

➔ Особаћање запоседнутих градова – европска искуства Јан Гел & Ларс Гемзе

Резиме

Пешачење: Вид саобраћаја – али и много више од тога. Посматрати пешачење углавном само као вид саобраћаја, било би скоро једнако непотпуно као када би држали конференцију о становању где се сва енергија троши на расправу шта се дешава у ходницима зграда, а да не расправљамо шта се збива у дневним собама, собама за ручавање, спаваћим собама и кухињи. Поред вида саобраћаја, пешачење је и потенцијално рекреативна активност. Пешачење је свакако и скоро увек друштвена активност. Док пешачимо имамо довољно времена, а растојања су довољно кратка, што нам омогућава да својим чулима опажамо објекте, детаље и свакако друге људе. Следеће, из ходања се лако можемо преусмерити на друге типове активности – стати, сести, разговарати, слушати, или спонтано заплесати.

Важно је уочити да већина привлачних, рекреативних и друштвених активности повезаних са пешачењем зависи од доброг квалитета физичког окружења. Леп се град увек може лако идентификовати тиме што се велики број људи зауставља и почиње да ужива у граду и присуству других људи.

Засновано на раније описаним везама између пешачења, друштвеног живота и квалитета града приказана су и размотрена четири врло различита, савремена модела града. Традиционални градови (на пример Венеција, брдски градићи); Окупирани градови – градови толико преплављени аутомобилским саобраћајем да су пешаци скоро истиснути (пример, Мадрид, Напуљ и многи градови у Северној и Јужној Америци); Напуштени градови – где се не сусрећу нити пешачење а ни друштвени живот (пример, многи градови у Северној Америци); и Поновно освојени градови - где су током последње две, три деценије друштвени живот и пешачење веома појачани, или поново враћени на градске просторе (на пример, Барселона, Лион, Стразбур, Фрајбург, Копенхаген, Портланд (Орегон), Куритиба, (Бразил) и на исту тему, аустралијски градови као што су Перт и Мелбурн). У многим од ових градова се може установити импресивно повећање обима пешачења и других људских активности (примери: Перт и Копенхаген).

Закључак је да у пешачењу има много тога више него што је само пешачење. Пешачење је кључ квалитета града. То је стварно тако једноставно.

Нови градски простори

Година је 2000., летњи дан у Копенхагену. Центар града, којим су једном доминирали аутомобили, потпуно је променио карактер. Пешачке улице, улице са приоритетом за пешаке, уске, мирне улице, формирају широку мрежу угодних маршрута за ходање. Град уистину мами пешачки саобраћај. Осамнаест тргова у језгру града се

отарасило паркинг простора, па су враћени народу за рекреативне активности. Они позивају људе да дођу и мало остану, да узму учешће и у другим друштвеним активностима које изискују простор.

Град је створио простор за многе, различите облике међусобних односа људи. Укупно 100,000 м² простора, који су раније били намењени моторном саобраћају, током последњих четрдесет година претворени су у 100,000 м² простора намењеног пешацима, простора на коме нема саобраћаја. Површински слојеви улица и тргова су замењени лепим, природним материјалима, а преуређени су и улична расвета и мобилијар. Читав градски центар сада има карактер и атмосферу која привлачи људе да се ту прошетају и проводе време. Изгледа као да улице дају знак: Дођи, добродошао си. Мало се прошетај, застани, остани колико год хоћеш. Градски простор је добио нови облик и садржај.

Нови се простор обилато и добро користи. Улице су овог јунског дана готово испуњене пешацима који иду кроз град полагаано, скоро громим ходом. У ствари, 80% свих кретања градским центром чини пешачки промет. Читав централни Копенхаген је постао пешачка зона.

Копенхаген је исто тако постао место где се људи задржавају и ту неко време остају. Овог летњег викенда између 5000 и 6000 грађана Копенхагена користи многе прилике које град нуди људима који желе да предахну. Хиљаду петсто места на клупама и пет хиљада столица у уличним кафићима пружа издашне могућности за седење и готово стално се користе. Деца се играју, млади возе ролере и скејтборде, док улични музичари, уметници и агитатори разних врста привлаче масу на тргове. Живот на улици се овог летњег дана одвија као нека разнобојна и разнолика маскарада. Прва заједничка црта је да су све активности рекреативне. Друга је да су све активности друштвене. Нови градски простор ослобођен моторног саобраћаја користи се за посебне облике друштвене, градске рекреације, чију значајну атракцију представљају могућности да се виде и сретну други људи и да се са њима ступи у узајамне односе.

Овај летњи дан у централном Копенхагену ”пише токове” о обновљеним градским просторима. Додатно, модел градског центра се имитира и у околним стамбеним зонама града. Конверзија улица и тргова је инспирисала нове градске моделе, који су повратно удахнули нови живот у стара суседства. Слични се модели сусрећу у градовима широм Европе и у другим деловима света где се јавни живот негује.

Обновљен интерес за јавни живот и за град као место сусретања, посебно за онакав какав се развијао у последњих 30, 40 година, водио је природно и значајном напретку урбанистичког планирања и градске архитектуре. То је и централна тема приказа нових градских простора у наредним поглављима.

Традиционалне намене градских простора: Места сусрета, места трговања и саобраћајнице

Иако се модел намене мењао током времена и упркос разликама, неким једва приметним као и оним другим, градски простори су одувек служили као места сусрета, тржнице и саобраћајнице. Град је одувек био место где се људи срећу и поздрављају, место размене информација о граду и друштву, место одвијања важних догађања: крунисања, поворки, прослава и фестивала, градских скупова и погубљења, да споменемо само неке од њих.

Град је исто тако био тржница, где су се робе и услуге нудиле и размењивале. Коначно, био је и саобраћајница која је пружала приступ различитим наменама града и везу са њима. Људи се шетају тамо-овамо, а робе се вуку са места на место.

У прошлости, када се кретање обављало пешице, често је постојао добар склад између три намене града. Пешачи су могли да иду тамо где је требало да оду, сусретали су се, трговали, причали ту где би се видели, све током једног истог пута кроз град. Људи су оно чему им је град служио упражњавали истовремено и на истом јавном простору.

