive basis for the book as a whole. These propositions might be our preferences, but they are only indicative. They are not ethical principles as such, and they are not given as pronouncements. In Chapter 4 questions of ethics were raised, but even then the argument is that ethics involves a process of negotiation, including across ontologically different ways of understanding what is 'good'.

To put forward these propositions as universal guidelines would go against the spirit of what we are arguing. That is, the whole thrust of this book has advocated social engagement and debate at a city level across the various domains of social life. Using the *Circles of Sustainability* method is intended to lead to each city or town or village developing a comprehensive sense of its own critical issues and enacting its own priorities and actions.

All we are suggesting in conclusion is that the range of activities that any city or town takes up needs to be equally broad and well considered in order to make good urban places. Although the current mainstream propensity is to focus on making cities smarter, more liveable, or more competitive, so far this has not worked to improve substantially the lives of more than a minority. And, despite the hype, it is unlikely to do so. Most approaches treat those aspirations as single-dimensional activities. For example, being smarter tends to be reduced to rolling out more data management. Our concern is that such one-dimensionality threatens to kill positive urban life. Other ways are possible. There are many other pathways to enhancing the vibrancy of social life. The method presented here is only illustrative of what is possible when committed people put their minds and bodies to a collaborative transitional practice. In the words of Leonard Cohen, first we need to take Manhattan, then Berlin, then Shanghai, . . .

Over the modern period, cities have evolved substantially, along with many other social changes. Ancient, medieval and even early modern cities served primarily as

5. With workplaces brought back into closer spatial relation to residential areas, while taking into account dangers and noise hazards through sustainable and appropriate building
6. With technology used primarily as a tool for good living rather than a means of transcending the limits of nature and embodiment
7. With the institution of redistributive processes that break radically with current cycles of interclass and intergenerational inequality

Political propositions

Urban settlements should have an enhanced emphasis on engaged and negotiated civic involvement:

1. With governance conducted through a deep deliberative democratic process that brings together comprehensive community engagement, expert knowledge and extended public debate about all aspects of development
2. With legislation enacted for socially just land tenure, including, when necessary, municipal and state acquisition of ecologically, economically and culturally sensitive areas
3. With public non-profit communication services and media outlets materially supported and subsidized where necessary
4. With political participation and representation going deeper than electoral engagement
5. With basic security afforded to all people through a shift to human security considerations
6. With reconciliation with Indigenous peoples becoming an active and ongoing focus of all urban politics
7. With ethical debates concerning how we are to live becoming a mainstream requirement at all levels of education and in all disciplines from the humanities to medicine and engineering

Cultural propositions

Urban settlements should come to terms with the uncomfortable intersections of identity and difference:

1. With recognition and celebration of the complex layers of community-based identity that have made the urban region, including cross-cutting customary, traditional, modern and postmodern identities
2. With the development of consolidated cultural activity zones, emphasizing active street-frontage and public spaces for face-to-face engagement, festivals and events – for example all new commercial and residential apartment buildings should have an active ground floor, with part of that space zoned for rent-subsidized cultural use such as studios, theatres and workshops
3. With museums, cultural centres and other public spaces dedicated to the urban region's own cross-cutting cultural histories – public spaces which at the same

places of economic exchange, political consolidation of power and cultural expression of connection to the gods and the heavens. Today, modern cities are layered in abstraction. They can be described as massively complex networks of networks, layered interconnected spaces, within which communities, families and individuals search for places to live.

These networks include vertical as well as horizontal arrangements of people, mixtures of the exotic and the mundane, concatenations of modern and heritage architectures, overlapping public and private transport grids, reservoirs and pipelines of both clean and dirty water, funnels and incubators of public and private enterprise, multiple wired and wireless communication networks, centres of regional and international power and meeting points for the ever-increasing diaspora of intermingling global cultures. Against this complexity, our tools for measuring properties such as sustainability, resilience, vulnerability and adaptability can seem hopelessly inept.

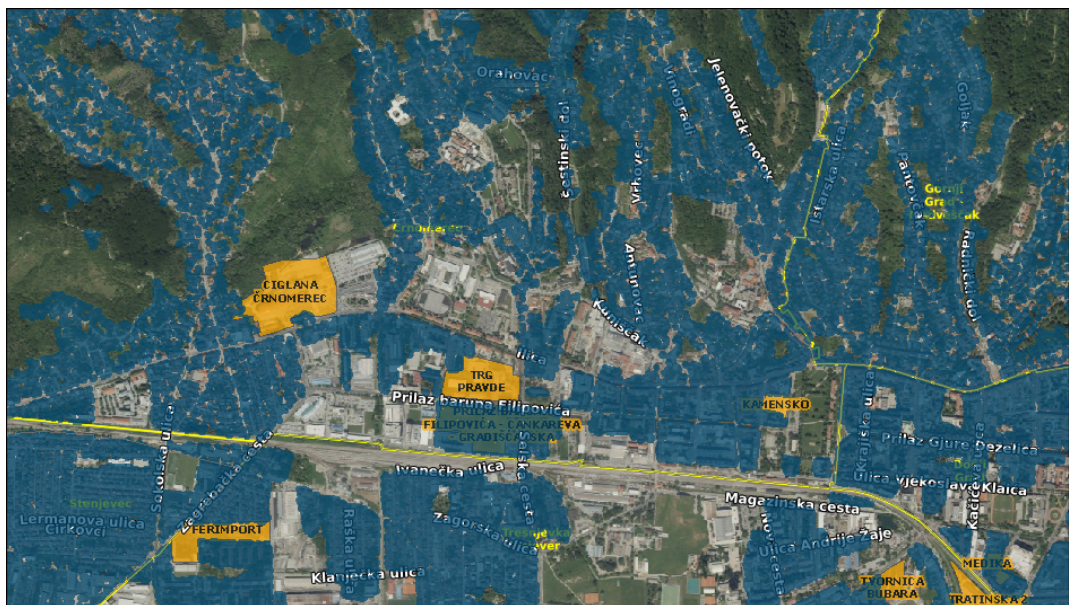
However, as we have argued, the highly networked and relational character of cities makes them paradoxical more complex and distressingly fragile. They are highly dependent on – or let's say interdependent with – both the larger natural and social environments in which they reside. And these environments, which embrace the diversity of contemporary hazards from climate change and financial crises through to the commodification of cultural artefacts and mounting political instability, seem more fragile day by day. In one sense, the *Circles of Sustainability* approach offers 'yet another' conceptualization and toolset through which to understand, assess and act on the challenges that face the city. However, we would argue, it does so in ways that avoid some of the pitfalls of more established methods.

Far more importantly, it opens – rather than closes – new pathways for exploring, through everyday acts of dialogue, observation and engagement. It allows people to argue about what constitutes 'the good' in these spaces of our collective living. In that way our approach does not postulate a fixed set of conceptual categories, filled in with today's particular fashions about 'the good life'. Instead, the metaphor of the circle is used to suggest that it is this an ongoing social process of communication, between and among ourselves about what warrants sustaining, especially at a time when the overflow of forms of communication seem to threaten our ability to listen to difference. This work, then, offers another way, one we hope resonates with those who study, develop policies for and participate in the marvellous diversity of contemporary urban life.

PRIKAZ I INTERPRETACIJA REZULTATA SOCIOLOŠKE STUDIJE

10. Vanjski podaci za ostale vanjske instrumente i provedu terenskog istraživanja.

ANALIZA PROSTORNIH I DRUGIH RELEVANTNIH PODATAKA

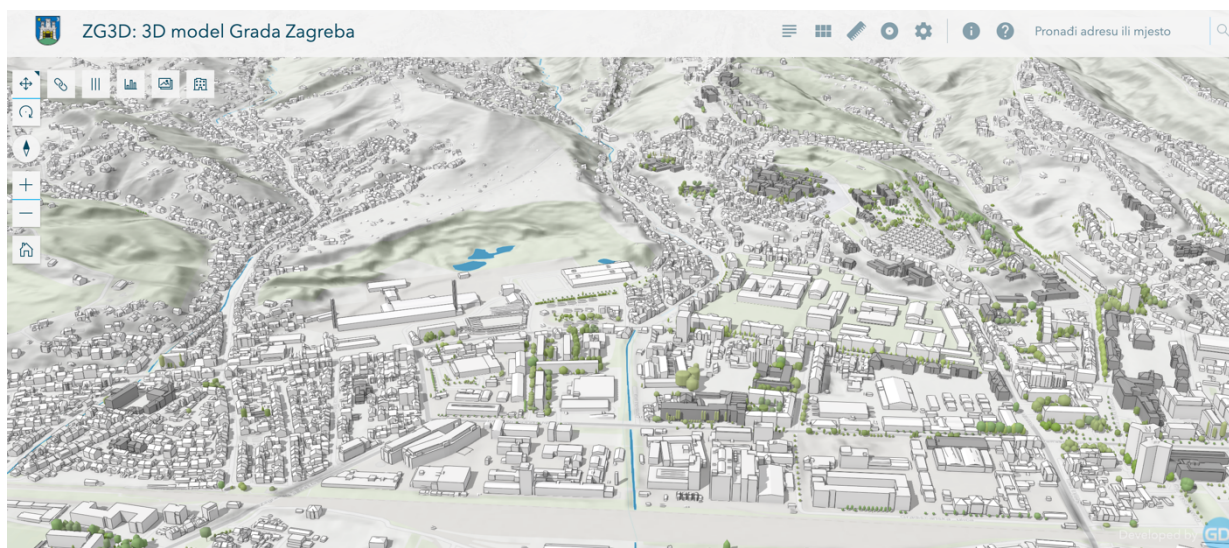


Grafički prikaz 1. Gustoća naseljenosti (Popis 2011; izvor ZG Geoportal)

¹¹ <https://www.zagreb.hr/ciglana/179486>

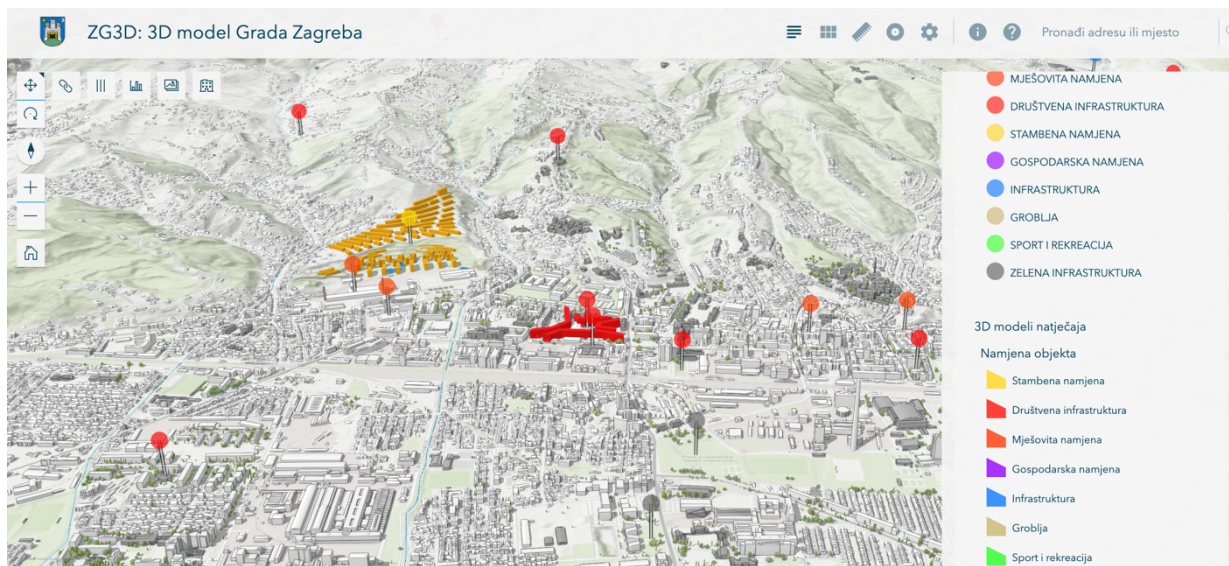
https://www.zagreb.hr/userdocs/images/arhiva/strategijsko_planiranje/Urbanisti%C4%8Dka%20analiza%20-%20Ciglanu%20i%20Tr%C5%BEnicu%20Kusto%C5%A1lija.pdf

https://www.zagreb.hr/userdocs/images/arhiva/strategijsko_planiranje/Prometna%20analiza%20postoje%C4%87eg%20stanja%20-%20Ciglane%20i%20Tr%C5%BEnica%20Kusto%C5%A1lija.pdf



Grafički prikaz 2. Tipologija stanovanja (izvor: Grad Zagreb, 3D model Grada Zagreba)

Promjene namjene prostora, a onda i tipologije stanovanja, donose provedeni urbanističko-arhitektonski natjecaji te realizirana nova izgradnja u širem prostornom obuhvatu oko prostora GP Ciglana. Radi se o nekoliko lokacija koje su vidljive na Grafičkom prikazu 3. i Grafičkom prikazu 6. i 7. Zasad nije realiziran projekt stambene gradnje na Müllerovom brijegu (nazvanom po obitelji koja je izgradila i Ciglanu, kao i brojne druge sadržaje u Zagrebu), ali je na Grafičkom prikazu 3. vidljivo da se radi o gustoj izgradnji (žuta boja) i velikom broju planiranih novih stambenih jedinica.



Grafički prikaz 3. Urbanističko-arhitektonski natjecaji – 3D modeli natjecaja (izvor: Grad Zagreb, 3D model Grada Zagreba)

Grafički prikaz 4. i 5. pokazuju demografsku promjenu između dva posljednja popisa stanovništva. Demografski podaci ukazuju na blago smanjenje broja stanovnika u GČ Črnomerec, ali grafički prikaz 4. pokazuje nove sadržaje koji već jesu ili će uskoro postati novi atraktori u prostoru (fakulteti, veleučilišta i dr.) te novu stanogradnju (Grafički prikaz 7.) koja ovaj prostor čini jednim od potencijalno najbrže rastućih dijelova naselja Zagreb (uz prostore na istoku

Zagreba poput poteza Držićeva-Vukovarska-Heinzelova i Radnička ulica te prostora GČ Novi Zagreb-zapad, ali i Središća i/li Trešnjevke-jug).

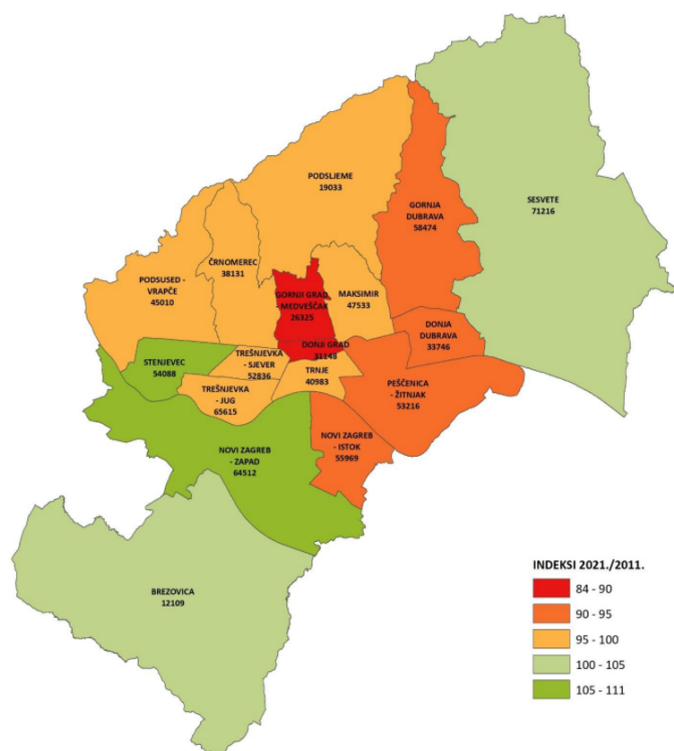
2. BROJ STANOVNIKA I PRIVATNA KUĆANSTVA PO GRADSKIM ČETVRTIMA, POPIS 2021. - PRVI REZULTATI

	Ukupan broj stanovnika			Privatna kućanstva		
	2011.	2021.	Indeks 2021./2011.	2011.	2021.	Indeks 2021./2011.
Grad Zagreb	790 017	769 944	97,5	303 441	299 792	98,8
Donji Grad	37 024	31 148	84,1	16 616	14 465	87,1
Gornji Grad - Medveščak	30 962	26 325	85,0	12 904	11 153	86,4
Trnje	42 282	40 983	96,9	18 352	18 097	98,6
Maksimir	48 902	47 533	97,2	19 098	18 511	96,9
Peščenica - Žitnjak	56 487	53 216	94,2	21 628	21 029	97,2
Novi Zagreb - istok	59 055	55 969	94,8	24 827	24 652	99,3
Novi Zagreb - zapad	58 103	64 512	111,0	21 564	24 179	112,1
Trešnjevka - sjever	55 425	52 836	95,3	23 783	23 284	97,9
Trešnjevka - jug	66 674	65 615	98,4	28 055	28 122	100,2
Črnomerec	38 546	38 131	98,9	15 175	14 999	98,8
Gornja Dubrava	61 841	58 474	94,6	21 257	20 330	95,6
Donja Dubrava	36 363	33 746	92,8	12 319	11 259	91,4
Stenjevec	51 390	54 088	105,3	18 983	21 022	110,7
Podsused - Vrapče	45 759	45 010	98,4	16 781	16 495	98,3
Podsljeme	19 165	19 033	99,3	6 591	6 344	96,3
Sesvete	70 009	71 216	101,7	21 950	22 392	102,0
Brezovica	12 030	12 109	100,7	3 558	3 459	97,2

Izvor: DZS; obrada: GUGEOSP - Odjel za statističke i analitičke poslove

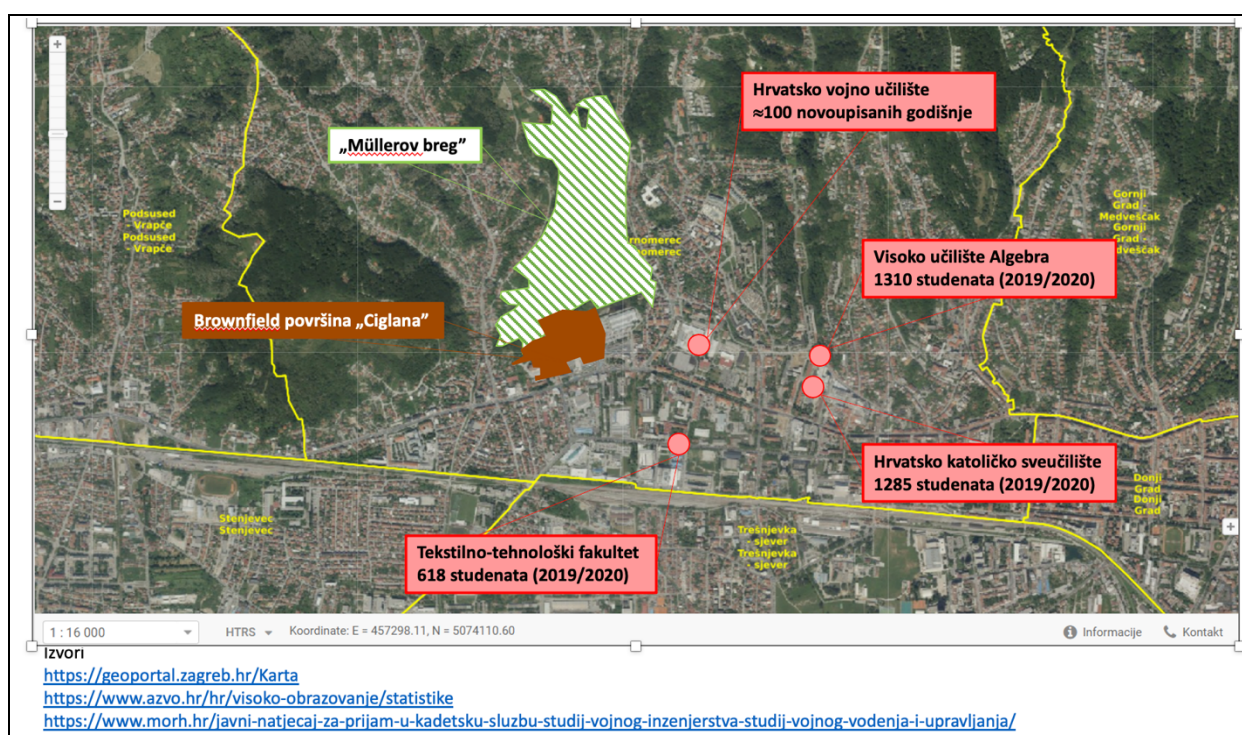
Grafički prikaz 4. Broj stanovnika GČ Črnomerec (Popis 2021)

KARTA 1. BROJ STANOVNIKA U GRADU ZAGREBU PO GRADSKIM ČETVRTIMA, POPIS 2021. – PRVI REZULTATI



Grafički prikaz 5. Broj stanovnika prema GČ – razina Grada Zagreba (Popis 2021)

S obzirom da se radi o novogradnji koja se može svrstati u „luksuzniju“ kategoriju radi se o privlačenju novog stanovništva više platežne moći, a potražnji za takvom vrstom stanovanja doprinosi i rast IT sektora (od različitih IT tvrtki smještenih na prostoru Trešnjevke-sjever do kampusa Rimac u neposrednoj okolini Zagreba, kod Svete Nedelje), uz brojne druge faktore. Također se radi o prostoru koji se profilira kao novostvoreno središte visokog obrazovanja i to vrlo raznolikog sadržaja (Grafički prikaz 6.) što će privlačiti također određenu vrstu korisnika te je potrebno sagledati i njihove potrebe, kao i posljedice privlačenja većeg broja korisnika obrazovnih sadržaja (od prometa do javnih sadržaja te prehrambenih potreba i sl.). U obuhvatu GP Ciglana i Kustošija nalaze se ili se mogu smjestiti sadržaji od tržnice s pratećom ugostiteljskom ponudom do knjižnice s prostorom za učenje i sl., koji mogu biti korišteni od strane stanovnika u jednakoj mjeri kao i od strane studenata ili zaposlenika visokoobrazovnih institucija, što omogućuje heterogenost korisnika i dnevnu dinamiku, odnosno različite vremenske ritmove i načine korištenja sadržaja i prostora.



