

American dream – проблем америчких предграђа

Семинарски рад

Вукашин Александрић 2008/157

Београд, децембра 2010. године

Ментори: проф. мр Петар Арсић
асс. арх. Ивица Николић

Раст стандарда и убрзана моторизација током педесетих година у Америци омогућили су ширим слојевима америчког друштва да ужива у комфору који је до тада био резервисан само за најбогатије слојеве. Рапидна "субурбанизација" која је иследила, уместо до стварања идеалног окружења за живот, довела је до алармантне дезинтеграције америчког града као центра друштвеног и културног живота, као и огромних саобраћајних и економских проблема. Од идеалног места за живот средње класе, предграђа су постала прилике стагнације и неефикасности америчког друштва. Овај рад бавиће се проучавањем урбанистичке и саобраћајне димензије ових проблема са мањим освртом и на социјалну и економску димензију.

САДРЖАЈ

1. УВОД.....	3
2. ИСТОРИЈАТ.....	4
3. ФИЗИОНОМИЈА ПРЕДГРАЂА.....	7
4. ПРЕВАЗИЛАЖЕЊЕ ПРОБЛЕМА.....	10
5. ЗАКЉУЧАК.....	12



1. УВОД

Од утопијске визије четрдесетих и педесетих година XX века о идеалном начину становања па све до дисфункционалне реалности данашњице, развој "субурбане" Америке изгледа да је дошао до краја. Бројни проблеми неконтролисаног ширења дошли су до изражаја и открили велике импликације на све сфере живота у Америци, не само урбанистичке.

Овај рад бавиће се основном димензијом овог проблема – просторно-урбанистичком, са мањим освртима на импликације које она има на социјалне и економске прилике у том међусобно зависном систему. Такође ће се бавити и могућим решењима ових проблема.

При изради рада, као база истраживања коришћена је одлична књига групе америчких аутора под називом "Charter for The New Urbanism". За допунско истраживање материје коришћени су бројни интернет извори, почев од Википедије ("Wikipedia"), преко јавно доступне књиге "Urban Sprawl – a Comprehensive Reference Guide" и неких мањих чланака.

Рад је конципиран у 3 главе у којима је: (1) описан историјат развоја америчких предграђа и њихових основних карактеристика; (2) размотрена садашња просторна структура истих, као и присутни проблеми; и (3) сагледано како се може доћи до решења постојећих проблема.



Levittown, Лонг Ајленд, прво велико предграђе раних 50-их

2. ИСТОРИЈАТ

Предграђа су махом резиденцијалне четврти градова које карактерише мала густина насељености (у односу на центре градова). Начелно, постоје 2 вида дефинисања предграђа – према административном и према морфолошко-функционалном принципу. Према административном, предграђа представљају независну административну целину од својих матичних градова. Међутим, потпунији је други вид дефинисања према коме предграђа могу бити (али и не морају) у административним оквирима града, али морфолошки и функционално представљају засебну целину.

Појава првих правих предграђа (suburbs), у данашњем значењу те речи, била је условљена индустријском револуцијом и појавом нових видова превоза људи (воз и трамвај) почетком XIX века. Тадашња нова индустријска постројења захтевала су велику количину радне снаге и покренула су велике миграције становништва из села у градове. У таквим приликама било је потребно изградити велике стамбене комплексе издвојене, како од индустријских загађивача, тако и од богатих градских центара. Тако су настале и први искључиво стамбени делови градова. Наредних 100 година предграђа ће махом остати непромењена, све до појаве и масовније употребе аутомобила почетком XX века. Међутим, због лоше економске ситуације становништва усвољене рецесијом 20-их и 30-их, овај вид становања још није био узео размере какве данас има.

Лонг Ајленд у Њујорку постао је прва велика субурбана зона на свету захваљујући Левиттауну, који се сматра архетипским предграђем послератне ере. Овај тренд убрзо су почели пратити и сви остали градови широм САД-а. Овај брзи раст површине градова није упоредо био праћен и растом административних граница градова. Предграђа су се ширила и изван административних дистрикта градова тако

чинећи аутономно вођене заједнице које су, опет, са градом чиниле једну урбану, тј. субурбану целину. Ово ће на крају показати и своје лоше стране јер ће бити један од катализатора постепеног пропадања неких приградских целина због разних бирократских и финансијских проблема.



