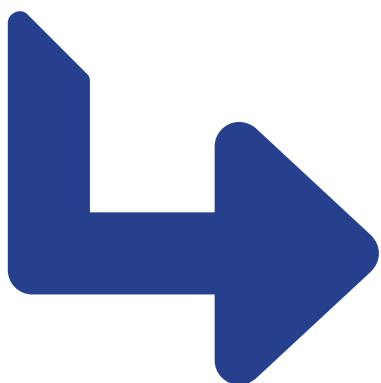


Neću city, hoću super kvart: kako do naselja po mjeri čovjeka

Sažeti predlog praktične politike

Stefan Bulatović



NEĆU CITY, HOĆU SUPER KVART: KAKO DO NASELJA PO MJERI ČOVJEKA

Sažeti predlog praktične politike

Autor: Stefan Bulatović

Saradnica: Ana Đuranović

Dizajn: Srđa Dragović

Izdavač: Biciklo.me

Godina: 2023.

www.biciklo.me

Sadržaj ovog dokumenta je isključiva odgovornost nevladinog udruženja Biciklo.me i ne odražava nužno stavove Centra za promociju civilnog društva, Center for Research and Policy Making (CRPM), Institute for Democracy and Mediation i Ministarstva vanjskih poslova Kraljevine Norveške.

Svi izrazi koji se u ovom dokumentu koriste u muškom rodu obuhvataju iste u ženskom rodu.

SADRŽAJ

Uvod	2
Šta je super kvart	2
Struktura super kvarta	3
Prednosti super kvartova	3
Kako formirati super kvart	4
Izazovi	6
Predlozi za super kvartove u Podgorici	7
Literatura	8

UVOD

Život u gradovima postaje sve veći izazov. Kontinuirana urbanizacija, smanjivanje zelenih površina, zagađenje vazduha, buka i pritisak motornog saobraćaja samo su neki od aspekata koji negativno utiču na kvalitet života u stambenim naseljima. Ti negativni aspekti su u velikoj mjeri uzrokovani načinom planiranja urbanog prostora, koje je od druge polovine dvadesetog vijeka dominantno usmjereno na zadovoljavanje potreba motornih vozila, u prvom redu putničkih automobila. Prema nekim istraživanjima, do 25% površina u današnjim gradovima u Evropi namijenjeno je motornom saobraćaju (Barcelona Urban Ecology Agency 2018).

Usljed takvog razvoja gradskih sredina, potreba za kvalitetnim javnim prostorom, uključujući zelene površine, postaje sve izraženija. Kao jedan od načina za ponovno ustupanje javnog prostora ljudima javio se i koncept super kvartova (eng. *superblocks*), a sve u cilju kreiranja stambenih blokova koji su ugodni za život i lišeni negativnih uticaja motornog saobraćaja.

Koncept super kvartova postaje jedan od zaštitnih znakova Barselone, gdje se već nekoliko decenija radi na preuređenju naselja u cilju poboljšanja kvaliteta života u gradu. Zbog svog uspjeha, ovo urbanističko rješenje počinju da usvajaju i drugi gradovi širom planete, pa je važno da se sa njime upoznaju i relevantni akteri u Crnoj Gori.

U ovom sažetom pregledu praktične politike detaljno je predstavljen koncept super kvartova, uključujući strukturu, osnovne elemente, načine realizacije, prednosti i izazove. Nakon toga, dati su predlozi za dva potencijalna super kvarta u Podgorici, koji bi u budućnosti mogli da se realizuju.

Ovaj dokument izrađen je u okviru projekta SUMP-UP, koji realizuje Biciklo.me uz podršku regionalnog projekta SMART Balkan – Civilno društvo za povezan Zapadni Balkan. Projekat SMART Balkan implementiraju Centar za promociju civilnog društva (CPCD), Center for Research and Policy Making (CRPM) i Institute for Democracy and Mediation (IDM), a finansijski podržava Ministarstvo vanjskih poslova Kraljevine Norveške.

ŠTA JE SUPER KVART

Super kvart je inovativno urbanističko rješenje osmišljeno sa ciljem da se javni prostor ustupi ljudima, smanji pritisak motornog saobraćaja, podstakne aktivno kretanje i zdravi stilovi života, prošire zelene površine i ublaži uticaj klimatskih promjena (Rueda 2018). Takvi kvartovi predstavljaju spoj nekoliko stambenih blokova unutar kojih se većina kretanja obavlja pješke ili biciklom, dok je tranzitni saobraćaj izmješten na obode kvarta. Rezultat takvog rješenja je kvart prilagođen čovjeku, u kojem ulice umjesto za prolazak vozila služe za okupljanje, druženje i odmor. U idealnom slučaju, kvartovi su međusobno grupisani kako bi se osigurao bezbjedan pristup sadržajima, poput obrazovnih ustanova, domova zdravlja, trgovina i slično.