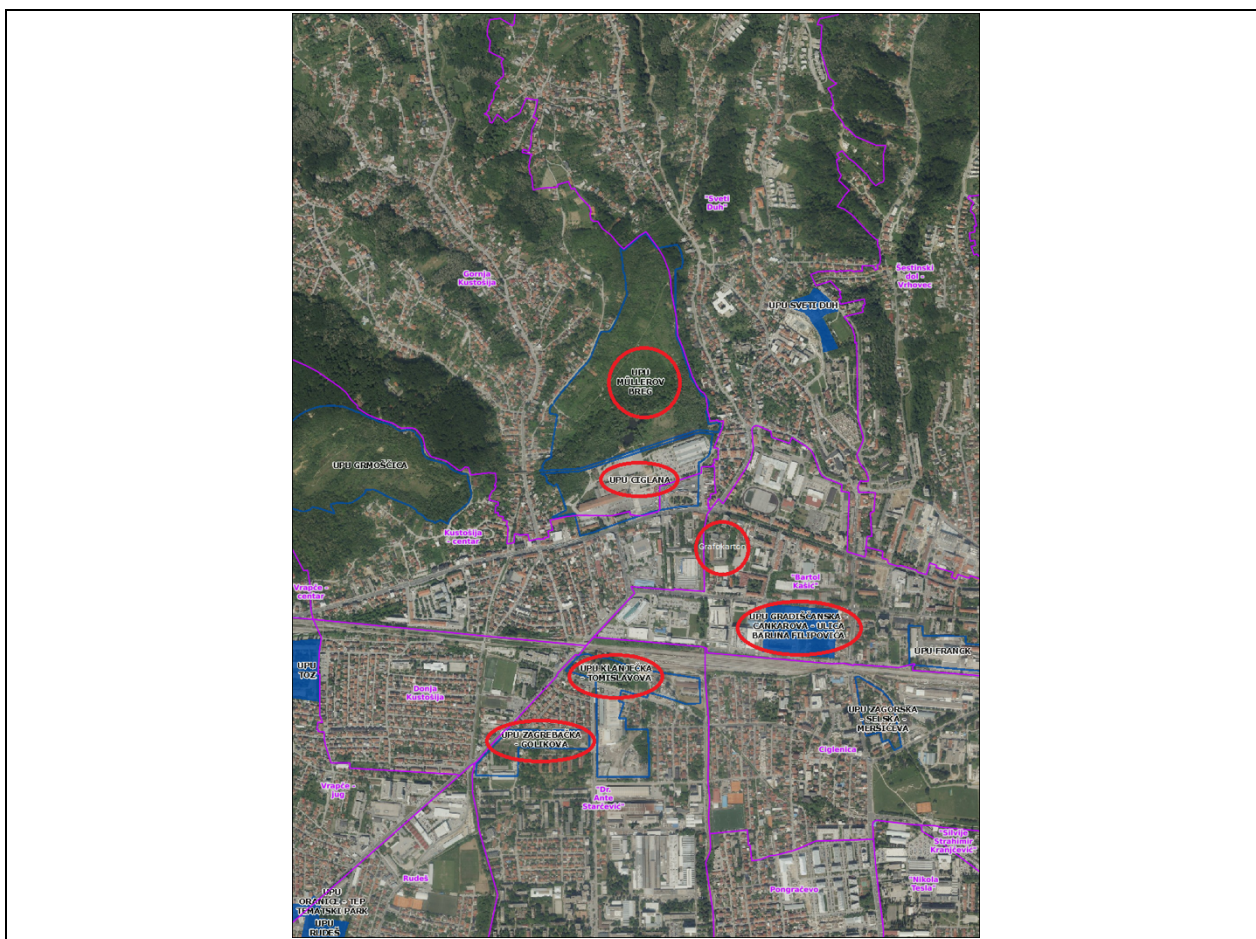
Grafički prikaz 6. Novi obrazovni sadržaji (visoko obrazovanje) s prikazom broja studenata

Zbog navedenih prostornih i socio-demografskih promjena posebno je važno uzeti u obzir potrebe svakodnevnih korisnika šireg prostora i posebno njegovih stanovnika (sadašnji i budućih) te njihove stilove života (potreba za javnim prometom, rekreacijom i dr.). Stilovi života se bitno mijenjaju i pod utjecajem pandemije COVID-19 te ostalih društvenih promjena karakterističnih za posljednjih nekoliko godina, što dovodi do potreba za novim sadržajima i donosi nove načine korištenja postojećih i potencijalnih budućih sadržaja (npr. povećana potreba za javnim prostorom, zelenim javnim površinama, generacijske razlike u obrazovnim značajkama, bavljenjem rekreacijom i sportom itd.). Istovremeno navedene promjene generiraju i nove pristupe temi razvoja gradova na globalnoj razini – budućnost ljudske vrste je nedvojbeno urbana,

ali takva da mora odgovoriti na ekonomske, socijalne i klimatske izazove na način da se lokalno primjenjuje Nova Urbana Agenda (2030) i Cilj održivog razvoja 11 (SDG 11)¹²

The vision of sustainable and equitable urban futures will not be guaranteed unless cities and subnational governments take bold and decisive actions to address both chronic and emerging urban challenges¹³.

Oblikovanjem središta društvenog života u prostoru bivše ciglane, uz jaku zelenu infrastrukturu, može se omogućiti upoznavanje, povezivanje „starog“ i „novog“ te otvoriti potencijal za inkluzivnost prema svim stanovnicima i korsinicima, različitim generacijama i vrstama korisnika.



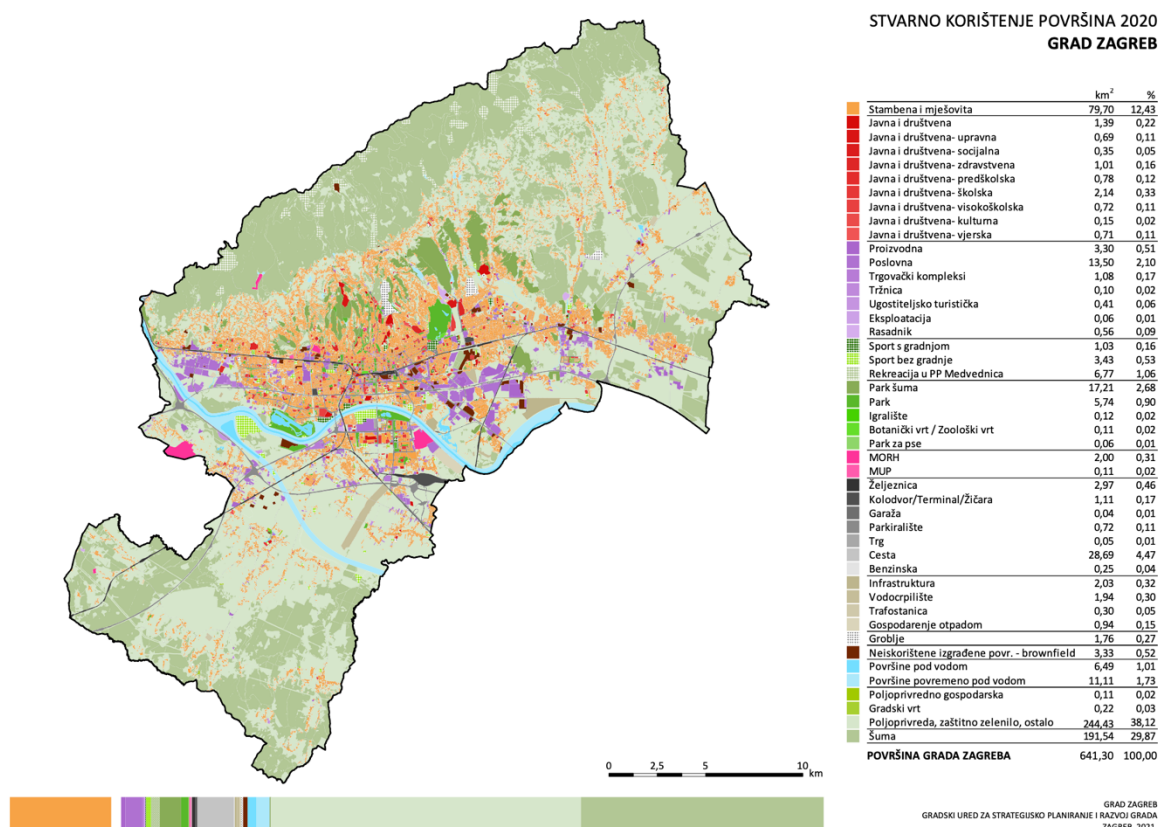
Grafički prikaz 7. Područja nove izgradnje s okvirnom procjenom promjene broja stanovnika (izračun Grada Zagreba za potrebe GP Ciglana i GP Kustošija)

¹² <https://sdgs.un.org/goals/goal11>; <https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>

¹³ <https://unhabitat.org/wcr/>

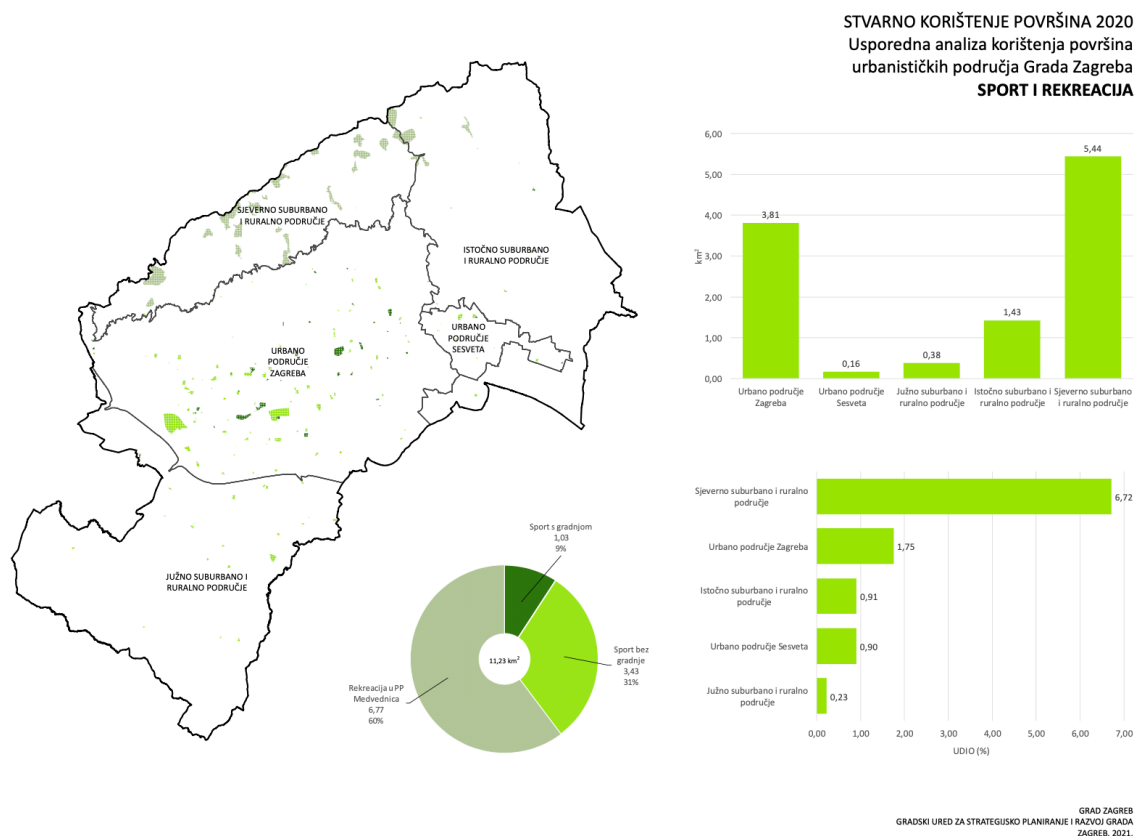
Označene površine na Grafičkom prikazu 7. predstavljaju bitan faktor povećanja broja stanovnika. Okolni prostor je relativno definiran, tj. priveden namjeni i shodno tome izgrađen tako da nema puno novog prostora za gradnju. Prema statistici gustoće stanovanja i primjerice natječajnom radu za Müllerov breg u obzir je uzeta brojka od 150 st/ha pa se dobiva 58 ha x 150 st/ha = 8700 stanovnika. Dakle, prema okvirnom izračunu Grada potencijalno se radi o novih 8700 stanovnika koji bi mogli gravitirati zoni Ciglane. Takvo povećanje broja stanovnika obavezno zahtijeva dodatne zelene površine i javne prostore te različite sadržaje, uz odgovarajuću prometnu infrastrukturu.

Prethodno navedene podatke o potencijalnom povećanju broja stanovnika, pojačanoj izgradnji i novim atraktorima u širem obuhvatu prostora GP Ciglana i Kustošija, potrebno je analizirati u kontekstu stalnog smanjenja zelenih površina nauštrb stambene i poslovne izgradnje u Zagrebu (primarno se radi o naselju Zagreb), uz nedovoljno površina namijenjenih sportu i rekreaciji (posebno ako se analiziraju gradske četvrti zasebno) što je vidljivo u sljedeća 2 grafička prikaza (Grafički prikaz 8. i 9.).



Grafički prikaz 8. Stvarno korištenje površina – gradske četvrti Grada Zagreba 2020.

Izvor: Grad Zagreb; Gradski ured za stratezijsko planiranje i razvoj Grada (2021.)



Grafički prikaz 9. Stvarno korištenje površina – urbanistička područja Grada Zagreba 2020.

Izvor: Grad Zagreb; Gradski ured za stratezijsko planiranje i razvoj Grada (2021.)

Kako bismo sumirali na kraju ovog dijela studije navodimo neke od temeljnih naglasaka urbanog razvoja na globalnoj razini iz izvještaja UN Habitata (2022). Važno je naglasiti kako su u potpunosti primjenjivi na gradski projekt Ciglane i vitalni za dalji razvoj grada Zagreba.

Urban planning should urgently pursue climate action as a basis for greener urban futures: Measures taken to recover from the pandemic should help cities mitigate and better respond to climate change, which is a major threat looming over cities.

Embrace the “15-minute city” concept as a model for creating walkable, mixed-use and compact neighbourhoods: As a new planning approach, the “15- minute city” can guide the development of neighbourhoods where residents can meet most of their daily needs within a 15-minute travel time on foot, cycle, micro-mobility or public transport. Through the integration of green infrastructure, this model can also provide multiple co-benefits for health, equity, and climate change adaptation and mitigation. It is, however, necessary to make sure that 15-minute neighbourhoods do not exacerbate spatial inequalities in cities by becoming enclaves for wealthy urbanites that fail to integrate into the overall urban structure.

A spatial justice approach is essential to respond to shocks: A spatial justice approach that includes vulnerable residents in decision-making has proven to be essential in responding to future global shocks. Cities with a more equitable and accessible distribution of basic services were better able to protect vulnerable and high-risk communities from the COVID-19 pandemic.

Izvor: World Cities Report 2022; *Envisaging the Future of Cities*

<https://unhabitat.org/wcr/>

Promatranje je provedeno radi stjecanja potpunije slike o prostoru i kao dopuna ostalim metodama istraživanja te je ustanovljeno da je okretište Črnomerec zadnjim uređenjem uistinu poboljšano u nekim aspektima, ali je i dalje relativno neugodno za boravak (izloženost negativnim klimatskim utjecajima, posebno vrućini) i nepregledno za korisnike različitih linija autobusa i tramvaja. U nastavku je prikaz sadržaja koji su dostupni na okretištu, u prostoru Ciglane i tržnice Kustošija.

1. Okretište Črnomerec - postojeći sadržaji:

- 4 kafića
 - trgovina namirnicama
 - trgovina odjećom
 - papirnica
 - teleoperater (A1)
 - 5 pekara (3 kioska-pekare, 2 pekare u sklopu zgrade na okretištu)
 - 2 štanda s voćem i jedan kiosk s voćem
 - 2 fast fooda
 - 2 kioska
 - štand s odjećom
 - javni wc na dvije lokacije na okretištu
-
- zelena površina s drvećem i klupama u sredini okretišta; urbana oprema: klupe i novi koševi za smeće
 - prostor djeluje urednije, uređenije i ugodnije nego prije, novi asfalt na stanicama i nove nadstrešnice s klupama na stanicama za autobus i tramvaj i javni wc kojeg prije nije bilo, ali se i dalje na zidiću uz okretište prodaje roba bez posebne regulacije (mali „buvljak na crno“).



Fotografija 1. Uredene autobusne stanice na okretištu Črnomerec

- 2. Tržnica Črnomerec** - prazni štandovi- ne radi iako na službenim stranicama stoji radno vrijeme (postoji mogućnost da zbog toga ljudi na okretištu na nekoliko štandova prodaju voće i povrće)

Štandovi Črnomerec (Trgovina mješovitom robom) - pola štandova je prazno, na dijelu gdje su nekad bili štandovi napravljen je parking.



Fotografija 2. Tržnica Črnomerec

3. Ciglane Črnomerec

- sadržaji:
 - otvorena 4allGym u sklopu kojeg se nalazi i manji kafić s terasom na ulazu
 - muški i ženski wc u prostorima ciglane
 - prostor iza Ciglane služi kao poligon za autoškolu
 - prostor ispred Ciglane služi kao veliki parking

Cjelokupni prostor je ostavlja dojam zapuštenosti i u raspadnom je stanju (razbijeni prozori, popadale cigle, rupe u asfaltu na parkingu ispred ciglane, grmlje i smeće), dijelovi Ciglane su porušeni te je oko Ciglane postavljena žica koja upozorava na opasnost od mogućeg rušenja (nije sigurno za ljude).



