

Razpršena Amerika: kako je nastala? (Urbani izziv, letnik 12, št. 1: Prenova — grajeno (okolje

Author(s): Roberta BRANDES GRATZ

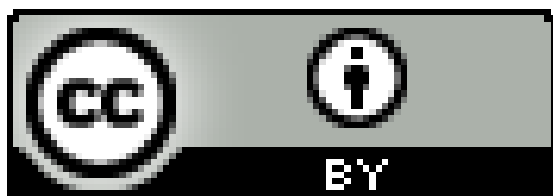
Source: *Urbani Izziv*, junij 2001, Vol. 12, No. 2, Prenova mesta — odprti prostor / Urban rehabilitation - open spaces (junij 2001), pp. 91-93

Published by: Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/44180376>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <https://about.jstor.org/terms>



This content is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Urbanistični inštitut Republike Slovenije is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Urbani Izziv*

JSTOR

Roberta BRANDES GRATZ

Razpršena Amerika: kako je nastala?

(Urbani izziv, letnik 12, št. 1: Prenova – grajeno okolje)

Od 2. svetovne vojne ameriška mesta oblikuje avtomobil. Skoraj vse odločitve o tem, kje, kako in kaj graditi v mestih, vaseh in na kmetijah, sta opredelili dostopnost z avtomobili in parkiranje. Pred vojno smo imeli skoraj najbolj razvejan in tehnološko napreden sistem javnega potniškega prometa na svetu. Stotine vlakov so vozile prek države in povezovala manjša in večja mesta. Tisoči tramvajev in tramvajskih prog so povezovali mestne predele in prevažali potnike od železniških postaj do doma, v središče ali druge dele mesta. Marsikje so bila celo najmanjša središča povezana z okoliškimi sosedstvi s cestno železnico. Z drugimi središči v regiji so jih povezovala medmestne proge.

Učinkovitost in povezanost mreže je bila za današnje standarde presejnetljiva. Večina ljudi je stanovala ali delala na 10-minutni razdalji od postajališča. Prebivalce Slovenije to najbrž ne preseneča, v ZDA pa je večini to le oddaljeni spomin. Sčasoma so skupnost za skupnostjo in mesto za mestom odpravljali cestno železnico ter železniške sisteme ter dajali prednost avtocestam in avtomobilskemu prometu. Vsi so hoteli biti vozniki. Vsi so želeli imeti avtomobil. Nihče ni želel postati odvisen. Nihče tega ni pričakoval.

Med 2. svetovno vojno je raba cestne železnice dosegla vrhunec. Ob koncu vojne so bili vsi javni potniški sistemi prepolni in v slabem stanju. Pozneje je Evropa investirala v sisteme javnega potniškega prometa, ZDA ravno nasprotno. Počasi in postopoma smo odpravljali železniške in tramvajske usluge ter ukinjali proge, dvignili smo cene vozovnic in bore malo posodobili. Hkrati je federalna oblast radodarno financirala velike, nove avtoceste. Vlaki, ki so

vozili na daljših ali krajših progah ter lokalni sistemi cestnih železnic so primerjalno dobili le skromno podporo. Javni potniški promet mora biti učinkovit, poceni in udoben, da bi bil izbran kot način prevoza. Primerljive naložbe v tedanje prometne sisteme in iskreno želene nove ceste bi oblikovale uravnoteženo prometno omrežje cest in železnic.

Proizvajalci avtomobilov in gradbena podjetja so energično lobirali lokalne oblasti, da bi gradili nove ceste. Prepričali so uradnike in ameriško javnost, da je v avtomobilih prihodnost. Proizvajalci avtomobilov, jekla in zračnic so s skupnimi močmi izrinili cestno železnico in jo nadomestili z avtobusi, prav tistimi, ki danes hudo onesnažujejo naša mesta.

