

ULICA KAO ELEMENT GRADSKOG PROSTORA I KULTURNOG IDENTITETA

Tanja Obradović¹

Rezime

Ono što najviše čini jedan grad urbanom tvorevinom jesu javni prostori. Ulica, trg i parkovi, su ono što neko ko prvi put dolazi u grad, vidi, fotografiše, i ono što mu najviše ostane u sećanju. Zato se isti mogu nazvati glavnim elementima grada i ono što čini gradski prostor. Ulice postoje od kada postoji grad, njegov su najvažniji deo i jednom svojom stranom oslikavaju karakter grada kao što i sami stanovnici čine prostor jedinstvenim, svojim govorom, oblačenjem, ponašanjem i kulturom.

Ključne reči: ulica, gradski prostor, identitet

CITY STREET AS A SPACE AND CULTURAL IDENTITY ELEMENT

Abstract

The public spaces is what makes a city an urban creation the most. Streets, squares and parks are what someone coming to a city sees first, makes a photo of it and what remains most memorable. Therefore, they can be called the main elements of the city and constitutive elements of the the city space. As long as there were cities, there were streets, they are their most important parts and they portray the city character as just as its residents make its space unique, by thier idiom, clothing, behavior and culture.

Key words: street, urban area, identity

1 UVOD

Grad kao jedan od pronalazaka u istoriji, je tačka maksimuma koncentracije moći i kulture jedne zajednice. To je mesto gde se pruža mogućnost za mnoga različita usmerenja u životu koja su aktuelna. Grad je forma i simbol jedne integralne socijalne povezanosti: to je sedište hrama, pijace, suda, škole. U njemu su dobra civilizacije udvostručena i raznovrsna; ljudska iskustva su transformisana u sposobnost za život sa određenim načinom ponašanja i sistemom reda. [3]

„Dok se sa jedne strane može reći da je grad mesto gde se mnoge ljudske aktivnosti, duhovne vrednosti i aspiracije menjaju (muzika, rad, jezik, tradicija itd.) on istovremeno poseduje sposobnost da mnoge od tih vrednosti preoblikuje po meri i na način sopstvene urbane hemije, kao i da „proizvede“ nove vrednosti za koje kažemo da su urbane.“ [4]

Grad je struktura koja je od svojih početaka bila namenjena koncentraciji moći, usluga, znanja, trgovine, kulture, mode odnosno da se na minimumu prostora pruže maksimalne mogućnosti. Kao takav on se menjao kako su se menjale i potrebe čoveka a prateći porast tehnike i tehnologije pružao svoje specifične oblike življenja.

„Gradskih otvorenih prostora ima više različitih vrsta, a brojne su i raznovrsne funkcije koje oni vrše. U najjednostavnijem i tradicionalnom obliku, oni se najpre javljaju u vidu ulica koje obezbeđuju pristup zgradama, kao i svetlost i vazduh, promet stvari i automobila, postajući tako, ustvari, prava pluća i arterije u telu zajednice.“ [6]

Ulica organizuje raspodelu zemljišta i stvara pojedine parcele a javlja se kao posledica razvoja nekog mesta. Ona retko nastupa kao samostalno izolovani prostor već se uglavnom doživljava kao deo neke mrežne strukture. Kroz istorijski razvoj ona je pretrpela promene i menjala svoj značaj i svrhu. Asfaltni tepih, kao površina za kretanje automobila, još uvek se naziva „ulica“, ali nema ništa zajedničko sa prvobitnim značenjem ovog pojma.