Fotografija 3. 4allGym



Fotografija 4. Prostor Ciglane



Fotografija 5. Ciglana

4. Kustošija-centar

Kvart u cjelini nema zanimljivijih sadržaja koji bi privlačili ljude na zadržavanje, Tržnica Kustošija većinom je pusta i prazna.



Fotografija 6. Tržnica Kustošija

5. Tržnica Kustošija - sadržaji:

- 2 pečenjare, 2 štanda s voćem, štand s cvijećem, kiosci na kojima se prodaje piletina te sirevi i mlijeko
- ostali štandovi i kiosci su zatvoreni i prazni
- Nama – Konzum i nekoliko dućana s odjećom i obućom

Pored tržnice je restoran i kuglana Grmošćica (kuglana radi, djeca idu na treninge i imaju natjecanja), u blizini tržnice i Name/Konzuma nalaze se kafići, slastičarna, pekare, manje kvartovske trgovine, cvjećarna, krojački obrt i urar.

PROBLEMI I POTENCIJALI PROSTORA GP CIGLANA I KUSTOŠIJA

PROBLEMI	POTENCIJALI
• deficit javnog prostora • dominira automobilski promet (u kretanju i mirovanju) • Ilica i pruga dijele prostor S-J (barijera) • deficit javnih i društvenih sadržaja • nedostaju zelene i rekreacijske zone i sadržaji • nesigurne zone i prolazi/prijelazi za pješaka, bicikl itd. • posebno ugrožene ranjive skupine (djeca, stariji, invalidi...)	• novi sve/veleučilišni sadržaji u okolici • nova stambena izgradnja - novi stanovnici (procjena oko 8700 potencijalni stanovnika) • zelene zone poput Grmošćice itd. - sigurne, rekreacijske zone i prostore (u skladu s <i>Green Dealom</i> , <i>Novom lajpciškom poveljom</i> i dr.) • Ciglana - središte javnog života; omogućiti ugodno provođenje vremena stanovnicima + korisnicima (institucije) + dnevnim migrantima

PRELIMINARNE PREPORUKE NA TEMELJU SOCIOLOŠKE ANALIZE

- Ciglana ima potencijal postati gradski centar s javnim sadržajima za rad, učenje, zabavu i rekreaciju (multifunkcionalnost) za sadašnje i buduće stanovnike, korisnike prostora, a moguće i dnevne migrante (terminal Črnomerec).
- S obzirom na intenzivnu izgradnju (stambenu, poslovnu i dr.) u okolnom prostoru potrebno je osigurati javne i društvene sadržaje te pristup zelenim zonama (Grmošćica i dr.) koje će zadovoljiti potrebe novih stanovnika i pružiti mogućnost rekreacija i drugih aktivnosti.
- Nužno je posebnu pažnju posvetiti izgradnji i očuvanju zelene infrastrukture.
- Stvoriti spoj s Kustošijom koji bi omogućio sigurno i jednostavno korištenje sadržaja pješacima i ostalim sudionicima u prometu, ali s prednosti na rješenjima usmjerenim na održivu urbanu mobilnost i zelenu infrastrukturu.
- Napraviti zeleni pojas uz Ilicu kao sigurni pješački put koji bi bio zaštita od buke i drugih negativnih utjecaja motornog prometa, a pružao bi i mogućnost sigurnog dolaska do mjesta stanovanja, knjižnice i drugih javnih i društvenih sadržaja.
- Nužno je rješavanje deficita javnih sadržaja namijenjenih djeci: vrtić, škola; kao i stvaranje sigurni prijelaza i putova do navedenih sadržaja (pothodnik, nadvožnjak ili neko drugo rješenje za prelazak Ilice, kao i pruge).
- Za podizanje kvalitete života iznimno je važna zelena i sigurna zona za stanovanje i boravak uz adekvatan javni prostor i zelenu infrastrukturu, a po mogućnosti i biciklističku infrastrukturu.
- Poželjno bi bilo u sadržaje uvrstiti tržnicu, koja treba biti moderna i višefunkcionalna.
- Tržnicu je moguće povezati s ugostiteljskim sadržajima koji bi nudili svježu i domaću hranu tijekom dana kada je najviše prometa i potrebe za takvim sadržajima, a uz adekvatan javni prostor nudila bi i mogućnost druženja i okupljanja (kvalitetan javni prostor).
- Nužno je provesti participativne aktivnosti kako bi se što jasnije oblikovale sociološke smjernice temeljene na potrebama stanovnika.

UVODNE NAPOMENE

U svrhu prikupljanja podataka potrebnih za ovu studiju nakon sociološke analize (analiza sekundarnih podataka) provedeno je i terensko istraživanje koje se sastojalo od korištenja više istraživačkih metoda (detaljnije opisano na početku studije). Tijekom lipnja i srpnja provedeno je anketno istraživanje (tehnikom telefonske ankete na reprezentativnom uzorku stanovnika i tehnikom online ankete na prigodnom uzorku zainteresirane javnosti), dvije fokus grupe s predstavnicima mjesne samouprave i ostalim relevantnim akterima (stručnjaci, udruge, ustanove u kulturi i tržnice) te 3 polu-strukturirana intervjua sa stručnjacima (arhitektura i urbanizam, krajobrazna arhitektura, održiva urbana mobilnost). Fokus grupe provedene su u prostorijama Vijeća Gradske Četvrti Čnomerec, dok su intervjui provedeni uživo na mirnom mjestu prema izboru sugovornika ili online preko platforme Zoom, ovisno o mogućnostima i izboru sugovornika. Ukratko možemo reći kako se rezultati svih primijenjenih metoda podudaraju u ključnim točkama te su omogućili kreiranje jasnih smjernica za GP Ciglana i Kustošija, iako se tijekom provedbe istraživanja pokazalo da postoji značajna razlika u percepciji ta dva gradska projekta. GP Ciglana dobro prihvaćen od strane Vijeća Gradske četvrti Čnomerec i ostalih sudionika fokus grupe, dok je GP Kustošija izazvao više pitanja i skeptičnost prema odnosu javnog i privatnog interesa. Stoga je potrebno detaljnije raspraviti i razraditi dodatni plan participativnih aktivnosti vezanih uz GP Kustošija. Ono što je neupitno iskazano je u Zaključku Vijeća GČ Čnomerec (Slika 12.) jest to da tržnica i kuglana trebaju ostati otvorena površina i sportski objekt u vlasništvu Grada Zagreba.


REPUBLIKA HRVATSKA
GRAD ZAGREB
GRADSKI URED ZA MJESNU SAMOUPRAVU,
CIVILNU ZAŠTITU I SIGURNOST
Sektor za rad mjesne samouprave
Područni odsjek Čnomerec

KLASA: 024-08/22-004/29
URBROJ: 251-13-11-3-22-8
Zagreb, 13. srpnja 2022.

**Gradski ured za gospodarstvo, ekologiju
održivost i strategijsko planiranje**

Predmet: Zaključak o mišljenju na izradu studiju Područja gradskog projekta Tržnica Kustošija
- dostavlja se

Vijeće Gradske četvrti Čnomerec je na svojoj 14. sjednici od 07. srpnja 2022. donijelo je Zaključak o mišljenju na izradu studije Područja gradskog projekta Tržnica Kustošija. KLASA: 024-08/22-02/207, URBROJ: 251-13-11-3-22-6, koji vam u prilogu dostavljam.

S poštovanjem,

Prilog:
- kao u tekstu

O tome obavijest:
Gradski ured za mjesnu samoupravu,
civilnu zaštitu i sigurnost

REPUBLIKA HRVATSKA
GRAD ZAGREB
GRADSKI URED ZA GOSPODARSTVO, EKOLOGIJU ODRŽIVOST I
STRATEGIJSKO PLANIRANJE

Primljeno: 22.07.2022. 10:03	
Odobrenje: 251-13-11-3-22-6	Odobrenje: 251-13-11-3-22-6
Uredništvo: 251-13-11-3-22-6	Prilog: 1
Uredništvo: 251-13-11-3-22-6	Vrijednost: 1

veaskTS52UipzHKMl_799w

Na temelju članka 89. Statuta Grada Zagreba (Službeni glasnik Grada Zagreba 23/16, 2/18, 23/18, 3/20, 3/21, 11/21 - pročišćeni tekst, 16/22) i članka 25. Pravila Gradske četvrti Čnomerec (Službeni glasnik Grada Zagreba 9/17 i 17/18), Vijeće Gradske četvrti Čnomerec na 14. sjednici, 07. srpnja 2022. donijelo je

ZAKLJUČAK
o mišljenju na izradu studiju Područja gradskog projekta
Tržnica Kustošija

- Vijeće je raspravljalo o prijedlogu izradne studije područja gradskog projekta Tržnica Kustošija.
- Vijeće je mišljenja da tržnica Kustošija i kuglana Grmošica trebaju ostati otvorena površina i sportski objekt u vlasništvu Grada Zagreba dostupni za sve građane.
- Vijeće nije saglasno da Tržnicu Kustošija i Kuglanu Grmošica svojim projektom obuhvati privatni investitor.
- Ovaj će Zaključak biti dostavljen Gradskom uredu za gospodarstvo, ekologiju održivost i strategijsko planiranje na daljnje postupanje.

KLASA: 024-08/22-02/207
URBROJ: 251-13-11-3-22-6
Zagreb, 07. srpnja 2022.

Predsjednik
Vijeća Gradske četvrti Čnomerec
Dražek Lučanin

Slika 15. Zaključak Vijeća Gradske četvrti Čnomerec

Svrha provedbe fokus grupa i intervjuja bilo je stjecanje uvida u iskustva i stavove građana i ostalih civilni aktera te predstavnika mjesne samouprave i javnih institucija o problemima i prijedlozima poboljšanja uređenja i organizacije prostora obuhvaćenog gradskim projektima Ciglana i Kustošija. Fokus grupe su održane 27.6. s početkom u 17.00h i 18.30 te trajanjem od 90 minuta u prostoru Područnog ureda Gradske uprave Črnomerec, 10000 Zagreb, Trg Francuske Republike 15 (prostorije VGČ Črnomerec). Teme fokus grupa su se odnosile na sadašnje stanje prostora 2 gradska projekta GP Ciglana i Kustošia (problemi, potrebe), prijedlozi za preobrazbu i unapređenje kvalitete života te prijedlozi za revitalizaciju šireg područja. Vođen je audio zapis fokus grupa i intervjuja, uz informirani pristanak svih sudionika, isključivo sa svrhom točnog bilježenja podataka od strane voditeljice istraživanja. Fokus grupama su uz pozvane sudionike i voditeljicu također su prisustvovali predstavnici Grada Zagreba i investitora GP Ciglana te izrađivači studija (urbanizam, promet). U nastavku prikaza rezultata fokus grupa radi zaštite i anonimnosti sudionika koristi se muški rod kao univerzalan.

PRVOJ FOKUS GRUPI prisustvovalo je 7 osoba, od čega predstavnici mjesnih odbora Gornja Kustošija, Kustošija centar i Bartol Kašić te predstavnici Vijeća Gradske četvrti Črnomerec, a predstavnik/ca MO Sveti Duh nije prisustvovao/la (iako je poziv upućen).

Tijekom razgovora za MO Bartol Kašić i Kustošija Centar istaknuti su problemi prometa, posebno automobilskeg, ali i javnog autobusnog prometa koji nema zadovoljavajući raspored i broj linija. Istaknuta je emotivna veza s kvartom koji bi trebalo revitalizirati i očuvati od divlje izgradnje (problemi izostanka sustavnog urbanizma) te formirati centar i ostaviti tržnicu Kustošija i kuglanu koja ima emotivnu važnost. Sudionici su istaknuli kako „ne bi željeli da im se dogodi Trešnjevka“ odnosno da se izbjegne rušenje starih kućica i nova gradnja koju karakterizira preizgrađenost parcela, prevelik broj automobila koji nemaju adekvatan prostor za parikiranje i dr. Sudionici su istaknuli kako bi i „sitna rješenja“ odnosno takozvane „soft mjere“ mogle učiniti određenu promjenu nabolje. Nadalje je istaknuto od strane VGČ-a da nedostaje kvalitetno uređena tržnica, prostor za parkiranje, a svi sudionici složili su se da je zgradu Ciglane potrebno sačuvati i u nju smjestiti javne sadržaje (obavezno vrtić i knjižnica) koji nedostaju u tom dijelu grada, automobilski promet u mirovanju treba biti ispod zemlje, a ostali prostor oblikovan kao šetnica. Zelena infrastruktura je temeljna za uređenje prostora. Istaknuto je i kako se na prostoru GP Ciglana treba dogoditi

„revitalizacija, ne betonizacija“

i da je posvuda sve manje zelenila te je ono apsolutni prioritet uređenja prostora. Napomenuto je i kako bi trebalo odvojeno razmatrati GP Ciglana od GP Kustošija te da Ciglana predstavlja prioritet. Što se tiče Kustošije potrebno je sačuvati tržnicu i prostor kuglane s istom namjenom kao što ju imaju danas. Naglašena je identitetska i simbolička važnost Ciglane, pa je predloženo da se kreira muzej Ciglane i industrijske baštine (od gradske, ne samo lokalne važnosti), jer su „željeznica, vojska i industrija“ bile osnovne značajke razvoja tog prostora. Ponovo je napomenuto kako je promet jedan od najvećih problema Črnomerca te da je šuma odlična zaštita i dio identiteta prostora te bi ju trebalo „povući“ i u prostor GP Ciglana. Predstavnik VGČ Črnomerec istaknuo je kako je uz promet najveći problem škola, a da s tim u vezi u prometnom

smislu treba dati prednost pješaku i spriječiti da „ceste ne pregaze lijepe zone“ nego da se u Ciglane stvori centar zapadnog dijela grada, koji nedostaje. Ako bi Ciglana postala pješačka poveznica time bi se podigla i kvaliteta života, a to je istaknuto kao veliki problem (zbog prometa, buke i nedostatka sadržaja). Naglasak treba biti na pješačkom i biciklističkom prometu te zelenilu, automobili trebaju biti parkirani u podzemnim garažama tako da prostor ostane slobodan. Zelenilo je bitno i zbog sve prisutnijeg problema zagrijavanja atmosfere (zbog klimatskih promjena), svakako treba uvesti sadržaje za djecu i starije osobe, pitku vodu i vodu kao element u prostoru. Predloženo je da se posade drvoredi, da se u stambenom dijelu svakako rade krovnji vrtovi i da se primjenjuje ostale alate kako bi se smanjio negativan utjecaj klimatskih promjena. Višekratno je spomenut i bazen, iako je bilo prigovora da bi on mogao biti prevelik atraktor u prostoru što se želi izbjeći (da ne bude privlačenja dodatnog automobilskeg prometa). Predstavnik VGČ-a napomenuo je da je kulturnih sadržaja dovoljno, jer bi se trebala dogoditi obnova starog kina Kalnik (Ilica 227) pa treba dati prednost drugim sadržajima poput vrtića i doma za starije te škole. Osim toga, predloženi su ugostiteljski sadržaji poput *food courta*. Predstavnici MO Kustošija Centar naglasili su da je potrebna natkrivena tržnica sa sadržajima i određenom nadgradnjom (bistro i/li neki trgovački sadržaji za obavljanje manje, svakodnevne nabave) te oblikovanje malog trga na prostoru GP Kustošija, zbog nedostatka javnog prostora za druženje. U prostoru Kustošije trebalo bi svakako povećati sigurnost pješaka u prometu, ali i svih ostalih sudionika (biciklisti i dr.). U prostoru GP Ciglane trebaju biti i sportsko-rekreacijski sadržaji te poveznica s park-šumom Grmošćicom.

Dodatno je mailom pristiglo kratko sumiranje naglasaka Vijećnika GČ s primjerima koje u cijelosti navodimo u nastavku:

Razvoj Črnomerca usko je povezan s razvojem industrije u 19. pa i 20. stoljeću. Industrijska arhitektura Črnomerca prepoznatljiva je i nije zamisliv razglednica bez Ciglane, Pivovare, Francka ili Plive. Iako se iz užeg centra Grada Zagreba industrija iselila, s Črnomercem to nije slučaj. Doduše, dio industrije ostavilo je prostore npr. Grafokartona i Ciglane bez sadržaja, često devastirane unutar izgrađenih cjelina. To tim prostorima daje mogućnosti novih interpretacija vodeći prije svega brigu o javnom interesu.

Ciglana

- S obzirom na planirani broj izgradnje stanova predvidjeti dječji vrtić i urediti dječji park s modernije koncipiranim sadržajima. link: <https://www.pinterest.com/pin/616711742692546623/>
- Ozeleniti.
- Podržava se ideja osiguranja prostora za javnu (narodnu) knjižnicu prema Standardima za narodne knjižnice koja bi uključivala izložbeni prostor/spomen sobu/muzej Ciglane / industrijske baštine Črnomerca. Današnje moderno koncipirane knjižnice su dnevni boravci stanovnika – mogućnost okupljanja raznih dobnih skupina i njihovu interakciju link: <https://decombo.com/wp-content/uploads/2019/05/modern-kutuphane-ornekleri-hunt-4.jpg>
- S obzirom na stanje prometa na Črnomercu na prostoru Ciglane planirati isključivo podzemne garaže za stanare novoizgrađenih stanova, a nikako za javni parking
- Izgraditi biciklističku stazu odvojenu od pješačkih staza i šetnica te osigurati veći broj parkirališnih mjesta za bicikle
- Cijelog prostora planirati pješačke staze koje moraju biti zasjenjene stablima, živicom i cvjetnjacima. Najveći dio pješačkih staza ne asfaltirati (vidi: i predimenzionirani lonci za cvijeće - Quebec link: <https://www.pinterest.com/pin/743164375991615239/>)
- Na sjevernoj strani, prema Milerovom brijegu planirati dio parka za rekreaciju sa spravama za vježbanje (udaljeno od prometa na Ilici)

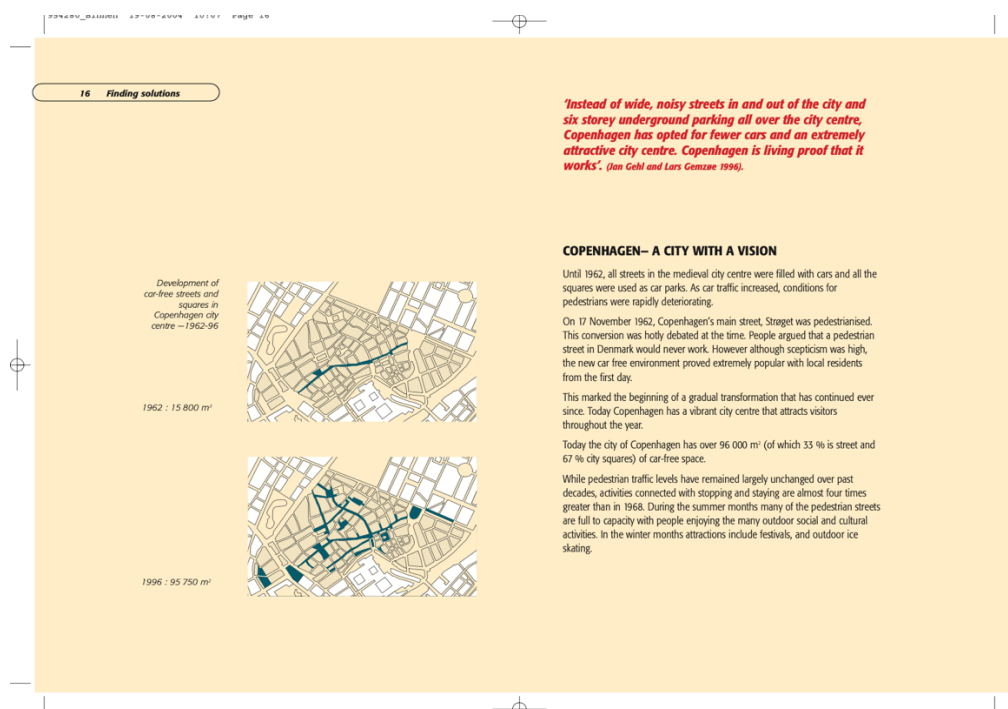
- Predvidjeti vodenu /vodene površine - primjer Maribor, vidi link: <https://www.dreamstime.com/famous-main-square-glavni-trg-maribor-second-largest-city-slovenia-fountain-famous-main-square-glavni-trg-image229870859>
- Na travnatim površinama predvidjeti enklave koje se ne kose
link: <https://www.facebook.com/282868361904233/posts/pfbid02RsJwVzTmn9MRU58ewLAeXcGUVLgSCZsAaEDCYwgfqgnuahoxdVrKDa1cd4u4XYVI/>
- Cijeli prostor ne smije biti ograđen niti na jednom dijelu već mora biti javno dostupan građanima (osim vrtića)
- Osigurati javne česme s pitkom vodom (zagrebačka tradicija – željezni Franceki)
- Uspostaviti skladan odnos između objekata stanogradnje i pozadine s Milerovim brijegom - vertikalni vrtovi (link: <https://nekretninebl.com/vertikalni-vrtovi/>)
- Striktno odvojiti GP Kustošija i GP Ciglana