Куће у оквиру Сан Хозеа, Сан Франциско, Калифорнија

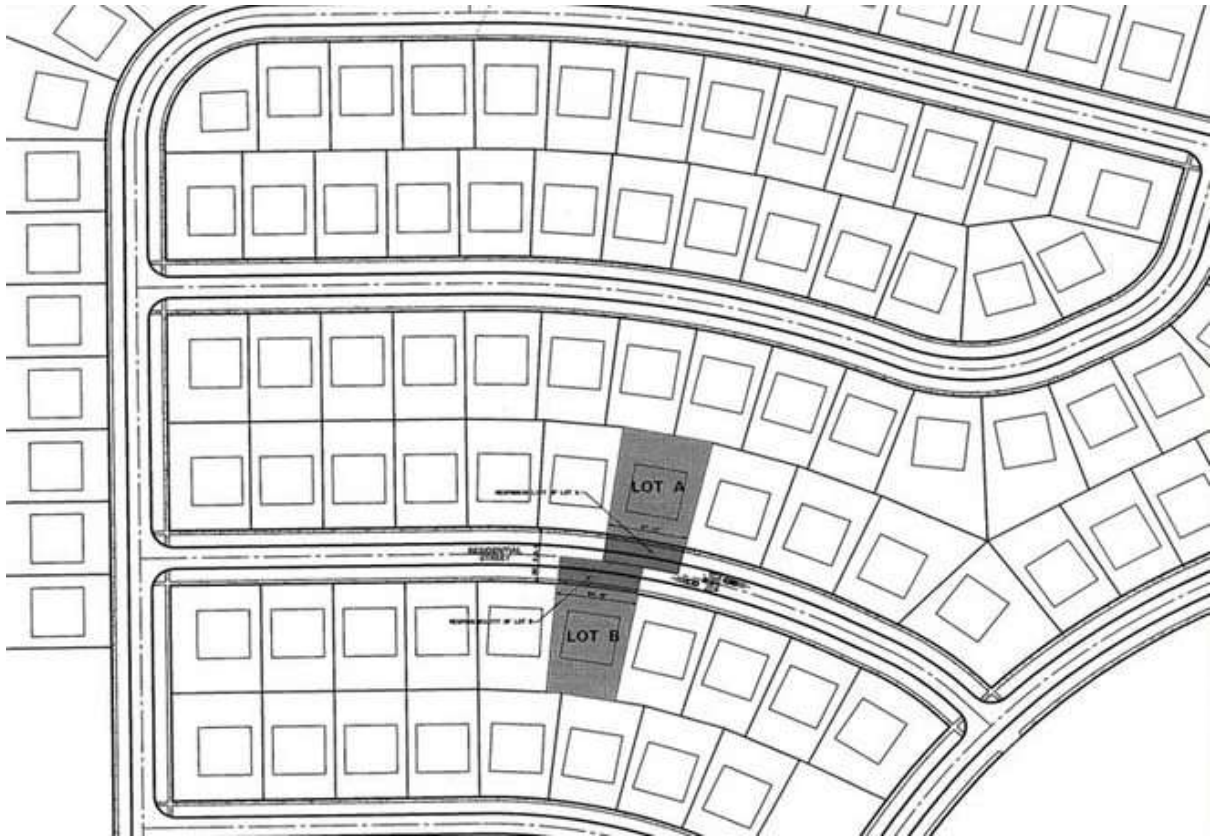
Убрзани економски развој Америке покренут Другим светским ратом значајно је променио економску ситуацију становништва у земљи. Након туробних двадесетих и тридесетих година обележених рецесијом, али и великом урбанизацијом, наступило је време процвата америчке економије. Наравно, економски бољитак праћен је и технолошким напретком који је омогућио да по први пут до тада, аутомобил, после 50 година од настанка, буде доступан заиста широким народним масама. Новонастала повећана мобилност становништва је даље у комбинацији са великим грађевинским радовима на разгранатој мрежи међудржавних и локалних аутопутева и повећаном стандарду, први пут омогућила великом броју Американаца да раде у градовима и да у исто време живе у мирним и безбедним предграђима у настајању. Укратко, аутомобил је у комбинацији са либералном политиком ("свако свој газда") и побољшаном путном инфраструктуром омогућио да сваки Американац из средње класе може да живи у својој приватној кући у мирном суседству далеко од градске вреве, што је до тада била одлика само најбогатијих. Оваква политика, како је то тада изгледало, коначно је омогућила скоро сваком Американцу остварење "америчког сна".