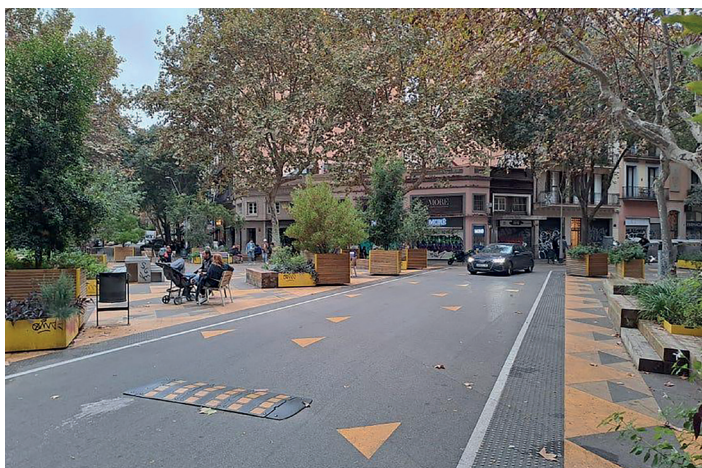
Umjesto gužve i buke koju stvaraju automobili, kroz model super kvarta dobija se urbani prostor koji je bezbjedan i pun života. U takvom prostoru ljudi sjede i razgovaraju na klupama, djeca se igraju ispred zgrade umjesto u igraonici, a na mjestu parkiranih automobila nalaze se žardinjere, saksije i drveće (vidi sliku 1)



Slika 1 – Super kvart Sant Antoni u Barseloni. Foto: Edu Bayer

Saobraćaj u super kvartovima je po pravilu smirenog karaktera (Slika 2). Stanovnici i dalje mogu automobilom prići svom stambenom objektu, ali malo dužim putem nego ako bi išli pješke ili biciklom, čime su podstaknuti da se kreću aktivno. Brzina kretanja vozila unutar kvarta je ograničena na maksimalno 20 km/h, a po obodima se nalaze saobraćajnice višeg reda, na kojima su dozvoljene nešto veće brzine kretanja vozila. Na glavnim saobraćajnicama koje okružuju super kvart nalaze se odvojene pješačke površine i biciklističke staze, kao i stajališta javnog prevoza. Budući da se većina kretanja obavlja aktivnim vidovima mobilnosti, upotreba motornih vozila se neminovno smanjuje, što dovodi do rasterećenja saobraćaja oko kvarta.

Iako je koncept super kvartova nastao još tokom 60-ih godina prošlog vijeka u Braziliji u Brazilu, super kvartovi su punu afirmaciju dobili u Barceloni. Idejnim tvorcem super kvartova u Barceloni, smatra se Salvador Rueda, dugogodišnji direktor Agencije za urbanu ekologiju Barcelone. On je tokom prve decenije 21. vijeka osmislio koncept koji je nazvao *superilla* (super kvart), a nakon pilot projekata u naselju Graciosa (*Gracia*), prvi super kvart je završen 2017. godine u naselju Poble Nou. Danas Barcelona ima ukupno 12 super kvartova, a jedan broj novih je trenutno u formiranju. Ovaj model se proširio i na druge, manje gradove u Španiji, kao što su Vitoria-Gasteiz, La Korunja i Ferol.



Slika 2 – Saobraćaj u super kvartu. Foto: Michele Castrezzati

STRUKTURA SUPER KVARTA

Super kvart se sastoji iz unutrašnjeg i spoljašnjeg dijela. **Unutrašnji dio** čini javni prostor koji je ustupljen ljudima umjesto automobilima. Stanovnici se unutar kvarta uglavnom kreću pješke ili biciklom, iako je u pojedinim djelovima dozvoljen saobraćaj motornih vozila. Ipak, motorni saobraćaj je usporen i ograničen na potrebe stanovnika kvarta, vozila hitnih službi i dostavnih vozila pod određenim uslovima. Brzina kretanja vozila je ograničena na 10 km/h do najviše 20 km/h, jer je bezbjednost svakog stanovnika kvarta na prvom mjestu. Primarni način kretanja je pješke, ali su i biciklo i javni prevoz važan vid transporta kako unutar kvarta tako i van njega.