DRUGOJ FOKUS GRUPI prisustvovalo je 6 osoba, od čega predstavnici stručnih udruga (Društvo povjesničara umjetnosti, Udruga hrvatskih urbanisti) i udruge Sindikat biciklista te javnih institucija Tržnice Zagreb i Knjižnica Kustošija (Knjižnice Grada Zagreba). Na samom početku istaknuto je sa strane struke povijesti umjetnosti i urbanizma kako je potrebno očuvati industrijsku baštinu, ali kreativno, odnosno stvoriti spoj „pamćenja i kreativnosti“. Što se tiče prometa naglašena je tema urbanog zdravlja, odnosno koliko je populacija u Hrvatskoj izložena rizicima od različitih bolesti, pa je kretanje, bavljenje sportom i rekreacijom jako važno i u ovom konkretnom gradskom projektu – potrebno je što više zelenila i otvoren pristup. Kao potencijal istaknuta je željeznička postaja (Kustošija), ali je potrebno osigurati siguran pješački koridor do nje. U tom je kontekstu naglašeno kako je za promet Zagreba kombinacija vlak-bus-tramvaj veliki potencijal za rješavanje prometnog zagušenja. Za to je potrebno ne privlačiti dodatni broj automobila u prostor GP Ciglana i Kustošija, već osigurati soft mjerama sigurni prilaz pješacima i biciklistima (uz adekvatan i siguran parking za bicikle). Što se tiče tržnice rečeno je da Tržnice Zagreb ne funkcioniraju adekvatno, osim u malom broju, pa je u izradi Strategija upravljanja tržnim lokacijama, a između ostaloga i usmjeravanje na zagrebačke OPG-ove. Upozoreno je da je Tržnici Kustošija konkurencija Tržnica Vrapče. U nastavku je istaknuto kako je Müllerov brijeg urbanistički problem koji se ne rješava već dugi niz godina, a usko je povezan s predmetnim područjem (napomenuto je da javno-privatno partnerstvo treba sagledavati vrlo ozbiljno za gradske projekte kako stanovnici ne bi bili zakinuti za nužne javne i društvene sadržaje). Podržan je koncept 15 minutnog grada, a posebno je naglašeno da je potrebno urbanističko i konzervatorsko sagledavanje grada Zagreba (koji je u procesu obnove središta), ali na način da se ostvaruje „suradnja funkcije i forme“, pri čemu se u slučaju Ciglane može ići na spoj ruševnog i novoga (estetika ruševnosti, oštećenosti kao dio memorije mjesta). U tom je smislu važno prikazati („ispričati“) povijest obitelji Müller, povijest radnika koji su radili u Ciglani i naselja koja su nastala uz Ciglanu, na tadašnjoj zagrebačkoj periferiji. Potrebno je očuvati sjećanje i izvornost.

REZULTATI INTERVJA SA STRUČNJACIMA IZ PODRUČJA ARHITEKTURE I URBANIZMA, KRAJOBRAZNE ARHITEKTURE I ODRŽIVE MOBILNOSTI

U prostoru GP Ciglana i Kustošija nedostaje sadržaja, nema javnog prostora i dominira terminal Črnomerec. Potrebno je iskoristiti „zelene prste“ Medvednice, potoke koji „krenu, ali se izgube“, ne prekidati veze već stvoriti kontinuitet površina i veza. Izbjeći fragmentiranost i nepovezanost te omogućiti povezivanje biciklističkom i pješačkom infrastrukturom (koja mora biti kvalitetna) prostora Ciglane i Kustošije s okolinom – šuma Grmošćica, potoci kao veza prema jugu. Jezera

na sjeveru su zanimljiva i za vizuru prostora i za buduće stanovnike. Zelena infrastruktura je važna, ali treba paziti na „zelenu gentrifikaciju“. Osigurati otvorenost prostora, izbjegavati ograde („nature play“ za djecu umjesto ograđenog igrališta), umjesto njih stavljati zelene barijere, sačuvati „divlju“ prirodu (iako je antropogena, ne doista prirodna) te kreirati „samoodržive“ zelene prostore koji zahtijevaju minimalne intervencije i održavanje, a potiču na igru i druženje. Svako graditi tako da površine budu propusne, da ne zadržavaju vodu, napraviti odvodni sustav koji je ujedno i navodnjavanje, iskoristiti reljef i podzemne vode kako bi se stvorili vodeni elementi u prostoru. Propisati obavezu angažiranja krajobraznog arhitekta za program i arhitektonsko-urbanistički natječaj. Osim toga, istaknuta je važnost dostupnosti prostora korisnicima bez da se prostor dodatno optereti automobilskim prometom. Novi društveni i kulturni sadržaji oplemenit će prostor, ali svakako treba paziti da se ne dovede do degradacije kvalitete života stanovnika okolnog prostora. U prometnom smislu potrebno je dati prednost javnom prijevozu (žute trake) i ubrzati javni gradski prijevoz te omogućiti gradske biciklističke magistrale kao poveznice istočnog i zapadnog dijela grada, na čemu se već radi, ali je važno osigurati kontinuitet staza i mogućnost osiguranog i kvalitetnog parkinga za bicikle i romobile te mogućnost punjenja električnih bicikala i sl. Podržan je koncept 15-minutnog grada, ali uz upozorenje da osim zelene gentrifikacije postoji i problem „getozacije“ ukoliko se sve svede na superblok u kojemu postoje svi potrebni sadržaji pa stanovnici nemaju potrebe odlaziti igdje drugdje. U tom smislu treba osigurati „protočnost“ i veze prostora GP Ciglana i Kustošija s okolnim kvartovima, uključujući i one južno od pruge. Te veze moguće je ostvariti trasama potoka, a prema Grmošćici korištenjem trase starog produktovoda za novi pješački most (samostalan ili kao dio prometnog rješenja za automobile). Svakako uvesti soft mjere poput postavljanja stupića na dijelove ulica gdje se nelegalno parkiraju automobili i potaknuti korištenje željezničke stanica Kustošija te javnog prijevoza uz siguran pristup (za pješake i ostale korisnike nemotoriziranog prometa). Ukazano je na brojne strane primjere koji se mogu/trebaju koristiti.

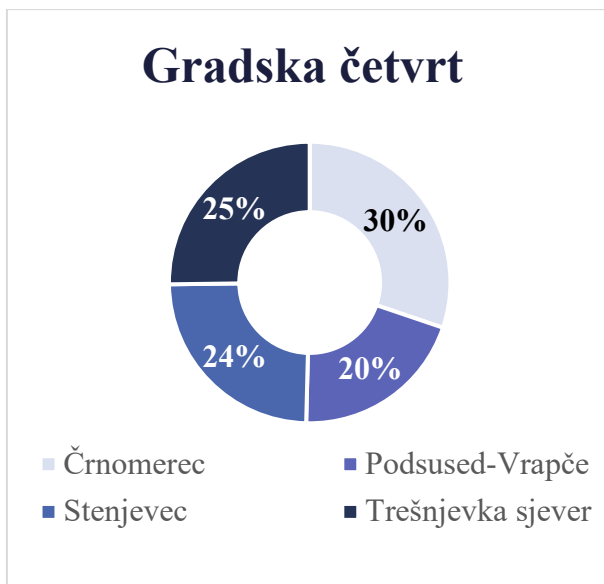


Slika. 16 Europe's urban air quality — re-assessing implementation challenges in cities (2018)
primjer Kopenhaga – grada s vizijom

- sačuvati zgradu Ciglane i u nju smjestiti javne sadržaje (obavezno vrtić i knjižnicu koja nema adekvatan prostor) i muzej kao spomen na industrijsku baštinu Zagreba i nezaobilazni dio života kvarta – to je moguće ostvariti premještanjem Knjižnice Kustošija u zgradu Ciglane te njenim oblikovanjem na suvremen i multifunkcionalan način (istovremeno knjižnica, čitaonica, muzej i dvorana za različita događanja)
- oblikovati moderan novi centar zapada Zagreba i omogućiti korištenje prostora GP Ciglana svima, bez ograda i sa što više zelenih površina - dominirati treba javni zeleni prostor koji je otvoren za prolazak i boravak
- Ciglana kao prostor s kvalitetnom zelenom i pješačkom infrastrukturom, a nakon toga i biciklističkom, ali svakako bez povećanja kapaciteta automobilskeg prometa (u mirovanju i kretanju) – prednost održivim oblicima mobilnosti (nemotorizirani promet)
- parkirna mjesta ili garaže trebaju se osigurati za stanare, a smanjiti na najmanju moguću mjeru automobilskeg promet (predlažu se podzemne garaže za stanare) i svakako izbjeći privlačenje dodatnog automobilskeg prometa (npr. posjetitelji i korisnici određenih sadržaja u prostoru GP Ciglana)
- GP Kustošija razmatrati odvojeno i svakako omogućiti prostor za druženje (nikako zatvoriti prostor prema Ilici nego urediti kao javni prostor) i nabavu svakodnevnih potrepština, sačuvati tržnicu i kuglanu (sve navedeno bitno je za djecu i starije stanovnike)
- zelenu infrastrukturu oblikovati na „samoodrživi“ način, uz korištenje prirodnih resursa poput podzemnih voda i ostalih značajki okolnog reljefa, te osigurati povezanost prostora GP Ciglana i Kustošija s ostalim dijelovima Črnomerca, ali i susjednim kvartovima (preko pruge)
- javnom prijevozu osigurati prioritet (to je od važnosti za čitav grad), tako da javni i željeznički promet tvore alternativu automobilskeg prometu (integrirani promet) te stvoriti sigurne pješačke koridore do stanica javnog i željezničkog prometa
- propisati obavezu angažiranja eksperata za važna područja (oblikovanje krajobraza, održiva urbana mobilnost) u programu natječaja kako bi se osigurala što kvalitetnija i održiva rješenja (u uređenju okoliša, arhitekturi i infrastrukturi za nemotorizirani promet)

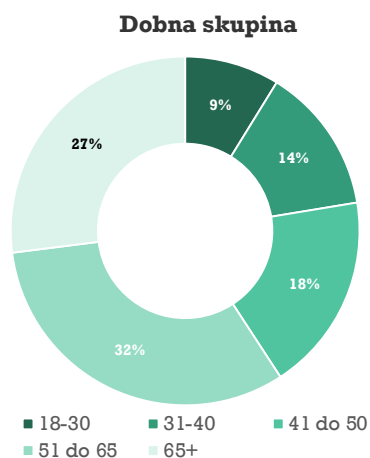
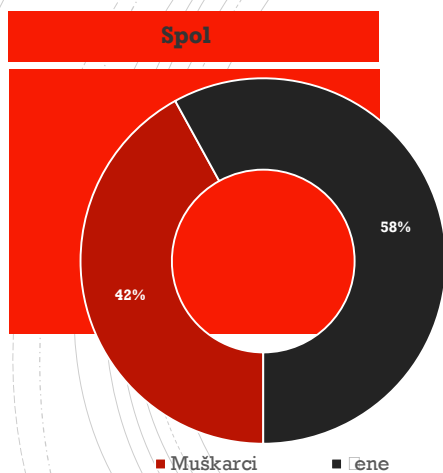
TELEFONSKA ANKETA NA REPREZENTATIVNOM UZORKU STANOVNIKA N=500

UZORAK JE USKLAĐEN SA SOCIO-DEMOGRAFSKIM ZNAČAJKAMA STANOVNIŠTVA I PROSTORNO JE ZADAN TAKO DA OBUHVATA ŠIRE PODRUČJE OBUHVATA GP CIGLANA I KUSTOŠIJA (DETALJNIJE U NASTAVKU), NE SAMO STANOVNIKE GČ ČRNOMEREC.



Stoga je u uzorku nešto više žena nego muškaraca (58% prema 42%). Nadalje, najviše je ispitanika iz dobne skupine 51-65 godina (32%), slijedi ju dobna skupina 65 i više godina (27%), zatim 41-50 godina (18%), dok je najmanje ispitanika iz dvije najmlađe dobne skupine (9% iz dobne skupine 18-30 te 14% iz 31-40).

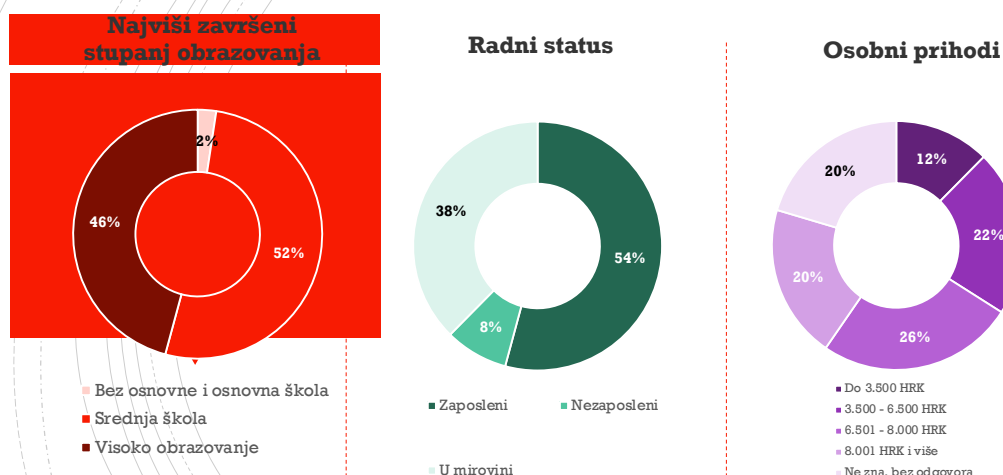
Struktura uzorka (N=500)



Preko polovice uzorka čine ispitanici sa srednjom razinom obrazovanja, dok je visokoobrazovanih nešto malo manje od polovice. Preko polovice ispitanika je zaposleno, a preko 1/3 ih je u mirovini. Gledajući prihode kućanstva, gotovo jednak broj, oko 1/4 ima najniže prihode do 3 500 kn, kao i 3 500 do 6 500 kn te najviše prihode preko 8 000 kn.

11

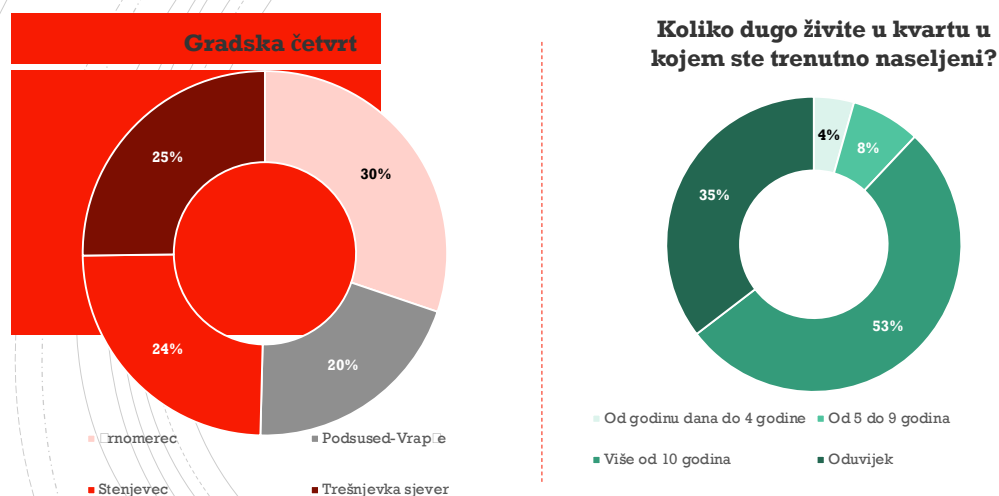
Struktura uzorka (N=500)



Ponovo ćemo istaknuti kako 30% ispitanika živi u gradskoj četvrti Črnomerec, 20% u gradskoj četvrti Podsused-Vrapče, 24% u gradskoj četvrti Stenjevec te 25% u gradskoj četvrti Trešnjevka Sjever. Dodatno valja istaknuti, da bez obzira na to u kojoj gradskoj četvrti žive, najveći broj ispitanika u svojoj gradskoj četvrti živi više od 10 godina (oko polovice njih).

12

Struktura uzorka (N=500)



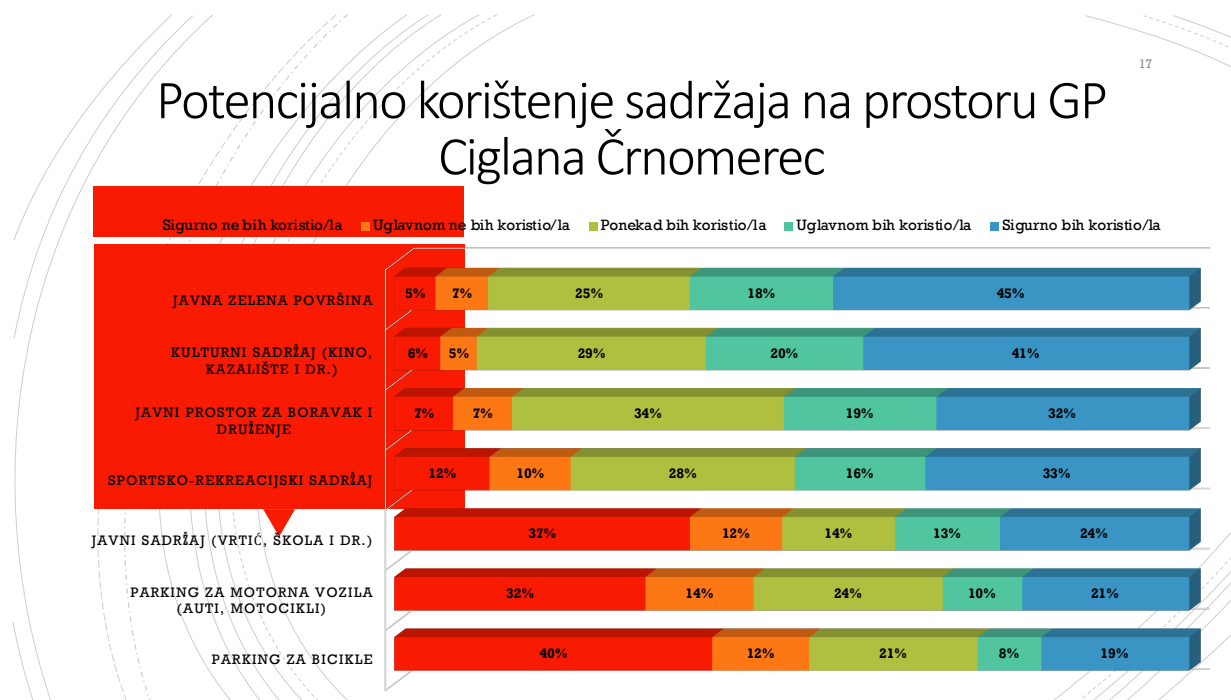
ZADOVOLJSTVO ŽIVOTOM Preko dvije trećina ispitanika (69%) je zadovoljno ili izuzetno zadovoljno životom u Zagrebu. S druge strane, samo 11% ispitanika je nezadovoljno ili izuzetno nezadovoljno životom u Zagrebu. Ovi rezultati nas upućuju na zaključak da je velika većina ispitanika u ovom istraživanju zadovoljna životom u gradu Zagrebu. Što se tiče demografskih razlika, muškarci su nešto zadovoljniji životom u Zagrebu od svojih sugrađanki. Nadalje, tri mlađe dobne skupine su zadovoljnije od dvije starije dobne skupine. Visokoobrazovani su nešto zadovoljniji životom u Zagrebu od onih koji imaju završeno samo srednje ili osnovno obrazovanje. ŠTO SE TIČE GRADSKIH ČETVRTI, NEŠTO SU ZADOVOLJNIJI STANOVNICI STENJEVCA I TREŠNJEVKE SJEVER OD SVOJIH SUGRAĐANA IZ GRADSKIH ČETVRTI ČRNOMEREC I PODSUSED-VRAPČE.