Ипак, у 20. веку, нарочито у индустријским земљама, променили су се услови за три основне намене градског простора. Нови модели саобраћаја, трговине и комуникације су били толико коренито нови да су прекинули вековну традицију човековог коришћења града.

Електрични трамваји и бицикли, уведени крајем 19. века, проширили су људске домете и допустили граду да се знатно просторно прошири. Када су почетком 20. века уведени аутомобили, више се није могло порицати да су се модели саобраћаја заувек променили. Посебно након II светског рата, аутомобилски саобраћај у градовима се нагло повећао, а коришћење градског простора драстично променило. Тежак аутомобилски саобраћај не коегзистира мирољубиво са наменама града као места за сретање и трговање. Намене које су вековима биле у складу сада су доспеле у отворени сукоб.

Град је и као место за трговину у последњем веку претрпео значајне промене. Трговина се из отворених киоска постепено селила у радњице дуж улица и тргова, а онда у све веће радње и самоуслуге и коначно у гигантске шопинг центре, обично далеко од срца града. У случајевима када су шопинг центри грађени унутар града, затварали су се сами у себе и више нису били део јавне арене. Трговина се одвија у унутрашњим енклавама кроз лавиринт приватних пролаза са заокружених малим трговима, запенушаним фонтанама, музиком из звучника и клима уређајима. Током процеса, тржница са својим пратећим 'јавним животом' постала је стриктно контролисана, док све активности и људске интеракције регулише служба безбедности. Сасвим буквално, тржница је узета из јавне арене и пресељена у приватну сферу. Двадесети век је несумњиво променио услове коришћења града као места сусрета и размене информација. Брз и распрострањен развој штампе и медија електронских вести омогућио је људима да примају бескрајне токове информација о заједници и шире о свету. Никакав град ту више није био потребан. Истовремено се појавио и наизглед бескрајан ток могућности за индиректну комуникацију међу људима: прво телеграф, онда телефон, мобилни телефон, Е-mail, интернет. Мобилност појединца коју су омогућили аутомобили и други облици превоза и развој јефтиних облика путовања на велике удаљености пружили су људима нове прилике да срећу друге људе. Традиционална улога града као важног места за сусретање грађана се потпуно изменила.

Овде, у зору новог миленијума, ове огромне промене у друштву које су се одиграле током само једног века, учиниле су да је виталност градског живота у центру Копенхагена од посебног значаја. Оволико много људи на улицама и трговима својевољно је одабрало да ту буде, да се туда шета и да проводи време на градским просторима. Упркос многим развојима и променама модела коришћења и као места трговине и као места сусретања, град наставља да нуди значајну алтернативу, вредну допуну другим расположивим могућностима.

Текуће коришћење градских простора

Један поглед на различите градове и културне обрасце у земљама где су комуникације, места трговања и саобраћај током 20. века претрпели радикалне промене даје и разнолике слике текућег коришћења градских простора и услова за коришћење града као јавне арене.

Уз велику дозу поједностављивања, могуће је уочити и описати четири различита типа града:

- Традиционални град – где места сусретања, трговања и саобраћајнице настављају да коегзистирају, мање или више у узајамној равнотежи.
- Окупиран град – где је једна намена, обично аутомобилски саобраћај, узурпирала територију на штету других намена градског простора.
- Напуштени град – где су ишчезли јавни простори и јавни живот.
- Поново освојени град – где људи на власти раде да нађу нови, савремени баланс између намена града као места сусретања, места трговања и саобраћајнице.

Традиционални град

У средњем веку су градови настајали према условима пешачког саобраћаја. Улице су прилагођаване пешачком саобраћају, а тргови скројени за намене тог потребног простора: тржница, градски скупови, војне параде, верске процесije, итд.

Чак и данас, нарочито у Европи, још има много градова чија се структура формирала током тог периода, па стога центри многих европских градова као и многа села и градићи још увек имају средњовековни карактер. Изоловани примери нетакнутих средњовековних градова и даље функционишу, са Венецијом као најпознатијим примером. Градовима и градским просторима из тог периода је заједничко да су веома подесни за све типове пешачких активности. Размере ових градова, димензије улица, дистрибуција намена простора дуж улица и тргова, размере и детаљи зграда су у хармонији са људским пропорцијама и приликама за кретање и врло директно подржавају доласке и одласке пешака.

У овим су градовима током времена градски простори служили истовремено као места сусретања, трговања и саобраћајнице. У овим градовима, у којима се није дозволило да аутомобилски саобраћај преовлада, још увек имамо модерне верзије традиционалних намена простора.

Окупиран град

У старим градовима и деловима града где је аутомобилски саобраћај добио предност, градски су се простори неизбежно и драматично променили. Аутомобилски саобраћај и паркинзи су постепено узурпирали простор дуж улица и тргова. Није остало много физичког простора, а када се томе додају друга ограничења и иритације као што су прашина, бука и визуелно загађење, не треба много да се осиромаше градски живот.

Постаје непријатно и тешко да се околу иде пешице, а немогуће је проводити време на јавним местима, због недостатка простора и еколошких проблема. Од града до града је резултат исти - да се само онај најважнији пешачки саобраћај успева да избори на путу кроз аутомобиле у покрету и оне паркиране, а нуди се само јакосиромашен избор других активности.

Бројна истраживања су показала да постоји очигледна корелација између квалитета града и градског живота. Градски простори који нуде многе квалитете и који имају мало недостатака, надахњују широк спектар градских активности. Руку под руку са активностима које се односе на већину пешачког промета су, на пример, многе рекреативне и друштвене активности, зато што градски простори обезбеђују привлачне пешачке маршруте и места на којима се може успут застати.

На осиромашеним градским просторима потпуно ишчезава већина друштвених и рекреативних активности, остављајући за собом само задње трагове најнеопходнијих и животно битних пешачких активности. Људи пешаче зато што морају, а не зато што то желе. У већини градова запоседнутих аутомобилима, квалитет градског простора је постао толико проблематичан да људи у потпуности избегавају центре градова. А ко би их кривио због тога?

Напуштени град

Тамо где је урбана традиција слабија, а култура аутомобила имала времена да се развија без планских ограничења, настаје нови тип града. Овакав град нема историјски модел, јер је учињено све да пешачки саобраћај постане немогућ или излишан, а потпуно су нестале и многе друге активности традиционално везане за пешачење људи на истим местима. Друштвени живот је ишчезао са јавних простора.