Ranije je bila planirana kao prostor za kretanje i doživljaj ljudi i dimenzionisana po meri čoveka, konja i kočije. Vremenom, kako su se menjale potrebe i navike stanovništva i kako je industrijski i tehnološki napredak uticao na celokupni razvoj i ulica je pretrpela značajne promene. [2]

Namenu koju dobija sada, u savremenom gradu, ranije projektovana ulica teško može prihvatiti. Teško je funkcijom ulice objediniti i pešake, i saobraćaj, i kupovinu, i igru dece a da se pritom pruži ugodnost i mir stanovnicima koji u njoj stanuju, piše Halprin i naglašava da „treba

¹Tanja Obradović, d.i.a., PhD student GAF Niš, urbanistički inspektor, Ministarstvo životne sredine i prostornog planiranja, e-mail: obradovic.tanja@gmail.com

ponovo da se izvrši procena otvorenih prostora naših gradova i da ih rekonstruišemo u skladu sa ekološkim principima tako da služe za dobrobit zajednice“. [6]

2 KARAKTERISTIKE ULICE

Ulica je živi element, koji zajedno sa morfologijom mesta, fizičkim okvirom, duhom mesta i ljudima daje jednu jedinstvenu sliku. Ranko Radović o tome piše, kao o „dijalogu starog i novog, privatnog i javnog, izgrađenog i neizgrađenog“. Jer iako fizički okvir ima svoje trajanje a duh mesta se menja vremenom, ono što se svakog trenutka menja jeste život na ulici. Trenutni doživljaj se može zapamtiti fotografisati ali ne i ponoviti. Kako je ljudski život jedinstven i neponovljiv, tako i ulica predstavlja dinamičan i jedinstven gradski prostor kome upravo ta stalna promena daje život.

Kao njobitnije karakteristike ulice koje utiču na prepoznatljivost jednog prostora jesu: namena ulica, morfologija tla, fizički okvir, ljudi, temporalnost, istorija-vreme, doba dana, imena ulica, simboli i dr.

Kada govorimo o nameni ulice, ovde pre svega mislimo na podelu: pešačka, kombinovana (pešačka i saobraćajna), stambena i poslovna, a u tom okviru podzemna i nadzemna. Ulice kao čisto saobraćajne ili ulice bez fizičkog okvira neće biti predmet ovog istraživanja, jer iste ne mogu stvoriti sliku o jednom gradu (osim što daju informaciju o organizovanošću istog).

Nadzemne pešačke ulice jesu one, koje su uglavnom locirane u centru grada sa istorijskim i kulturnim fizičkim okvirom, pa s pravom njih možemo postaviti na pijedestal kada govorimo o identitetu jednog prostora. One su bez sumnje, proglašene za pešačke kako bi svako mogao da uživa u okruženju, jer ma koliko dobro organizovana ulica bila, kada se njome kreću i automobili, autobusi, tramvaji i dr., utisak je u potpunosti drugačiji. S jedne strane zbog buke i zagađenja a s druge zbog smanjene vizure i nedovoljno opuštenosti, jer se stalno mora biti na oprezu.

One su uglavnom okružene fasadama iz različitog perioda, a ne retko su iste staro urbano jezgro sa rekonstruisanim ili implementiranim novim elementima. Tako se kretanjem kroz takve ulice može upoznati ne samo sadašnje stanje, već i deo istorije jednog grada i naroda. Mogu biti delimično ili potpuno nadkrivene što ukoliko je dobro projektovano ne umanjuje njihov značaj a povećava funkciju.

Uglavnom su to popločane poslovne ulice (sa ili bez stanovanja) i relativno uske. „Prolaznici treba da robu, koja je izložena u radnjama postavljenim jedna naspram druge, obuhvate pogledom, a da ne moraju neprestano prelaziti sa jedne strane ulice na drugu. To je osnova želja kupca, a sigurno i trgovca.“ [2]

U arapskim zemljama takve ulice predstavljaju deo istorijskog i kulturnog identiteta. Poznate su pod nazivom bazari ili popularnije „souq“, a karakteristično je i to da su to skupovi ulica sa različitom ponudom robe u svakoj. Tako

postoji „gold souq“, gde se duž čitave ulice prostiru radnje u kojima se prodaje isključivo zlato a „spice souq“ je rezervisan za začine. Nije slučajno što se ovakav vid trgovačke ulice razvio na području koje je vekovima poznato po trgovini. Bez obzira na to što se ovaj koncept preneo i u gotovo svim većim gradovima, ono što je npr. souq al Hamidiye u Damasku karakteristično je samo za taj grad.