Vrlo slično kao i u slučaju zadovoljstva životom u gradu Zagrebu, preko DVIJE TREĆINA ISPITANIKA (68%) JE ZADOVOLJNO ILI IZUZETNO ZADOVOLJNO ŽIVOTOM U SVOME KVARTU. S druge strane, samo 14% ispitanika je nezadovoljno ili izuzetno nezadovoljno životom u svome kvartu što nas navodi na zaključak da je većina ispitanika u ovom istraživanju zadovoljna životom u svome kvartu. Što se tiče demografskih razlika, MUŠKARCI SU NEŠTO ZADOVOLJNIJI ŽIVOTOM U SVOME KVARTU OD SVOJIH SUGRAĐANKI. NADALJE, NAJMLAĐA DOBNA SKUPINA (18-30) JE ZADOVOLJNIJA OD OSTALIH DOBNIH SKUPINA. ISPITANICI SA ZAVRŠENOM SAMO OSNOVNOM ŠKOLOM SU NEŠTO ZADOVOLJNIJI ŽIVOTOM U SVOME KVARTU OD ONIH KOJI IMAJU ZAVRŠENO SREDNJE ILI VISOKO OBRAZOVANJE. Što se tiče gradskih četvrti, najzadovoljniji su stanovnici Trešnjevke Sjever, pa ih slijede stanovnici Črnomerca i Stenjevec, a najmanje zadovoljni svojim kvartom su Zagrepčani iz gradske četvrti Podsused-Vrapče.

Što se tiče GLAVNIH PREDNOSTI KVARTOVA u kojima žive, najviše se ističe dobra prometna povezanost (60%), slijede ju prirodni okoliš (53%) i dobri susjedski odnosi (43%). Najmanje prepoznati kao prednosti života su kvalitetni javni prostori (9%). S obzirom na demografske razlike, nema većih razlika prema spolu. Najmlađa dobna skupina češće ističe dobru prometnu povezanost, a manje prirodni okoliš od ostalih dobni skupina. S OBZIROM NA STUPANJ OBRAZOVANJA, ISPITANICI SREDNJEG I VISOKOG OBRAZOVANJE NEŠTO ČEŠĆE ISTIČU PRIRODNI OKOLIŠ KAO PREDNOSTI ŽIVOTA U SVOME KVARTU u odnosu na sugrađane s osnovnim stupnjem obrazovanja. Što se tiče gradskih četvrti, stanovnici Črnomerca kao prednost svog kvarta najviše ističu dobru prometnu povezanost i prirodni okoliš, stanovnici Podsuseda i Vrapča prirodni okoliš, stanovnici Stenjevec podjednako ističu dobru prometnu povezanost, dobre susjedске odnose i dostupnost sadržaja za svakodnevni život, dok stanovnici Trešnjevke-Sjever najviše ističu dobru prometnu povezanost.

S druge pak strane, SADRŽAJI KOJI NAJVIŠE NEDOSTAJU OVIM KVARTOVIMA SU: PARKOVI, ZELENE POVRŠINE I PJEŠAČKE STAZE (18%) TE DJEČJA IGRALIŠTA, VRTIĆI I OSTALI SADRŽAJI ZA DJECU (15%). No, valja također istaknuti kako 15% ispitanika tvrdi kako njihovim kvartovima ništa ne nedostaje, odnosno da imaju sve što im je potrebno. ŠTO SE TIČE RAZLIKA PO GRADSKIM ČETVRTIMA, STANOVNICIMA ČRNOMERCA I STENJEVCA NAJVIŠE NEDOSTAJU PARKOVI, ZELENE POVRŠINE I PJEŠAČKE STAZE, stanovnicima Podsuseda i Vrapča dječja igrališta, vrtići i ostali sadržaji za djecu, dok najveći postotak stanovnika Trešnjevke-Sjever tvrdi da im ništa ne nedostaje, odnosno imaju sve što im je potrebno u svome kvartu.

Što se tiče samog PROSTORA CIGLANE ISPITANICI KAO GLAVNE ASOCIJACIJE NA TAJ PROSTOR ističu sljedeće opise: ruševina, zapuštenost i neuređenost (30%), neiskorišten prostor kojeg treba urediti (23%), ciglana u kojoj su nekada ljudi radili (14%), dimnjaci i njihovo rušenje (14%) te ruglo, sramota i žal (11%). Osim toga, valja istaknuti i jednu zanimljivost, a to je da 9% ispitanika ističe POVIJESNI ZNAČAJ PROSTORA I PERCIPIRA GA KAO INDUSTRIJSKU BAŠTINU. Ako bi se taj prostor uredio NAJVEĆI POSTOTAK ISPITANIKA KORISTIO BI PROSTOR KAO JAVNU ZELENU POVRŠINU (63% BI UGLAVNOM ILI SIGURNO KORISTILO TAKAV SADRŽAJ), ZATIM KULTURNE SADRŽAJE POPUT KINA I KAZALIŠTA (61%), DOK BI OKO POLOVICE ISPITANIKA KORISTILO KAO JAVNI PROSTOR ZA BORAVAK I DRUŽENJE TE SPORTSKO-REKREACIJSKE SADRŽAJE.

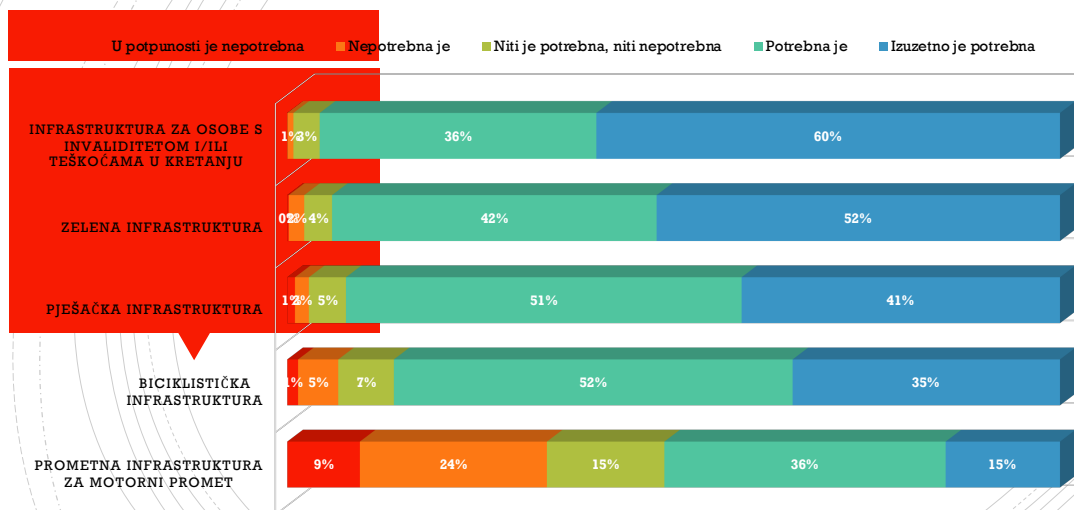


Najmanje bi taj prostor htjeli koristiti kao parking za motorna vozila (31%) te parking za bicikle (27%). Što se tiče demografskih razlika, muškarci bi najviše prostor Ciglane koristili kao javnu zelenu površinu, a žene kao javnu zelenu površinu, ali i za kulturne sadržaje. Nadalje, što se tiče dobnih skupina nema nekih vidljivih trendova, odnosno značajnih razlika. Ispitanici sa završenim srednjim i visokim obrazovanjem značajno bi više koristili kulturne sadržaje na tome prostoru od svojih sugrađana sa završenim osnovnim obrazovanjem. Što se tiče gradskih četvrti, nema značajnih razlika, odnosno najviše bi svi ispitanici taj prostor koristili za kulturne sadržaje ili kao javnu zelenu površinu. S druge pak strane, SADRŽAJE KOJE NE BI ŽELJELI NA TOME PROSTORU SU SHOPPING CENTAR I TRGOVINE (30%), STAMBENE I POSLOVNE ZGRADE (24%) TE UGOSTITELJSKE I ZABAVNE SADRŽAJE POPUT KAFIĆA, NOĆNIH KLUBOVA I Kladionica (16%).

Ispitanici smatraju kako je NA PROSTORU CIGLANE NAJPOTREBNIJA KVALITETNIJA INFRASTRUKTURA ZA OSOBE S INVALIDITETOM I/ILI TEŠKOĆAMA U KRETANJU, ZELENA INFRASTRUKTURA TE PJEŠAČKA INFRASTRUKTURA. S druge strane NAJMANJE JOJ JE POTREBNA KVALITETNIJA PROMETNA INFRASTRUKTURA ZA MOTORNI PROMET. Što se tiče procjene ugroženosti na prostoru Ciglane na Črnomercu najviše se ističu UGROŽENOST OD AUTOMOBILSKOG PROMETA (32% ISPITANIKA SE SMATRA UGROŽENO ILI U POTPUNOSTI

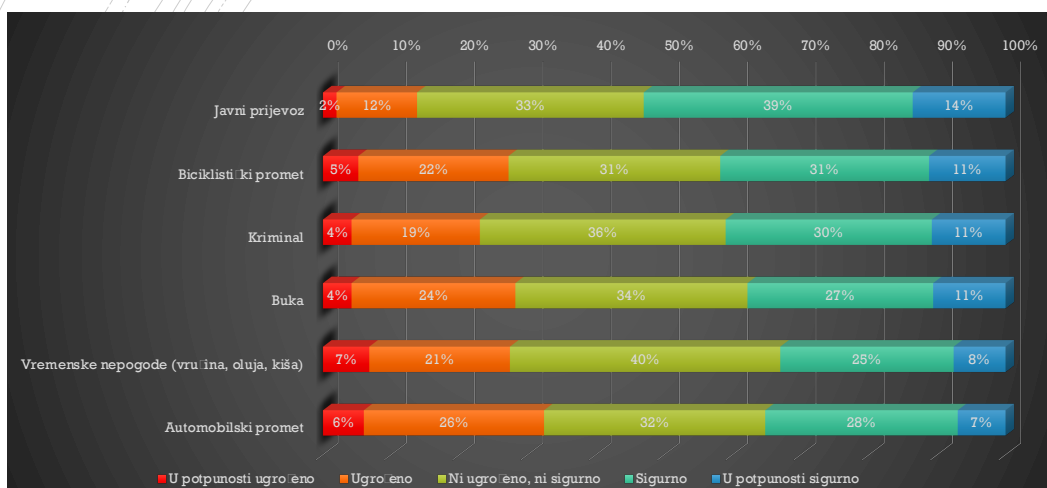
UGROŽENO NA TOM PROSTORU), zatim ugroženost od buke (28%) te ugroženost od biciklističkog prometa i vremenskih nepogoda (27%).

Što je potrebno na prostoru Ciglane?



KAO NAJČEŠĆU VRSTU PRIJEVOZA ISPITANICI KORISTE AUTOMOBIL (43%) TE JAVNI PRIJEVOZ, ODNOSNO TRAMVAJ ILI AUTOBUS (27%), DOK 18% ISPITANIKA KORISTI VIŠE VRSTA PRIJEVOZA. Što se tiče demografskih razlika, muškarci značajnije više koriste automobil od žena, a žene javni prijevoz u odnosu na svoje muške sugrađane. Nadalje, ŠTO SE TIČE DOBNIH SKUPINA NAJMLAĐA I NAJSTARIJA DOBNA SKUPINA SE NEŠTO VIŠE KORISTE JAVNIM, A MANJE AUTOMOBILSKIM PRIJEVOZOM OD OSTALIH DOBNIH SKUPINA. Ispitanici sa završenim visokim obrazovanjem najviše koriste automobil, srednje obrazovani gotovo podjednako automobil i javni prijevoz, a nisko obrazovani najviše javni prijevoz. AUTOMOBIL NEŠTO ČEŠĆE KORISTE ZAGREPČANI KOJI ŽIVE U GRADSKIM ČETVRTIMA PODSUSED-VRAPČE I STENJEVEC, DOK SE STANOVNICI ČRNOMERCA NEŠTO VIŠE OD OSTALIH KORISTE JAVNIM PRIJEVOZOM.

Procjena ugroženosti / sigurnosti

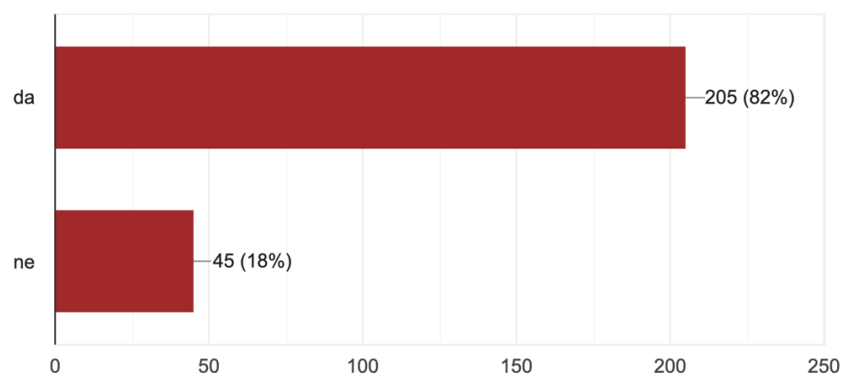


NA KRAJU PRIKAZA REZULTATA NEKOLIKO NAPOMENA ZA NJIHOVU INTERPRETACIJU. Radi se o telefonskoj anketi koja ima određena ograničenja zbog kratkog formata koji ne omogućuje detaljniju elaboraciju odgovora, stoga je svaki odgovor potrebno analizirati u odnosu na ostale tj. cjelinu odgovora. Primjerice, velik je broj korisnika automobila (usto značajan udio ispitanika koristi više vrsta prijevoza), ali kada se pogledaju ostali rezultati vidi se da automobilski promet izaziva nesigurnost, shvaćen je kao veliki problem te ga je potrebno smanjiti. Na temelju toga možemo zaključiti kako su korisnici automobila djelomično prisiljeni na njihovo korištenje zbog nedostatka kvalitetnog javnog prijevoza (autobus) i njegove sporosti – navedeno potkrepljuju i otvoreni odgovori u online anketi. Na prostoru Ciglane ispitanici ne žele motorni promet, već pješačku i biciklističku infrastrukturu. U ostalim metodama istraživanja pokazalo se da su pješaci najugroženiji, zbog automobilske prometa u kretanju i mirovanju (neregulirano parkiranje po nogostupima i dr. što onemogućava pješacima kretanje, a da ne spominjemo djecu, osobe s invaliditetom ili teškoćama u kretanju), ali su ugroženi i zbog nereguliranog biciklističkog/romobilskog prometa. Formiranje kvalitetne, odvojene, infrastrukture za svaku vrstu prometa, ali primarno za pješake riješilo bi dio problema. Ubrzavanje javnog prometa i njegova točnost doprinijeli bi također promjeni prometnih navika. Osim toga, uvođenje koncepta 15 minutnog grada koji je apsolutno podržan u čitavom istraživanju upravo se bazira na nemotoriziranom prometu, blizini sadržaja i sigurnom pristupu te zelenoj infrastrukturi. Sve navedeno pokazuju i rezultati ove ankete.

ONLINE ANKETA NAMIJENJENA STANOVNICIMA I ZAINTERESIRANOJ JAVNOSTI
– PARTICIPATIVNI PRISTUP (N=250)

Na početku samo želimo istaknuti važnost Ciglane kao simbola zagrebačke povijesti, kao potkrepu jasno definiranom stavu kroz čitavo istraživanje da je zgradu Ciglane nužno sačuvati zajedno sa sjećanjem na njenu prošlost u fizičkom i društvenom prostoru.

Smatrate li da je Ciglana važan simbol grada Zagreba i njegove industrijske baštine?
250 responses



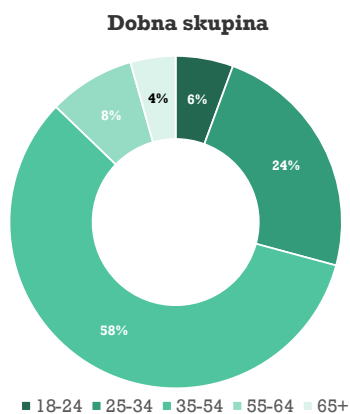
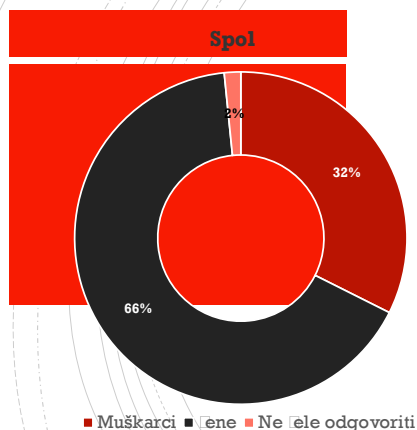
Neke od asocijacija koja je navedena u otvornim odgovorima jest i sljedeća:

„dom jer je Ciglana meni u dvorištu (Ilica 282, gdje sam rođen i živim), igralište (cijelo djetinjstvo se igrao među paketima cigle i na rashladnim jezercima), naslijeđe (dvije generacije moje obitelji su radile u Ciglani, neki do mirovine, neki do smrti)...“
„Radnička klasa, povijesna znamenitost, građevinska znamenitost.“, „povijesna lokacija, zapuštenost, potencijal“, „braca Muller, Müllerov brijeg na Kustošiji, kinematografi..Zagreb kakav je nekad bio“

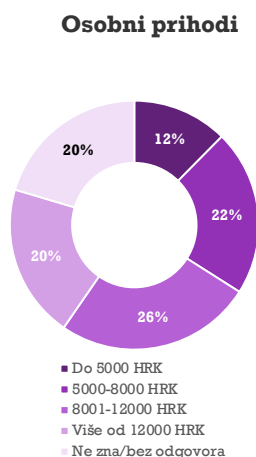
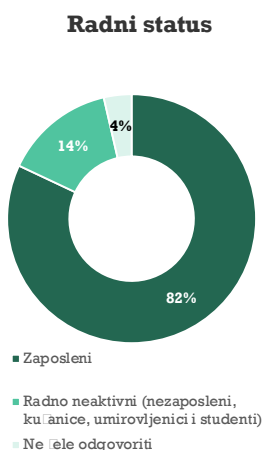
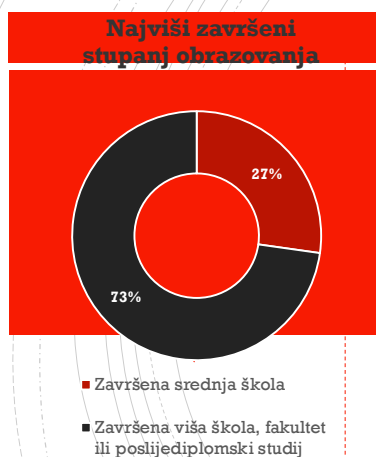
OBILJEŽJA UZORKA: PRIGODNI UZORAK ZAINTERESIRANIH GRAĐANA (N=250).