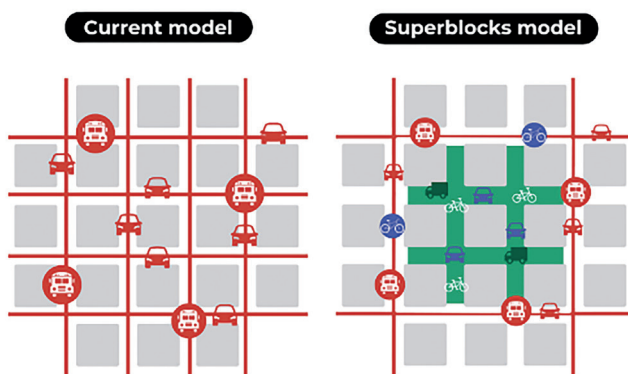
Spoljašnji dio obuhvata ulice koje okružuju super kvart, a koje služe za tranzitni saobraćaj. Takve ulice po pravilu sadrže trotoare i biciklističke staze, kako bi stanovnici bezbjedno nastavili svoja putovanja izvan super kvarta. Površina super kvarta nije

striktno definisana; poređenja radi, super kvartovi u Barceloni zauzimaju prostor od oko 400 metara po širini i dužini. Takođe, ni oblik super kvarta nije definisan, pa je kvadratni oblik samo jedan od mogućih modela.

The superblocks model explained

Comparison between the current model and superblocks model of urban mobility planning.

- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|------------------------------|
| | Public transport network | | Private vehicle passing |
| | Bicycles main network (bike path) | | Residents' vehicles |
| | Free passage for bicycles | | Urban services and emergency |
| | Basic traffic network | | Pedestrians priority |



THE CONVERSATION

Slika 3 – Model superkvarta. Foto: The Conversation

Super kvartovi predstavljaju inovaciju u prostornom planiranju, jer nude alternativu tradicionalnom shvatanju organizacije uličnog prostora. Prema riječima Salvadora Ruede, super kvart ljudima daje mogućnost da u javnom prostoru ostvare prava mimo prava na kretanje, kao što su okupljanje, igra, kultura, prenos znanja i demokratija.

PREDNOSTI SUPER KVARTOVA

Super kvartovi se mogu formirati kako u postojećim tako i u budućim naseljima. U postojećim naseljima, super kvartovi ne podrazumijevaju gradnju nove infrastrukture, već se oslanjaju na postojeću. Osim benefita koje se odnose na kvalitet stanovanja, super kvartovi imaju pozitivan uticaj i na zdravlje stanovnika. Smanjenje zagađenja i buke, te podsticanje fizičke aktivnosti samo su neke od javnozdravstvenih koristi koje donosi život u takvim naseljima (Mueller et al. 2020).

U tabeli ispod date su neke od prednosti super kvartova (adaptirano iz EIT Urban Mobility 2023)

Ulice usmjerene na ljude	Smanjena upotreba javnog prostora za potrebe automobila	Veća upotreba javnog prevoza	Veći kvalitet života i boravka u kvartu
Više prostora za pješake	Manje saobraćajnih zakrčenja	Smanjenje nivoa buke	Poboljšana bezbjednost saobraćaja
Bolje zdravlje stanovništva	Preraspodjela prostora u cilju podsticanja različitih aktivnosti	Smanjenje zagađenja vazduha	Jača društvena kohezija



Slika 4 – Socijalizacija u super kvartu u Barseloni.
Foto: Ajuntament de Barcelona

KAKO FORMIRATI SUPER KVART

Prema EIT Urban Mobility, za formiranje super kvarta ključno je nekoliko elemenata, i to:

- Izmeštanje tranzitnog saobraćaja
- Redukovanje broja uličnih parking mjesta
- Prilagođavanje linija javnog prevoza
- Podsticanje mikromobilnosti
- Projektovanje spoljnih ulica
- Kreiranje atraktivnog javnog prostora
- Uspostavljanje ekonomske ravnoteže

Izmještanje tranzitnog saobraćaja

Prvi korak u realizaciji super kvarta je izmještanje tranzitnog saobraćaja. Osnovna ideja ovakvog modela je da motorna vozila ne prolaze kroz ulice koje se nalaze unutar tog prostora, već da tranzitiraju po obodima kvarta. Drugim riječima, vozači motornih vozila treba da budu onemogućeni ili demotivisani da prolaze kroz kvart na putu do željenog odredišta, odnosno da se saobraćanje motornih vozila svede na potrebe isključivo

