

ПРОЈЕКАТ УРБАНЕ ОБНОВЕ И ИНТЕГРАЛНА КОНЗЕРВАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СТАНИЦА - СТУДИЈА СЛУЧАЈА БЕОГРАД

Резиме

Довршавањем железничке станице Београд - Центар ("Прокоп"), Србија се показује спремном да одговори високим стандардима брзог и комфорог превоза људи и роба. То даје шансу за измештање железничких колосека који град одвајају од обала његових река, као и да се на садашњој локацији Главне железничке станице отвори простор за нове урбане визије и пројектантска решења. Тиме би се поново покренуле иницијативе за реконструкцију једног од најстаријих, а неискоришћених простора града, „Савског амфитеатра“, које су уједно везане и за потребу обнове и конзервације Главне железничке станице Београд. Интегрална конзервација железничке станице, која подразумева обнову зграде и уређивање непосредног окружења, ће, без нарушавања већ успостављених доминантних архитектонских форми и духа места, успети да уклопи нове садржаје у простору, а у складу са решењима ширег пројекта урбане обнове и захтевима новог времена.

Кључне речи: железничка мрежа, интегрална конзервација, урбана обнова, Савски амфитеатар - Београд, главна железничка станица Београд

Београд је важна чворишна тачка на европским саобраћајним коридорима. Од почетка развоја железничког саобраћаја у Европи, Београд представља железничку раскрсницу међународног значаја.

Утицај железнице на процес урбанизације

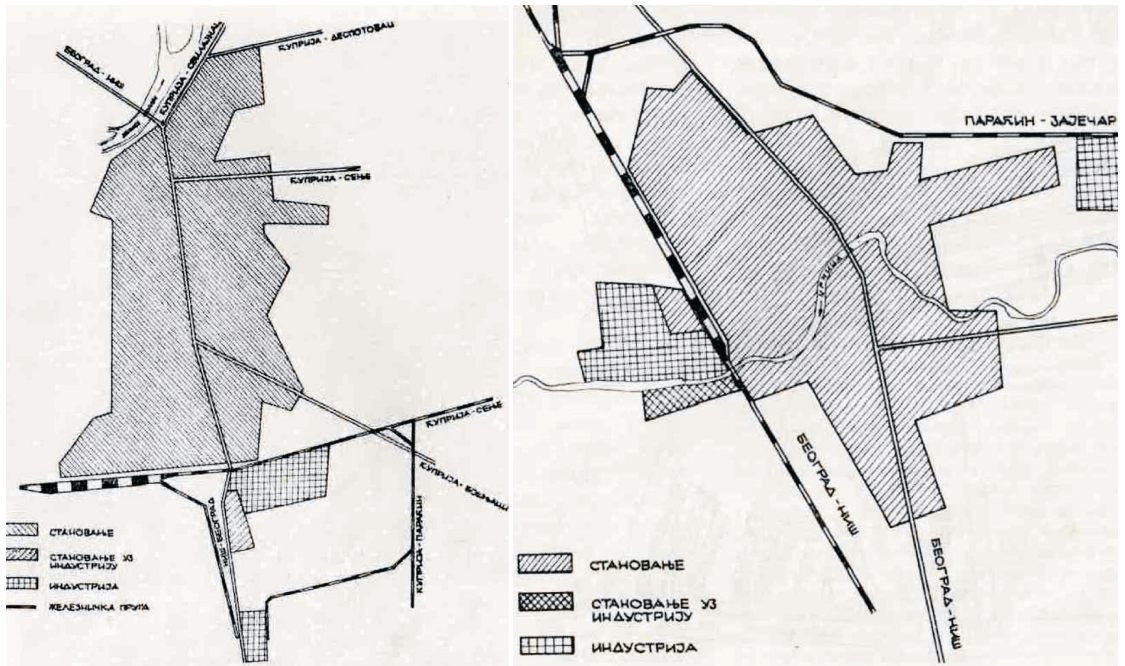
Након усвајања Закона о железницама 1875. године и обавезивања на Берлинском конгресу 1878. године, Србија приступа развијању железничке мреже, што значајно утиче на покретање њеног снажног привредног и урбаног развоја. Изградњом прве железничке пруге на релацији Београд – Ниш 1884. године прорадио је железнички саобраћај на овој линији, која тада, као и данас, представља значајан железнички коридор, јер саобраћајно повезује Запад са Истоком Европе.¹

