

Никола Митровић, маг. инж. арх., докторанд
Универзитет у Београду – Архитектонски факултет, Београд, Србија
nikolamitrovic.arch@gmail.com

РЕДЕФИНИСАЊЕ ПРОСТОРА УЛИЦЕ – ЕСТЕТСКА И СОЦИЈАЛНА ВРЕДНОСТ ТРАНСПОРТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Апстракт

Тежиште рада јесу транспортни инфраструктурни системи у зони града, као што су ауто-путеви, петље, интермодална чворишта, посебно из периода социјализма. Најчешће немају дефинисан значај, као ни третман наслеђа, а истовремено заузимају велике зоне града и важне су за његов даљи развој. Присутне су њихове трансформације и улоге у креирању свакодневице једног града – његових подељености, мобилности и социјалне кохезије, или формирања пејзажа искључиво економске вредности. Пример таквог система код нас јесте градски ауто-пут Е75 у старом делу Београда, посебно Мостарска петља и Аутокоманда.

Рад разматра редифинисање простора ауто-пута у градском ткиву услед измештања саобраћаја изван града, посматрајући га између пејзажа и културног наслеђа. Као чинилац урбаног пејзажа, ова врста инфраструктуре измениће своју функцију у контексту стратегија будућег развоја града, посебно у условима измењене категоризације ауто-пута. Питање идентитета простора данас, као и културних и историјских слојева које је ова инфраструктура обрисала, постаје актуелно.

Теоријским приступом и историјским истраживањем градског простора ауто-пута Е75 од периода његовог планирања и изградње до данас, рад покушава да дефинише боље разумевање таквог система, посебно у контексту естетских пракси које утичу на урбани пејзаж. Остаје отворено питање ограничења интервенције на самим инфраструктурним системима, као и у зони уз њих, у новом редифинисаном систему и простору.

Кључне речи: транспортна инфраструктура, културно наслеђе, трансформација, естетске праксе, урбани пејзаж

Nikola Mitrović, MSc Architect, PhD Student
University of Belgrade – Faculty of Architecture, Belgrade, Serbia
nikolamitrovic.arch@gmail.com

REDEFINING STREET SPACE – AESTHETIC AND SOCIAL VALUE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Abstract

The focus of work is on transport infrastructure systems in the city zone, such as highways, loops, intermodal hubs, especially from the socialist period. It usually doesn't have a defined significance, as well as the treatment of heritage, and at the same time it occupies large areas of the city and it is important for its further development. There are its transformations and roles in creating the everyday life of a city - its divisions, mobility and social cohesion or the formation of a landscape of exclusively economic value. An example of such a system in our country is the city highway E75 in the old part of Belgrade, especially parts of the city named Mostarska petlja and Autokomanda.

The paper considers the redefinition of the highway space in the urban fabric due to the relocation of traffic outside the city, observing it between the landscape and the cultural heritage. As a factor of the urban landscape, this type of infrastructure will change its function in the context of strategies for the future development of the city, especially in the conditions of the changed categorization of highway. The question of the identity of space today, as well as the cultural and historical layers that this infrastructure has erased, is becoming topical.

With a theoretical approach and historical research of the urban space of the E75 highway from the period of its planning and construction until today, the paper tries to define a better understanding of such a system, especially in the context of aesthetic practices that affect the urban landscape. The question of limiting the intervention on the infrastructure systems themselves, as well as in the zone next to them, in the new redefined system and space, remains open.

Keywords: transport infrastructure, cultural heritage, transformation, aesthetic practices, urban landscape

Увод

Инфраструктура у савременом граду јесте простор умрежавања и преплитања различитих токова, али и нових значења и вредности. Од свих инфраструктура издваја се транспортна, посебно градски ауто-пут, као она која је остала недефинисана у својој трансформацији.

Историја путева учи нас да је настојање да се направе леви путеви константа: булевари и авеније дизајнирани за град. Данас се налазимо у оштрој супротности са овим: недостаје нам било какав концепт како би атрактивни ауто-пут у граду, прилагођен данашњој брзини, требало да изгледа. Немамо никакву концепцију савременог булевара, ауто-пута, авеније или траке аутопута. Познати су нам само тунели, баријере против буке и сиромашни и мукотрпни покушаји да се ауто-цеста укrotи и прекује у градску саобраћајницу.¹

Јавља се потреба за редеофинисањем простора ауто-пута и његовим поновним читањем у оквиру пејзажа, као дела неодвојиве целине којој припада. Разматрање инфраструктуре као пејзажа може се окарактерисати као објектно оријентисани приступ, где је инфраструктура објекат, који се третира као интердисциплинарни крајобразни дизајн с нагласком на *пејзажима*.² Важност таквог третмана, такође је упитна, имајући у виду доминантност функционалности. Естетика и сензибилитет покушавају да повежу функционалне аспекте инфраструктуре са ширим контекстом, стварајући пејзаж.