На многим местима има много градова овог типа, мада преовлађују претежно у Северној Америци. Градски центри су мора асфалта где паркинзи обележавају простор међу зградама. Ходање је немогуће, а било би и неразумно. Растојања су исувише велика, а оно једино са чиме би се неустрашиви пешак могао суочити на путу било би ружно, прљаво и могућно опасно. Такви градови нису замишљени за пешачење. Тротоари су ишчезли из центара градова као и из стамбених насеља, а све намене града су се постепено прилагођавале како би служиле моторизованима. Превоз и живот сам по себи су потпуно зависни од аутомобила и културе код које се све обавља из аутомобила. Тешко је описати укупне последице оваквог типа градске политике. Ипак, важно је истаћи да тешка зависност од аутомобила значи да су деца, која су премлада да возе, стари, који су престари да возе и хендикепирани који су физички онемогућени да возе, осуђени на живот где их свугде други морају да превезу. И тачно тако, живот младих људи скоро и не почиње до шеснаесте године, када добијају возачку дозволу!

Људи купују у радњама где се пазари из аутомобила дуж улица препуних других возила, што углавном захтева да се вози до сваког од одредишта и тамо се изнова паркира. Алтернатива је куповина у великим шопинг центрима изван града. У таквим центрима је и могуће пешачити, од паркинга до центра и унутра кроз пролазе покривеног објекта.

Као противмера регионалним шопинг центрима и као стратегија одржавања промета и намена градског цен-

тра, бројни су градови експериментисали са новим облицима објеката за куповине, прилагођених култури аутомобила. У неким су градовима продавнице пресељене у атријуме и шопинг аркаде дубље унутар самих шопинг центара, као интерне могућности куповине. Итон центар у Торонту је један такав пример. Други градови као што су Калгари, Винипег, Минеаполис и Атланта су саградили небеска шеталишта, системе пешачких мостова који иду спрат или два изнад земље и повезују радње које су стратешки постављене у зграде градског центра. Овде су пешаци подигнути за један ниво и могу да се затвореним простором крећу од зграде до зграде, заштићени од временских прилика и ослобођени улице и другог јавног простора.

Трећа категорија у центар лоцираног, приватног шопинг окружења је 'подземни град' познат као феномен у Монреалу и Торонту у Канади, као и у јапанским градовима Сапороу, Нагоји и Осаки. Ови градови, често повезани подземним станицама метроа, чине мрежу шопинг центара и пролаза који повезују доње спратове зграда у центру града. Заједничко свим овим типовима шопинг центара је да су приватни, да су затворени ван радног времена канцеларија и да су пешачке као и друге активности јако ограничене, усљовљено комерцијалним карактером центара. На дневном реду ових модерних шопинг центара нема места за разноврсност, хумор и демократију.

У градовима где је стварно немогуће ходати или возити бицикл као природан део устаљених дневних навика, појавио се један занимљив здравствени проблем. Многи су становници градова дебели и лоше физичке кондиције. Неки од њих покушавају да се боре са проблемом цогирајући током пауза за ручак, или проводећи време у фитнес центрима, или вежбајући напољу на некој од машина за вежбање које су направљене да попуне ову потребу фитнес индустрије.

За друге сегменте становништва који нити имају прилику а ни мотивацију да се баве фитнес активностима, проблем и буквално постаје све већи и већи. Заиста, када се раскрсти са пешачким прометом и јавним простором – и у великој мери и са друштвеним животом – то има многе директне и индиректне последице.

Поново освојени град

Интерес за јавне просторе и друштвени живот је поново почео да расте у последњих 30-40 година, често као директна реакција на погоршане услове за оба два, и у многим је градовима заиста и уложен труд да би се пружице боље прилике пешацима и градском животу.

Сасвим парадоксално, један од извора инспирације је пронађен у шопинг центрима, нарочито оним у САД. Већ двадесетих година прошлог века када су први центри саграђени, било је јасно да муштерије треба измамити из аутомобила, у улице за шопинг где је саобраћај забрањен, како би били сталожени и могли да се усредсреде на куповине. Неке од најраније насталих пешачких зона у Европи као што је Линбан, саграђен у ратом разрушеном Ротердаму педесетих година 20. века и у немачким градовима у истом том периоду, имале су заједничку полазну тачку. Многе друге пешачке зоне успостављене шездесетих и седамдесетих година прошлог века широм Европе, укључујући ту и пешачку улицу у центру Копенхагена из 1962. године су исто тако превасходно засноване на оваквој комерцијалној концепцији. Иако је истина да пешачке улице олакшавају људима да се крећу центром града, права сврха зашто су тамо била је да се наведу на куповину.

Идеја коришћења јавног простора у друштвене и рекреативне сврхе се постепено ширила и јачала током наредних деценија. Велики је утицај имао опис развоја америчких градова који је Џејн Џејкобс дала у својој књизи Смрт великих америчких градова, објављеној 1961. године. Многи амерички и европски истраживачи су исто тако дали свој допринос, указавши на значај за град разноликих облика јавног живота у њему. У истом периоду је и документована веза између квалитета града и карактера градског живота.

Нарочито у Европи, традиција је била трећи и врло важан извор инспирације. Многи европски градови су и даље одржавали у животу традицију коришћења градских простора за друштвене и рекреативне активности. Током овог периода, педесетих, шездесетих и седамдесетих година 20. века, у европским градовима је успостављан све већи број пешачких улица, зона и мирних тргова. Услови за пешаке су се постепено побољшавали и у многим другим улицама важнијих градова. Протоари су проширивани и опремани уличним мобилијаром, цвећем и украсним жбуновима.

Важна прекретница око саобраћајних прилика у градовима била је нафтна криза која је започела 1973. године. Тај прекид у развоју саобраћаја водио је планским напорима да се потисне насртај аутомобила на градове, као и другим мерама обезбеђивања већег усклађивања моторног и других облика саобраћаја. Интересовање за бициклички и јавни саобраћај је расло у складу са тим.