Hkrati z izginotjem javnega potniškega prometa iz mestnih središč se je naglo pričenjalo preoblikovanje krajine s ciljem omogočanja avtomobilskega prometa. Amerika se je razlezla in razpršila prek pokrajine tako škodljivo, da si je obseg težko predstavljati brez obiska. Delikatna povezanost sosedstev, nekoč povezanih z mestno železnico, se močno razlikuje od vsiljene ločenosti obmestij po 2. svetovni vojni, ko je avtomobil zamenjal tire kot sredstvo povezovanja.

Po vojni so bili vsi napor gospodarstva in politike vloženi v preoblikovanje vojne industrije v industrijo potrošnje, še zlasti avtomobilske (kar je danes ironično ob dominaciji vojne industrije v gospodarstvu ZDA). Proizvodnja avtomobilov je postala sredstvo razvoja močnega domačega gospodarstva in možnost ohranjanja delovnih mest. Priljubljenost avtomobilov je naraščala od 20. let. Toda po vojni, ko so se začeli vojaki vračati do-

mov in iskati službe, je imeti avtomobil postalo novi cilj.

Že štirideset let je gradnja cest v ZDA najdražji vladni program. Avtocesta za avtocesto je trgala naša mesta ne zato, da bi omogočili povezave v teh skupnostih, kar je cestna železnica počela tako učinkovito, temveč da bi zvelikla ljudi iz mest, v rastočo, razpršeno poselitveno strukturo in trgovinska središča, ki so jih gradili v odprtih prostorih zunaj tradicionalnih mest.

Vladni programi financiranja so omogočali mladim družinam nakup prvega doma, vendar le če je bil nov. Gradili so jih izključno zunaj mest. Programov za prenove stanovanj v mestih ni bilo. Zaradi zapletene regulacije je bila prenova draga in težavna.

Gradbena in avtomobilska industrija sta se razvijali in bogatili. Skupnosti so trpele zaradi pomanjkanja investicij. V agresivnih oglaševalskih kampanjah so razglašali, da so mesta stvar preteklosti in obmestja prostori prihodnosti. Mnogi so menili drugače. Želeli so ostati v mestih. Toda dogajanja jim niso bila v prid. Zaradi pomanjkanja investicij v stanovanja, javni potniški promet, šole in storitve je postajalo bivanje v mestu čedalje bolj nezanimivo. Težko je bilo ostati.

Takrat se je oblikoval izredno zavajajoč in priljubljen mit, da bodo nove in široke ceste izboljšale prometne razmere, omogočile hitrejše gibanje avtomobilom in preprečevale zastoje. Kar ni bilo res. Vse nove avtoceste, nove lokalne ceste pa tudi razširjene avtoceste in lokalne ceste so samo povečale obseg novega prometa. Slednje je zelo pomembno, ker kot rešitev za prometne zagate vedno ponujajo nove ceste. Danes

Amerika ve, da je res ravno nasprotno. Nove obvoznice, ki naj bi zmanjšale prometne gneče, so ravno nasprotno pospešile razvoj vzdolž njih in povzročile še več prometa.

Z izgradnjo novih avtocest je več ljudi kupilo avtomobile. Več ljudi se je vozilo v službo, ker je to postalo preprosto oziroma je javni potniški promet neusmiljeno hiral. Čedalje več je bilo možnih poti, čedalje več ljudi jih je uporabljalo. Gradili so parkirišča in ljudje so se vozili vedoč, da jih prostor čaka. Povpraševanje po parkirnih prostorih je tudi naraščalo. Danes je večina Američanov povsem, zares povsem, odvisnih od avtomobilov za vse oblike potovanja: v službo, trgovino po liter mleka, razvažanje otrok v šolo, obisk kina. Vsako gospodinjstvo potrebuje vsaj dva avtomobila.

Zelo pomembno je razumeti, da se je to zgodilo počasi, z malimi koraki, kos po kosu, grižljaj za grižljajem. Porušene so bile stavbe, da bi zgradili več parkirišč. Cena goriva je bila nižja kot v katerikoli drugi državi. Raba avtomobilov je bila poceni, javni potniški promet pa čedalje dražji. Davčne olajšave za graditelje stanovanj v obmestju in vladno financiranje cest ter potrebne infrastrukture so oblikovale življenje, delo in nakupovanje, ki je bilo mogoče le z uporabo avtomobila.