Раст субурбаних насеља у Америци од педесетих довео је до тога да данас више од 50 процената америчког становништва живи у њима. Како овакав вид насеља чине

углавном слободностојеће породичне куће са двориштем, предграђа заузимају огромне површине земљишта зарад становања малог броја људи у поређењу са градским језгрима. Због овакве просторне структуре, многи Американци из предграђа до центара, где раде, свакодневно путују сатима што ствара огромне проблеме у саобраћају и вишеструко повећава загађење и потрошњу фосилних горива. Такође, ова насеља су од старта пројектована не према пешацима, већ према моторним возилима. Чак се и најосновније животне потрепштине не могу наћи на пешачкој удаљености, већ су удаљене и по више километара.

За време убрзане изградње 50-их био је присутан значајан раскорак при инвестирању у нова приградска насеља и запуштању центара градова. У убрзано пропадајућим центрима су, за масовним повлачењем средње класе, остали доњи слојеви становништва са високим степеном криминала. Њихова главна намена је сада била искључиво финансијске природе.





Типична парцелација предграђа

3. ФИЗИОНОМИЈА ПРЕДГРАЂА

Најкарактеристичније обележје предграђа свакако су једнопородичне слободностојеће куће на малим парцелама, распоређене у једноличне низове дуж саобраћајнице. Због тога, предграђа имају малу густину становања и као таква захтевају далеко већу површину од матичних градова. С обзиром да преко 50 % Американаца живи у оваквим типовима насеља, она представљају највећи део свих изграђених површина у Америци.

Карактеристично је зонирање које одваја стамбене од комерцијалних зона. Због оваквог искључивог зонирања, дневне потребе грађана најчешће нису доступне пешацима, па је употреба личних моторних возила неопходна за све врсте дневних активности. У ткиву сачињеном од једнопородичних слободностојећих кућа, на одређеном растојању налазе се изграђени тржни центри са огромним паркинзима који служе са снабдевање становништва. Ови велики тржни центри заменили су, како мале бакалнице, тако и целе трговачке улице у градовима.

Саобраћајна мрежа у предграђима најчешће се састоји из ортогоналне мреже приступних и сабирних саобраћајница које воде даље до магистрала – најчешће аутопутева са 6 и више трака.

Са социјалног становишта, предграђа представљају махом монолитне белачке заједнице људи средње класе сличног имовинског статуса. Тек се последњих деценија

Примери распрострања предграђа Лос Анђелеса; карактеристични градски аутопутеви који секу блокове.

јавио тренд досељавања и других расних и социјалних група, а паралелно с тим присутан је и одређени тренд одсељавања белог становништва у централне градове.

3.1. Проблеми предграђа

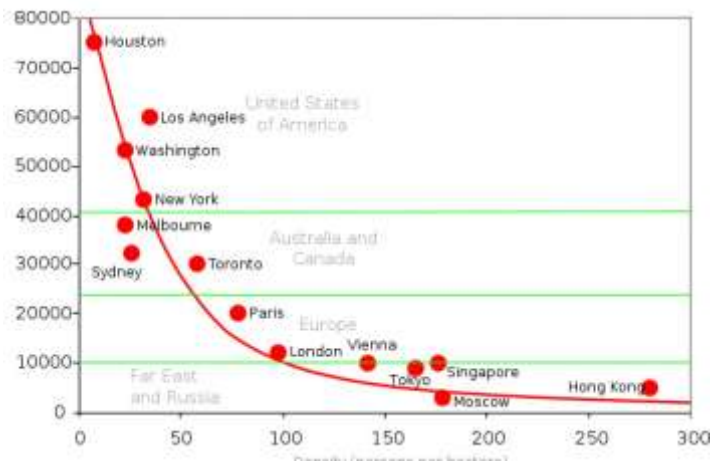
Предграђа су, због свог карактера и физичке структуре, апсолутно зависна од персоналних моторних возила. Ауто индустрија је, као један од стожера америчке економије, нашла погодно тле у виду "субурбанизације" Америке. Физичка и функционална структура предграђа базирана је на идеји да свака породица има 2 или више аутомобила. Велика растојања која је свакодневно потребно превалити, како до посла, тако и у суседству условљавају људе на употребу аутомобила. Због огромне површине коју заузимају, а истовремено врло ниске густине насељености, врло је тешко, ако не и немогуће, организовати ефикасне системе јавног саобраћаја.