Током читавог тог периода су се концепције нових градских простора проширивале. Једном ограничене на уске, комерцијалне интересе, те концепције сада имају знатно шири фокус: стварање простора и услова за пешачење под прихватљивим околностима и за обезбеђивање развојних могућности за друштвене и рекреативне урбане активности.

Иако су многи градови у Немањкој и у Скандинавији крчили пут у напорима да потисну аутомобиле из градова и створе спокојније услове за пешаке, у Барселони је, почевши од 1980. године, формулисана шира концепција градских простора у оквиру координисане политике јавног сектора. Градски простори су током 50 година били окупирани аутомобилима. Сада је град узвратио ударац, како физички тако и културолошки. У Барселони се исто тако родило и појам 'поново освојеног града'.

Како у односу на саму идеју, тако и што се тиче специфичне архитектонске формулације, политика јавног простора у Барселони играла је врло велику улогу у даљим развојним пројектима.

Оно што се догодило у Барселони била је полазна тачка за нови, интензиван период током последњих двадесет година прошлог века, када је све више градова и градских простора стварано и обнављано, како би се обезбедио добар јавни простор за нове типове друштвеног живота.

Ако тражимо моделе развоја у скорашњим деценијама, јасно је да је неколико европских градова дало у томе свој печат. Што се тиче градских програма, холандски, немачки и скандинавски градови су међу првима експериментисали са новим типовима градских простора. Још скорије, многи градови Средње и Јужне Европе су кренули њиховим стопама. Политика потискивања аутомобила и обезбеђивања бољих услова за живот у граду и даље је примарно европски феномен, али је занимљиво запазити да одговарајуће урбанистичке стра-

тегије сада постоје и у градовима Северне и Јужне Америке и Аустралије. Нарочито због постојећих околности у другим регионима на овим континентима, труд уложен у Портланду у Орегону и Куртиби у Бразилу је изванредан и указује да можемо да говоримо о европским и светским градским стратегијама. Сваки део света има опустошене, окупиране и напуштене градове и широм света постоје градови који узвраћају ударац, позивајући своје становнике да се врате на улице и тргове и користе јавне просторе.

Изражене разлике од града до града унутар истих културолошких кругова, подвлаче још једну занимљиву црту, а то је да већину урбаних унапређења спроводе или бар иницирају појединци или групе визионара. То може бити градоначелник, градски архитекта, градско веће, нека политичка партија или инспиративна сарадња између консултаната, политичара и грађанских покрета, али је свим градовима који су повратили своје јавне просторе заједничка једна визионарска, циљна урбанистичка политика.

Типично је да су унутар тих урбаних визија комбиноване различите тематике, као што су безбедност саобраћаја, промене саобраћајних модела и модалитета, здравствена заштита, смањивање потрошње природних извора, смањивање буке и загађења – и напори на јачању улоге града као демократског форума. Где визије и политика иду руку под руку да би остварили један број ових циљева, јасно је да ће градови заиста постати боља места за живот и провођење времена.

Нови градски простори – друштвени живот

Иако овај извештај о новим градским просторима и друштвеном животу почиње једног летњег дана у центру Копенхагена, Копенхаген је само један од многих градова у коме су иницијативе урбанистичке политике побољшале урбани квалитет. Саобраћај, бука и загађење су смањени, ојачани пешачки и бициклички саобраћај. Друштвени живот цвета на улицама и трговима града на начин који се није могао видети пре двадесет – тридесет година, свакако не у облику како је то данас, што чак није ни нова верзија старе урбане традиције већ истински нов феномен. Преовлађујући интерес за нови друштвени живот на градским просторима и подршка коју добија су истински подстрек на размишљање.

У друштву у коме се све више свакодневног живота одвија у приватној сфери – у приватним кућама, за приватним компјутерима, у приватним аутомобилима, на приватним радним местима и у стриктно контролисаним и приватизованим шопинг центрима – постоје јасни знакови да је граду и градским просторима дата нова и утицајна улога јавног простора и форума. Као контраст многим посредним комуникацијама и многим распрос-трањеним, приватним просторима, прилика да људи користе своја чула и остварују непосредан, међусобан утицај са својим окружењем постаје изузетно привлачна. Информатичко друштво даје нови смисао и значај граду као месту сусрета.

Превод са енглеског на српски:

Дарко Савић

Стручни консултант за српски превод:

мр Јасмина Ђокић Павков

➔ БЛИСКИ СУСРЕТИ СА ЗГРАДАМА

Јан Гел

Шта имамо: затворене, самодоволне зграде.

Шта бисмо волели: отворене, разнолике, занимљиве и безбедне градове.

Изазов: како уклопити високе зграде у градове где су људи и даље исти, мале висине и ходају истим, спорим кораком као пре 100 или чак и пре 1000 година?



Историјски градови су настали као последица размене између путника који су се ишли својим путем и трговца који су настојали да им из кућица поред пута у пролазу продају робу. Те су кућице касније постале зграде, а стазе улице, али је размена између оних који су долазили и одлазили и оних који су ту боравили и даље била кључни елемент. Зграде су из нужде биле окренуте градским просторима. Од тог времена многе су се градске функције преселиле унутра, а продавнице, институције и организације су се повећале. У том су процесу порасле и градске зграде и самим тим постале саможиве и самодоволне. Планирање се обично нагло завршава са унутрашњошћу фасаде и екстеријер је само паковање. Ипак је пешацима и даље потребно да могу да ходају градовима, градски објекти формирају зид јавног простора, а људи и даље имају блиске сусрете са зградама.

Успостављени су високи стандарди за изглед киоска и павиљона на градским просторима. Видимо их са растојања као део целине, а такође и изблиза, на пример, када нешто купујемо. Док стојимо или пролазимо поред њега, киоск мора бити пријатног изгледа и остављати добар утисак. Оно што желимо од приземља градских зграда одговара оном што изискујемо од изолованог киоска – и јако је различито од онога што очекујемо од осталих спратова. Приземни ниво је оно место где се зграда и град сусрећу, где градски људи остварују блиски сусрет са зградама, где можемо да их дотакнемо и да оне дотакну нас.