Železniške proge so odpravljali, cestne železnice niso posodabljali, stare ceste so širili. V mojem mestu New Yorku so mnoga sosedstva pričela nazadovati z odpravo prog cestne železnice ali zaprtjem postajališča primestne ali podzemne železnice. Cela mesta v podeželski Ameriki so propadla zaradi tega in ljudje so se bili prisiljeni preseliti bližje službam. Takrat umirajo tudi lokalna gospodarstva, v šolah ni otrok in čedalje več ljudi se je preselilo v mesta, kjer je bila ponudba stanovanj tako ali tako nezadostna.

Vsa ta navidezno majhna in nepovezana dejanja so povzročila velike spremembe. Avtomobili so postali

najbolj množično prometno sredstvo, a ne zaradi tega, ker bi bili boljši ali učinkovitejši način gibanja, temveč zato, ker je postal javni potniški promet dramatično slabši in manj učinkovit, če je sploh obstal. Prek vse Amerike nova stanovanja, poslovni prostori, trgovine in zabavišna središča spremljajo razvoj novih cest. Z odhodom poslovne skupnosti in stanovalcev iz mestnih središč se je pričel proces propadanja, ki ga bo nemogoče ustaviti brez obsežnih javnih in zasebnih investicij. Imetje avtomobila je postalo statusni simbol. Toda do 50. let je bil namenjen pretežno prostemu času, vlaki in cestna železnica so prevažali ljudi v službe. Prve avtoceste so bile grajene kot *poti v parkih*, poti, namenjene prijetnemu potovanju zaradi izbire, ne pa potrebe. Po 2. svetovni vojni smo v Ameriki namesto takih poti gradili meddržavne avtoceste. Speljali smo jih nespoštljivo do prostora – mest, kmetij in podeželja – porinili smo jih skozi.

Američani se počasi začenjajo zavedati puste vsakdanjosti, ki je nastajala 40 let. Zdaj si želijo tistega, kar ima srednja Evropa. Želijo strnjena mesta, ki se jih da obvladovati peš, kjer lahko živijo, delajo in preživljajo prosti čas v ugodni bližini. Raba avtomobilov naj bi bila stvar izbire, najraje bi ga pustili kar doma, namesto da ure in ure čepijo v prometnih gnečah, na poti v službo, po nakupih, razvažanju otrok, obiskovanju prijateljev ali kinopredstav. Želijo cenovno ugoden javni potniški promet, prav takšnega v kakršnem uživajo Poljaki, Čehi, Madžari in drugi. Ponovno opozarjam, da so jih ameriška mesta nekoč imela. Šele zdaj se začenjajo zavedati, kaj so izgubili. Mnoga mesta, regije in države jih poskušajo ponovno pridobiti.

Američani si želijo svobodo pri odločitvi, kako bodo potovali, peš, s kolesom, javnim potniškim prometom ali avtomobilom, kar je prebivalcem Evrope še vedno dano. Svoboda, ki naj bi jo na drugi strani luže opredeljeval avtomobil, se je spremenila v svobodo sedeti v pločevini sredi

prometnega zamaška. Postala je mora. Svoboda imeti avtomobil se je spremenila v obveznost uporabe.

Američani si želijo skupnosti, v katerih je še vedno mogoče zaznati zgodovinskost in ki vsebuje prenovljene ter posodobljene zgodovinske zgradbe poleg novih, vendar tako, da so usklajene s starimi in jih ne dušijo. Želijo si mestnih središč z živahnimi javnimi prostori, kjer se lahko najbolj izrazita srce in duša skupnosti. Čedalje manj so očarani nad središči in zunajmestnimi nakupovalnimi središči, ki so si podobni, kjer prodajajo enake izdelke in jih najbolje opredeljuje podoba »kjerkoli«.

Nekateri posamezniki so napovedovali sedanje razmere neobvladljivih zagat. Preglasili so jih drugi, ki so trdili, da je takšen razvoj ugoden za gospodarstvo, da se ne bo zgodilo nič slabega in da bodo Američani zadovoljni s pridobljenim. Zmotili so se. Mnogi so obogateli z gradnjo avtocest in prodajo avtomobilov. Zdaj vsi plačujejo posledice.