Anketni upitnik ispunilo je ZNATNO VIŠE ŽENA NEGO MUŠKARACA (66% naspram 32%). Nadalje, najviše je građana iz srednjih dobnih skupina: 35-54 (58%) te 25-34 (24%), dok je ispitanika iz ostalih dobnih skupina značajno manje. Gotovo 3/4 uzorka čine ispitanici sa završenim visokim obrazovanjem, dok ostatak čine oni sa završenim srednjim obrazovanjem.

Struktura uzorka (N=250)

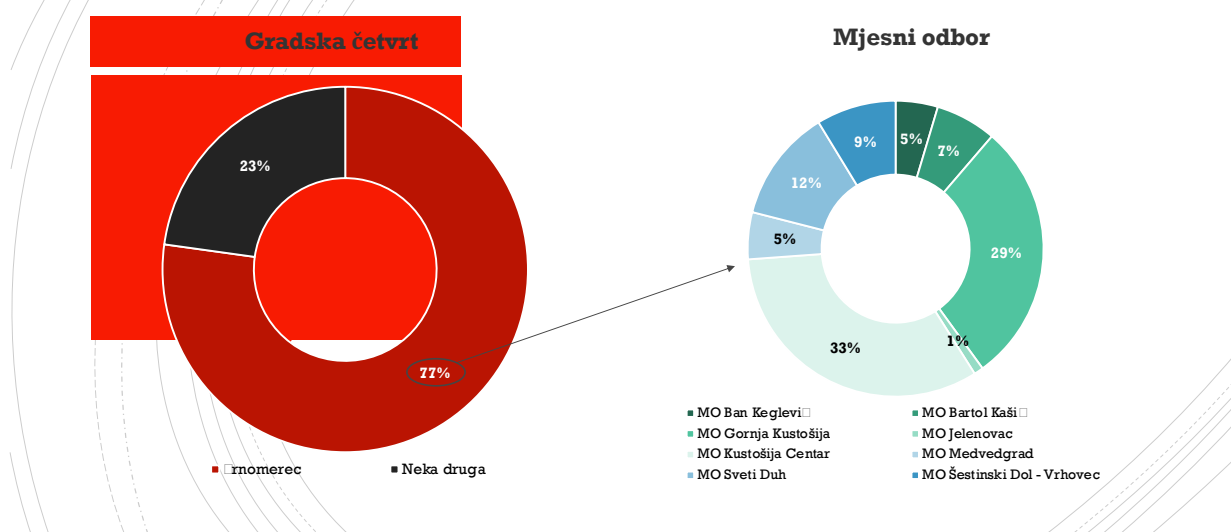


Struktura uzorka (N=250)



Također, preko 4/5 ispitanika je zaposleno, a preko polovice ispitanika ima prihode veće od 8 000 kn. Nadalje, PREKO 3/4 ISPITANIKA ŽIVI U GRADSKOJ ČETVRTI ČRNOMEREC, A NAJVIŠE IH PRIPADA MJESNIM ODBORIMA GORNJA KUSTOŠIJA (29%) I KUSTOŠIJA CENTAR (33%).

Struktura uzorka (N=250)



U NASTAVKU JE TEMATSKI PRIKAZ ODGOVORA SUDIONIKA ANKETNOG ISTRAŽIVANJA.

Preko polovice ispitanika (58%) je osobno zadovoljno ili izuzetno zadovoljno svojom kvalitetom života. S druge strane, samo 9% ispitanika je osobno nezadovoljno ili izuzetno nezadovoljno svojom kvalitetom života. Ovi rezultati nas upućuju na zaključak da je **VEĆINA ISPITANIKA U OVOM ISTRAŽIVANJU OSOBNO ZADOVOLJNA SVOJOM KVALITETOM ŽIVOTA**. Što se tiče demografskih razlika, **MUŠKARCI SU NEŠTO OSOBNO ZADOVOLJNIJI SVOJOM KVALITETOM ŽIVOTA** od svojih sugrađanki. Nadalje, **NAJSTARIJA DOBNA SKUPINA OD 65 NA VIŠE JE NAJMANJE OSOBNO ZADOVOLJNA SVOJOM KVALITETOM ŽIVOTA**. **VISOKOOBRAZOVANI SU NEŠTO OSOBNO ZADOVOLJNIJI SVOJOM KVALITETOM ŽIVOTA OD ONIH KOJI IMAJU ZAVRŠENO SREDNJE OBRAZOVANJE**. S obzirom na radni status i gradsku četvrt nema značajnih razlika.

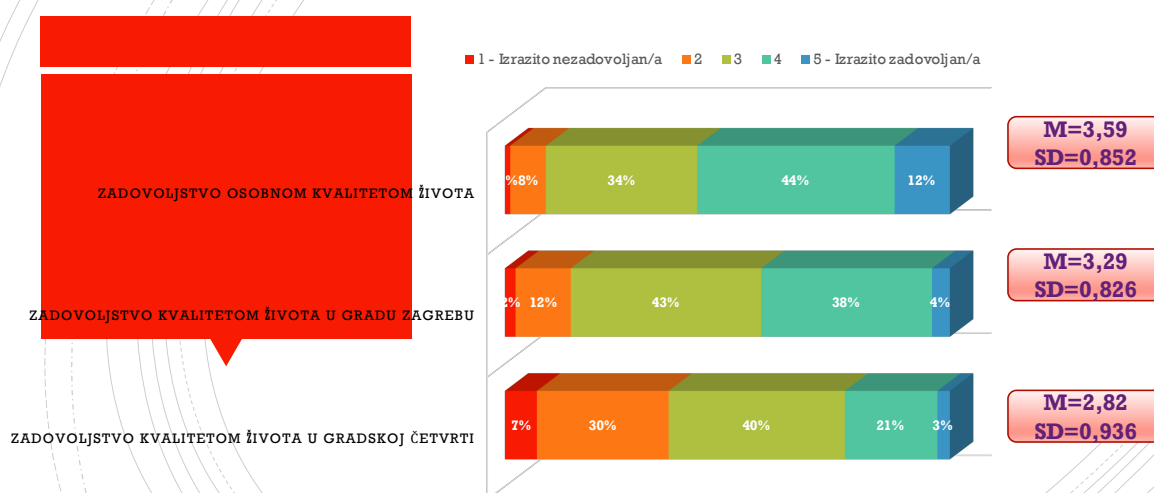
Nadalje, najveći postotak ispitanika je neodlučan u svojoj kvaliteti života u Zagrebu (43%), dok je 42% ispitanika zadovoljno ili izrazito zadovoljno svojom kvalitetom života u Zagrebu. S druge strane, samo 14% ispitanika je nezadovoljno ili izuzetno nezadovoljno svojom kvalitetom života u Zagrebu. Ovi rezultati nas upućuju na to da ispitanici ne iskazuju jasan stav o zadovoljstvu, odnosno nezadovoljstvu svojom kvalitetom života u Zagrebu, to jest, neodlučni su u svojoj procjeni zadovoljstva. Što se tiče demografskih razlika, žene su nešto zadovoljnije svojom kvalitetom života u Zagrebu od svojih sugrađana. Nadalje, ispitanici iz dobnih skupina 25-34 te 55-64 su nešto zadovoljniji svojom kvalitetom života u Zagrebu od ostalih. Visokoobrazovani su nešto zadovoljniji svojom kvalitetom života u Zagrebu od onih koji imaju završeno srednje obrazovanje. S obzirom na radni status i gradsku četvrt nema značajnih razlika.

Vrlo slično kao i u slučaju zadovoljstva svojom kvalitetom života u gradu Zagrebu, 40% ispitanika je neodlučno u **ZADOVOLJSTVU KVALITETOM ŽIVOTA U SVOJOJ GRADSKOJ ČETVRTI**, dok je 24% ispitanika zadovoljno, odnosno izrazito zadovoljno. S druge strane, **ČAK**

37% ISPITANIKA JE NEZADOVOLJNO ILI IZUZETNO NEZADOVOLJNO KVALITETOM ŽIVOTA U SVOJOJ GRADSKOJ ČETVRTI ŠTO NAS NAVODI NA ZAKLJUČAK DA JE VEĆINA ISPITANIKA U OVOM ISTRAŽIVANJU NEZADOVOLJNA KVALITETOM ŽIVOTA U SVOJOJ GRADSKOJ ČETVRTI ILI JE U TOJ PROCJENI NEODLUČNA. Što se tiče demografskih razlika, žene su nešto zadovoljnije kvalitetom života u svojoj gradskoj četvrti od svojih sugrađana. Nadalje, najmlađa dobna skupina (18-30) je zadovoljnija kvalitetom života u svojoj gradskoj četvrti od ostalih dobnih skupina. S obzirom na stupanj obrazovanja i radni status nema značajnih razlika. Što se tiče gradske četvrti, STANOVNICI ČRNOMERCA ZNAČAJNO SU MANJE ZADOVOLJNI KVALITETOM ŽIVOTA U SVOJOJ GRADSKOJ ČETVRTI nego stanovnici ostalih gradskih četvrti.

26

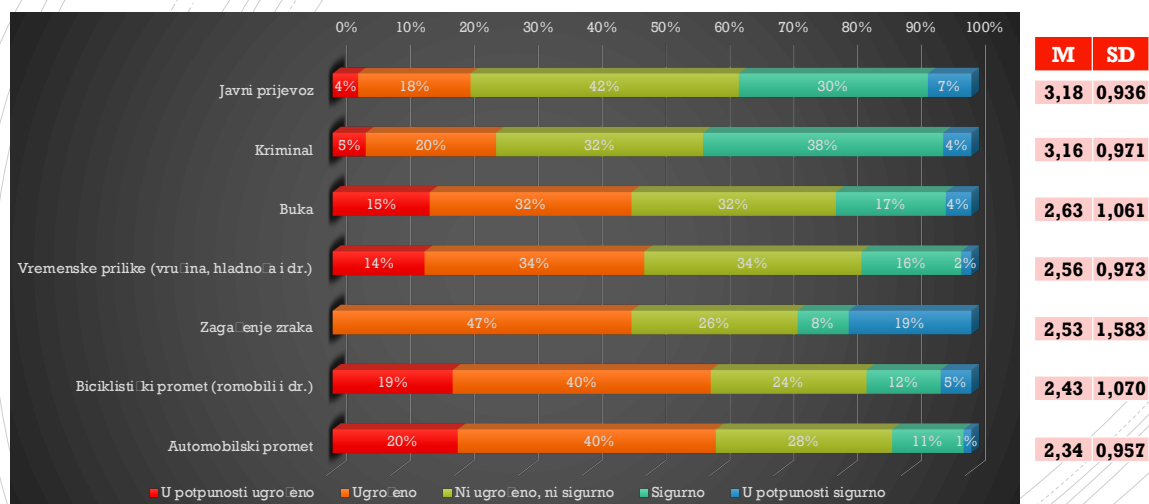
Zadovoljstvo kvalitetom života



Što se tiče ugroženosti u gradu Zagrebu ispitanici se NAJVIŠE OSJEĆAJU SIGURNO U POGLEDU JAVNOG PRIJEVOZA I KRIMINALA.

27

Procjena ugroženosti u gradu Zagrebu



Tako se 37% ispitanika osjeća sigurno ili potpuno sigurno od ugroze javnog prijevoza, a 42% od ugroze kriminala. S DRUGE PAK STRANE, ISPITANICI SE NAJVIŠE UGROŽENO OSJEĆAJU U POGLEDU BIKIKLISTIČKOG I AUTOMOBILSKOG PROMETA. Tako se 60% ispitanika osjeća ugroženo ili u potpunosti ugroženo od automobilskeg prometa, a 59% ugroženo ili u potpunosti ugroženo od biciklističkog prometa. Nadalje, što se tiče same ugroženosti u gradskoj četvrti Črnomerec, ispitanici se ponovno najviše osjećaju sigurno u pogledu javnog prijevoza i kriminala. Tako se 27% ispitanika osjeća sigurno ili potpuno sigurno od ugroze javnog prijevoza, a 32% od ugroze kriminala. Ovdje valja istaknuti kako su ovi postoci značajno niži u odnosu na one dobivene kada se ispituje ugroza na području cijelog grada. S druge strane, ispitanici se najviše ugroženo osjećaju u pogledu biciklističkog i automobilskeg prometa, ali ovoga puta i zagađenja zraka. TAKO SE 59% ISPITANIKA OSJEĆA UGROŽENO ILI U POTPUNOSTI UGROŽENO OD AUTOMOBILSKOG PROMETA, 52% UGROŽENO ILI U POTPUNOSTI UGROŽENO OD BIKIKLISTIČKOG PROMETA, a točno polovica ugroženo ili u potpunosti ugroženo od zagađenja zraka.

KAO SVAKODNEVNI NAČIN PRIJEVOZA ISPITANICI NAJČEŠĆE KORISTE AUTOMOBIL (44%) TE JAVNI PRIJEVOZ, odnosno tramvaj ili autobus (18%) te bicikl (10%), dok 20% ispitanika koristi više vrsta prijevoza.

U otvorenim odgovorima nalazimo i zanimljiva objašnjenja izbora automobila kao svakodnevnog prijevoznog sredstva:

„Zbog udaljenosti zgrade od posla i trgovine, ali i svakodnevnog odlaska djeteta u vrtić“

„zbog brzine putovanja“

„Jer nema sigurnih biciklističkih staza ni javnog prijevoza“

„Zbog lošeg javnog prijevoza (prerijetko, neisigurno, moram promijeniti 2-3 tipa javnog prijevoza da dođem do posla ili neke druge destinacije). Nemam mogućnost pješke obavljati osnovne svakodnevne zadatke jer se sve nalazi predaleko.“

„Slaba, spora i neučestala pristupnost gradskog javnog prijevoza. Prenatrupanost putnicima u gradskom prometu.“

„Zato što tako najbrže dođem na posao, biciklom ne mogu jer nema dovoljno biciklističkih staza.“

„nepovezanost javnog prijevoza i sporost za razliku od osobnog automobila.“

„Mnogo pješačim, no, zbog posla koji je na drugome kraju grada, nema izbora. Išla bih biciklom, da od Podsljemena do Trnja postoje kontinuirane i sigurne biciklističke staze.“

„Automobil koji vozim je mali kombi, dvosjed, uvijek sam sam i sa njime idem na posao gdje obavljam dostave, prijevoz roba i ostale poslove. Automobil koristim i za volontiranje prijevoza psece hrane iz Zagreba u azil u Ogulinu. Koristio sam skuter ali je preopasno, bicikl romobil i ostale bedastoce sam prerastao, jednostavno ne mogu prevoziti samog sebe, imam posla i stvari za prevesti.“

Međutim, postoje i jasna objašnjenja onih koji koriste više vrsta prijevoza, znakovita za korištenja automobila na razini grada:

„Koristim bicikl za putovanje do posla jer bi mi javnim prijevozom trebalo osjetno duže. Za ostala putovanja van kvarta koristim automobil, ponajviše zbog nepouzdanosti javnog prijevoza i loše prometne povezanosti sjever-jug. Javni prijevoz koristim samo za odlazak u centar.“

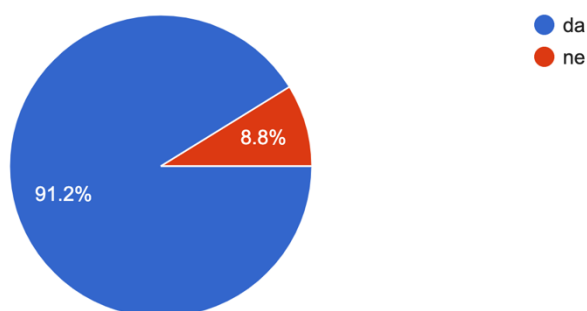
„Pješke i bajk bi bili najbolji izbor ali nažalost često idem s autom, a rijetko s javnim prijevozom.“

Što se tiče demografskih razlika, MUŠKARCI ZNAČAJNIJE VIŠE KORISTE AUTOMOBIL OD ŽENA, A ŽENE JAVNI PRIJEVOZ U ODNOSU NA SVOJE MUŠKE SUGRAĐANE. Nadalje, što se tiče dobnih skupina NAJMLAĐA I NAJSTARIJA DOBNA SKUPINA SE NEŠTO VIŠE KORISTE JAVNIM, A MANJE AUTOMOBILSKIM PRIJEVOZOM OD OSTALIH DOBNIH SKUPINA. Ispitanici sa završenim VISOKIM OBRAZOVANJEM ČEŠĆE KORISTE AUTOMOBIL I BIKIKL, A SREDNJE OBRAZOVANI JAVNI PRIJEVOZ. S obzirom na radni status ZAPOSLENI ČEŠĆE KORISTE AUTOMOBIL, A RADNO NEAKTIVNI JAVNI PRIJEVOZ. Što se tiče gradske četvrti, stanovnici Črnomerca češće koriste javni prijevoz, dok stanovnici ostalih gradskih četvrti nešto češće koriste automobil.

Posebno valja istaknuti kako PREKO 90% ISPITANIKA SMATRA DA BI PRIMJENA KONCEPTA 15-MINUTNOG GRADA POZITIVNO UTJECALA NA NJIHOVU OSOBNU KVALITETU ŽIVOTA U KVARTU u kojem žive.

Smatrate li da bi primjena koncepta 15-minutnog grada pozitivno utjecala na kvalitetu života Vas osobno u Vašem kvartu (gradskoj četvrti gdje živite)?

250 responses



U nastavku su neki otvoreni odgovori na pitanje zašto smatraju navedeno:

„Smatram. Na taj način bi sve mogla obavljati bez gubitka vremena i korištenja automobila, a aktivnosti bi si rasporedila svakodnevno.“

S“asvim je dovoljno da ne postoji rasipanje vremena na transfer od nedne do druge lokacije da bi se osjetila poboljšanja u kvaliteti života. 15 min grad osigurava dostupne sadržaje bez nepotrebnog opterećenja prometa, užeg centra grada, te osigurava jednaku kvalitetu života svim stanovnicima bez obzira na dio grada u kojem stanuju.“

„Obogaćivanje sadržaja u kvartu, nepotreban odlazak u centar, ugodniji život bez potreba za prijevozom, druženje sa susjedima“

„Na Kustosiji nema nicega, nogostup bi značio pomak, a ovo bi mi stvorilo dojam 23. stoljeca.“

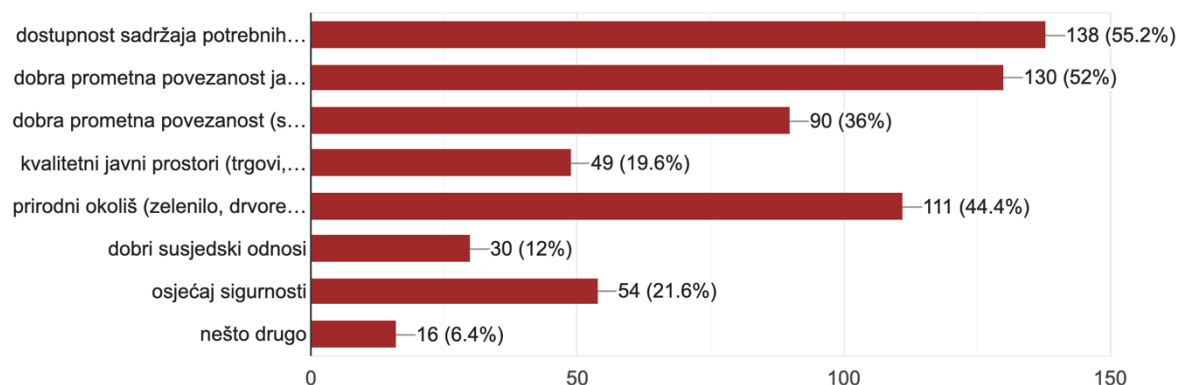
„Bolja povezanost, manje osobnih automobila, a više gradskog javnog prijevoza - učestalijeg. Svako bi utjecalo i povećanje biciklističkih staza kako se biciklisti ne bi vozili cestom nego stazama. Prvi ću biti koji će kupiti bicikl nakon što se omogući ispravna i konkretna infrastruktura za bicikliste, odnosno biciklističke staze kojih manjka. U mojem kvartu Črnomerec staza prestaje na pola ceste i biciklisti su dalje primorani nastaviti po cesti, a ceste nisu dovoljno široke za sav promet.“

„Omogućila bi da jednostavnije živim, za početak bez auta. Za većinu obaveza, a i aktivnosti za slobodno vrijeme moramo ići autom, ili u druge kvartove. Fali javnog sadržaja, tržnice, bilo kakvog mjesta okupljanja, kulture... Ništa se ne događa u kvartu“.