Приземља и архитектура блиског сусрета

У овом су контексту једнако важна приземља свих зграда. Ипак, захтеви за дизајнирањем неке фасаде постају већи ако људи ту фасаду као и њену локацију свакодневно користе. Квалитет зграде постаје важнији уколико се она више користи. Посебно је важна предња, или улазна фасада, нарочито тамо где гледа на улицу и тротоар. Приземља имају многе намене, што зависи од локације зграде, њених функција и окружења. Говорећи уопштено, блиске сусрете са зградама можемо поделити у неколико главних група.

Ходање дуж зграде

Кретање може бити паралелно са зградом: људи пролазе поред ње, или иду дуж ње. Кретање може бити и под правим углом на фасаду. Људи иду ка њој или од ње, приближавају се, улазе и излазе.

Заустављање поред зграда, стајање, седење или бављење неком активношћу

Станари или корисници излазе напоље на паузу, или да се на вратима надишу свежег ваздуха. Столице и столони су постављени дуж фасаде где је прилаз лак, леђа оних који седе су заштићена, а локална клима је најбоља. Трговци напољу дуж фасаде премештају свој посао и робу.

Фасаде у приземљу су исто тако привлачно место за градске кориснике који не живе у зградама. Рубни ефекат подржава преференцијал људи да буду на ивици простора, где је њихово присуство дискретније и одакле имају посебно добар поглед на простор. Још један битан бихевиористички фактор за дизајн фасаде је ефекат потпоре, који се односи на то да људи више воле да стоје или седе на фиксираним месту – у ниши, на хошку, поред стуба или нечег другог што чини границу простора, као и психолошку и практичну физичку потпору.

Управо ови рубови и прелазне зоне између зграда и градских простора су природна места за потенцијално врло разнолике активности, које повезују функције у згради са уличним животом у целини: рекреација, игра, седење, стајање, изложбе, трговина, банкарство, итд. И што је фасада неубичајенија, то више привлачи и поддржава активности.

Прилике за гледање су још један важан захтев за остваривање блиских сусрета.

Пожељно је да се може видети из зграда - а још је боље ако се може видети и у њих - да се тако прелази преко линија фасаде, да се активности у згради и напољу на јавним просторима визуелно повежу и тиме обогаћују и инспиришу једне друге.

Најбоље је ако пешаци у пролазу поред фасада града доживљавају занимљива и разнолика искуства. Крећући се брзином од пет километара на сат, они имају времена да упијају све око себе. За пешаке на градским тротоарима је визуелни контакт близак и личан.

Тако је ритам понуђених могућности кључан за богатство искустава пешака – број врата, прозора, ниша, стубова, излога радњи, детаља оног што је изложено, знакова и декорација. А шетња је још занимљивија ако су детаљи и изложени експонати дуж пута пажљиво уобличени и ако постоји нешто што може да се помирише или дотакне, тако да се у неком тренутку сва чула ангажују.

Доживљавање зграда

Врата у Даблину са својим упадљивим бојама, лепим детаљима и препознатљивим рамовима су нам позната са постера, разгледница и из туристичких брошура. Представљају добар архитектонски мотив приземља – привлаче поглед са растојања, обећавајући лепе детаље и сјајне месингане плочице уколико их боље загледамо.

Архитектура екстеријера је нераздвојно повезана са повољним положајима за разгледање. Оно што се види са растојања и из управног положаја зависи од угла гледања, диктирано је структуром људског ока.

Биолошка еволуција човека нам је дала вид који је углавном фронталан и хоризонталан. Нашим је прецима било важно да виде право испред себе и са стране, због потенцијалних непријатеља и опасности које су постојале највећим делом на истој равни на којој су се и они налазили. Препреке на које су ловци и сакупљачи наилазили на путу – камење, змије и слично – изскивале су оштро и будно око, док се мало тога опасног ишчекивало одозго.

Стога се наше чуло вида добро развило ка напред и бочно, где видимо, или више на трен спазимо

кретања под углом од скоро 90 степени на обе стране. Изнад себе видимо само око 50 степени, док нам је видно поље на доле знатно шире, око 75 степени. Ако, док нормално ходамо, искренемо главе на доле око 10 степени, можемо да спазимо скоро све што је испод нас. Али када погледамо на горе, у ствари видимо јако мало.

У односу на архитектуру зграда, то значи да као пешаци морамо да стојимо на приличном растојању како би неку зграду видели у целини. Када пријемо ближе, морамо да кривимо врат и забацујемо главу јако уназад да би сагледали целу зграду, премда је мало грађевина дизајнирано да се гледа из таквог угла. Како се даље приближавамо, горњи спратови постепено нестају из видокруга, све док нам на видику не остане само приземље, или када смо јако близу, само неки делови, као врата у Даблину.

Доживљавање људи

Вид и слух су чула која делују на даљину. На ближим растојањима активирамо и чула мириса, додира и укуса. Можемо намирисати прашину и боју, додирнути украсе, или осетити топлоту коју рефлектује фасада зграде. Фасаде у приземљу имају на нас много веће



Паскање



Улажење и излажење



Пешачење дуж зграде



Стајање поред зграде



Прилаз поред зграде



Стајање на вратима



Куповање поред зграде



Интеракција са зградом



Гледање излога



Седење на делу фасаде



Седење поред зграде



Гледање унутра и напоље

емотивно дејство него наш опажај осталог дела зграде или улице, што региструјемо са много већег одстојања и саобразно томе, са мањим интензитетом.

Чула мириса, додира и укуса су тесно повезана са нашим осећањима. Кратка растојања су одговарајућа за остваривање интензивних и емотивно снажних доживљаја, док је емотивни набој комуникације на већим растојањима безличан и мање нагао. На наше сусрете са зградама преносимо своје опажање интимности, смисла и емотивног контакта. Овде су другим речима на делу снажне и динамичне реакције.

Доживљавање улица

Сасвим је природно да наше опажање јавних простора зависи од тачке са које их гледамо и растојања, мада је исто тако важна и брзина којом се крећемо. Еволуцијом настао чулни апарат човека опажа и обрађује чулне утиске при брзини кретања од око 5 километара на час.

Архитектура од 5 километара на час одговара човековом темпу ходања. При овој сразмери, простори могу бити мали.