Napake ne izvirajo iz velikosti države. Nekateri vzorce sprememb lahko zaznamo tudi v mnogo manjši Angliji. Območja, ki so geografsko manjša kot katerakoli država v Evropi, so doživela enako transformacijsko spremembo kot velika mesta in države v ZDA z obsežnimi prostranstvi oprtega prostora in malo prebivalci. Danes prebivalci velikih kakor tudi manjših držav želijo nazaj izgubljeno. Tisto, kar srednja Evropa še ima.

Američani občudujejo odličnost javnega potniškega prometa v Nemčiji, Franciji ali na Japonskem. Kot turisti se vozijo z vlaki, ker tega doma kot dnevni migranti ne morejo. Z zaviranjem uživajo v mestih za pešce na Nizozemskem, Danskem in v Nemčiji, Italiji, srednji in vzhodni Evropi in se sprašujejo, kako je mogoče, da so vse to izgubili v polstoletni ljubezni z avtomobilom. Osemdeset odstotkov vseh stavb v Ameriki je bilo zgrajenih v zadnjih 50 letih, večina je zanič. Mesta, ki so jih nekoč obkrožale kmetije, da-

nes obkrožajo stavbe enakega videza in avtoceste, ob katerih se nizajo nakupovalna središča. Trgovine so preselili iz mestnih središč v nakupovalna, nekaterim pa so obstoj onemogočile trgovinske verige, ki jih lahko najdemo le v »mallih«. Kakorkoli že, mnoga središča so umrla. Življenje je izginilo iz mnogih javnih prostorov.

Več Američanov se vozi v službo z osebnimi avtomobili kot s sredstvi javnega potniškega prometa, vendar ne po svoji lastni izbiri. Anketa izvedena na državni ravni, je pokazala, da bi ob možnosti izbire 53 odstotkov vprašanih hodilo v službo peš, vozilo kolo ali uporabljalo sredstva javnega potniškega prometa. Vsako leto na cestah umre več Američanov, kot jih je med vso vojno v Vietnamu. Posredni stroški življenja, varnosti, policije ali lokalnih zdravstvenih uslug niso nikoli bili seštet kot stroški rabe avtomobilov. Posredni stroški onesnaževanja zraka, kontaminacije kmetijskih zemljišč zaradi pronicanja nevarnih snovi s cest, rehabilitacije poškodovanih v avtomobilskih nesrečah pa tudi skritih stroškov v ceni vozil ali gospodarskih izgub zaradi zapiranja podjetij in preseljevanja ljudi niso prikazani nikjer. Delež družinskega proračuna, ki ga Američani porabijo za avtomobilski prevoz, je večji kot delež, ki ga porabijo za hrano. Starši preživijo čedalje manj časa z otroki, ker je čas potovanja v službo ali iz nje čedalje daljši.

Tudi ameriške verige hitre hrane, ki že ves čas uničujejo tamkajšnjo krajino, silijo lokalne skupnosti k spreminjanju sedanjega vzorca avtomobilske odvisnosti. Američani so postali pozorni na dejstvo, da so se morali MacDonald's, K Mart, Pizza Hut in drugi naučiti, kako se umestiti v zgodovinska okolja evropskih mest, ne da bi se obkrožili s parkirišči. Danes zahtevajo enako v svojih mestnih središčih in se odločno upirajo pozidavi kmetijskih površin in odprtih prostorov krajine. Naučili so se, da so rast in spremembe možni tudi brez uničevanja.