Slika 1 - Souq al Hamidiye, Damask

U čisto stambenim zonama, ulični prostor je područje koje svakom izgleda kao pristupni put do privatnih, ogradom odvojenih prostora (uglavnom porodičnih kuća). Tu je jasno povučena linija između privatnog i javnog, ljudi se prevoze (automobilom, autobusom i dr.) do svojih kuća i osamljuju u svom privatnom posedu. Zato iste, ne sadrže one elemente koji bi taj prostor učinile dinamičnim i dale poseban karakter ili bar ne u onoj meri kao što je to slučaj sa prethodnim.

Stambene ulice su uglavnom van centra grada, gde je dominantna karakteristika smanjeni saobraćaj, mir koji kao da nas priprema za još mirniji deo, a to su privatne kuće sa parcelama u zelenilu. Naravno sve one imaju lični pečat u zavisnosti od podneblja, ali to samo u delu oko izgrađenih zgrada i ograda, tj. same arhitekture istih. Onaj sociološki aspekt, koji je tako bitan i karakterističan za ulice u centru ovde je smanjen, a u nekima i u potpunosti izbrisan.

Napred rečeno je naročito karakteristično za novije doba, gde se usled razvoja tehnike, tehnologije i automobilske industrije grad ubrzano širio, postale su dostupne lokacije koje su u prethodnom periodu bila sela. Na to se dodaje i činjenica da se sve veći broj stanovnika zbog čistijeg vazduha i mira locira na periferiji. Sada bogatiji sloj gradi kuće (vile) na periferiji, dok je za iste ranije bio rezervisan centar.

U jednom periodu, naročito nakon drugog svetskog rata je bila praksa nove stambene izgradnje kao izdvojenih kompleksa, poznatih pod nazivom „satelitski gradovi“. Planeri i urbanisti su usvojili i primenjivali koncept razdvajanja funkcija, tako da su obodni delovi grada, bili isključivo namenjeni za stanovanje (spavaonice), čime su ulice u tim delovima dobile isključivo funkciju saobraćajnicu.

Ranije su ulice bile povezane sa urbanom strukturom, a danas su one više saobraćajnice, ostale su samo one koje nose lični pečat i to u centrima grada. [5]

Razdvajanje pešačkog i kolskog saobraćaja, mešanjem funkcija, poštovanjem morfologije lokacije, izgradnjom kompaktne fizičke strukture možemo doprineti povratku ulice u onom smislu u kome je ona kao takva ranije postojala. Kao najbolji primer razdvajanja kolskog i pešačkog saobraćaja i doprinos toga, izgledu ulica i celokupnog grada, jeste Venecija.

Razvojem vodenog saobraćaja, gde se kanalima kreću i motorna „vozila“ (vaporeta) i gondole, prostor ulica je ostavljen u potpunosti slobodan za kretanje pešaka. Bez izdvajanja grada na poslovni deo i spavaonice, poštovanjem već izgađenog okvira, stvoren je prostor koji vekovima unazad funkcioniše i pleni svojom lepotom, sa izraženim duhom mesta čini ovaj grad apsolutno jedinstvenim.



Slika 2 – Vodeni saobraćaj, ulica i kanal, Venecija

„Povezivanje fizičkih formi grada i arhitekture sa terenom u srednjem veku bilo je pravilo. Moglo bi se govoriti o organskom izrastanju fizičke strukture grada iz morfologije terena i ukupne topografije, pri čemu je nepravilnost ulica i živost formi, jedinstveni organski sklop nastajao, između ostalog, i zbog praćenja osobenosti tla.“ [5]

Neki gradovi su uspeli da sačuvaju povezanost sa terenom i prirodnošću, uprkos razvoju i izgradnji modernih građevina, a zahvaljujući dobro organizovanom planiranju i očuvanju nasleđenog. Šetnjom kroz Amsterdam, stiže se utisak da su ulice istog, namenjene isključivo za pešake i bicikliste. Ulice su uske, popločane, dok saobraćaj nesmetano funkcioniše.