Пешице је лако маневрисати и пешаци могу сасвим да се приближе фасадама. Сигнали и знакови се виде са кратког растојања и зато могу да буду мали и префињени. По традицији је архитектура 5 километара на час исто тако богата детаљима, јер посматрачи имају повољан положај за гледање, а и време да се нешто опазе је одговарајуће. Укратко, архитектура 5 километара на час комбинује оно најбоље од два света: поглед на градску већницу или удаљена брда на крају улице и интензиван контакт са фасадама у приземљу које су нам сасвим близу.

Контраст овако 'спорој' архитектури је архитектура од 60 километара на час дуж путева којима се крећу аутомобили. Овде су велики простори и знакови неопходност и пошто возачи и њихови сапутници при овој брзини не могу да опажају детаље, одговарајућу архитектуру карактеришу зграде равних површина са мало детаља.

На модерне градове јако утиче пометња коју изазивају ове две сразмере. Пешаци су често принуђени да шетају урбаним пејзажом од 60 километара на сат, док су нове градске зграде дизајниране као досадне и стерилне грађевине од 60 километара на сат у традиционалним улицама од 5 километара на сат.

Очигледна је истина да људи који данас ходају нашим градовима имају исти низак стас и да се крећу истом брзином којом су одувек и ишли, тако да човекова потреба за добром архитектуром од 5 километара на сат остаје неизмењена.

Места са којих се гледа и растојање су и даље фактори који играју важну улогу у нашем опажању јавних простора. При кретању тротоарима опажамо зграде из раз-

них углова. Зграде са друге стране улице видимо мање или више у целини, али често са већег растојања које смањује интензитет доживљаја. И буквално смо дистанцирани од снажне емотивне реакције.

Узајамни однос са најближим фасадама је сасвим другачији. Ту, на блиском растојању можемо да видимо, чујемо, помиришемо и осетимо све детаље, не само на приземном нивоу у целини, већ често и у излозима и унутрашњости радњи. У најбољем случају има много тога да се види. Када смо толико блиски и лични у односу на фасаде приземља, обично уопште и немамо осећај присуства других спратова. То у пракси значи да су приземни нивои оно што опажамо и памтимо док шетамо градом.

Једно истраживање главне пешачке улице у Копенхагену показало је да су скоро сви интервијуисани имали снажан чулни утисак онога што се дешавало у приземљу – где су које радње и који су излози у том моменту посебно занимљиви. Било је много теже добити одговоре на питања у вези са горњим спратовима – висина зграда, облик и боје. Људи су спремно одговарали на контролна питања о локацијама непостојећих зграда. Било је јасно да испитаници нису много примећивали саме зграде – стварне или фиктивне. Објашњење је наравно да се горњи спратови зграда у центру града увек гледају са великог, безличног растојања и често под оштрим угловима. Што ближе приђемо зградама, више ћемо опажати и памтити оно што нам је у видном пољу.

Ако су приземља занимљива и разнолика, градски амбијент постаје примамљив и оплемењујући. Ако су приземља затворена, или им недостају детаљи, доживљај града је с тим у складу раван и безличан.

Мање локала, много врата. У старим као и модерним градовима широм света, живе и привлачне шопинг улице имају врло уједначен ритам: 15-20 локала и 20-25 улаза на сваких 100 метара. Док идемо улицом, призор се мења сваких пет секунди. Исти овакав ритам имају и модерни шопинг молови.

Тамо где се зграде и град срећу – прошлост и садашњост

Брижљиво диференциран третман граничног подручја између зграда и града се у прошлости сам по себи подразумевао – зграде су биле мале, радње скромне, а јавни простор дизајниран превасходно како би удомио пешачки саобраћај. Технике грађења су допуштале богато детаљирање, укључујући ту и стубове, пиластере, кутке и нише. Функције и улази су постављани блиско, а робе за продају изложене на видном месту. Нераздвојно својство градских простора постаје њихова наглашена осећајност и пожељност због кратких раздаљина између догађања као и због велике функционалне разноликости. Полазна тачка је новијим градовима и



■ Шетање и снимање призора

насељима сасвим различита – нове функције и зграде уграђене су у постојеће ткиво. Зграде су веће, а радње и пословни простор који остају на уличном нивоу су се и сами повећали, често са великим делом фасаде затвореним према улици. Рационална префабрикована градња још више ојачава масовно пословање, велике формате и стаклене ‘мање је више’ фасаде. Мање је ме-



Чангша, Кина



Бразилија, Бразил



Мидлсбороу, Енглеска



Сан Франциско, САД

■ **Мање локала, много врата. У старим као и модерним градовима широм света, живе и привлачне шопинг улице имају врло уједначен ритам: 15-20 локала и 20-25 улаза на сваких 100 метара. Док идемо улицом, приказ се мења сваких пет секунди. Исти овакав ритам имају и модерни шопинг молови.**

ста размене, функција и интензивних чулних искустава, а и просторно су удаљенији.

Развој друштва и пратећи развој архитектонских идеала створили су урбану архитектуру где су смислени блиски контакти између града и зграда и између људи који су унутра и оних који су напољу скоро аутоматски нестали.

Градови више не привлаче пешаке, посебно не ноћу када затворене зграде подстичу бригу и несигурност.

Противтежа овим сигнаlima, који недвосмислено охрабрују људе да се одреде за своје аутомобиле, а да се иначе држе подаље, су фактори који не иду у прилог све већем броју беживотних фасада. Пре свега, људи се и даље крећу јавним просторима (и у новим градовима). Даље, скоро сви градови (нарочито они нови) су усвојили политке којима је циљ да јавни простор пешацима буде угодан, жив и безбедан. Раширена је свест да је здраво и енергетски ефикасно пешачити, возити бицикл и користити јавни саобраћај - што подразумева и да је могуће да се угодно и безбедно пребацујемо са једне на другу алтернативу. Укратко, живи, привлачни и безбедни градови су на програму рада јавног сектора.

У овом се контексту морају изнова вредновати блиски сусрети зграда и градова. Потребно је да развијемо модерну културу градње, која дизајнира приземних три метра зграде у духу архитектуре доброг блиског сусрета.

Чињеница је да су зграде и други објекти све већи и већи, док су људи и даље мали, спори, и у потрази за лепим чулним доживљајима.