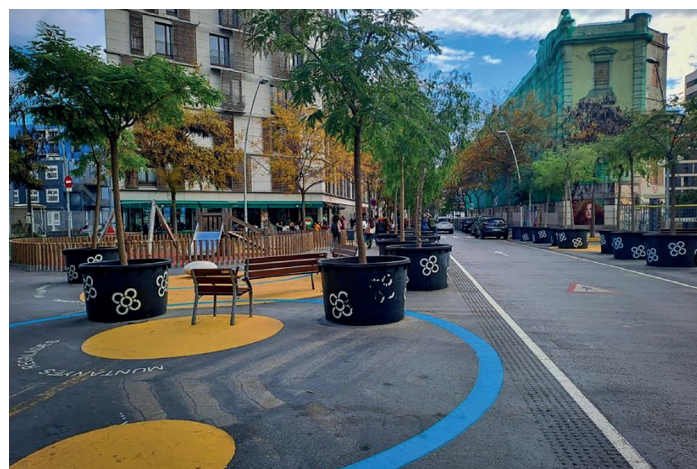
stanovnika tog kvarta.

Tranzitni saobraćaj se izmješta uz pomoć jednostavnih i pametnih rješenja, kojima se reorganizuje motorni saobraćaj. Prema McLaughlin et al. (2022), neki od primjera takvih rješenja su:

- džepni parkovi – mini zelene površine osmišljene kao odmorište sa klupama i urbanim zelenilom;
- modalni filteri – stubići, kapije ili žardinjere koje ograničavaju pristup automobilima, ali dopuštaju pristup pješacima i korisnicima bicikla;
- dijagonalni filteri – pregrađena raskrsnica pretvorena u dvije krivine sa suprotnim pravcima;
- filteri na kraju ulice – slijepe ulice kroz koje mogu proći samo pješaci i bicikla;
- zabranjena skretanja;
- jednosmjerne ulice.

Redukovanje broja uličnih parking mjesta

Izmještanjem tranzitnog saobraćaja smanjuje se potreba za uličnim parkiranjem. Osim što se smanjivanjem broja uličnih parking mjesta direktno podstiče aktivno kretanje, takva mjera doprinosi većoj bezbjednosti učesnika u saobraćaju, ali i oslobađanju prostora za zelene površine. Parking mjesta mogu biti opredijeljena isključivo za stanovnike kvarta, dok se manji broj mjesta može ostaviti za posjetioce.



Slika 5 – Javni prostor umjesto parking mjesta.
Foto: Michele Castrezzi

Prilagođavanje linija javnog prevoza

Izmještanjem tranzitnog saobraćaja povećava se potreba za uslugama javnog prevoza. Zato je potrebno povećanje broja linija i polazaka koji opslužuju stanovnike super kvarta, pri čemu stajališta javnog prevoza treba da budu udaljena najviše 350-400 m od bilo koje tačke u kvartu. Osim po obodima, vozila javnog prevoza mogu prolaziti i kroz sami kvart. Pristup vozila javnog prevoza može se regulisati putem rampe ili pokretnih stubića uz pomoć automatskog prepoznavanja registarskih tablica.

Podsticanje mikromobilnosti

Zbog načina projektovanja super kvarta, najefikasniji načini kretanja kroz kvart su pješčenje, te upotreba bicikla ili drugih sredstava mikromobilnosti. Biciklističke staze nisu potrebne unutar super kvarta, već samo na obodima, gdje je saobraćaj intenzivniji. Budući da su super kvartovi osmišljeni kao mirni i bezbjedni kvartovi, biciklistički saobraćaj kao i kretanje drugih sredstava mikromobilnosti unutar kvarta treba da budu prilagođeni pješacima. Za podsticanje upotrebe bicikla važno je obezbijediti dovoljno mobilijara za parkiranje bicikala, kao i biciklističke hangare i slična spremišta za čuvanje bicikala koja bi koristili stanari.