Стога треба истаћи допринос железнице динамичној урбанизацији српских градова 19. века.² Као ново и тада најбрже и најпогодније средство за превоз робе и људи, она даје посебан печат процесу урбанизације наших градова. Скраћујући време транспорта, она проширује гравитационо подручје градова, убрзава развој индустрије и тржишта, као и развој градског ткива брзином која је превазилазила претпоставке тадашњих урбаниста о његовом ширењу у околном простору.³

¹ V. Stehlík, *Rozvoj železnic v Srbsku*, Prag, 1913; В. Марковић, "Станичне зграде и остала железничка постројења", у: *Југославија на техничком пољу, 1918-1929*, Београд, 1929; *Сећање за будућност, од првог гвозденог пута до модерне железнице у Србији и Југославији, 1880-1991*, Београд, 1995.

² Б. Максимовић, "Утицај железничког саобраћаја на процес урбанизације", у: *Идејни развој српског урбанизма*, Београд, 1978, 10-13.

³ Види: Н. Вучо, *Развој индустрије у Србији у 19. веку*, Београд, 1981.



Железничке станице, које се најпре смештају тангенцијално на градско ткиво или на крајевима главних градских саобраћајница, на замишљеним границама града (повезујући пре свега индустрију, руднике угља, стоваришта, пијаце и саобраћајна чворишта), врло брзо и непланирано постају делови градских центара.

У којој мери је железница утицала на развој Београда, казује чињеница да је на почетку градње железнице 1884. године у њему живело око 35.000 становника, да би се тај број дуплирао за само шеснаест година.⁴

Главна железничка станица Београд

Зграда Главне железничке станице Београд, која је изграђена 1884. године,⁵ у склопу остварења важног задатка развоја железничке мреже, представља један од таквих примера погрешног позиционирања (на ободу града, управно на оси једне од значајнијих саобраћајница - Немањине улице) које је време брзо претекло, а што је схваћено већ неколико година по њеној изградњи. Треба имати у виду да просторно постављање једне тако важне градске делатности има посебну тежину, а одлуке које се тим поводом доносе имају несагледиве последице по целокупан развој града. Од тада па све до данашњих дана трају бројне иницијативе за радикалне функционалне и урбане измене, па и премештање Главне железничке станице на другу локацију.

⁴ Б. Максимовић, "Урбанистички развој Београда", у: *Идејни развој српског урбанизма*, Београд, 1978, 36.

⁵ Зграда Главне железничке станице Београд (1882-1885) је један од ретких објеката железничких станица у Србији за који је рађен индивидуални пројекат. Зграду је као чеону станицу пројектовао бечки архитекта Von Flattich, а пројекте је разрадио архитекта Драгутин Милутиновић из Архитектонског одељења Министарства грађевине Србије, који је 1882. године радио у Железничком одељењу (А. Груђински, *Прилози за историју Београдског железничког чвора*, Београд, 1984, 16).



Пре изградње Главне станице, постојали су различити предлози решења, међу којима се истичу данашња локација на подручју некадашње "баре Венеција", затим такозвани "Зарићев план"⁶ на истој локацији са две станичне зграде, као и план за њено позиционирање на данашњој локацији Ауто-команде.

Један од ранијих планова, такозвани "Бешлићев план"⁷ из 1893. године, који представља први регулациони план Београда у целини, предвиђа блокове за изградњу (сматра се за магацинске просторе) у залеђини железничке станице, који имају форму типичног градског ткива тадашњег времена. На Плану Београда из 1910. године, који је израдио Васа Лазаревић⁸, јасно се види ширење железничких трачница и магацинског простора у структури која више не подсећа на градску блоковску структуру, већ на типичну индустријску зону.