ГРАДСКИ ПРИЗОРИ У НИВОУ ОКА

Кључне речи: *сразмера и ритам*

Пешаци доживљавају приказ града уз максималну брзину од 5 km/h, што им оставља довољно времена да уживају у амбијенту. Мале јединице пружају широку лепену доживљаја, а велики број врата обезбеђује много тачака размене споља-унутра. Сразмера од 5 km/h је збијена и богата чулним доживљајима. Сразмера од 60 km/h такође има извесне вредне одлике, али су оне пешацима најчешће бесмислене.

Кључна реч: *транспарентност*

Могућност да се буде унутра, а да се гледа напоље – или напољу, а да се гледа унутра – знатно проширује лепену доживљаја како у самим зградама, тако и на градским просторима. Ако ходамо градом близу фасада, разни излози и могућности да се учествује у ономе што се дешава у зградама знатно обогаћују наш доживљај. А људи у зградама могу да прате шта се збива на околним градским просторима. Живот у зградама и изван њих тако могу да се прожимају на обострану корист.

Кључне речи: *привлачно многим чулима*

Када смо близу зграда можемо да користимо сва наша чула и имамо довољно времена да гледамо, слушамо, миришемо и додирнемо лепе ствари које нам се нуде. Чека нас богатство чулних утисака и прилика за куповину.



■ Сразмера 5 km/h или 60 km/h



■ Отворено или затворено



■ Интерактивно или пасивно



■ Богато чулним искуствима или досадно



Кључна реч: текстура

Добри материјали и леви детаљи привлаче људе који шетају градом. Имамо много прилике да дођемо до зграда, дотакнемо их и испитамо и најситније детаље. Привлачне фасаде у приземљу нуде текстуру, добре материјале и пажљиво урађене детаље.



■ Разнолико или једнообразно



Кључне речи: мешавина функција

Функције унутар зграда имају знатан утицај на привлачност простора на отвореном и активности на њима. Жеља за уским јединицама и многобројним вратима на фасади је одјек жеље за великом функционалном разноликошћу унутрашњости. Исход је много јединица, много тачака размене спољашњости и богатство многих различитих догађања и доживљаја. Робна кућа са својих десет великих излога је много мање занимљива него десет различитих функција прекопута.



■ Вертикално или хоризонтално



Кључне речи: вертикални ритмови фасаде

Ходање поред неке фасаде у приземљу са превасходно вертикалним ритмовима чини нашу шетњу занимљивијом и привлачнијом за око. Ходамо од 'стуба до стуба', због чега нам шетња изгледа краћа. Фасаде са превасходно хоризонталним устројством појачавају осећај растојања – пред нашим очима је дугачак и заморан пут.

УТИЦАЈ ПРИЗЕМЉА НА ГРАДСКИ ЖИВОТ

Приземље и модели активности у једној улици у Копенхагену, 2003.

Однос између градског живота и приземља био је током година предмет бројних истраживања. Центар за истраживање јавних простора при Школи за архитектуру, Данске краљевске академије лепих уметности, недавно је на примеру седам улица урадио истраживање везе између приземља и централне зоне Копенхагена.

Фасаде и градски живот, Копенхаген 2003.

Циљ студије је био да се истражи веза између садржаја, транспарентности и дизајна приземног нивоа, и степена и природе пешачких активности дуж улице.

Као подручја истраживања су изабрани сто метара дуги потези типичних шопинг улица у Копенхагену. Потезе карактеришу две различите врсте фасада: а) разнолике фасаде са много врата, уз визуелни контакт између спољашњости и унутрашњости и различите функције и б) једноличне фасаде са мало врата, непровидних прозора или без њих и са мало функција или без њих. Као примарно подручје истраживања за сваки потез су изабрани одсечци дуги 10 метара. Ти су одсечци затим означени као простори А и Е.

Други фактори, као што је структура корисника, проток пешака, клима, доба дана и интензитет саобраћаја су били константни, пошто су А и Е простори на истој страни улице и удаљени међусобно мање од 100 метара.

Упоредивши степен и природу активности на просторима А и Е, могуће је осветлити утицај фасада (транспарентност, функција, дизајн, итд.) на активности и живот на улици који се одвија испред њих.

Посматрачи су на деловима појединачних потеза бележили следеће:

- Број људи који пролазе поред фасаде на сат
- Брзину којом пешаци пролазе поред фасаде
- Број људи који се у пролазу осврћу ка фасади
- Број људи који застају испред фасада
- Број људи који улазе и излазе на врата
- Број људи који обављају друге типове активности испред фасада; типови активности и где се одвијају.

Истраживање је спроведено уз коришћење мануелних техника, (пребројавање и картирање облика понашања) и подељено на јутро, подне, послеподне и вече. Дневна снимања су рађена при добрим, летњим временским приликама, од 10 сати пре подне до 4 сата послеподне. Вечерња снимања су рађена од 5 сати поподне до 8 увече, када је већ био мрак, али је време било лепо због годишњег доба.

Дневна и вечерња истраживања

Истраживања седам подручја су произвела врло уједначене резултате. Уопштено, показала су постојање јасне везе између типа фасаде, понашања и нивоа активности пролазника.

Пешачки промет је за 13% спорији дуж занимљивих делова фасаде. Људи се журе у пролазу поред незанимљивих и затворених фасада, али успоравају испред отворених фасада које им привлаче поглед.

Регистровање покрета главом показује да је 75% људи у пролазу поред фасада А окренуло главе ка фасади, у поређењу са само 21% оних који су окренули главе ка фасади, пролазећи поред фасада Е.

Двадесет пет процената свих пешака је застало испред фасада А, у односу на само 1%, колико је застало испред фасада Е.

Истраживање различитих типова активности, које се дешавају на тротоару испред два типа фасаде, показује да су активности испред Е фасада биле углавном наменске, као што је подизање новца из банкомата, паркирање бицикала и улажење и излажење из самоуслуга. Модели активности испред А фасада су били далеко разноврснији, мање директни и често спонтани. Чак су се и активности као што су разговори, чекање некога, или разговори мобилним телефоном чешће дешавале испред А фасада. Живот струји деловима града где је више активности: људи привлаче људе.

Занимљиво је уочити да у многим случајевима продавнице које привлаче велику пажњу, исказану окретањем главе или застајањем, нису и оне у које велики број људи улази и из њих излази.