Projektovanje spoljnih ulica

Iako su ulice po obodima super kvarta namijenjene tranzitnom saobraćaju, to ne znači da te saobraćajnice treba da budu nalik magistrali. Brzine na perifernim ulicama treba da budu 30 km/h, do maksimalno 50 km/h ukoliko se radi o bulevarima. Ključna razlika između unutrašnjih i spoljašnjih ulica je u funkciji, a ne u brzinama. Osim toga, pri projektovanju treba pažljivo razmotriti optimalna rješenja za pješačke površine, biciklističke staze, saobraćajne trake za javni prevoz putnika, kolovozne trake, parkiranje i organizaciju logistike.

Važno je istaći da prilikom realizacije super kvarta na spoljnim ulicama ne dolazi do povećanja intenziteta saobraćaja odnosno zakrčenja, zbog fenomena poznatog pod nazivom „isparavanje saobraćaja“ (eng. *traffic evaporation*). Ovaj fenomen se javlja usljed ograničenja motornog saobraćaja unutar super kvarta, jer se u tom slučaju stanovnici i posjetoci u manjoj mjeri oslanjaju na putničke automobile.

Kreiranje atraktivnog javnog prostora

Super kvartovi ne podrazumijevaju samo optimizaciju saobraćaja, već kreiranje javnog prostora koji podstiče interakciju među ljudima. Takav prostor treba da bude atraktivan za ljude da u njemu borave i uspostavljaju društvene odnose unutar zajednice. Takođe, prostor treba da podstakne kreativnost, ostvarivanje prava, druženje i zabavu. Stoga on može služiti kako za druženje među komšijama tako i za razne događaje poput predstava, filmskih projekcija i debata. Zbog toga prostor treba da bude oplemenjen zelenilom, klupama, stolovima i drugim mobilijarom.



Slika 6 – Druženje u kreativnom prostoru super kvarta u Beču.

Foto: Stadt Wien / Christian Fürthner

Uspostavljanje ekonomske ravnoteže

Da bi super kvartovi ostvarili svoju funkciju, potrebno je da imaju raznovrsne trgovinske i ugostiteljske objekte. Na primjer, super kvartovi u Barceloni su bili na meti kritika jednog dijela javnosti, koji je tvrdio da su ti djelovi grada postali mjesta za kafiće i restorane. U nastojanju da uredi poslovnu djelatnost u ovakvim kvartovima, gradske vlasti u Barceloni su donijele lokalni propis kojim je regulisan broj kafića, restorana, supermarketa i radnji mješovite robe u super kvartovima. Na primjer, dozvoljeno je maksimalno 18 objekata u radijusu od 100 m, te propisan minimalni razmak od 25 m između restorana, marketa i ugostiteljskih objekata za pružanje usluge pripremanja i usluživanja hrane. Na ovaj način je napravljen balans između stanovanja i poslovanja, te podstaknuto otvaranje različitih kategorija poslovnih objekata.

Taktički urbanizam

Jedan od zaštitnih znakova super kvartova je korišćenje taktičkog urbanizma za potrebe transformacije ulica. Taktički urbanizam¹ je inovativni pristup uređenju prostora kojim gradovi kroz brze, jeftine i kreativne intervencije čine ulice bezbjednijim i atraktivnijim za boravak ljudi (Lydon & Garcia 2015). Takve intervencije su obično privremenog karaktera, osmišljene u cilju testiranja drugačije organizacije uličnog prostora. Neki od primjera taktičkog urbanizma su postavljanje urbanog mobilijara poput klupa i žardinjera na ulicama, iscrtavanje različitih geometrijskih oblika na asfaltu u cilju smirivanja saobraćaja ili izgradnja terasa sa stolovima i stolicama na uličnim parking mjestima za odmor prolaznika ili boravak gostiju obližnjeg ugostiteljskog objekta. Taktički urbanizam funkcioniše po principu žive laboratorije, gdje zajednice i gradovi eksperimentišu sa kreativnim načinima uređenja javnog prostora, pri čemu intervencije koja se po-kažu kao uspješne postaju trajna urbanistička rješenja.