У оваквим квази-урбаним једноличним заједницама врло су ретки јавни садржаји. Једноличне улице доминирани асфалтом нису пројектоване према мери пешака, а огромне удаљености до првих јавних садржаја обесхрабрују сваку врсту рекреативних активности. Бројни аутопутеви који пролазе кроз ткиво предграђа додатно деградирају амбијенталне квалитете околине наглим цепањем суседстава.

Искључиво ослањање и зависност од моторних возила ствара велике гужве у саобраћају који је далеко мање ефикасан од организованог јавног саобраћаја.



Поред великог губитка времена и смањене продуктивности (Американци у свакодневном путовању до посла и назад проводе и до 5 сати), присутна је и далеко већа загађеност ваздуха и животне средине због велике потрошње фосилних горива. Примера ради, просечан Американац годишње троши чак дупло више горива од просечног Немца¹ (и чак пет пута више од грађана Србије!).



Однос између густине града и потрошње горива по глави становника

Само исељавање већег дела становништва претворило је градове или само у пусте центре начичкане облакодерима, или у проблематичне запуштене квартове са високом стопом криминала, насељене имигрантима и нижим слојевима друштва. Неки градови су скоро и изгубили своје центре, као што је то случај са Питсбургом у чијем центру се сада налази само мањи број корпоративних облакодера, док у непосредној близини почиње море једнопородичних кућа.



Центар Питсбурга

Слична ситуација је и са Лос Анђелесом. "Субурбанизација" Лос Анђелеса практично је разводнила град на неколико мањих пословних центара са високим торњевима повезаних 80 км великом зоном породичних кућа испресецаном мрежом градских аутопутева.

Очигледна особина предграђа по свим важним параметрима урбаног развоја је његова *неефикасност*. Неефикасност при коришћењу земљишта, енергије, људских ресурса; у домену саобраћаја, компактности и функционалности самих градова. На крају, ту је деструктивни утицај на идентитет и функцију самих градова. Урбани центри постају само празна финансијска и услужна чворишта са морем једноличних кућа околних које не нуде икакве садржаје за људе који ту живе. У таквом окружењу људи престају да имају потребу да излазе из својих домова, а самим тим функција града као социјалног чворишта престаје.

¹<http://www.ifitweremyhome.com/compare/US/DE>

"У Хјустону, пешак на улици је само особа која иде до свог аута."²



Неки од могућих начина оплемењивања простора



4. ПРЕВАЗИЛАЖЕЊЕ ПРОБЛЕМА

Главни главни проблеми америчког града - запуштање центара, неограничено ширење празног безличног субурбаног ткива, повећање расних и класних разлика, уништавање животне средине, губитак обрадивог земљишта и дивљине, страдање друштвеног градитељског наслеђа³ - представљају фундаменталне проблеме на чијем решавању у крајњој линији лежи будућност интеракције са социјалним и економским димензијама америчког друштва.

Ови проблеми могу се решити једино обновом постојећих центара урбаних регија, трансформацијом огромних једноличних предграђа у суседства и квартове јединствених естетских и функционалних квалитета. Неопходно је створити садржаје по мери човека, а не аутомобила. Неопходно је сиве, празне четврти учинити привлачним пешацима довођењем преко потребних садржаја који би навели људе на интеракцију са изграђеном средином.