Захтеви новог времена – отварање Београда према реци

У тренутку лоцирања железничке станице град се просторно ширио у правцу тада новог Београда, ка Врачару, заобилазећи бару Венеција као земљиште неадекватно за градњу. Београд је у том периоду био на самој граници

⁶ Стеван Зарић, *План Београда удешен за потребе београдских основних школа*, Државна штампарија, 1878. (Беч, Ратни архив G Ib 56)

⁷ *План Београда Удесио (Јован) Бешлић 1893. године* (Историјски архив града Београда).

⁸ Васа Лазаревић, *План града Београда престонице краљевине Србије*. Израда општине београдске. (Народна Библиотека Србије).

државе, па је одступање од река, које су представљале токове развоја, разме-не, али и ратова, било потпуно логично. Ко је тада уопште могао да претпостави да ће за нешто више од тридесетак година овај град бити у центру нове, веће државе, да ће се развити технике градње којима ће се знатно лакше савладавати природне препреке, као и да ће у некој даљој будућности људи имати вишка времена, тако да доколица постаје исплатива и пожељна градска активност која усмерава и диктира развој.



Свест о потреби отварања Београда према рекама на самом почетку 20. века нарочито је исказана у полемичким текстовима једног од првих српских критичара архитектуре и урбанизма Димитрија Т. Лека:⁹ "Београд, који лежи на утоци Саве у Дунав, кога заплускују те две пловне реке са три стране, у дужини од *шест* километара, у границама садашњег рејона, једва да од те огромне дужине употребљује сада на 300 м обале, дакле тек двадесети део од исте!".¹⁰

У смислу развоја свести о потреби отварања Београда према Сави, значајан је "Шамбонов план"¹¹ из 1908. године. Он посебно проширује и наглашава Теразијски плато и први предлаже отварање широког видика управног на овај трг, а тиме и визуелни излазак Београда на реку, преко такозване "Теразијске терасе". Такође, једна од првих успешних иницијатива у том смислу потиче из периода између два светска рата, када се полако стичу услови за развој свести о потреби успостављања визуелних перспектива ка реци. То је план Николе Добровића¹² из 1929. године, урађен поводом конкурса за уређење "Теразијске терасе", који је овај простор отворио у правцу Савског амфитеатра, визуелно га повезујући снажним продором кроз околно блоковско градско ткиво.

⁹ Архитекта Димитрије Т. Лeko (Београд, 1863 - Крагујевац, 1914) важио је за жустрог полемичара и бескомпромисног критичара урбаног развоја Београда. Види: Д. Јовановић, *У лету кроз Београд - живот и дело Димитрија Т. Лека*, Београд, 1988.

¹⁰ Д. Т. Лeko, *Ревизија регулационог плана престонице и њеног грађевинског закона, III*, Технички гласник, бр. 10, Београд, 1901, 2.

¹¹ Албан Шамбон (Alban Chambon), француски архитекта белгијског порекла (Varzy-Bièvre, 1847-?) аутор је тзв. "Шамбоновог плана" - *План Вароши Београда, 1912. године* (Архив Модерне архитектуре у Бриселу /Architecture Moderne Bruxelles).

¹² Никола Добровић (Печуј, 1897 - Београд, 1967), директор Урбанистичког института Србије, Главни архитекта града Београда, професор на Архитектонском факултету у Београду.

Иницијативе за радикалну обнову

Током целог прошлог века до данас, низали су се предлози за решење овог дела града и излазак Београда на реке. Предлагани захвати у вези с релокацијом и уређивањем подручја око Главне железничке станице били су веома амбициозни, често нереални и футуристички, мање или више разрађени с визуелног и функционалног становишта, али с друге стране неразрађени у бројним другим аспектима, који управо треба да обезбеде спровођење овог значајног и захтевног пројекта урбане обнове.

