

INFORMATIVNI PRILOG „ZELENA REVITALIZACIJA ŽELEZNIČKOG NASLEĐA“

Svetli primeri projekata obnove i adekvatnog korišćenja su:

- **stanica u Herceg Novom, na Škveru, uređena za potrebe filmske škole,**
- **zgrada i peroni u Obrenovcu, danas autobuska stanica.**

Saobraćajno nasleđe je segment tehničkog nasleđa koje obuhvata istraživanje i prezentovanje kretanja ljudi i dobara u prošlosti, uz obnovu i savremenu interpretaciju sačuvanih elemenata saobraćajne i građevinske infrastrukture, vozila, plovila, letelica i prateće opreme, koji su spomenički valorizovani ili nisu u aktivnoj upotrebi. Kroz sačuvane muzejske predmete, fotografije, narative i građevinske i saobraćajne objekte mi danas možemo bolje da sagledamo i shvatimo ekonomska, socijalna i privredna kretanja u nekom istorijskom periodu. Na primer, doživljaj antičkog Rima svakako je potpuniji ako se poseti istorijski drum Via Appia Antica, a za doživljaj života i privrede balkanskih zemalja na početku 20. veka primer bi mogle da budu železnice uzanog koloseka. Ceo južnoslovenski prostor tada je bio premrežen prugama kojima su operisali vozovi od naroda milo i blisko nazivani ćira. Usled tehnološke zaostalosti, sistem je šezdesetih godina prošlog veka ukinut, a šine i pragovi uklonjeni ili zamenjeni prugama normalnog koloseka. Naša generacija je u nasleđe dobila sačuvane trase tih pruga i zgrade nekadašnjih železničkih stanica, danas većim delom zapuštene i zaboravljene.