1 <http://tacticalurbanismguide.com/>

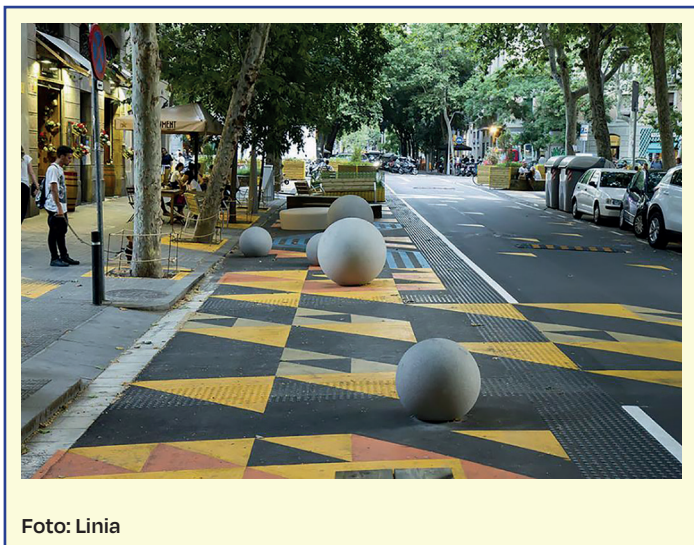


Foto: Linia

IZAZOVI

Prostorna organizacija naselja

Prilikom planiranja super kvarta treba imati u vidu da ne postoji samo jedan način organizacije i realizacije takvog modela. Super kvartovi u centru Barcelone mogu navesti na pogrešan zaključak da je ovakav kvart moguće realizovati samo u naseljima koja su projektovana na sličan način. Ne postoji jedno rješenje, već se svaki koncept mora prilagoditi organizaciji naselja i funkcijama koje treba da budu ostvarene kroz model super kvarta. Važno je da super kvart sadrži elemente kao što su ograničeni motorni saobraćaj, zelene površine i osnovni sadržaji za svakodnevni život, kao i da je kvart povezan sa ostalim djelovima grada adekvatnom infrastrukturom za održivu mobilnost, uključujući linije javnog prevoza putnika.

Protivljenje

Kao kod svake novine, a naročito one kojom se vrši pravednija raspodjela prostora, dio aktera na koje utiče odluka neće blagonaklono gledati na realizaciju. Da bi većina što brže prihvatila promjene, potrebno je uključiti građane i ostale zainteresovane strane u proces planiranja super kvarta, te sprovesti adekvatnu informativnu kampanju prije i tokom realizacije ovog modela. Važno je da strateška vizija i opšte dobro budu ideja vodilja donosiocima odluka, umjesto partikularnih interesa pojedinaca. Protivljenje je bilo prisutno i u Barceloni, ali danas većina stanovnika super kvarta ocjenjuje da je kvalitet života bolji nego što je bio ranije (Barcelona Urban Ecology Agency 2021).

Gentrifikacija

Gentrifikacija je proces u kojem se naselje ili kvart ubrzano transformiše zbog dolaska imućnijih stanovnika i novih investicija. Taj proces sa sobom donosi i negativne aspekte, kao što je povećanje cijena nekretnina, te odseljavanje i/ili društveno isključivanje manje bogatijih slojeva stanovništva. Sa gentrifikacijom se sve više suočavaju gradovi u Evropi, a super kvartovi zbog svoje atraktivnosti mogu podležiti tom procesu (Mueller et

al. 2020). Zato je potrebno osigurati da super kvartovi ostanu ono za šta su namijenjeni, a to je povećanje kvaliteta života u urbanim sredinama i ravnomjeran razvoj grada, uz smanjivanje a ne povećavanje nejednakosti u društvu. Kako bi se smanjio rizik od gentrifikacije, EIT Urban Mobility (2023) preporučuje da se model super kvarta raširi u sve djelove grada, te da se uvede sistem stanova u javnom vlasništvu, naročito u centru grada.

Kako osigurati političku podršku

Politička podrška je jedan od najvećih izazova u realizaciji super kvarta. Na primjeru Barcelone može se zaključiti da je otpor dijela javnosti prema promjenama sasvim uobičajena pojava, ali to ne treba da bude razlog da se odustane od uspostavljanja super kvarta.

U cilju obezbjeđivanja podrške, od presudne važnosti je od samog početka uključiti građane, ali i druge aktere, u kreiranje takvog urbanističkog rješenja. Iako se zbog toga ovaj proces može odužiti, on je neophodan kako bi se u obzir uzele potrebe različitih grupa i kako bi stanovnici prihvatili projekat kao sopstveni. U kvartovima u Barceloni su prilikom osmišljavanja super kvartova formirane radne grupe sastavljene od stručnjaka, građana i zainteresovanih strana. Takvim pristupom se osiguralo da većina bude pozitivno nastrojena prema realizaciji ovog rješenja.

U skoro svim kvartovima u kojima je implementirano ovo rješenje čak i oni koji su se u početku protivili sada podržavaju transformaciju kvarta.² To je sasvim očekivano, jer ljudi često odbacuju promjene ukoliko to podrazumijeva promjenu njihovih navika. Zato je ključno da nadležni ne budu pokolebani eventualnim otporom dijela javnosti prema uspostavljanju modela super kvarta.

