

# MIESTAI | LAPAS | architektai

# ŽMONĖMS

Iš danų kalbos vertė Ieva Toleikytė

# JAN GEHL





1

**ŽMOGIŠKOJI  
DIMENSIJA**



# 1.1 ŽMOGIŠKOJI DIMENSIJA

žmogiškoji dimensija –  
nepastebėta, apleista,  
pašalinta

Planuodami miestus architektai ne vieną dešimtmetį ignoravo ar tik atsitiktinai paliesdavo žmogiškąją dimensiją. Dėmesio centre atsidurdavo vis kitos temos. Be galo daug resursų skirta bandant išrūpinti vietos sparčiai augančiam mašinų eismui. Be to, dominavusios miestų planavimo ideologijos – ypač modernizmas – postulavo, kad viešosios erdvės, judėjimas pėsčiomis ir miesto, kaip jo gyventojų susitikimo vietos, reikšmė nėra tokia svarbi. Galiausiai besikeičianti rinka ir su tuo susiję architektūriniai judėjimai palaipsniui perkėlė dėmesį nuo miesto sąrangos ir viešųjų erdvių prie pavienių pastatų, kurie, vykstant šiam procesui, darėsi vis labiau izoliuoti, introvertiški ir atstumiantys.

Beveik visiems miestams skirtingose pasaulio dalyse – nepriklausomai nuo ekonomikos ir išsivystymo – bendra tai, kad žmonės, dideliais srautais judantys po miestą, gyvena vis prastesnėmis sąlygomis. Erdvės stygius, kliūtys judėti, triukšmas, tarša, rizika patekti į nelaimingą atsitikimą ir apskritai visa, kas žeidžia žmogaus orumą, yra tipiškos kasdienio gyvenimo sąlygos daugelyje pasaulio miestų.

Tokia įvykių raida ne tik apribojo galimybes judėti po miestą pėsčiomis. Socialinės ir kultūrinės miesto erdvės funkcijos sumenko ne ką mažiau. Tradiciškai miesto erdvė buvo miestiečių susitikimų ir socialinio forumo vieta, tačiau dabar ši funkcija sunykusi, patiria grėsmę arba yra sistemiskai šalinama.

gyvenimo ir mirties  
klausimas – jau penkis  
dešimtmečius

Praėjo beveik 50 metų nuo amerikiečių žurnalistės ir rašytojos Jane Jacobs revoliucingosios knygos *Didžiųjų Amerikos miestų mirtis ir gyvenimas*<sup>1</sup> pasirodymo 1961-aisiais. Autorė pabrėžė, kad milžinišku tempu augantis mašinų eismas ir modernistinė miesto planavimo ideologija, skaidydama miestą pagal skirtingas funkcijas ir sureikšmindama laisvai

Modernistai ignoravo miestą ir miesto erdves, jie perkėlė dėmesį prie pavienių statinių. Jei miesto planuotojų komanda būtų gavusi užduotį padaryti aplinką tarp pastatų kuo negyvesnę, vargu ar būtų pavykę geriau, nei vadovaujantis modernistiniais planavimo principais (nuotraukose Tebis, Švedija; Melburnas, Australija; ir Nūkas, Grenlandija).



stovinčius pastatus, padarys galą miesto erdvei bei miesto gyvenimui ir sukurs vaiduokliškus, žmonių apleistus miestus. Kartu ji įtaigiai aprašė kokybišką gyvenimą ir judėjimą po gyvus miestus, pateikdama pavyzdį – Greenwich Village Niujorke, kur gyveno pati.

Jane Jacobs pirmoji tvirtai išdėstė, kad miestų projektavimo srityje vyksta lemiamas pokytis. Pirmą kartą per žmonijos kūrimosi istoriją miestai tapo vystomi ne kaip erdvių ir



Maždaug 1960 m. daugelyje pasaulio dalių įvyko tikra automobilių invazija. Taip prasidėjo erozijos procesas ir ėmė be paliovos prastėti žmonių judėjimo po miestus sąlygos. Laikui bėgant pažeidimų atsirado tiek daug ir jie tapo tokie dažni, kad žmonės beveik nebejunta, kaip smarkiai dėl automobilių invazijos pablogėjo jų gyvenimo kokybė (Italija, Airija ir Bangladešas).



pastatų visuma, bet kaip pavienių pastatų samplaika. Tuo pat metu augantis mašinų eismas sparčiai stūmė iš miesto visą likusį gyvenimą.

nepaisant visko,  
pajudėjome į priekį

Per tuos penkis dešimtmečius nuo 1961 m. daugybė mokslininkų ir miesto planavimo teoretikų praplėtė miestų gyvenimo ir mirties probleminį lauką tyrimais bei argumentais. Atsirado daug naujų žinių.

