

Колико је врата потребно да се отвори град

Кад на трговима нема ничега што би задржало пешаке, а фасаде су дуги затворени зидови од бетона и стакла, без излога, пролаза, који би позивали пролазнике да застану и истражују, порука је „настави даље, иди кући”

...„Људи иду тамо где има људи”, каже позната скандинавска изрека. Људе спонтано инспиришу и привлаче активности и присуство других људи. Када дете са прозора види да се друга деца играју напољу, оно јури да им се придружи...

Када има мало људи и догађаја и кад су они расути по многим модерним градским подручјима, има и мање људи и активности који могу популарисати градски простор. Потенцијал градског живота да буде самооснажујући наглашава важност пажљивог урбанистичког планирања које концентрише живот у новим урбаним подручјима и у њих удише живот...

Кључне речи за подстицање градског живота јесу: компактне, директне и логичне руте; скромне димензије простора; и јасна хијерархија у којој се зна који су простори најважнији...

Распрострањено је веровање да је за жив град потребна велика густина градње и велика концентрација стамбених и пословних објеката.

Оно што је заиста потребно једном живом граду јесте комбинација добрих и примамљивих градских простора и извесна критична маса људи која жели да га користи. Безброј је примера места са великом густином градње и сиромашним градским просторима који уопште не функционишу. Нова урбана подручја су често компактна и у потпуности развијена, али у њима има превише градских простора који су превелики и превише сиромашни да би било кога инспирисали да у њих крочи...

Градски живот се не дешава сам од себе нити развија аутоматски само као одговор на велику густину. Ово питање захтева усмерен и разноврснији приступ. Живи градови захтевају компактну градску структуру, умерену густину насељености, прихватљиве раздаљине за пе-



Становници Копенхагена обилато користе заједничка дворишта зграда у којима живе

шачење и вожњу бициклом и квалитетан градски простор. Густина, која представља квантитет, мора да се комбинује са квалитетом у виду доброг градског простора...

Број корисника, квантитет, јесте један од фактора, али још један једнако значајан фактор за живот у граду јесте количина времена коју корисници проводе у јавном градском простору. То како ми доживљавамо живот у јавном градском простору док се крећемо градом своди се на питање колико тога има да се види и доживи у оквиру социјалног видног поља од око 100 метара. Активност у видном пољу повезана је с тиме колико је других људи присутно и колико времена сваки корисник проводи на датој локацији. Ниво активности је једноставно производ бројки и времена. Када имамо много људи који се брзо крећу кроз простор, то може да доведе до знатно мање живота у граду од неколико људи који ту проводе време.

Брз саобраћај, беживотан град

На улици Стрегет, која је једна од главних пешачких улица у Копенхагену, пешачки саобраћај је 35 процената спорији лети него зими. То значи да исти број људи омогућава повећање од 35 одсто у нивоу активности на улици. Начелно је тачно да се ниво активности у градском простору често драматично повећа по лепом времену. Разлика није у томе што по правилу има много више људи у граду, већ у томе што појединци ту проведу више времена. Ходела спорије, чешће застајемо и у искушењу смо да

проведемо извесно време на клупама или у кафићима...

Венеција има веома висок ниво активности, иако се број становника у њој драматично смањује. Објашњење тога јесте да је сав саобраћај пешачки, сви ходају полако и људи врло често спонтано негде застану. Гондоле и други бродови се такође крећу пријатним темпом. Дакле, упркос малом броју становника и чамаца, увек постоји нешто у шта може да се гледа јер је спор саобраћај одлика живих градова.

Насупрот томе, у многим модерним предграђима оријентисаним на аутомобиле има далеко више људи, али се саобраћај одвија брзо и мали је број људи који ту борава. Аутомобили излазе ван нашег видног поља малтене и пре него што у њега уђу. То такође објашњава зашто тамо има врло мало ствари да се доживи. Резултат брзог саобраћаја су беживотни градови.

Важан аргумент у расправи о реорганизацији саобраћаја и саобраћајним начелима за улице јесте то да у градским насељима има више живота када се људи полако крећу. Циљ да се створе градови у којима се више људи стимулише да се шета и да се вози бициклом донеће више живота на улице и богатија искуства јер ће и спори саобраћај заменити брз...

Доживљаји са благе и грубе ивице

Бројне студије о градском животу које су спроведене на новим и старим трговима у Копенхагену и Ослу по којима се не крећу аутомобили истичу значај трајања активности и бројки у креирању живог, атрактивног градског простора. Локације које су испитиване редовно посети 5.000 до 10.000 пешака дневно. Без обзира на то, неке од локација делују напуштено, док су друге препуне живота. Разлика је само у томе што неки тргови служе томе да пешаци пређу са једне стране на другу, док други комбинују могућност да се по њима шета и да се на њима борави, да се стичу искуства и осећа удобно. Тргови на којима може и да се шета и да се борави бележе ниво активности који је 10, 20, а понекад чак и до 30 пута већи него на трговима преко којих се само прелази. Ако су циљ живи и атрактивни градови, важно је да обратимо пажњу на могућности за боравак, као и на атракције...