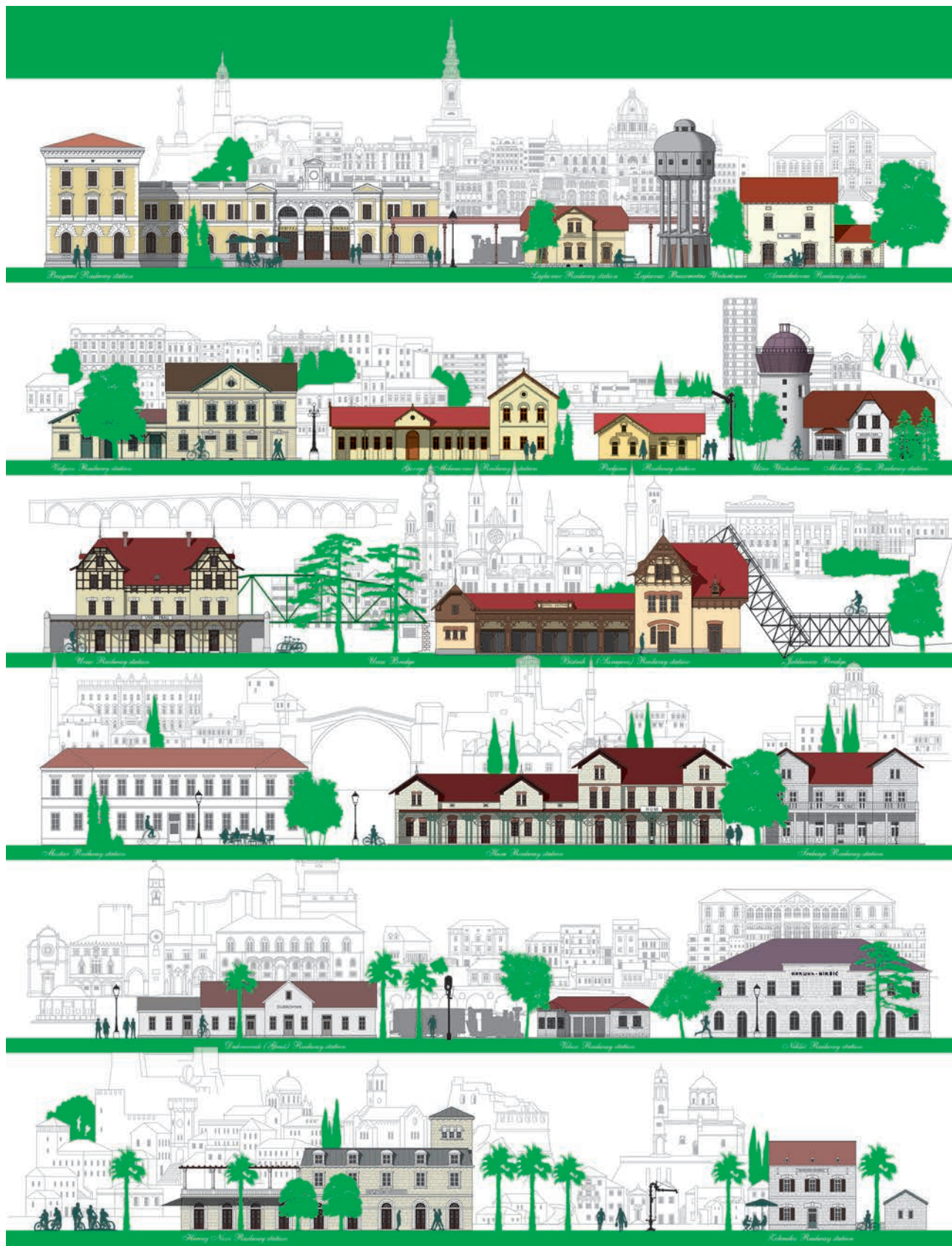
Kao i drugi vidovi kulturno-istorijskog nasleđa, i železničko nasleđe nam nudi različite vidove: nepokretno nasleđe staničnih zgrada, vodotorņeva, peronskih nadstrešnica, mostova, tunela, useka, nasipa i drugih građevinskih objekata, potom pokretno nasleđe koje predstavljaju lokomotive, vagoni, šinska vozila, znakovi, signali, skretnice, oprema železničara, fotografije i dokumentacija, kao i nematerijalno nasleđe u vidu priča, anegdota i sećanja aktera i istraživača.

Železničkom baštinom u Srbiji se bave Železnički muzej u Beogradu, Odeljenje uzanih pruga u Požegi, Muzej nauke i tehnike, nekoliko privatnih inicijativa u Pančevu, Zaječaru i Beogradu i Muzejsko-turistička železnica Šarganska osmica sa svojim poznatim programom vožnje jedinstvenom prugom dužine 16 kilometara.

Mnogo veći izazov za zaštitu i obnovu leži u zapuštenosti trasa i posebno u fizičkom propadanju starih staničnih zgrada bez odgovarajuće namene. Iako su neke od njih utvrđene za kulturna dobra s odgovarajućom kategorizacijom, zakonska zaštita ih ne čuva od devastacije, najviše usled nezainteresovanosti vlasnika i nedostatka vizije o budućoj javnoj nameni. Paradoks je veći jer nam prvi pogled na arhitekturu starih staničnih zgrada u Valjevu, Višegradu, Uvcu, Humu ili u Trebinju ukazuje da su, osim za utilitarnu saobraćajnu svrhu, služili i kao artefakti javnog prestiža i da su kao svojevrсни dvorci doprinosili snažnoj identifikaciji meštana. Postoji i nekoliko svetlih primera obnove i adekvatnog korišćenja: stanica u Herceg Novom na Škveru uređena je za potrebe filmske škole, ali danas funkcioniše dominantno kao ugostiteljski objekat, zgrada i peroni u Obrenovcu danas su autobuska stanica, a upravo se privodi kraju i obnova stanice bajkovite arhitekture Bistrik u Sarajevu.