Самим тим је неопходно направити полицентричне урбане средине уједињене у један велики урбани систем. Уместо свакодневног путовања од 40 и више километара до посла, људи ће имати посао баш у свом суседству. Ко, пак, буде и даље

² Congress for The New Urbanism, "Charter of The New Urbanism", McGraw-Hill, str. 142

³ Congress for The New Urbanism, "Charter of The New Urbanism", McGraw-Hill, str. 5

радио у старим центрима, требало би да има могућност да до тамо стигне ефикасним јавним превозом. Ефикасност јавног превоза биће могуће остварити управо том полицентризацијом градова, јер постојећа раширеност насеља и мала густина становања онемогућавају ефикасно увођење линија градског превоза због превеликих раздаљина које би потенцијални корисници морали да прелазе како би стигли до станица с једне, тј. економске неоправданости увођења бројних нових линија како би се покрила одговарајућа површина.



5. ЗАКЉУЧАК

Идеја америчког сна о мирном и удобном животу са породицом у сопственој кући у мирном предграђу далеко од хаотичног центра изгледала је врло обећавајуће средином прошлог века. Међутим, како то обично и бива, временом се изјаловила и постала своја супротност. Масовна потражња, масовна градња и масовна потрошња учинили су да историјски центри градова изгубе све функције осим економске, а да непрегледна стерилна предграђа постану доминантан фактор уживоту Американаца. Лоша развојна политика довела је до непрегледног ширења нефункционалних предграђа која све више онемогућавају нормално функционисање градова, а самим тим и привреде.

Решење се огледа једино у будућем равномернијем развоју градова. Време ширења предграђа је прошло, а сад предстоји обимна реконструкција и исправљање критичних грешака учињених последњих 50 година које су, чак, угрозиле и америчку економију.. Мењање и трансформација градова из моноцентричних система са опустелим центрима и једноличним, нефункционалним и изразито (енергетски) неефикасним предграђима-сателитима у нове, полицентричне функционалне целине које омогућавају далеко разумније коришћење ресурса, као и квалитетнији живот. Такође, уместо бескрајног ширења и уништавања природних богатстава и плодне земље, неопходно је почети процес погушћавања већ изграђених површина.

Подједнако је важно и кориговање функције и садржаја постојећих градских целина. Неопходност реконструкције и враћања изгубљених социјалних и културних димензија у опустеле градске центре у оштром је контрасту са постојећим стањем где центар има искључиво економску и пословну улогу. Такође је и у предграђима потребно мењање целокупне политике планирања како би се поставила стабилна основа за будућу трансформацију и спречила даља ескалација и овако великог проблема. То значи да се морају увести правила и ред у изразито либерални однос према развоју и планској изградњи где се велика потражња за оваквим видом становања нерално одржава непостојањем адекватне алтернативе за крајње кориснике. А овај проблем затвара круг и опет води на прву тезу, тј. оживљавање центра.

Полицентричност, погушћавање и реафирмација центра су основне смернице за будућност. Напослетку, доба једнопородичне куће није прошло, али доба у ком половина становништва живи у истима свакако јесте.

Литература:

-Congress of The New Urbanism, "CHARTER of The New Urbanism", McGraw-Hill

Интернет извори:

- <file:///D:/fakultet/Izborni%20Kontinuiteti%20razvoja%20gradova/Suburb.htm>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Levittown,_New_York
- http://en.wikipedia.org/wiki/Urban_sprawl
- <http://www.numbersusa.com/content/issues/urban-sprawl.html>

- <http://en.wikipedia.org/wiki/Suburbanization>

- книга "Urban Sprawl: a Comprehensive Reference Guide" :

http://books.google.com/books?id=XJfqI9Xjq-wC&pg=PA403&lpg=PA403&dq=long+island+urban+sprawl&source=bl&ots=Q1XN2kdzdY&sig=sn4wF1oQb_SbWXQgEnvvoP_Rebc&hl=en&ei=i_QHTaWBH87qOca14eQQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=6&sqi=2&ved=0CD0Q6AEwBQ#v=onepage&q=long%20island%20urban%20sprawl&f=false

- <http://www.ifitweremyhome.com/compare/US/RS>