Треба рећи да ови амбициозни предлози нису били само одлика 20. века. Још је чувени Емилијан Јосимовић¹³ сагледавао далеку перспективу Београда кроз потребу пробијања тунела испод Калемегдана и повезивања савске и дунавске обале.¹⁴



Разматрање развоја целовитог решења обнове урбане целине, која просторно превазилази само подручје железничке станице, подразумева и разраду других компоненти овако захтевног пројекта: повезивање кључних актера, предлагање решења за економска и правна питања и доношење политичких одлука.

Постоје веома разумни предлози да се решавању овог питања приступи изградом дугорочније стратегије и мастер плана, који би дали решења у смислу финансијске изводљивости и исплативости реализације самог пројекта.

Завршетком Београдског железничког чвора, тј. довршавањем и пуштањем у функцију железничке станице Београд Центар - "Прокоп",¹⁵ Србија се показује спремном да одговори високим стандардима брзог и комфороног превоза људи и робе. Ово даје шансу за измештање железничких колосека који град одвајају од обала његових река, као и да се на садашњој локацији Главне

¹³ Емилијан Јосимовић (Стара Молдава, 1821 – 1897, Сокобања), први српски урбаниста. Емилијан Јосимовић, *Стари Београд (део у шанцу) како сада постоји и како би био регулисан, 1867.*

¹⁴ "Велики љубитељ зелене природе, Јосимовић је имао јасну визију будућег уређења парка Калемегдана. Осећајући изванредну вредност истакнутог гребена Београда, он даје живу слику његових естетичких вредности..." (Б. Максимовић, *Тежње за увођењем естетичких вредности у просторе Београд крајем прошлог и почетком овог века*, Годишњак града Београда, књ. XXI, Београд, 1974, 191-209, 193).

¹⁵ Влада Србије, „Железнице Србије” и Град Београд потписали су 17.октобра 2010. године протокол о завршетку изградње станице „Прокоп”, за коју ће из државног и градског буџета бити издвојено укупно 72 милиона евра. Потписивањем овог протокола симболично је означен наставак радова на будућој железничкој станици.

<http://www.blic.rs/Vesti/Beograd/61443/Нова-станица-за-18-месеци>

железничке станице отвори простор за нове урбане визије и пројектантска решења. Тиме би се поново покренуле иницијативе за реконструкцију једног од најстаријих, а неискоришћених простора града, „Савског амфитеатра“, које су уједно везане и за потребу обнове и конзервације Главне железничке станице Београд.

Док се чека трајније решење, можда би се требало сетити типичних решења за раздвајање колског (шинског) и пешачког саобраћаја кроз развој концепта града на стубовима, на појединим тачкама (линијама) продора, како би било лакше технички изводљиво, као и имати у виду подизање зелених баријера око шинског саобраћаја и слично.

Интегрална конзервација у контексту урбане обнове

Без обзира на све амбициозне предлоге решења, не треба потцењивати значај предузимања малих, али важних корака, који дају потврду успешности на практичном плану и иницирају окупљање политичке, стручне и шире јавности на реализацији овог задатка. Ту се пре свега мисли на улепшавање непосредног окружења и конзервацију саме зграде, озелењавање околине, обогаћивање околног простора новим наменама и сл. Ово је далеко мање амбициозан и изводљив задатак, који вероватно многим изгледа само као козметичко решење.

Став који се износи у овом раду је да једна таква промена, која ће бар визуелно подићи привлачност, а самим тим и вредност овог дела града, може покренути далеко озбиљнију иницијативу за урбану обнову.

Стога овај рад предлаже интегралну конзервацију зграде Главне железничке станице Београд и урбану уређивање њеног непосредног окружења, као један од првих корака у склопу ширег пројекта урбане обнове „Савског амфитеатра“, а у циљу подизања његове атрактивности, а самим тим и вредности овог грађевинског земљишта, мотивисања бројних актера и самих грађана да озбиљније приступе овом послу и коначно побољшања укупног квалитета живота у граду.