2 <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-super-blocks-poblenou>

ZAKLJUČAK

Super kvartovi predstavljaju efikasan način za poboljšanje kvaliteta života u stambenim naseljima. Da bi realizacija takvog urbanističkog rješenja bila uspješna, ono bi trebalo da bude sastavni dio odgovarajućeg lokalnog planskog dokumenta ili strategije. Iako je planiranje prostora i saobraćaja decenijama unazad usmjereno na automobile, trendovi razvoja u 21. vijeku nalažu promjenu načina planiranja i korišćenja javnog prostora. Za uspjeh takvog projekta neophodno je od samog početka uključiti lokalnu zajednicu i oslušivati njihove potrebe, vodeći računa o socijalnoj jednakosti, zaštiti životne sredine, energetske efikasnosti i održivosti. Eventualno negodovanje prilikom kreiranja super kvarta ne treba da bude kočnica za realizaciju ovakvog rješenja, jer otpor utihne čim stanovnici vide prednosti ulica po mjeri svakog čovjeka. Super kvartovi donose brojne koristi, koje nadilaze svaki izazov u njihovoj realizaciji, i zato treba da postanu neizostavan dio politike uređenja urbanog prostora. Jer krajnji cilj super kvarta je promjena kulture življenja u gradu, u čijem centru više nije automobil, već čovjek.

PREDLOZI ZA SUPER KVARTOVE U PODGORICI

U ovom dokumentu dajemo dva predloga za realizaciju super kvartova na teritoriji Glavnog grada Podgorica. Vrijedi istaći da u Podgorici već postoje kvartovi koji su projektovani tako da imaju karakteristike super kvarta. To su, na primjer, Blok 5, kao i dio grada Preko Morače oivičen ulicama Svetozara Markovića, Vasa Raičkovića, Moskovskom i Bulevarom Svetog Petra Cetinjskog.

Predlog 1 – City kvart

City kvart je naselje koje je tokom druge decenije ovog vijeka postalo jedno od najatraktivnijih mjesta za kupovinu nekretnine i poslovanje. Ipak, stanari ovog naselja se suočavaju sa brojnim problemima, koji negativno utiču na njihov kvalitet života. U prvom redu su to veliki pritisak automobila, buka, javni red i mir, bezbjednost na ulicama, nedostatak zelenih površina, kao i manjak odgovarajućih sadržaja, kao što su škola, vrtić, dom zdravlja i park³. Zato predlažemo da upravo ovo naselje bude prvi kandidat za transformaciju u super kvart.

To bi podrazumijevalo smanjenje broja uličnih parking mjesta, što može izazvati otpor, naročito kod dijela vlasnika poslovnih objekata, a u manjoj mjeri kod dijela stanara, koji uglavnom posjeduju parking mjesta u podzemnim garažama. Zato je prije realizacije rješenja od ključne važnosti sprovesti adekvatnu informativnu kampanju i uključiti predstavnike svih zaintereso-

3 Mondo (2021). Kada će City kvart postati naselje po mjeri čovjeka?, dostupno na: <https://mondo.me/Info/Drustvo/a905528/KADA-CE-CITY-KVART-POSTATI-NASELJE-PO-MJERI-CHOVJEKA.html>



Ilustracija 1 – City kvart prije i poslije (animacija: Dutch Cycling Lifestyle)⁴

4 <https://dutchcyclinglifestyle.com/>

vanih strana u planiranje. Kako je navedeno u prethodnom tekstu, protivljenje dijela zainteresovane javnosti je sastavni dio implementacije super kvarta i njime treba na adekvatan način upravljati. Uostalom, cilj ovakvog rješenja je povećanje kvaliteta života u naselju, uključujući mobilnost ljudi i razvoj poslovne djelatnosti.

S obzirom na plansku organizaciju ovog kvarta, predlažemo da se počne sa pilot projektom, koji bi podrazumijevao transformaciju dijela koji je omeđen ulicama Vojvode Maše Đurovića na sjeveru, Radoja Dakića na istoku, Cetinjskim putem na jugu i ulicom koja vodi pored poznatog lanca hipermarketa na zapadu. Tranzitni saobraćaj se izmješta u navedene ulice, dok je pristup linijama javnog prevoza dostupan na Cetinjskom putu, gdje već prolazi nekoliko gradskih i međugradskih linija (vidi Ilustraciju 1).