Na lokalni ravni se novim avtocestnim projektom in trgovinskim območjem »shopping mallom« upirajo z naraščajočo odločnostjo in uspehom. Predlogom graditeljev za nove projekte, ki zahtevajo rušitve bodisi zgodovinskih stavb bodisi le uporabnih uličnih prostorov, se uspešno upirajo. Glasno podpirajo predloge za več naložb v javni potniški promet, krepitev sedanjih sedstev pred izgradnjo novih in nadzorovanje števila in velikosti tovornjakov. Z naraščajočo učinkovitostjo in cenovno sprejemljivostjo železniskega prometa se promet blaga vrača s tovornjakov na železnico. Toda, ni še dovolj. Tovornjaki preplavljajo lokalne skupnosti in avtoceste, morijo pešce in so vir najhujših prometnih nesreč, podobnim izkušnjam smo priča tudi v srednji Evropi.

Dobre stvari se vseeno dogajajo. Sedanja državna zakonodaja poskuša najti ravnotežje med avtocestami in masovnim tranzitom. Mnoga mesta v ZDA načrtujejo ali gradijo sodobne sisteme cestne železnice ali oživljajo regionalne primestne železniške linije, ki se bile dolga leta nerabljene. Še več, mesto Portland v Oregonu je pred kratkim zgradilo prvo novo tramvajsko progo po 2. svetovni vojni in uvozilo vozila iz Češke. Graditelji mrzlično iščejo gradbene parcele na lokacijah v bližini postajališč javnega potniškega prometa, ki so na primerni oddaljenosti za pešce. Atlanta je primer novega mesta, ki je povsem odvisno od avtomobilskega prometa in preživlja strahotne prometne zastoje, zaradi katerih se poslovna skupnost izseljuje. Le nekaj let nazaj so odprli prvo progo podzemne železnice. Zdaj so postale stavbe v bližini postajališč izredno zanimive. V občinah obnavljajo železniške postaje, vračajo življenje javnim prostorom in umirjajo histro avtomobilom. Tudi v obmestjih graditelji sledijo priljubljeni želji po strnjenih skupnostih, ki so obvladljiva peš. Prerisujejo stare modele iz tradicionalnih mest. Trgi so v središčih. Trgovine in javne dejavnosti so razmeščene po obodu. Družbena,

izobraževalna in stanovanjska soseda so v bližini. Število parkirnih prostorov je omejeno. Zveni znano? Srednja Evropa to ima in čedalje več Američanov si to želi.

Nizozemci, Danci in Nemci učijo Američane, kako krotiti avtomobilski promet. Zahodna Evropa ni nikoli postala tako odvisna od avtomobilov kot Amerika. Razlaga je preprosta. Nobena evropska država ni odpravila mestnih tramvajev ali primestne železnice tako kot Amerika (razen Ljubljane, *pril. ur.*). V Angliji so v 80. letih sledili slabim zgledom Amerike, toda v zadnjem obdobju ponovno cenijo javni potniški promet. Danska že leta umirja razvoj avtomobilskega prometa v manjših mestih in tudi na avtocestah ter investira v javni promet, obenem pa ustvarja priložnosti za kolesarje in pešce. Na Nizozemskem so sprejeli državno politiko za usmerjanje gradenj v bližino tranzitnih točk in odvrčanje od rabe avtomobilov. Manjše države takim zgledom že sledijo, večje pa bodo prav kmalu.

Tisoči Američanov derejo v srednjeevropska mesta, kar ne preseneča. So namreč vznemirljiva, lepa, dejavna, nabita z energijo, spodbujajoča, obvladljiva za pešce, in mest z zgodovino so Američani lačni. Svoja so izgubili. Le nekaj jih je še: New York, Boston, Philadelphia, San Francisco, Chicago.

Američani si želijo v srednjo Evropo. Zgrinjali se bodo v njena mesta v upanju, da bodo prispeli tja, dokler jih je še kaj. Strah jih je, da bi Poljaki, Čehi, Madžari in drugi nehote lahko izgubili nadzor nad njihovimi vrednostmi. Tako kot so Američani, kos po kos, brez videnja, kam to pelje ... dokler ni bilo prepozno.

Roberta Brandes Gratz, publicistka, New York, ZDA
E-pošta: livingcity@aol.com

Roberta Brandes Gratz je publicistka in avtorica knjig *The Living City in Cities Back From the Edge: New Life for Downtown*. in vodilna ameriška strokovnjakinja za urbano regeneracijo.