„Prošlost i sadašnjost u gradu pripremaju i ulaze u budućnost. Mnoge fizičke strukture želimo da očuvamo kao materijalne dokaze ne samo ranijih kultura, nego kao neophodnu potvrdu urbane istoričnosti i postojanja. Istoričnost jedne fizičke sredine nije samo u trajnosti i starosti objekata, nego i u fiksiranim ljudskim impulsima i stanjima, željama i verovanju, imenima i tradicijama, sećanjima i legendama, u mitovima i duhu što ih grad zadržava i prenosi kroz vreme i u datom prostoru.“ [5]



Slika 3 – Život ulice, Amsterdam

3 PLANSKI OKVIR

„Prikazujući osnovne namene pojedinih gradskih delova, njihove odnose, sadržinu, trase i mrežu ulica i puteva, gabarite objekata i njihovu dispoziciju – plan, kao bitna fiksacija određene funkcionalne i prostorne organizacije grada, izražava suštinski i veoma jasno sveukupni karakter fizičkih struktura grada.“ [5]

Ulice čine osamdeset posto javnog prostora i jedan su od najvažnijih elemenata svakog naselja, zato je neophodno da njihov proces planiranja, projektovanja i realizacije bude ispravan. Kvalitet tih prostora je u mnogome narušen zagađenjem, pretrpanošću i bukom. Da bi bili održivi i odgovorili zahtevima dvadeset prvog veka, oni moraju da se uklapaju i prate klimatske i kulturne promene. Osnovna promena se ogleda upravo u načinu osmišljavanja i projektovanja ulica.

Povezanost kvalitetnog projektovanja sa brigom za javni prostor daje karakter prostoru gde ljudi žive, rade i koji žele da posećuju.

Razumevanje značaja planskog uređenja za javne prostore je fundamentalno za socijalnu interakciju, koheziju zajednice, zdravlje i blagostanje. Neophodno je identifikovati ulice kao glavni element oblikovanja prostora i naglasiti njihov značaj i ulogu u kreiranju uspešnog okruženja. Plan detaljne regulacije je instrument pomoću koga je moguće efikasno planirati i unaprediti javne prostore što dalje daje potencijalni doprinos održivoj budućnosti na lokalnom, regionalnom i nacionalnom nivou.

Dobro osmišljeni i kvalitetno implementirani planovi omogućavaju zaštitu i kreiranje mreže visoko kvalitetnih prostora koji mogu da pojačaju lokalni identitet i ponos građana povećaju fizičke karakteristike jednog područja, oblikovati postojeće i buduće naselje. Istim se mogu poboljšati kulturni, socijalni, rekreacioni, sportski i drugi kapaciteti čime se promovira razumevanje istorijske, kulturne i arheološke vrednosti mesta i doprinosi kreiranju zdravih mesta i uvećava mogućnost za uživanje. [7]

Plan rasporeda parcela i ulica (plan parcelacije) je važan element planiranja stambenog prostora i okruženja. Ova činjenica treba da informiše projektante i pomogne im da proizvode bolje planove kako bi rezultat bio održiva gradnja, socijalno i ekonomsko stabilna okolina.

Plan ulica obezbeđuje okvir koji povezuje različite elemente upotrebe zemljišta i čini skelet koji podržava plan građevinskih parcela. Tako je plan rasporeda ulica i plan rasporeda parcela neraskidivo povezan i zajedno čini celinu koju stručnim terminom nazivamo plan parcelacije.

Da bi planiranje bilo uspešno mora započeti dobro osmišljenom upotrebom zemljišta. Plan parcelacije ne bi trebalo shvatati na tradicionalan način kao prostu podelu zemljišta. Mora da postoji čvrsta veza između projektovanja objekata i formiranje parcela: parcele treba da budu planirane sa vizijom budućeg objekta (koji će biti lociran na njoj) ili barem tipologije objekta. Slično i planirane ulice osim ispunjenja primarne funkcije komunikacije i povezivanja, treba da ispune potrebu parcela u zavisnosti od njihove namene odnosno namene objekta na njoj (stambeni, komercijalni, obrazovni i dr.). Takođe, ulice treba da imaju javna mesta, pešačke i biciklističke staze kao i zelenilo.