Na koji se način mogu ponovo aktivirati napušteni železnički koridori? Ukoliko se držimo preporuka da je u procesu spomeničke zaštite i revitalizacije zgradu ili sistem najbolje privesti prvobitnoj nameni, zaključak je da pomenute trase treba vratiti funkciji saobraćaja. Pošto današnja železnička preduzeća nisu zainteresovana da na starim trasama ponovo jurcaju vozovi, veoma pogodan vid oživljavanja bez velikih finansijskih ulaganja je pretvaranje tih koridora u zelene staze, ili greenways, prilagođene za nemotorizovani saobraćaj: pešačenje, biciklizam, rolere, jahanje konja, zimi za nordijsko skijanje itd.

Zelena revitalizacija železničkog nasleđa



Ilustracija železničke stanice na prugama uzanog koloseka (A. Stanojlović)

Delovi pod šinama mogu poslužiti za turističke obilaske restaurisanim vozovima ili za korišćenje četvorocikla na šinama, tzv. šinocikla ili dresine. Posebno bi značajna bila obnova staničnih zgrada, koje bi nakon obnove poslužile kao ugostiteljski, servisni i turistički punktovi. Revitalizacija trasa, korišćenje za svakodnevnu mobilnost pešice ili biciklom, dovođenje građana rekreativaca i aktivnih turista, posebno bi bila značajna za ekonomski razvoj ruralnih područja u teže dostupnim predelima koja su gašenjem železnice zamrla. Koncept se trenutno najviše razvija u evropskim mediteranskim zemljama, Kanadi i Izraelu, a i naše balkanske države polako hvataju korak jer smo poslednjih godina sve više na mapama i u agendama aktivnog turizma.

Probijanje železničkih koridora kroz Ovčarsko-kablarsku klisuru ili kroz kanjon Đetinje u Užicu bio je početkom 20. veka veliki građevinski podvig koji je zahtevao izvođenje blagih krivina i niveleta prilagođenih kretanju vozova, odnosno izgradnju tunela, mostova, useka i nasipa. Vožnja biciklom ovim danas zaštićenim prirodnim područjima posebno je komotna, atraktivna i bezbedna, lako dostupna za sve starosne grupe. Zelene staze koje prolaze kroz grad bi trebalo da imaju asfaltnu ili betonsku osnovu, dok u udaljenijim ruralnim područjima s manjim brojem korisnika mogu imati i makadamsku ili dobro utabanu zemljanu podlogu. Tuneli bi morali biti osvetljeni, a mostovi i nasipi obezbeđeni.

Prvi zapažen program pretvaranja napuštenih ćirinih pruga u zelene pešačke i biciklističke staze u južnoslovenskim zemljama ostvaren je na Šetalištu Pet Danica u Herceg Novom, odmah posle ukidanja pruge. Koncept greenways se pojavio mnogo kasnije, tek na prelomu milenijuma i po tim standardima napravljene su staza Parenzana u Istri i staza u Hercegovini između Mostara i Trebinja, u okviru projekta Ćiro. U Srbiji postoje dve aktivirane i rado posećene zelene staze, prelepih devet kilometara između Užica i Stapara i pet i po kilometara između Priboja i Uvca. Deonica u Užicu je 2017. godine nagrađena Evropskom nagradom zelenih staza u kategoriji izvrsnosti, što ju je preporučilo da se nađe u katalozima i mapama zelenih staza. Udruženje ljubitelja biciklizma Jugocikling kampa-nja iz Beograda, zajedno s partnerima iz BiH i Crne Gore i uz podršku Fonda za zapadni Balkan, upravo privodi kraju projekat promocije ovog koncepta u tri države.

Aleksandar Stanojlović

Politika, Beograd

NAPOMENA

Članak je preuzet iz dnevnog lista Politika, kulturni dodatak subotom: Kultura, umetnost, nauka. Tekst je objavljen u izdanju od 8. oktobra 2022. godine.