Miestų planavimo praktikoje taip pat įvyko vertinga pažanga, tiek taikant miesto planavimo principus, tiek reguliuojant eismą. Įvairiose pasaulio vietose pastaraisiais dešimtmečiais itin atkakliai dirbama, kad mašinų eismui tektų mažiau svarbos ir būtų sudarytos geresnės sąlygos pėstiesiems ir miesto gyvenimui.

Modernistinio miestų planavimo idealai įvairiais būdais laužomi ir naujuose miestuose bei pastatų kompleksuose, ypač paskutiniiais dešimtmečiais. Laimei, auga susidomėjimas dinamiškų, daugiafunkčių kvartalų, o ne laisvai stovinčių pastatų konglomeratų statymu.

Per penkis prabėgusius dešimtmečius panašus progresas įvyko ir eismo reguliavimo srityje. Kai kuriose pasaulio vietose atsirado didesnė kelių įvairovė, įvesti eismą palengvinę pokyčiai, be to, padaryta aiški pažanga eismo saugumo klausimu. Tačiau visą šį laiką siaubingai augo automobilių srautai. Kai kur bandyta šias problemas švelninti, kitur jos be paliovos aštrėjo.

reikia dėti daug daugiau pastangų

Nuo tada, kai maždaug 1960 m. gerokai išaugo problemos, kilusios nesirūpinant miesto gyvenimu, šen bei ten vis dėlto įvyko pozityvių pokyčių. Tačiau didžiausias progresas matyti ekonomiškai labiausiai išsivysčiusiose pasaulio dalyse. Bet net ir čia, statant naujus rajonus ir miestų centre komponuojant introvertiškus dangoraižius, architektai daugeliu atvejų vis dar atsispiria nuo modernizmo ideologijos. Šiuose „puikiuose“ naujuose miestuose žmogiškoji dimensija kaip ir anksčiau praktiškai neegzistuoja.

Besivystančiose pasaulio dalyse žmogiškosios dimensijos padėtis žymiai sudėtingesnė ir rimtesnė. Būtinybė verčia didžiąją daugumą gyventojų intensyviai naudoti miesto erdvę galybei kasdinių darbų. Tradiciškai miesto erdvė tinka šiems darbams atlikti, tačiau, ypač greitai didėjant automobilių srautams, dramatiškai išauga konkurencija, kas gali naudoti miesto viešąsias erdves.

Miesto gyvenimo ir pėsčiųjų sąlygos su kiekvienais metais vis labiau žeidžia žmogaus orumą.



žmogiškoji dimensija –  
planuojant miestus  
būtina ją įtraukti

Prasidėjus naujam tūkstantmečiui, netrukus buvo pasiekta riba, kai miestuose įsikūrė didžioji dalis pasaulio gyventojų. Miestai sparčiai išaugo ir ateityje tik dar sparčiau augs.

Tiek jau egzistuojančių, tiek naujų miestų likimas priklausys nuo to, ar bus iš pamatų pakeisti miestų planavimo prioritetai. Nuo šiol svarbiausiu uždaviniu privalo tapti ne kas kita, kaip rūpinimasis žmonėmis, kurie tuose miestuose gyvena.

Tai pagrindas, kuriuo remiantis šioje knygoje bus gilinama į žmogiškosios dimensijos reikšmę planuojant miestus. Tam, kad sukurtume gyvus, saugius, sveikus ir tvarius miestus, nepaprastai svarbu, kad žmonės būtų skatinami vaikščioti pėsčiomis ir kad tai taptų bendros miesto politikos dalimi.

Ne mažiau svarbu, kad, siekiant socialinio tvarumo ir atviros, demokratiškos visuomenės, sustiprėtų miesto, kaip susitikimų erdvės, socialinė funkcija.

reikia gyvų, saugių,  
tvarių ir sveikų miestų

Žengiant į XXI a. išryškėja naujų globalių iššūkių kontūrai, rodantys, kaip svarbu daug ryžtingiau rūpintis žmogiškąja dimensija. Gyvi, saugūs, tvarūs ir sveiki miestai tapo visuotiniu troškimu, kuris verčia imtis veiksmų.