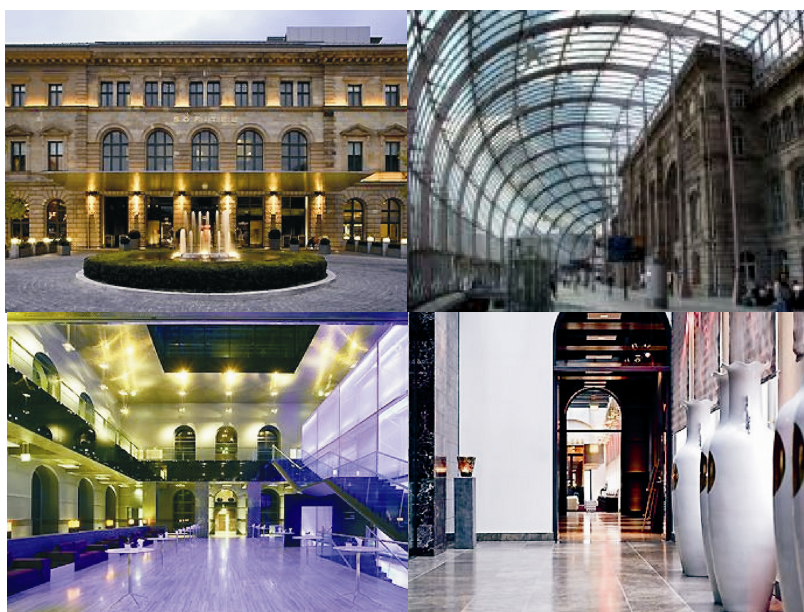
Сама конзервација зграде треба да обухвати и предлоге функционалног обогаћивања како објекта, тако и непосредног окружења, предлоге који ће водити рачуна о целовитом будућем решењу. Стварање предуслова за будуће решење за сада се само назире (као што је изградња обилазнице, која би овај део града требала да растерети теретног саобраћаја, и завршетак станице „Прокот“), али на основу досадашњих различитих предлога могуће је сагледати неке будуће намене овог вредног и недовољно искоришћеног дела града.

Постоје модерна и успешна архитектонска решења у градовима са разnorodним и снажним архитектонским наслеђем, која поред потпуне конзервације објекта који су у строгом режиму заштите, успевају да дају веома савремене предлоге. Најчешћа решења се састоје у веома дискретним, али уједно и елегантним унапређењима, која се заснивају на коришћеном квалитетним материјала, светлосних ефеката, различитих транспарентних и рефлектујућих материјала у екстеријеру, а уједно и у радикалном унапређењу ентеријера у потпуно модерном духу.

Један од таквих примера је скоро реновирана некадашња зграда поште у Минхену, која је променила намену у хотел („Sofitel München Bayerpost“).¹⁶

¹⁶ Реновирање је изведено 2009. године по пројекту архитекте Харалда Клајна. Објекат је грађен у 19. веку, у стилу еклектицизма – класицизма. www.sofitel.com/Munich

Зграда се налази у непосредној близини главне железничке станице у Минхену. Захтеви конзервације и окружење у којем се налази наметнули су задржавање постојеће спољне архитектуре, док је унутрашњост у потпуности промењена у изузетно атрактиван и савремен ентеријер луксузног хотела. Посебно вредно решење у овом хотелу, које може бити коришћено и у конзервацији у другим зградама у самом градском језгру, јесте формирање још једне, унутрашње и транспарентне фасаде, која са старом спољном фасадом формира јединствен вишеспратни ваздушни простор. Овај простор једновремено изазива вишеслојне позитивне ефекте у ентеријеру, стварајући дискретну визуелну, звучну и термичку баријеру ка спољном простору. Коришћењем светлосних ефеката обојеног стакла постигнута је тајновитост простора, која дуго након изласка из хотела проузрокује упечатљив осећај узбудљивог догађаја. Исти ови светлосни ефекти коришћени су у целом ентеријеру, али и обогаћивању ноћног екстеријера хотела, који једини одаје чињеницу да то више није она стара зграда поште.