Što se tiče GLAVNIH PREDNOSTI ŽIVOTA U OZNAČENOM PODRUČJU GRADSKJE ČETVRTI ČRNOMEREC, najviše se ističe dostupnost sadržaja potrebnih za svakodnevni život (56%), slijede ju dobra povezanost javnim prijevozom (52%), prirodni okoliš (45%) i dobra prometna povezanost svih oblika prijevoza (36%). Najmanje prepoznati kao prednosti života su dobri susjedski odnosi (12%), kvalitetni javni prostori (20%) i osjećaj sigurnosti (22%).

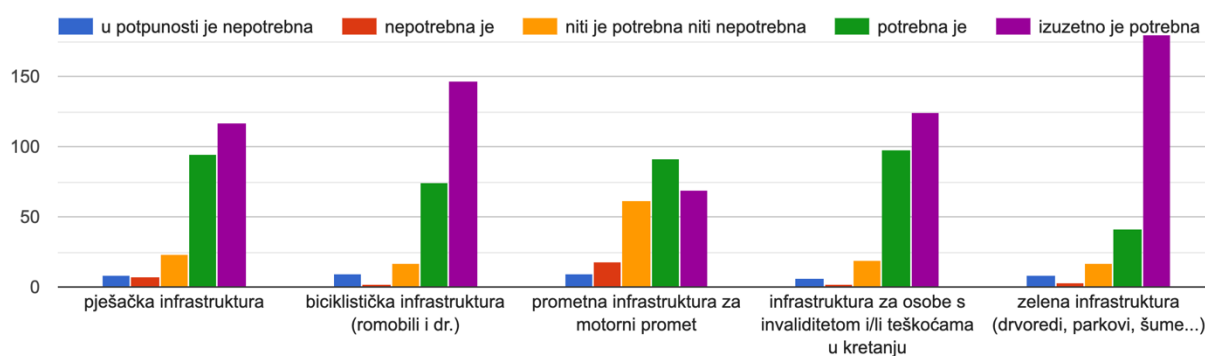
Koje su najveće prednosti života na području koje je na Slici 3 u GČ Črnomerac? Molimo Vas da među sljedećim prednostima izaberete do 3 odgovora.

250 responses



Od ispitanika se također tražilo i da istaknu koje su potrebe gradske četvrti Črnomerac i sva ispitana infrastruktura je za više od polovice ispitanika potrebna ili izuzetno potrebna. Ipak preko 4/5 ispitanika istaknulo je zelenu infrastrukturu koja uključuje drvorede, parkove i šume, biciklističku infrastrukturu te infrastrukturu za osobe s invaliditetom i/ili teškoćama u kretanju kao potrebne ili izuzetno potrebne. S druge pak strane, ispitanicima je najmanje potrebna prometna infrastruktura za motorni promet koju potrebnu ili izuzetno potrebnu smatra oko 2/3 ispitanika.

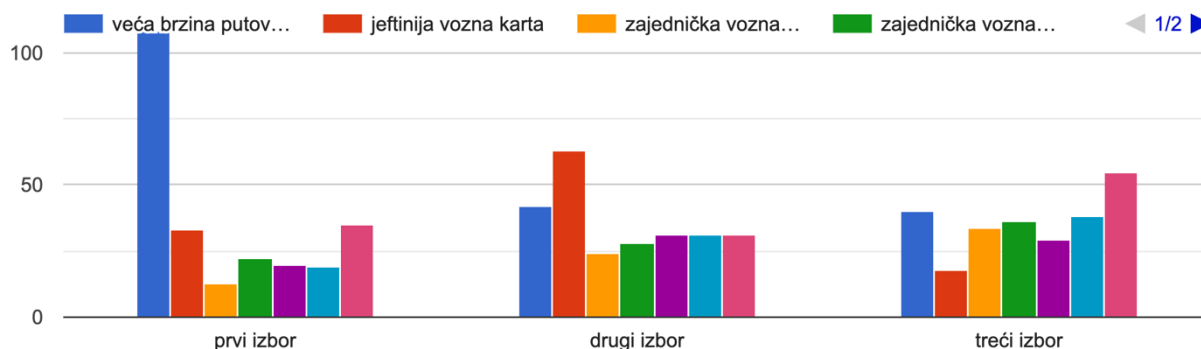
Na temelju Slike 4 i navedenog prostornog obuhvata procijenite u kojoj mjeri Vi osobno smatrate da je gradskoj četvrti Črnomerac potrebna kvalitetnija:



Kao najčešći PRVI IZBOR ZA POTENCIJALNO REDOVITO KORIŠTENJE JAVNOG PRIJEVOZA ISTAKNUTA JE VEĆA BRZINA PUTOVANJA KOJU JE IZABRALO 43% ISPITANIKA. Kao najčešći

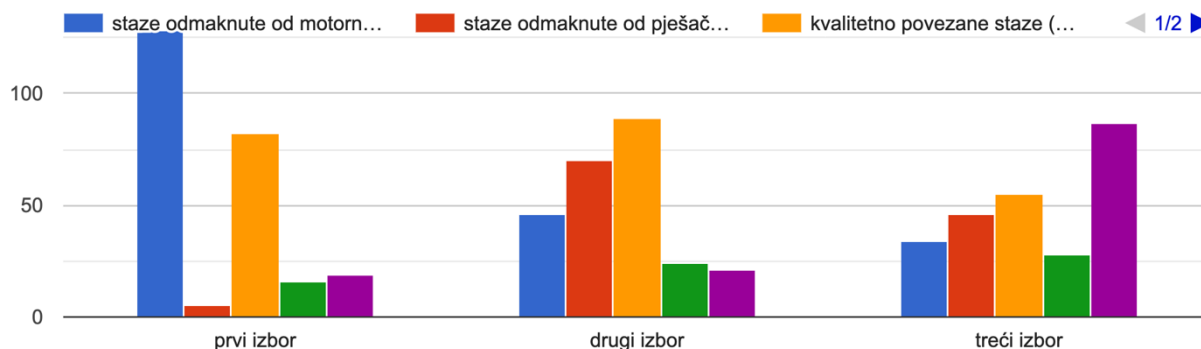
drugi izbor za potencijalno redovito korištenje javnog prijevoza je jeftinija vozna karta koju je izabralo 1/4 ispitanika.

Poredajte po značajnosti (rangu važnosti) razloge zbog kojih biste Vi osobno počeli redovito ili barem tri puta tjedno koristiti javni prijevoz.



Konačno, kao najčešći treći izbor za potencijalno redovito korištenje javnog prijevoza je veći broj polazaka koji je izabralo 22% ispitanika.

Poredajte po značajnosti (rangu važnosti) razloge zbog kojih biste Vi osobno počeli redovito ili barem tri puta tjedno koristiti bicikl, romobil i sl.



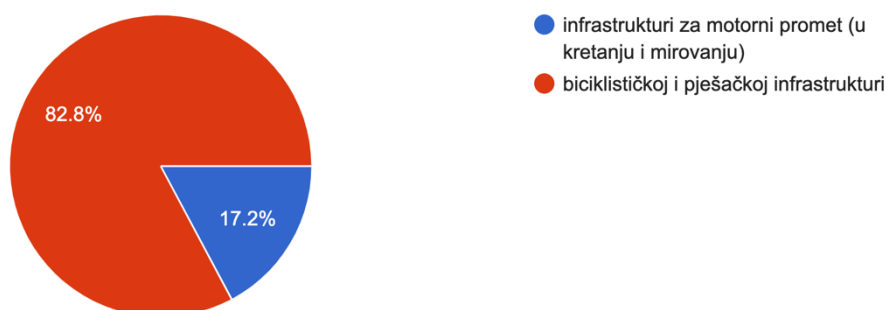
S druge strane, kao najčešći PRVI IZBOR ZA POTENCIJALNO REDOVITO KORIŠTENJE BICIKLISTIČKOG PRIJEVOZA ISTAKNUTE SU STAZE ODMAKNUTE OD MOTORNOG PROMETA KOJE SU IZABRANE OD PREKO POLOVICE ISPITANIKA. Kao najčešći drugi izbor za potencijalno redovito korištenje biciklističkog prijevoza su KVALITETNO POVEZANE STAZE BEZ PREKIDA KOJE SU IZABRANE OD VIŠE OD 1/3 ISPITANIKA. Konačno, kao najčešći treći izbor za potencijalno redovito korištenje biciklističkog prijevoza je siguran prostor za parkiranje i/ili ostavljanje bicikala/romobila koji je izabralo više od 1/3 ispitanika.

Što se tiče samog prostora Ciglane PREKO 4/5 ISPITANIKA SMATRA DA JE CIGLANA VAŽAN SIMBOL GRADA Zagreba i njegove industrijske baštine. Nadalje treba istaknuti da preko 4/5

ispitanika daje prednost pješačkom i biciklističkom prometu na području gradskog projekta Ciglana na Črnomercu u odnosu na motorni.

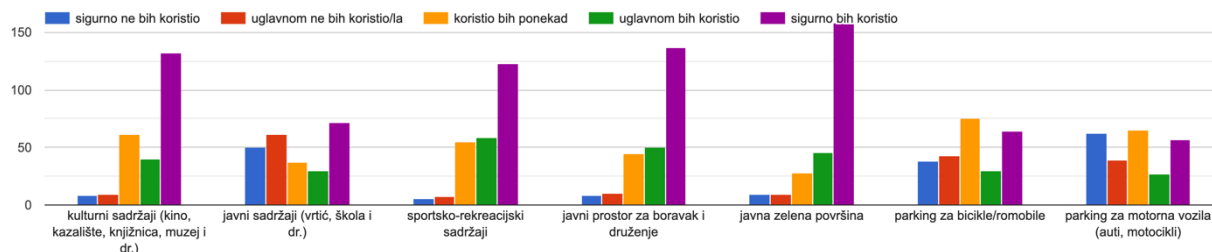
Čemu biste Vi osobno dali prednost na području GP Ciglana na Črnomercu?

250 responses



Ako bi se prostor Ciglane na Črnomercu u budućnosti preuredio **NAJVEĆI POSTOTAK ISPITANIKA KORISTIO BI PROSTOR KAO JAVNU ZELENU POVRŠINU** (81% BI UGLAVNOM ILI SIGURNO KORISTILO TAKAV SADRŽAJ), ZATIM JAVNI PROSTOR ZA BORAVAK I DRUŽENJE (TOČNO 3/4), DOK BI GA GOTOVO 3/4 ISPITANIKA KORISTILO ZA SPORTSKO-REKREACIJSKE SADRŽAJE.

Pri uređenju prostora Gradski projekt Ciglane na Črnomercu procijenite u kojoj mjeri biste Vi osobno koristili sljedeće sadržaje?



NAJMANJE BI TAJ PROSTOR HTJELI KORISTITI KAO PARKING za motorna vozila (1/4), parking za bicikle (38%) te za javne sadržaje (41%). Što se tiče demografskih razlika, žene bi na prostoru Ciglane potencijalno češće koristile sve sadržaje od muškaraca, osim kao parking za motorna vozila. Nadalje, **NAJMLAĐA DOBNA SKUPINA BI NAJRADIJE PROSTOR CIGLANE KORISTILA ZA SPORTSKO-REKREACIJSKE SADRŽAJE**, DOK BI JE OSTALE DOBNE SKUPINE **NAJČEŠĆE KORISTILE KAO JAVNU ZELENU POVRŠINU**. Ispitanici sa završenim visokim obrazovanjem značajno bi više koristili prostor za sve potencijalne sadržaje, osim kao parking za motorna vozila. Nadalje, zaposleni bi na prostoru Ciglane potencijalno češće koristili sve sadržaje od radno neaktivnih, osim kao parking za motorna vozila. Što se tiče gradskih četvrti, stanovnici Črnomerca bi češće htjeli vidjeti prostor iskorišten za kulturne sadržaje, javne sadržaje, sportsko-rekreacijske sadržaje te kao javni prostor za boravak i druženje od stanovnika drugih gradskih četvrti.

Konačno valja istaknuti koji su specifični sadržaji odabrani kao oni koji bi se potencijalno najviše koristili na području Ciglane na Črnomercu. Tako preko 80% ispitanika ističe kako bi uglavnom

ili sigurno koristili zeleni javni prostor oko Ciglane, 3/4 bi prostor oko Ciglane koristili kao tržnicu ili kao javni prostor trga. Osim toga, u pet potencijalnih najboljih sadržaja na području Ciglane na Črnomercu su još spomenuti pješačko-biciklistička poveznica s Park šumom Grmošćica (72% bi uglavnom ili sigurno koristilo) te zabavni sadržaji (68% bi uglavnom ili sigurno koristilo). S druge strane, najmanje ispitanika, njih samo 28% uglavnom bi koristilo ili sigurno koristilo prostor Ciglane kao radni prostor za najam, zatim gotovo 1/3 kao garažu za motorna vozila ili Muzej Ciglane i industrijske povijesti grada.

USPOREDBA REZULTATA ANKETNOG ISTRAŽIVANJA

Važno je istaknuti kako se uzorci ovih dvaju istraživanja značajno razlikuju u pogledu svih individualnih karakteristika ispitanika, što je u skladu s različitim ciljevima (online anketa je korištena kao participativni alat). Iz istog razloga pitanja u oba istraživanja ne poklapaju se u potpunosti i ne odnose se uvijek na iste prostore (GČ i MO iz kojih su ispitanici) pa je USPOREDBA OVIH DVAJU ISTRAŽIVANJA ISKLJUČIVO DESKRIPTIVNE PRIRODE I SLUŽI POJAŠNJAVANJU POJEDINIH TEMA ISTRAŽENIH I DRUGIM METODAMA (FOKUS GRUPE, SEKUNDARNE ANALIZE I INTERVJUA).

U telefonskom istraživanju je nešto više onih koji su zadovoljni svojim životom u Zagrebu, kao i u vlastitom kvartu nego što je to slučaj u online anketi. Zadovoljno životom u Zagrebu i u vlastitom kvartu je oko 2/3 ispitanika, dok je s druge strane u online anketi, vlastitom kvalitetom života u Zagrebu zadovoljno nešto preko polovice ispitanika, a čak i manje od polovice je zadovoljno kvalitetom života u vlastitoj gradskoj četvrti. Također, u online anketi je puno više onih koji su ili neodlučni u procjeni ili nezadovoljni kvalitetom svog života u Zagrebu, a posljedično time i kvalitetom života u svojoj gradskoj četvrti, u odnosu na ispitanike u telefonskoj anketi.

Što se tiče usporedbe glavnih prednosti kvartova u kojima žive, ali i prostora u označenom području gradske četvrti, u jednom i drugom istraživanju se ističu dobra prometna povezanost te prirodni okoliš. Također, jednako su najmanje prepoznati kao prednosti života kvalitetni javni prostori. No, postoje i neke razlike pa se tako u online anketi na označenom području gradske četvrti Črnomerec ističe prednost dostupnosti sadržaja potrebnih za svakodnevni život, a dobri susjedski odnosi su manje prepoznati u odnosu na nalaze telefonske ankete.

Kao najčešću vrstu prijevoza ispitanici u oba istraživanja koriste automobil, a zatim javni prijevoz, odnosno tramvaj ili autobus, dok oko 1/5 ispitanika u oba istraživanja koristi više vrsta prijevoza. Što se tiče procjene ugroženosti na prostoru Ciglane na Črnomercu najviše se ističu ugroženost od automobilske prometa, zatim ugroženost od buke te ugroženost od biciklističke prometa i vremenskih nepogoda. Vrlo slični rezultati dobiveni su i na online uzorku ispitanika koji se u gradu Zagrebu, ali i gradskoj četvrti Črnomerec, najviše ugroženo osjećaju u pogledu biciklističkog i automobilske prometa, ali u ovom slučaju i zagađenja zraka.

Ispitanici smatraju kako je na prostoru Ciglane i gradske četvrti Črnomerec najpotrebnija kvalitetnija infrastruktura za osobe s invaliditetom i/ili teškoćama u kretanju te zelena infrastruktura koja uključuje drvorede, parkove i šume. S druge strane najmanje je potrebna

kvalitetnija prometna infrastruktura za motorni promet. Uočene su određene razlike pa tako ispitanici u telefonskoj anketi veću važnost pridaju potrebi postojanja kvalitetnije pješačke infrastrukture, a u online anketi više ističu potrebu kvalitetnije biciklističke infrastrukture.

ŠTO SE TIČE UREĐENJA SAMOG PROSTORA GRADSKOG PROJEKTA CIGLANA, NAJVEĆI POSTOTAK ISPITANIKA U OBA ISTRAŽIVANJA KORISTIO BI TAJ PROSTOR KAO JAVNU ZELENU POVRŠINU, JAVNI PROSTOR ZA BORAVAK I DRUŽENJE TE ZA SPORTSKO-REKREACIJSKE SADRŽAJE. ISPITANICI U OBA ISTRAŽIVANJA BI TAJ PROSTOR NAJMANJE HTJELI KORISTITI KAO PARKING ZA MOTORNA VOZILA TE PARKING ZA BICIKLE. Određene razlike su vidljive u tome da bi ispitanici u telefonskoj anketi veću učestalost korištenja pridali kulturnim sadržajima nego što je to slučaj u online anketi.

ZAKLJUČCI I SMJERNICE SOCIOLOŠKE STUDIJE ZA GP CIGLANA I KUSTOŠIJA

ZAKLJUČCI STUDIJE

Provedba sociološke analize na početku istraživanja pokazala je brojne probleme šireg područja, izvan neposrednog obuhvata GP Ciglana i Kustošija, od kojih su najizraženiji problem zagušenosti automobilskim prometom (u kretanju i mirovanju), buka i zagađenje zraka te nedostatak zelenila uz najprometnije pravce i nepostojanje gradskog središta na zapadnom dijelu Zagreba (gradski podcentar) s odgovarajućim sadržajima i javnim prostorom.

Analiza urbanističkih planova od sredine 20. stoljeća nadalje pokazala je da su prostori Kustošije i nekadašnje tvornice cigle prepoznati kao prostori koje je potrebno značajno urbanistički unaprijediti, premjestiti industriju i prenamijeniti prostor tvornice. Također je naglašen potencijal i uvedena je ideja brzog putničkog željezničkog prometa kroz centar grada, uz premještanje teretnog željezničkog prometa na obodne gradske prostore. Adresirana je i podijeljenost grada željezničkom prugom na sjeverni i južni dio, što je potrebno promijeniti i omogućiti (podizanjem pruge i drugim prijedlozima) siguran prolazak pješaka te ostalog prometa kako bi se omogućila konekcija između kvartova koji prirodno gravitiraju jedni drugima, primjerice Črnomerec i Trešnjevka-sjever u slučaju prostornog obuhvata koji je predmet ove studije. Posebno je istaknuto očuvanje zelenih prostora (šuma, parkova, drvoreda i ostalog) i stvaranje mreže zelenih zona na razini grada, pri čemu su Medvednica, potoci i zeleni pojas oko Save temelj takve mreže te je njihovo očuvanje i unapređenje prioritet. No, svako stambeno naselje nužno treba imati zelene površine koje su dio šire „zelene mreže“ grada (zelene infrastrukture), radi kvalitete života i smanjivanja negativnih utjecaja primjerice velikih prometnica (buka, zagađenje i dr.).