Visus šiuos keturis tikslus galime pasiekti labiau rūpindamiesi pėsčiaisiais, dviratininkais ir miesto gyvenimu apskritai. Jeigu miesto politinės jėgos vieningai siektų užtikrinti, kad miestiečiai kasdien judėdami po miestą jaustųsi skatinami kuo daugiau vaikščioti ir važinėti dviračiu, įgyvendinti visus keturis tikslus pavyktų kur kas greičiau.

gyvas miestas

Miestas pagyvėja, kai daugiau žmonių skatinami vaikščioti, važinėti dviračiu ir leisti laiką mieste. Kitame skirsnyje bus aptarta viešosios erdvės reikšmė, ypač socialinės ir kultūrinės vyksmo joje galimybės bei gyvo miesto trauka.

saugus miestas

Miestas tampa saugesnis, kai daugiau žmonių juda ir leidžia laiką miesto erdvėje. Vaikščioti patogus miestas privalo turėti logišką, rišlią struktūrą su pėstiesiems lengvai įveikiamais trumpais atstumais, patrauklias erdves ir pakankamai mišriai

išdėstyti skirtingos paskirties pastatus, kad būtų įvairovės. Tokiomis sąlygomis miesto erdvėje ir aplink padidėja žmonių aktyvumas ir saugumo jausmas. Gatvėse atsiranda daugiau akių, o iš gyvenamųjų namų ir pastatų norisi stebėti, kas vyksta už lango.

tvarus miestas

Miestas tampa tvaresnis, jei didžiąją dalį visos transporto sistemos gali sudaryti „žaliasis mobilumas“, t. y. ėjimas pėstute arba važiavimas dviračiu. Šios transporto formos turi daugybę privalumų: yra pigesnės, taupo išteklius, mažina taršą, CO<sub>2</sub> emisijas, triukšmą ir atlaisvina daug miesto erdvės.

Kitas esminis tvarumo aspektas – viešasis transportas pasidaro kur kas patrauklesnis, jei žmonės gali patogiai ir saugiai pėsčiomis ar dviračiu pasiekti autobusų, traukinių ir metro stoteles. Geros viešosios erdvės ir geras viešasis transportas yra tiesiog dvi to paties medalio pusės.

sveikas miestas

Miestas tampa žymiai sveikesnis, kai judėjimas pėsčiomis ar dviračiu gali natūraliai įsilieti į žmonių kasdienę rutiną. Daugelyje pasaulio vietų darbas didžiąją dalimi tapo sėdimasis, ir automobiliai pristato žmones nuo durų prie durų – tai neišvengiamai atsiliepia sveikatai. Esant tokiai situacijai, nuoširdus skatinimas paversti pasivaikščiojimus ir važinėjimą dviračiu natūraliais ir neatsiejamaisiais kasdienybės elementais tiesiog privalo būti įtrauktas į bendrą sveikatos politiką.

keturi tikslai – viena politika

Apibendrinant, išaugęs rūpinimasis žmogiškąja dimensija planuojant miestus atspindi, kaip stipriai žmonės trokšta kokybiškesnio gyvenimo. Gyvo, saugaus, tvaraus ir sveiko miesto vizija ir miesto erdvės patobulinimai yra susiję tiesiogiai. Palyginti su kitomis visuomenės investicijomis – ypač išlaidomis sveikatai ir automobilių infrastruktūrai, – žmogiškajai dimensijai skiriamos tokios kuklios lėšos, kad bet kurio pasaulio kampelio miestai, nepriklausomai nuo išsivystymo lygio ir ekonominės situacijos, lengvai įstengtų šioje srityje pasitempti. Visais atvejais svarbiausia investicija bus rūpestis ir šių problemų apmąstymas, o nauda grįš didžiulė.