Predlog 2 – Zabjelo

Zabjelo je jedno od najvećih naselja u Podgorici, čiji se djelovi razvijaju različitim dinamikom. Povoljan dio za transformaciju u super kvart je dio naselja omeđen ulicama Vojislavljevića na jugu, Princeze Ksenije na zapadu, Ilije Plamenca i 27. marta na sjeveru i Kralja Nikole na istoku. Taj kvart je nastao tokom 70-ih i 80-ih godina prošlog vijeka i nije pretrpio značajne promjene. Obuhvaćen je detaljnim urbanističkim planovima Stambena zajednica VI i Stambena zajednica VII – Stara Varoš (izmjene i dopune). Ovaj kvart je projektovan tako da je tranzitni saobraćaj već izmješten iz većeg dijela kvarta. Izuzetak je ulica Radosava Burića, koja je od samog nastanka tranzitna. Unutar kvarta se nalaze sadržaji koji su od vitalnog značaja za kvalitet života, a to su dvije osnovne škole („Oktoih“ i „Vuk Karadžić“), vrtić, dom zdravlja, supermarket, mini parkovi, igrališta i slično. Dodatno, kroz kvart prolaze 4 linije gradskog prevoza, te je ovo naselje relativno dobro opsluženo ovom važnom javnom uslugom.



S obzirom na plansku organizaciju, transformacija ovog dijela Zabjela u super kvart zahtijeva minimalne intervencije. Ključni korak je izmještanje tranzitnog saobraćaja iz ulice Radosava Burića, osim za linije javnog prevoza. Implementacijom takvog rješenja dio ulice Radosava Burića u dužini od 170 metara postao bi zona za kretanje isključivo održivih vidova prevoza (pješaci, bicikli i vozila javnog prevoza), i to od solitera preko puta OŠ „Vuk Karadžić“ do kraja parka preko puta vrtića. Kako je navedeno u prethodnom tekstu, prolazak vozila javnog prevoza se može regulisati upotrebom pametnih tehnologija – pokretnih stubića koji bi omogućili prolazak vozila javnog prevoza putem automatskog

prepoznavanja registarskih tablica. Na taj način bi ovaj prostor bio bezbjedniji, pogotovo za djecu, zatim protočniji za javni prevoz, a istovremeno bi se spriječilo nepropisno parkiranje na ulici i trotoaru ispred vrtića. Prilaz vrtiću i školi je omogućen sa jugoistočne strane, gdje se sada nalazi veliki parking. Stanari iz ulica Buda Tomovića i Jerevanske koji koriste automobil ne bi bili poremećeni ovom mjerom, samo što bi sa parkinga izlazili prilaznim putevima (iz Buda Tomovića pored trafika ili Zabjelske Vektre, a sa parkinga južno od vrtića kroz ostatak ulice Radosava Burića, pored stanice policije (vidi Ilustraciju 2).



Ilustracija 2 – Ulica Radosava Burića kod vrtića prije i poslije (animacija: Dutch Cycling Lifestyle)

LITERATURA

Barcelona Urban Ecology Agency (2018). *Charter for Designing New Urban Developments and Regenerating Existing Ones*, dostupno na: <https://shorturl.at/bvQR6>.

Barcelona Urban Ecology Agency (2021). *Salut als Carrers (Health in the streets)*, dostupno na: https://www.aspb.cat/wp-content/uploads/2021/10/English-ASPB_salut-carrers-resultsreport-Superblocks.pdf.

Eggimann, S. (2022). Expanding urban green space with superblocks. *Land Use Policy*, 117, 106-111, dostupno na: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106111>.

EIT Urban Mobility (2023). *Superblocks: rethinking cities and urban spaces for citizens*, dostupno na: <https://urbanmobility-courses.eu/courses/superblocks-v2/>.

Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change*. London: Island Press.

Mclaughlin, M. et al. (2022). Cars have taken over our neighbourhoods. Kid-friendly superblocks are a way for residents to reclaim their streets. *The Conversation*, dostupno na: <https://shorturl.at/hjANR>

Mueller, N. et al. (2020). Changing the urban design of Cities for Health: The superblock model. *Environment International*, 134, p. 105-132, dostupno na: <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>

Rueda, S. (2018). Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones. Barcelona's Case. In *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning*. M. Nieuwenhuisen & H. Khreis (Eds.), 135-154. New York: Springer International Publishing.