Zajedno ulice i parcele određuju budući raspored objekata i kvalitet prostora, koji, kada se spoji sa jedinstvenim karakterom i istorijom okruženja, doprinosi sopstvenom identitetu naselja.

Prvi korak u planiranju ulica i parcela je detaljna analiza lokacije, njena jedinstvenost i relacija sa okolnim prostorom. Karakteristike lokacije kao što su nagib i topografija, prirodna drenaža, postojeće drveće, koridori, izvori buke, odlike kulture i dr. sve imaju uticaj na oblik, veličinu i strukturu građevinskih parcela i položaj ulica.

Rezultat treba da bude plan naselja, koji uzimajući karakteristike položaja prikazuje lokalni identitet i karakter. On treba da bude ravnoteža između potrebe za prilagođavanjem i drugih faktora kao što su ekonomski, socijalni kao i oni koji se evidentiraju u toku procesa planiranja.



Slika 4 – Plan baroknog Rima od Siksta V

Rim je jedinstven primer koji se kao feliks rodio iz pepela, nakon bolovanja preko jednog milenijuma. Mnogo je suprotnih primera, gde su milionski gradovi, središta velikih država i kultura nestajali nakon razaranja, i raspadanja nervnog centra, bez šanse za ponovni oporavak.

Na mesto ograničenog, zidovima opasanog zvezdastog grada, za vreme petogodišnje vladavine pape Siksta V, prvi put se planira i izvodi sa apsolutnom sigurnošću saobraćajna mreža za moderan svetski grad. Sikst V je na polju urbanizma bio veliki organizator, inovator čije planove nije mogla promeniti niti zaustaviti nikakva prepreka. Mere koje je preduzimao ponekad su se graničile sa svirepošću. Trasiranje ulica se sprovodilo bez ikakvog obzira na prepreke bilo koje vrste, ali se pritom koristi različitost topografske situacije i iskorišćuje svaka mogućnost raznih i raznolikih perspektiva. Bio je dovoljno mudar da razumno iskoristi sve što se moglo od dela njegovih prethodnika i da ulice širi organski gdegod je to omogućavala topografska struktura Rima. [1]

5 ZAKLJUČAK

Grad je prostor koji treba da ljudima pruži različitost, živost, stvaralačku nadahnutost, povezanost, kulturu, umetnost a da pritom ne izgubi onu najznačajniju ulogu, a to je da pruži sigurnost i ugodan život svojim stanovnicima. Ulica je žarište gradskog života, centar događaja spoj prirodnog i stvorenog, umetničkog i socijalnog, materijalnog i stvaralačkog. Kretanjem kroz ulicu upoznajemo grad, njegove vizuelne i fizičke kvalitete, građane, istoriju i kulturu.

Planiranje ulične mreže, njene veličine, izgleda i namene, zajedno sa ostalim elementima gradskog prostora, jeste stvaralački proces čiji je rezultat skelet jednog grada.

Na ulici se odvijaju mnoge aktivnosti od trgovine i umetnosti do revolucije, a sve one, zajedno sa fizičkim okvirom koji čine okolne građevine, daju karakter jednom gradu i doprinose stvaranju kulturnog identiteta jedne zajednice.

LITERATURA

- [1] Gidion, S. (2002) Prostor, vreme i arhitektura. Beograd: Građevinska knjiga
- [2] Krier, R. (1999) Gradski proctor u teoriji i praksi. Beograd: Građevinska knjiga
- [3] Mumford, L. (1970) The Culture of Cities. New York: A Harvest Book
- [4] Pušić, Lj. (1997) Grad, društvo, prostor. Beograd: Zavod za udžbenike i nastavna sredstva
- [5] Radović, R. (2003) Forma grada. Novi Sad i Beograd: Stylos i Orion Art
- [6] Halprin, L. (1973) Gradovi. Beograd: Građevinska knjiga
- [7] <http://www.pps.org> 10/03/2010 09:45 PM