Nuo 2007 m. pagrindinis „PlaNYC“ Niujorke keliamas tikslas yra turėti gyvą, saugų, tvarų ir sveiką miestą<sup>2</sup> Naujas dviračių takas ir praplattintas šaligatvis Broadway prospekte, Manhatane (2008).<sup>3</sup>



Daugiau kelių padidina eismą – po 100 metų nuo automobilių atsiradimo tai pripažintas faktas. Šanchajuje, Kinijoje, ir kituose pasaulio didmiesčiuose daugiau kelių reiškia didesnį eismą ir didesnes spūstis.<sup>4</sup>



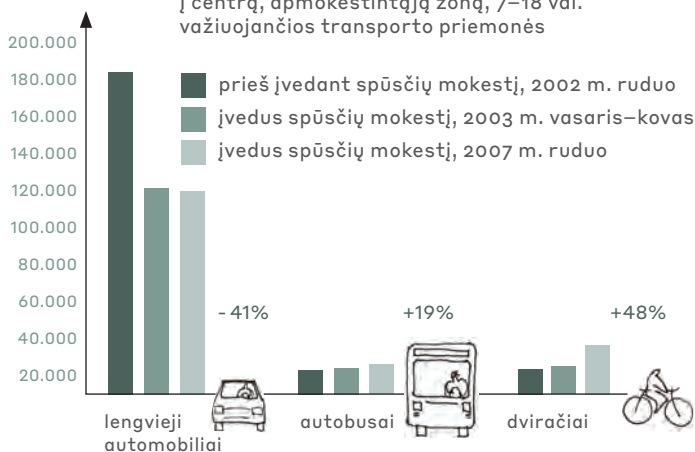
Kai po žemės drebėjimo 1989 m. buvo uždarytas Embarcadero greitkelis San Fransiske, žmonių eismo įpročiai pasikeitė, o mašinų srautai greitai rado kitus kelius. Dabar Embarcadero – maloni gatvė su medžiais ir tramvajais, kurioje sudarytos puikios sąlygos miesto gyvenimui bei dviratiniams.



2002 m. Londone buvo įvestas spūsčių mokestis – vairuotojai turėjo mokėti už teisę važinėti centrinėje miesto dalyje. Įvedus naująjį spūsčių mokestį, automobilių eismas iškart ženkliai sumažėjo. Vėliau apmokestinotoji zona išplėsta į vakarus ir dabar apima beveik 50 km<sup>2</sup> plotą.<sup>5</sup>



Į centrą, apmokestintąją zoną, 7–18 val. važiuojančios transporto priemonės



Kokiame mieste gera žmogui? Iki Jano Gehlo toks klausimas urbanistikoje nebuvo keliamas. Vyravusi modernistinė planavimo ideologija ir jai atstovaujantys architektai manė, kad miestas turi būti racionalus ir patogus greitai pravažiuoti automobiliu, o žmogui tereikia elektros, vandentiekio ir švarios erdvės. Tačiau akademijos suformuotą Jano Gehlo mąstymą pakeitė jo žmona, psichologė Ingrid, nuolat klausdama: kodėl jūs, architektai, nesidomite žmogumi? Kaip žmogus jaučiasi erdvėje? Kaip žmogus jaučiasi mieste?

Jan Gehl yra urbanizmo ikona, o jo *Miestai žmonėms* tapo šio amžiaus urbanistiniu manifestu, kuris mums primena, kad miestai gali ir net privalo būti gyvi, saugūs, tvarūs ir sveiki. Gatvėmis turi būti gera vaikščioti, patogiu važiuoti dviračiu, jose jauku būti, paprasta susitikti. Tiesiog gera gyventi.

Tyrinėdamas senuosius ikiindustrinius miestus architektas išvystė savo žmogiško miesto filosofiją, kuri buvo plačiai pritaikyta praktikoje visame pasaulyje – nuo Niujorko, Mianmaro iki Melburno ir net Vilniaus.

*Tik architektūra, kuri atsižvelgia į žmogišką mastelį ir tarpusavio santykius, yra sėkminga architektūra.*

– JAN GEHL

*Ši knyga leis pamatyti Jūsų miestą kitoje šviesoje – kaip savą erdvę, kurią galima kurti, keisti, koreguoti. Tikiuosi, ji įkvėps Jus pilnavertiškai ir šeiminingai naudotis gatve ne tik per automobilio ar autobuso langą, kur esame tik gyvenimo stebėtojai, o ne aktyvūs naudotojai.*

– architektė GILMA TEODORA GILYTĖ

ISBN 978-609-8198-72-0



| LAPAS |

Metų  
leidėjas  
2022