Предмет рада јесу вишедимензионалне аналогije сагледавања пејзажа транспортне инфраструктуре. Циљ јесте дефинисање питања очувања идентитета таквог простора у савременом граду, где он добија поменута нова значења и вредности.

Према Саломону, синтетичке технике естетике и сензибилитета помажу нам да инфраструктуру схватимо као интегрисани део пејзажа, а не као изоловану од њега.³ Естетика нам пружа нехијерархијски оквир за упознавање контекста инфраструктуре, која ствара јаке везе између *мисли и ствари и окружења и људи* у савременом граду.⁴ Сензибилитет у естетском читању јесте уређај и основно средство за стварање пејзажа културно читљивим и пожељним.⁵

Циљ естетике и сензибилитета јесте да повежу функционалне аспекте инфраструктуре са ширим културним, еколошким, економским и политичким контекстом.⁶ Сензибилитет јесте обележивач и покретач друштвених промена, док нам естетика пружа другачији начин размишљања.⁷

Инфраструктура између пејзажа и културног наслеђа

Простори инфраструктуре могу бити јединствени улични пејзажи. Градови јесу чворишта саобраћаја, самим тим свој развој могу засновати на уличном пејзажу као градском наслеђу. Побољшање заштите и управљања градским наслеђем није важно само за очување његовог историјског значаја, већ и за његов економски потенцијал и повећање конкурентности града.⁸



Слика 1. Аутокоманда, Мостарска петља
(фотографије аутора, фебруар 2020)

Да ли простор градског ауто-пута може бити сагледан као улични пејзаж историјског значаја? Према Вентурију, код постојећег пејзажа, важно је дефинисати како на ствари гледамо. Ако га сагледамо као семиотички систем, онда архитектура јесте симбол, па самим тим и пејзаж доноси одређене вредности.⁹

Свакако је важно да градови, у условима данашње све веће урбанизације, успевају да очувају своје наслеђе и тиме раде на свом брендирању помоћу добро промишљених интервенција с елементима очувања у контексту стратегије економског развоја и урбане ревитализације.¹⁰ При оваквим одлукама, неопходна је проактивна политика града, која сарађује и на локалном нивоу.

Унеско дефинише културно наслеђе као *материјално*, *нематеријално* (усмена традиција, извођачке уметности, ритуали, знање и вештине...) и *природно* (природна места с културним аспектима – културни пејзажи и физичке, биолошке или геолошке формације), односно, *материјално* наслеђе као непокретно (објекти, историјски центри града, археолошка налазишта...), покретно (слике, скулптуре, новчићи, рукописи...) и подводно (олупине бродова, древни градови...).¹¹ У контексту дефинисања савременог културног наслеђа, простор инфраструктуре можемо третирати као материјално непокретно наслеђе, али с елементима природног наслеђа односно културног пејзажа одређене вредности.

Градски ауто-пут

Простор ауто-пута од Мостарске петље до Аутокоманде, и његове околине, у периоду од двадесетих година XX века па до данас прате сложена и паралелна историјска дешавања – формирано и уклоњено неформално насеље Јатаган-мала, стварање пролазног логора Топовске шупе, изграђен градски ауто-пут с колектором који Мокролушки поток спроводи у канализацију, трајно подељена два дела града (насеље Душановац,

Улица господара Вучића постала је слепа), напуштена фабрика БИП-а, која је симбол индустријализације Београда. Изградња је почела 1961, пре прве конференције Покрета несврстаних. Траса ауто-пута кроз стари део града захтевала је опсежно рушење стамбених и других објеката.¹²

Београд лежи на безброј такозваних отворених и затворених река. Затвореним се сматрају оне које су колекторима спроведене у канализацију, па су практично изгубљене за град. Највећи затворени водотокови су Мокролушка река и Булбулдерски поток (Славујев поток), а осим њих и већи број извора, речица и потока с временом је угашен или спроведен подземним цевима у реке или канализацију, јер су сметали у изградњи града. Мокролушки поток данас протиче испод ауто-пута, кроз бетонски колектор, а улива се у Саву код Мостарске петље.¹³

Ауто-пут, који пролази кроз Београд, део је европског међународног пута Е75 (од Норвешке до Крита), а преко Мостарске петље повезан је и са Е70 (од Шпаније до Грузије). То показује да је овај пут од велике важности не само за град и земљу него и за целокупни европски инфраструктурни систем.¹⁴

У скорој будућности, предвиђено је да се доврши Обилазница око Београда, као и нереализовани делови Унутрашњег магистралног полупрстена (УМП-а).¹⁵ То омогућава промену улоге ауто-пута и редефинисање простора.