За успешну конзервацију зграда железничких станица користан је и пример конзервације Железничке станице у Стразбуру (GARE SNCF de Strasbourg), којом је уједно проширен и капацитет станице. Испред зграде Железничке станице, која је саграђена 1883. године, конструисана је надстрешница од стакла – придодат је стаклени застор сферног облика испред улаза у станицу. Инсталацијом од стакла, која прекрива целу фасаду, не само да је сачуван првобитни објекат у целости, већ је проширен и капацитет станице, и остварена добра визуелна комуникација с непосредним окружењем. Радови су обављени у периоду 2005-2007. године у оквиру припрема за отварање TGV Источне Европе.¹⁷

¹⁷ 3. априла 2007. године на прузи Париз - Стразбур постигнут је нови светски рекорд на железницама (574,8 км/х). Француска железница важи за најбржу железницу на свету, а компанија TGV најбољу светску железницу (угодност, прикладност рута, цена, технологија). TGV - train grande vitesse, "возови велике брзине", просечно с путницима на сат прелазе око 250 километара. www.askmen.com

Дакле, интегрална обнова подразумева и обогаћивање садржаја и прихватање промена, као и потребу да се обезбеде економски одржива решења. Суштински, интегралном обновом се на најбезболнији начин задржава постојећа историјска форма, која не нарушава равнотежу с осталим формама у окружењу, а истовремено се пропуштају и прихватају нови економски одрживи садржаји, који се на нов начин интегришу у унутрашњост објекта.

Интегрална конзервација Главне железничке станице и урбана обнова овог дела Београда, сагледава се и у увођењу квалитетнијег парковског зеленила у наведени простор, као и обогаћивању сваког празног спољашњег и унутрашњег простора зеленилом, за којим вапи овај, за сада само саобраћајно преоптерећени део града, у којем се због сивила и свеprisутне прљавштине нико не задржава дуже него што је неопходно.

Истовремено, поменути захватом би се самом простору око станице повећала и вредност, што би даље постепено привлачило и нова улагања, те овај предлог треба схватити као иницијалну капислу будућих промена, које смо склони да сагледавамо само у неком крајњем облику, који увек из те перспективе изгледа недостижно.

При том, естетско унапређивање простора не схвата се само у најповршнијем смислу, као безазлена козметичка промена, већ као поштовање окружења у којем живимо, наслеђених историјских и културних вредности, уважавања нас самих и свих гостију града Београда.

Разматрање интегралне конзервације железничких станица у контексту урбане обнове изведено на студији случаја Београд, показује да ће интегрална конзервација железничке станице, која подразумева обнову зграде и уређивање непосредног окружења, без нарушавања већ успостављених доминантних архитектонских форми и духа места успети да уклопи нове садржаје у простору, а у складу са решењима ширег пројекта урбане обнове и захтевима новог времена.

Литература

Vladimir Stehlik, *Rozvoj železnic v Srbsku.*, "Politika", Prag, 1913.

Инж. Василије Марковић, "Станичне зграде и остала железничка постројења", у: *Југославија на техничком пољу, 1918-1929*, Удружење југословенских инжењера и техничара, Београд, 1929.

Бранко Максимовић, *Идејни развој српског урбанизма*, Српска академија наука и уметности, Београд, 1978.

Урбано планирање у Србији 19. и 20. века - документациони материјал за Просторни план СР Србије, Републички секретаријат за урбанизам, стамбене и комуналне делатности, Београд, 1983.

Драгица Јовановић, *У лету кроз Београд - живот и дело Димитрија Т. Лека*, ХИВ Салон архитектуре (сепарат предавања), Музеј примењене уметности, Београд, 1988.