Analiza urbanih transformacija šireg područja pokazala je nagli porast planirane i realizirane stanogradnje koju ne prati odgovarajuća društvena, prometna i zelena infrastruktura. Također je iz analize podataka dostavljenih od strane Grada Zagreba vidljivo da se radi o potencijalnih 8000 novih stanovnika (okvirna procjena, samo za potrebe sociološke studije; odnosi se na situaciju u kojoj se prema trenutno odobrenim/planiranim građevinama u širem području izračunava mogući broj novih stanovnika) u idućih 5-10 godina. Navedeni podatak dopunjuje i stvaranje svojevrsnog

visokoobrazovnog centara zapadnog dijela grada u području bivše vojarne Črnomerec i okolnim prostorima, što također pridonosi povećanju broja korisnika prostora.

Analiza temeljnih razvojnih dokumenata i relevantne literature pokazala je kako je prostor GP Ciglane i Kustošija potencijalno kvalitetan primjer dobre prakse za uvođenje (nužnih) promjena na razini gradskih politika, urbanističke prakse i sustavnog planiranja razvoja grada u smjeru jačanja urbane održivosti i otpornosti te ukupne dobrobiti stanovnika. Primjenom smjernica Europskog zelenog plana, održive urbane mobilnosti i SUMP-a (engl. *Sustainable urban mobility plan*) te implementacijom pametnih, zelenih i socijalno osjetljivih rješenja u svim područjima – stambenom, prometnom i drugima, sve do oblikovanja javnog prostora koji moraju biti dostupni svima (posebno uključujući djecu, starije osobe i osobe s teškoćama u kretanju ili invaliditetom te sve ranjive skupine) na siguran način i tijekom svih vremenskih i ostalih načina korištenja. Samo kao jedan od ilustrativnih primjera možemo navesti činjenicu da javni prijevoz prema istraživanjima većinom koriste žene i mladi, ali se u njima moraju osjećati sigurno, ali i pri dolasku/odlasku od mjesta stanovanja/rada do javnog prijevoza. Dakle, javni prijevoz treba biti prioritet zbog održivosti i kvalitete života, ali i zbog sadašnjih korisnika kojima treba kvalitetan, dostupan i priuštiv (engl. *affordable*) javni prijevoz. Potrebno je istražiti stvarne potrebe stanovnika i uskladiti red vožnje s njihovim potrebama te uvesti osiguranje kvalitete i pouzdanosti javnog prijevoza, kao i mogućnost integriranog prijevoza na razini grada Zagreba. Osim toga, Črnomerec je jedno od područja na kojemu značajno dominira automobilski promet, a svi ostali oblici nemotoriziranog prometa su praktički onemogućeni ili dovode do problema i nesigurnosti za pješake, bicikliste i druge sudionike u prometu.

Očuvanje memorije mjesta, kroz očuvanje Ciglane kao identitetskog i simboličkog markera prostora, nužnost je i velika prilika za promjenu politike grada, ali i struke prema industrijskoj baštini koja je u Zagrebu gotovo u potpunosti devastirana, a sigurno nedovoljno očuvana, čak i kada je pod određenim oblikom konzervatorske zaštite. Zbog toga je u GP Ciglane Črnomerec potrebno uvesti inovativniji model prenamjene prostora, u skladu sa stručnim procjenama, te očuvati prostor, sjećanje, ali dati mogućnost za njegovo korištenje na svakodnevnoj razini. Takav pristup na temelju ovog istraživanja uključivao bi različite javne i društvene sadržaje koji nedostaju kvartu, nikako (monofunkcionalno) samo kulturne. Važno je stvoriti središte javnog i društvenog života kvarta koje će omogućiti druženje, igru i boravak na otvorenom, zelenom prostoru, uz korištenje ostalih javnih i društvenih sadržaja smještenih u zgradu Ciglane.

Na temelju provedenog terenskog istraživanja potvrđeni su rezultati sekundarne analize te su preliminarne sociološke smjernice dopunjene konkretnim prijedlozima i potrebama stanovnika i Vijeća GČ Črnomerec i MO u neposrednoj blizini prostornog obuhvata GP Ciglane i Kustošija. Kroz rezultate telefonske ankete, razgovore u fokus grupama i intervjuue dobivene su jasne smjernice i stavovi o željenim i neželjenim elementima prostorne transformacije implementacijom gradskih projekata o kojima je riječ. Dodatni podaci i detaljniji uvidi u specifične stavove i potrebe građana dobiveni su online anketom kao participativnim alatom za stanovnike, ali i najširu javnost.

Ukratko možemo zaključiti kako su jasna poklapanja rezultata svih primijenjenih metoda istraživanja u sociološkoj studiji, ali i poklapanja rezultata urbanističke, prometne i sociološke studije. Stoga možemo reći da su smjernice koje su navedene u idućem odjeljku

- Ciglana treba postati gradski centar zapadnog dijela grada Zagreba, s multifunkcionalnim javnim i društvenim sadržajima te inkluzivnim javnim i zelenim prostorom za druženje i boravak, učenje, zabavu i rekreaciju, za sadašnje i buduće stanovnike (dnevni boravak kvarta), korisnike prostora i dnevne migrante koji koriste terminal Črnomerec.
- Nužno je hitno rješavanje deficita javnih sadržaja namijenjenih djeci (vrtić i škola) i stvaranje sigurni prijelaza i putova do navedenih sadržaja (pothodnik, nadvožnjak ili neko drugo rješenje za prelazak Ilice, kao i pruge) za najranjivije skupine u prometu (djeca, starije osobe i osobe s teškoćama u kretanju)
- S obzirom na intenzivnu izgradnju (stambenu, poslovnu i dr.) u okolnom prostoru potrebno je osigurati javne i društvene sadržaje (vrtić, knjižnica, škola) te pristup zelenim zonama (park šuma Grmošćica, potoci i dr.) koje će zadovoljiti potrebe novih stanovnika i pružiti mogućnost rekreacija i drugih aktivnosti.
- Posebnu pažnju posvetiti implementaciji zelenih rješenja, unapređenju i očuvanju zelene infrastrukture koja mora biti u skladu sa suvremenim pristupima krajobrazne arhitekture i korištenjem tehnoloških rješenja usmjerenih na prirodne resurse prostora GP Ciglane (podzemne vode, pogodan reljef i dr.) kako bi se smanjili troškovi održavanja i stvorilo ugodno, otvoreno i dostupno mjesto za boravak (zeleni dnevni boravak kvarta)
- Napraviti zeleni pojas uz Ilicu kao zaštitu od buke i drugih negativnih utjecaja motornog prometa te radi omogućavanja sigurnog dolaska do mjesta stanovanja, knjižnice i drugih javnih i društvenih sadržaja (primarno pješacima i korisnicima javnog te nemotoriziranog prometa npr. biciklistima i dr.).
- Oblikovati sigurnu prometnu spojnicu prostora Ciglane s Kustošijom koja omogućuje sigurno i jednostavno korištenje sadržaja pješacima i ostalim sudionicima u prometu, ali s prednosti na rješenjima usmjerenim na održivu urbanu mobilnost i nemotorizirani promet.
- Za kvalitetu života u širem prostoru obuhvata GP Ciglana i Kustošija, ali i za sami prostorni obuhvat, iznimno je važna zelena i sigurna zona za stanovanje i boravak uz adekvatan javni prostor i zelenu infrastrukturu, a po mogućnosti i biciklističku infrastrukturu, ali je važno paziti na socijalnu pravdu te sprečavanje (zelene) gentifikacije – Ciglana treba biti stvarno inkluzivno središte kvarta koje omogućuje sadržaje i usluge svima (posebno osobama s invaliditetom, djeci i starijim osobama)
- Poželjno bi bilo u sadržaje uvrstiti tržnicu, koja treba biti moderna i višefunkcionalna (svakako provesti konzultacije s predstavnicima Tržnica Zagreb, Gradom i stanovnicima kako bi se Tržnica Kustošija uklopila na adekvatan način u transformaciju područja, jer je ona mjesto druženja i obavljanja svakodnevne kupovine za dio lokalnog (starijeg) stanovništva te je nužno imati u vidu njihove potrebe). Pritom je novu tržnicu moguće povezati s ugostiteljskim sadržajima koji bi nudili svježu i domaću hranu tijekom dana kada je najviše prometa i potrebe za takvim sadržajima, (za stanovnike i korisnike obrazovnih sadržaja u blizini te ostale korisnike prostora) a uz kvalitetan javni prostor nudila bi i mogućnost druženja i okupljanja.

- Nužno je kontinuirano provoditi informiranje stanovnika i zainteresirane javnosti te potrebne participativne aktivnosti, u svakoj fazi razvoja projekta GP Ciglana i Kustošija te osigurati podršku lokalne zajednice za prostorne transformacije

ZAHVALJUJEMO SVIM SUDIONICIMA ISTRAŽIVANJA

NA IZDVOJENOM VREMENU I SURADNJI KOJA JE OMOGUĆILA DA SE NA TEMELJU
PRIKUPLJENIH PODATAKA IZRADI KVALITETNIJU STUDIJA

BIBLIOGRAFIJA I POPIS KORIŠTENIH IZVORA

Čaldarović, Ognjen i Šarinić, Jana (2017). *Suvremeni grad. Javni prostor i kultura življenja – primjer Zagreba*. Zagreb: Jesenski&Turk.

Gehl, Jan (2010). *Cities for People*. Island Press.

James, Paul (2014). *Urban Sustainability in Theory and Practice: Circles of sustainability* (Advances in Urban Sustainability). Earthscan Routledge.

Jukić, Tihomir; Perkov, Kristina; Mrđa, Ana; Vukić, Jana (2020). *Urbana obnova. Urbana rehabilitacija Donjega grada, Gornjega grada i Kaptola. / Povijesne urbane cjeline Grada Zagreba*, Arhitektonski fakultet, 2020.

<https://www.arhitekt.hr/files/file/URBANA-OBNOVA.pdf>

Jukić, Tihomir; Vukić, Jana; Vukić, Feđa; Podnar, Ivana (2018). Javni prostor središta Trešnjevke i Dubrave u Zagrebu: kriteriji kvalitete i modeli preobrazbe // *Prostor: znanstveni časopis za arhitekturu i urbanizam*, 26 (2018) (2018), 1 (55); 95-105

Lin, Jan (2019) *Taking Back the Boulevard Art, Activism, and Gentrification in Los Angeles*. New York University Press.

Madanipour., Ali. (2011). "Living Together or Apart" from: *Companion to Urban Desig*. Routledge.

Accessed on: 03 Dec 2015 <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9780203844434.ch36>

Sim, David. (2019). *Soft City. Building Density for Everyday Life*. Island Press.

Tonkiss, Fran. (2013). *Cities by Design*. Polity Press.

Vukić, Jana (2022). Društvene vrijednosti i prostorne strukture - možemo li (stvoriti) drugačije? // *Turistički Timeout – trenutak za novi pogled na turizam i prostor* / Bašić, Nikola ; Poljanec Borić, Saša (ur.). Zagreb: HAZU, 2022. str. 93-110.

Vukić, Jana; Careva, Kristina; Lisac, Rene (2021). *Participacija građana u planiranju i uređivanju javnog prostora - bottom up pristup na primjeru grada Zagreba*. Zagreb: Arhitektonski fakultet, 2021.

Vukić, Jana; Jukić, Tihomir; Čaldarović, Ognjen (2019) Small scale urbanism and social sustainability - Interdisciplinary research of public space in Zagreb // *Sociologija i prostor : časopis za istraživanje prostornoga i sociokulturnog razvoja*, 57 (2019).

Zlatar Gamberožić, Jelena; Ursić, Sara; Vukić, Jana (2021) Socio-prostorni pristup definiranju i istraživanju otpornosti i održivosti // *Socijalna ekologija*, 30 (2021), 3; 369-393.

IZVORI:

Europska komisija i drugi EU izvori:

New Leipzig Charter https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2020/12/12-08-2020-new-leipzig-charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good

URBACT <https://urbact.eu/>; <https://urbact.eu/public-space>; <https://urbact.eu/abandoned-spaces>; <https://urbact.eu/mobility>; https://urbact.eu/library?F%5B0%5D=field_library_category%3A3241

European Commission, Directorate-General for Environment, *Reclaiming city streets for people: chaos or quality of life?*, Publications Office, 2004, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/94a8a003-be86-467a-9a85-63a5d52bf7ae> (preuzeto 28.7.2022.)

European Commission, Joint Research Centre, Wilson, J., Bessagnet, B., Pisoni, E., et al., *Urban PM2.5 atlas: air quality in European cities: 2021 report*, Publications Office of the European Union, 2021, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/356670> (preuzeto 28.7.2022.)

European Environment Agency, Bartonova, A., Lükewille, A., Guerreiro, C., et al., *Europe's urban air quality: re-assessing implementation challenges in cities*, Publications Office, 2019, <https://data.europa.eu/doi/10.2800/214599> (preuzeto 28.7.2022.)

EU Green Deal https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

New transport proposals target greater efficiency and more sustainable travel
https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en

Relaunching transport and tourism in the EU after COVID-19 . Part VI, Public transport, European Parliament, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2861/813286>

Smart choices for cities Gender equality and mobility: mind the gap! https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf

Grad Zagreb:

<https://www.zagreb.hr/razvojni-projekti/47770>

<https://www.zagreb.hr/ciglana/179486> (preuzeto 26.7.2022.)

Urbanistička analiza gradskih projekata Ciglana i Kustošija (Urbanistica d.o.o.; svibanj 2022)

https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/strategijsko_planiranje/Urbanisti%C4%8Dka%20analiza%20-%20Ciglana%20i%20Tr%C5%BEnica%20Kusto%C5%A1ija.pdf

<https://www.zagreb.hr/studije/151940>

https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/prostorni_planovi/studije/Grad%20Zagreb%20-%20Af_%20Studija%20PPGZ_2019.pdf (preuzeto 26.7.2022.)

<https://www.zagreb.hr/en/prostorne-informacije-i-istrazivanja/47779>

https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/gu%20za%20strategijsko%20planiranje/sektor%20za%20strategijske%20informacije%20i%20istra%C5%BEivanja/SKZ_2020_Gradske%20%C4%8Detvrti.pdf (preuzeto 26.7.2022.)

https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/gu%20za%20strategijsko%20planiranje/sektor%20za%20strategijske%20informacije%20i%20istra%C5%BEivanja/SKZ_2020_Urbanisti%C4%8Dka%20podru%C4%8Dja.pdf (preuzeto 26.7.2022.)

15 minute city <https://www.15minutecity.com/> (posjećeno 26.7.2022.)

UN Habitat

https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/12/nua_handbook_14dec2020_2.pdf

World Cities Report (2022) *Envisaging the Future of Cities* <https://unhabitat.org/wcr/>

BILJEŠKA O AUTORICI

Dr. sc. Jana Vukić docentica je i pročelnica Odsjeka za sociologiju Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu gdje predaje kolegije iz područja suvremenih socioloških teorija i sociologije grada. Predstojnica je Katedre za urbanu sociologiju, a primarna područja interesa su joj kvaliteta života, održivi urbani razvoj i sveobuhvatni pristup kulturnoj baštini te participativni procesi temeljeni na socijalnoj održivosti i otpornosti lokalnih zajednica. Autorica je nekoliko knjiga i publikacija iz područja urbane sociologije te više znanstvenih radova. Sudjeluje u nekoliko znanstveno-istraživačkih projekata, članica je više strukovnih udruženja (HSD, ISA, ESA) i voditeljica društvene sekcije Znanstvenog vijeća za turizam i prostor HAZU.

IZ RECENZIJIA

DR. SC. OGNJEN ČALDAROVIĆ, *PROFESSOR EMERITUS* (FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU)

Sociološka studija za potrebe gradskog projekta Ciglana Črnomerec i gradskog projekta Kustošija izrađena od autorice doc. dr. sc. Jane Vukić s Odsjeka za sociologiju Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu (gdje autorica između ostalog obnaša i funkciju predstojnice Katedre za urbanu sociologiju) i predstavlja već treću sociološku studiju za potrebe gradskih projekata Grada Zagreba. To je već značajan noviji trend nakon što su sociološke studije bile gotovo zaboravljene, dok su od 1970ih do 1990ih godina bile gotovo kontinuirano izrađivane u Zagrebu i drugim urbanim centrima u Hrvatskoj (Dubrovnik i dr) kao dio pripreme za urbanističke planove i prostorne zahvate.

Autorica je istražila aktualne relevantne dokumente i definirala najvažnije koncepte i pristupe iz područja urbane sociologije i drugih društvenih znanosti relevantne za konceptualizaciju i realizaciju istraživanja šireg područja Črnomerca i okolnih kvartova, čime je stvorila operativni koncept istraživanja koji je sadržavao kritičku raspravu o urbanoj revitalizaciji, socijalnoj održivosti i kvaliteti života. Posebno potpoglavlje ove studije precizno je definiralo osnovnu srhu, cilj i metode koje su korištene u realizaciji istraživanja. U nastavku dan je pregled relevantnih urbanističkih planova i predstavljeni rezultati analize prostornih podataka te je nakon toga prikazan ključni aspekt sociološke studije – terensko istraživanje koje uključuje participaciju građana kao posebno važan aspekt, a tom je kontekstu ova studija onovo pokazala da su građani zainteresirani za prostore u kojima žive. Uzimajući sve navedeno u obzir, možemo konstatirati da je doc. dr. sc. Jana Vukić izradila znanstvenu studiju o jednom predjelu Zagreba koji bi mogao primjenom nalaza i ove studije biti unaprijeđen u još prijatniji i prisvojeniji „mikroprostor“ velikog grada. Studija predstavlja vrijednu znanstvenu analizu i donosi nove znanstvene spoznaje te bih preporučio da bude objavljena kao znanstvena publikacija.

DR. SC. TIHOMIR JUKIĆ *PROFESSOR EMERITUS* (ARHITEKTONSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU)

Prilikom izrade sociološke studije dr. sc. Jana Vukić koristila je znanstveni pristup istraživanja i prezentiranja rezultata. Naznačeni su svrha, cilj i metode istraživanja, provedeno detaljno istraživanje, interpretirani rezultati istraživanja koji su osnova za zaključivanje i preporuke. Obzirom na svoju sistematičnost i znanstveni pristup, predlažem da se Sociološka studija „Gradski projekt Ciglana i Kustošija“ publicira kao znanstvena studija i koristi kao dodatna literatura za urbanističke i arhitektonske kolegije zbog važnosti interdisciplinarnog pristupa i naglašenog participativnog pristupa urbanim transformacijama.

Obzirom na izrazitu sistematičnost autorice sociološke studije, provedeno opsežno istraživanje i veliki broj obavljenih analiza, zaključci istraživanja pridonijeti će boljem razumijevanju potreba stanovnika, ali i ostalih građana, jer su problemi o kojim se govori u ovoj studiji problemi grada Zagreba. Ova studija pokriva i potrebu za praktičnom stručnom literaturom što veliku mogućnost nastavku istraživanja procesa preobrazbe grada tako da će postati nezaobilazni dio stručne literature koja će biti korištena u raznim istraživanjima. Sve to će pridonijeti kvalitetnijem sagledavanju gradskog prostora i njegove preobrazbe.