Простор нових значења и вредности

Данашњи изглед овог простора, намеће нову логику коришћења, у потпуности нарушавајући постојећу морфологију терена остављајући за собом *заборављену падину* и поток који и дан-данас тече испод ауто-пута. Нема трагова да је ту некада било велико неформално насеље и долина Мокролушког потока.

Све је подређено великом интензитету и протоку колског саобраћаја, у потпуности занемарујући остале учеснике у кретању и коришћењу простора. Пешацима је кретање изузетно ограничено или потпуно ускраћено. Тако су једина места где се пешачко кретање обавља управо чворишта, односно петље – Аутокоманда и Мостар. Они су заправо функционална пешачка веза с остатком града, али уз одређена ограничења и забрањено даље кретање, остављајући простор, између петљи, уз сам ауто-пут у потпуности без пешака. Постојеће пешачке стазе, као део парка код Делиградске, напуштене су и у изузетно лошем стању. Предност се даје попречним пешачким комуникацијама (пешачким мостовима), као јединим везама између раздвојених делова града које остварују своју улогу.

Кретање на Аутокоманди је сведено на *преседање* између аутобуских и трамвајских линија ка другим деловима града. Даље кретање према Мостару је у виду уске, девастираних и небезбедних стаза. На Мостару је слично као и на Аутокоманди – вертикалне пешачке комуникације између различитих нивоа своде се на кретање *од станице до станице*, али уз одређене драстичније забране и неприступачности. Сам простор испод петље у потпуности је неупотребљив јер је део градилишта капиталног пројекта *Београд на води*. Пешачка ограничења су видна на местима према Аутокоманди или према

Новом Београду, где тренутно као пешак не можете прећи Мост Газелу. Створен је псеудопростор, *неместо*¹⁶, простор без карактера који у својој брзини и флуидности оставља утисак одбојности.

Вишедимензионално естетско читање овог простора може се сагледати кроз три оквира: *физички, семантички и миметички*.¹⁷

Физички оквир сагледавања пружа нам материјалну представу простора. Елементи пешачке и путне конструкције код обе петље доминантно су у натур-бетону, с металном оградом која код Мостарске петље оставља посебан визуелни карактер акцентом у боји. Конструкција је поприлично дотрајала, питање је да ли би могла да прими нове пешачке путање и пасареле, имајући у виду радикалне трансформације у околини и једне и друге петље које захтевају нове пешачке руте.

Семантички оквир сагледавања акцентује сећања и симболичке аспекте простора. Иако трагове сећања на Мокролушки поток или Јатаган-малу немамо видне, имамо значај имена Мостарске петље по мосту који је некада био на Мокролушком потоку. Симболички, градски ауто-пут јесте наслеђе модернизације града.

Миметички оквир сагледавања отвара могућности формирања различитих аналогја између физичких фрагмената и историјских елемената. Изражен утицај неолиберализма у околини Мостарске петље, радикално мења околни простор – пројекти *Скајлајн* и *Београд на води*, хотел „Радисон“, најављена реконструкција БИГЗ-а. Простор петље изложен је брисању на исти начин као што су били Јатаган-мала и Мокролушки поток приликом изградње градског ауто-пута. Питање је да ли се историја понавља.

Имајући у виду наведене чињенице, ову врсту инфраструктуре не треба разматрати као предмет заштите, већ се треба преусмерити на могућности њеног интегрисања у стратегије и планове за развој градског подручја, посебно из аспеката постизања урбане виталности и читљивости урбаног пејзажа.

Сценарији будућег развоја

Један од сценарија будућег развоја могао би бити конверзија простора ауто-пута у парковске површине по угледу на актуелне трансформације у америчким градовима.¹⁸ Имајући у виду морфологију терена градског ауто-пута на простору од Аутокоманде до Мостарске петље, као природно наслеђе Мокролушког потока, отвара се могућност за формирање платформи односно *палуба*, као елемената који повезују *расечене* делове града, а уједно и формирање полутунела за трасу ауто-пута. Простори на *палубама* тако постају нове потенцијалне зоне за развој града којима се може смањити *рез* између два дела града.

Додатни потенцијал тог простора јесте Мокролушки поток, који је изгубљен за град. Његовом реактивацијом, као *обрисаног* природног елемента, ова зона града постала би *нова река*. Свакако, компромисним решењем са задржавањем дела саобраћаја, формирања зелених површина и других садржаја, као елемент који допуњује боравак у простору била би природне водене површине односно водена огледала.