Сећање за будућност, од првог гвозденог пута до модерне железнице у Србији и Југославији, 1880-1991, ЦИП, Београд, 1995.

Емилијан Јосимовић, *Објаснење предлога за регулисање онога дела вароши Београда, што лежи у шанцу*, Друштво урбаниста Београда, Београд, 1997.

Рифат Куленовић, *Индустријско наслеђе Београда*, Годишњак града Београда, књ. XLVII-XLVIII, Музеј града Београда, Београд, 2001, 137-152.

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_en.htm

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/terco/index_en

Summary

Dragica JOVANOVIĆ, MSc, Svetlana RISTIĆ

REPUBLIC INSTITUTE FOR THE PROTECTION OF CULTURAL MONUMENTS – BELGRADE

PROJECT OF THE URBAN RESTORATION AND INTEGRAL CONSERVATION OF THE RAILWAY STATIONS – CASE STUDY OF BELGRADE

Within the paper “Project of the urban restoration and integral conservation of the railway stations – the case study Belgrade” based on the survey, particularly on comparison and the review of various proposals of the solutions for Sava Amphitheatre – Belgrade, it is considered the proposal of improved approach to solving the issue of Main railway station Belgrade and proposed the new approach to integral conservation. The paper summarizes the current proposals for designing of Sava Amphitheatre and is supplemented with new perspectives.

Belgrade is an important focal point on the European transport corridors. Since the beginning of the railway traffic in Europe, it presents a modern railway junction of international significance. After the adoption of the Law on railways in 1857 year and the commitment at Berlin’s congress in 1878 year, Serbia started the development of railway network, which significantly effected on the launching its strong economic and urban development.

With the construction of the first railway line on the relation Belgrade-Nis in 1884 year, it started to operate the railway traffic on this line, which then, as well as now, presenting the significant railway corridor linking the West with East of Europe.

As part of this great assignment accomplishment, in 1884 year, it built the Main railway station of Belgrade. Soon after the construction works, it noticed the error in its spatial positioning, and from then until this day there have been many initiatives for radical functional and urban alterations, and its relocation to another location. Interventions that were proposed regarding the relocation and development of the area around the Main railway station were very determined, often unrealistic and futuristic, more or less developed from the visual and functional standpoint, but on the other side undeveloped in many other aspects, which just needed to provide the implementation of this significant and demanding the urban restoration project.

With finishing of the railway station “Prokop”, Serbia showed its readiness to respond to high standards of fast and comfortable transportation of people and goods. This gives a chance for the relocation of the railroad tracks separating the city from the river banks, as well as for the opening the space for new urban visions and design solutions at present location of the Main railway station. Thereby, it would re-launch the initiatives for reconstruction the one of oldest unused area of the city “Sava Amphitheatre”, which also related to the need of restoration and conservation of the main railway station of Belgrade.

Consideration of the development of the complete restoration solution of the urban ensemble, which going beyond the spatial area of railway station, as well includes development of other components of such a demanding project: connecting the key stakeholders, proposing the solutions for economic and legal issues and making the political decisions. In doing so, it is not underestimated the significance of taking the small but important steps, which provide confirmation of the success on a practical plan and initiate gathering of political, professional and a wide public on the implementation of this task.

Accordingly, this paper proposes an integral conservation of the Main railway station of Belgrade and urban development of its immediate environment, as one of the first steps in the wider project of urban restoration of “Sava Amphitheatre”, and aiming at the raising its attractiveness, motivation of many stakeholders and the citizens themselves to more seriously approach to this work and finally improvement of the quality of city life.

Integral conservation of the railway station implies the restoration of the building and the development of the immediate environment, which will, without disrupting already established dominant architectural forms and the spirit of the place, manage to fit new facilities in the space, and in accordance with the solutions of wider project of the urban restoration and with the requirements of modern times.

Key words: the railway network, integral conservation, urban restoration, Sava Amphitheatre – Belgrade, the main station Belgrade