Начин на који третирамо ивице, границе површина у граду, поготово ниже спратове зграда, има пресудан утицај на живот у градском простору. То је зона дуж које ходате док сте у граду, и то су фасаде које видите и доживљавате изблиза и отуд интензивно. То је оно где улазите и излазите из зграда и где долази до интеракције између живота унутра и оног напољу. Ту се спајају град и зграда.

Ивице града ограничавају видно поље и дефинишу појединачне просторе. Ивице дају виталан допринос просторном искуству и свести о појединачном простору као месту. Баш као што зидови дома доприносе активностима и пружају осећај благостања, ивице града пружају осећај уређености, удобности и сигурности...

Поједностављено речено, могућности за доживљавање искустава можемо да опишемо двома крајностима. Једну крајност чини улица са „блажом ивицом” у којој се ређају радње, транспарентне фасаде, велики прозори, многобројни отвори и роба у излогу. Овде има много тога да се види и додирне, што нам даје мноштво разлога да успо-



❌ „Пријављивање” да би се прешла улица Сиднеј, Аустралија



Фото 3. Анастасијевић

Пола века уређује јавни простор

„Политика” сваког другог понедељка објављује делове књиге „Градови за људе”, данског архитекте Јана Гела који дуже од пола века прати и анализира развој градова. Гел је побољшао јавне просторе Копенхагена, Стокхолма, Ротердама, Лондона, Амана, Мелбурна, Сиднеја, Сан Франсиска, Сијетла, Њујорка, Муската...

Књигу „Градови за људе” на српском језику објавио је ПАЛГО центар.

Јан Гел



Само да ивице функционишу... Трговачка улица у Камдену у Лондону – слика горе и стамбено подручје са степеништима (Бруклин, Њујорк) – слика доле



Фотографије Jan Gehl / Gehl Architects

римо, па и да се зауставимо. Друга крајност, улица са „грубом ивицом”, јесте сушта супротност: партери су затворени, а пешаци пролазе поред дугих фасада од црног стакла, бетона или цигле. Има свега неколико врата или их нема уопште и, све у свему, мало тога може да се доживи, па има и врло мало разлога да се иде баш том улицом, осим ако то није заиста неопходно...

Куће као литице

Квалитет партера зграда је толико важан за укупну привлачност града да је тешко разумети зашто се партерима, и у многим старим и у многим новим градовима, приступало с толико несигурности. У градовима су се намножили дугачки затворени зидови, мали број врата, стерилни стаклени делови који нам шаљу поруку „настави даље”, а то пешацима даје довољно добрих разлога да одустану и оду кући... Значај који има ивична зона може се сумирати једним добрим саветом који је аутору дао архитекта Ралф Ерскин (1914–2005): „Ако је комплекс

занимљив и узбудљив у висини очију, цело подручје ће бити интересантно. Зато се трудите да ивична зона буде примамљива и богата добрим детаљима, и не трудите се много око виших спратова, који су много мање важни, како функционално, тако и визуелно.”

Широм света има места која нуде занимљиве примере дизајна и употребе ивичних зона у стамбеним подручјима: предње баште енглеских кућа које су спојене са једне стране, холандске „високе степенице”, ивичне зоне традиционалних јапанских градских кућа, „тремови” у Северној Америци, степенице и одморишта који воде до бруклинских кућа са фасадама од мрког пешчара у Њујорку и предња дворишта ниских кућа у низу у аустралијским градовима. Све су то примери дизајна полуприватних зона у старијим стамбеним насељима. Свега неколико нових комплекса у свету представља инспиративан пример пажљиво осмишљених ивичних зона у стамбеним подручјима.

Међутим, у много нових стамбених подручја дозвољено је да паркинзи и гараже узурпирају ивичне зоне. Или су све артикулације у партеру потпуно укинуте тако да се куће уздижу из травњака и са тротоара као литице из мора. Људи који живе у оваквим стамбеним објектима директно прелазе из приватне у јавну сферу без икакве транзиције или варијације...

Ниједна тема нема већи утицај на живот и атрактивност градског простора од активних, отворених и живих ивица. Када ритам градских зграда чине ниски објекти, велики број врата и пажљиво осмишљени детаљи на нивоу партера, они подржавају живот у граду и близу зграда. Када ивице града функционишу, оне оснажују градски живот. Активности могу међусобно да се допуњавају, богатство искуства расте, шетња постаје безбеднија, а раздаљине делују краће...

Приредила Далиборка Мучибабић

✅ ...или пристојно обавештење Копенхаген, Данска