Слика 2. Формирање палубе/платформе

(извор: <https://www.americancityandcounty.com/2019/08/07/from-freeway-to-walkway/> [14. 5. 2021])



Слика 3. Пешачки хаб

(извор: <http://www.jingluhuang.com/#/08-pedestrian-cloud/> [14. 5. 2021])

Још један важан аспект трансформације овог простора јесу простори Аутокоманде и Мостарске петље. У једном од сценарија, они могу послужити за формирање *пешачких хабова*. Нови садржаји се формирају или ће се формирати у скорој будућности у околини простора обе петље (стамбена насеља, тржни центри, хотели, напуштене фабрике или хангари као уметнички хабови, меморијални парк итд.). Те просторе ваља посматрати као нове тргове, постојећи пешачки токови неће бити довољни да прихвате нове кориснике простора, неминовно ће се формирати нове пасареле или пешачке стазе, испод или изнад самих петљи, али и као допуне постојећих токова. Остаје под знаком питања трајност конструкције за прихват нових елемената.

Ако имамо у виду препоруке за унапређење инфраструктуре у историјском контексту¹⁹, смернице за *заштиту транспортне инфраструктуре* требало би да се заснивају: на повезивању нове структуре уз поштовање дизајна и материјализације постојеће, минималном уништавању/нарушавању пејзажа, приступу одржавању структура, као и остављеном могућношћу за нове видове унапређења простора када будућа технологија и резултати истраживања буду доступни.

Закључак

Вишедимензионално сагледавање простора инфраструктуре треба да помогне дефинисању *колективног односа* према простору градског ауто-пута. Шта је идентитет који чувамо и да ли је третман заштите и сагледавања простора као савременог културног наслеђа добар одговор? Одлука мора бити компромис између друштвених, културно-идеолошких, економских и еколошких захтева простора. Потребно је активирати градске политике у складу с локалним потребама. Нове инвестиције могу допринети јавном интересу, само ако то буде политика градске управе. Циљ је спречити брисање историје и идентитета, или искористити шансу за редефинисање простора улице односно градског ауто-пута.

Напомене

- 1 Van Winden, W. The diabolic highway: On the tradition of the beautiful road in the Dutch landscape and the appetite for the magnificent highway in the big city, *Research in Urbanism Series*, 2015, 3, 111–134.
- 2 Nijhuis, S. and Jauslin, D. Urban landscape infrastructures : Designing operative landscape structures for the built environment, *Research in Urbanism Series*, 2015, 3, 13–34.
- 3 Salomon, D., Towards a new infrastructure : aesthetic thinking, synthetic sensibilities, *Journal of Landscape Architecture*, 2016, 11:2, 54–65.
- 4 *Ibid.*, 55.
- 5 *Ibid.*
- 6 *Ibid.*
- 7 *Ibid.*, 56.
- 8 Ebbe, K. Infrastructure and heritage conservation : opportunities for urban revitalization and economic development, in *Directions in urban development*, World Bank Group, Washington, D.C., 2009, [internet], available through <https://knowledge.uclga.org/IMG/pdf/infrastructureandheritageconservationopportunitiesforurbanrevitalizationandeconomicdevelopment.pdf> [25. 3. 2021]
- 9 Вентури, Р., Скот Браун, Д., Ајзенур, С. *Поуке Лас Вераса*, Београд, Грађевинска књига, 1990.
- 10 *Исто.*
- 11 *Исто.*
- 12 http://gioranoangelo.blogspot.com/2012/06/blog-post_16.html [25. 3. 2021]
- 13 <https://www.danas.rs/beograd/reke-proterane-u-kanalizaciju/> [25. 3. 2021]
- 14 <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-SC1-384e.pdf> [25. 3. 2021]
- 15 <https://www.putevi-srbije.rs/index.php/обилазница-око-београда-опште-информације> [25. 3. 2021]; <https://web.archive.org/web/20090305110225/http://www.beoland.com/ump/istorijat.asp> [25. 3. 2021]
- 16 Оже, М. *Неместо – увод у антропологију надмодерности*, Београд, Krug Commerce, 2005.
- 17 Oliveira, F., Islam, G., Toraldo, M., Multimodal Imaginaries and the 'Big Worm': Materialities, Artefacts and Analogies in São Paulo's Urban Renovation. *Multimodality, Meaning, and Institutions*, 2017, 27–62.
- 18 <https://commonedge.org/repairing-the-urban-fabric-ruined-by-highways/> [14. 5. 2021]
- 19 Ebbe, *op. cit.*