Супротно, док се испред досадних самоуслуг дешава мало активности, оне имају релативно велики број посетиоца.

Вечерња истраживања су показала да су разлике у интересовању за А и Е фасаде биле чак и драматичније него дању. Када је мрак, много је изазовније окренути главу ка занимљивој, осветљеној фасади, или застати испред ње, док увече мрачне, затвореније фасаде још мање скрећу пажњу јер су досадне. Слично томе, очигледно је мада не и изненађујуће да број активности у целини увече драстично опада. Људи су на путу својим кућама и активности су им пре свега рационалне и сврсисходне. Подижу новац, купују намирнице и крећу се брже. Али иако у целини иду брже, још је увек присутна знатна разлика у брзини кретања испред А и Е фасада. Људи по правилу спорије пролазе поред осветљених А него поред замраченијих Е фасада. Увече је исто тако на делу феномен да активности привлаче још више других активности. На пример, мини маркет са великим избором робе на Неренбогаду је био најпрометнија радња у крају – исто тако и увече – па су, на пример, одатле људи и разговарали мобилним телефонима, застајали да једу, или на том месту прелазили улицу.

Резиме: богатство доживљаја, безбедност пешака и знатно више живота на улици

Истраживања као што је ово споменуто пружају информације о многим аспектима активних шопинг улица, дневном градском животу у њима, привлачности различитих радњи, детаљима фасада и користима од становања у трговачким улицама, где се може бацити поглед на нове феномене као што су банкомати, или изаћи на пуш паузу, као и на утицај свега тога на брзи темпо градског живота.

Када разматрамо тему утицаја фасада у приземљу на јавни живот, слика је сасвим јасна. Пешаци пролазе спорије поред активних градских фасада, више људи застаје, а више се и других градских активности одвија у приснијим деловима града, испуњенијим људима.

Када све то сумирамо, видимо да је број застајања и других активности седам пута већи испред активних него испред пасивних фасада. Поврх свега, спорији темпо кретања пешака који пролазе активним делом улице, генерише још 13% повећања укупног нивоа активности.

Стога се као један од главних закључака намеће да безживотне, затворене фасаде умртвљују, док отворене и за-

нимљиве фасаде активирају градске кориснике. Ово је сам по себи користан закључак, али је исто тако важно уочити да је ниво активности на улици у принципу квантитативан, мера тога колико људи долази и колико живота и активности ту има да се види. Виши ниво активности не мора обавезно да значи и бољи урбани квалитет. Ипак, ако боље погледамо уличне призоре и размислимо о многим добрим намерама да се створе живи, активни и безбедни градови, онда се морамо сложити да је знање о факторима који утичу на градски живот сасвим сигурно важан инструмент планирања бољих градова.

Даљим сужавањем фокуса на уличне призоре, налазимо најснажније аргументе за пружање подршке лепо осмишљеним програмима уређења нивоа приземља: разноликост доживљаја и право задовољство путовања кроз град. Оно што је неопходно да учинимо је да охрабрујемо слободу кретања пешака кроз сопствени град и да инсистирамо на томе. Програми уређење фасада исто тако упућују и на тему безбедности у граду.

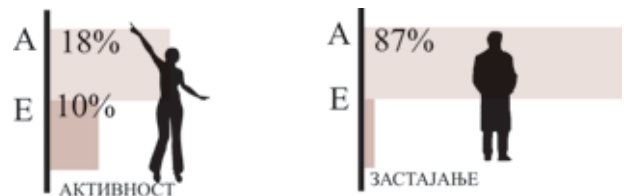
Уместо да се само усредсредимо на то колико људи хода, застаје, стоји и седи, исто тако је важно сагледати квалитативни садржај, богатство доживљаја. И наравно, једноставно радост што смо у граду.

Архитектура нивоа приземља игра и сама кључну улогу у овом контексту.



ПОНАШАЊЕ ПЕШАКА ИСПРЕД ПРИЗЕМНИХ НИВОА У ГЛАВНИМ УЛИЦАМА

Просек свих људи који пролазе поред 2x10-метара дела фасаде у седам истражених подручја



АКТИВНОСТИ ПО САТУ ИСПРЕД ПРИЗЕМНИХ НИВОА У ГЛАВНИМ УЛИЦАМА

Просек испред сваке од 10 метара дугачких фасада у седам истражених подручја

Укупно, испред занимљивих фасада се одвија 7 пута више активности

Студија случаја: студија приземља у Мадриду, Шпанија, 2003. године

Архитекта Томаз Хил Лопез је 2001. године у Мадриду урадио докторску студију о утицају рубних зона и дизајна фасада на понашање пешака на градским улицама са релативно великом мешавином функција (радње, пословни простор, становање, итд.).

Студија одређује индекс за неколико фактора: ритам (број јединица на 100 м), неправилност (број ниша и отвора у низу фасада) и транспарентност.

Транспарентност фасаде се једним делом дефинише као застакљени делови насупрот затворених, а делимично могућношћу да се гледа у приземни простор, као и обједињавањем активности у приземном нивоу са уличним простором. Ова три фактора су вреднована на ска-

ли са три повећања: 0, 0.5 и 1, и три броја се сабирају тако да се збирни индекс квантификује између 0 и 3. Даље се овај индекс пореди са бројем активности које се одвијају испред различитих типова фасада, као и са брзином којом људи пролазе поред неке фасаде. Занимљиво је да ова студија углавном долази до истих закључака као и скорашња студија фасада из Копенхагена: поменце, што је више јединица на 100 метара већа је и њихова транспарентност, што је више ниша и детаља у дизајну фасаде, утолико је више и активности на тротоарима испред фасада.

Мадридска студија такође изнова потврђује да су застајања, разговори, телефонски разговори и друге активности чекања као и оне мање брзине и окретања главе итд. феномени који се пре свега дешавају испред примамљивих фасада. До овог се закључка дошло је одвојеним регистровањем физичког дизајна зграда, што значи, не укључујући при том функцију приземља.

На основу истраживања, Томаз Хил Лопез даје следеће добре савете о дизајну фасада, са циљем да се омогуће привлачне шетње и унапреди градски живот уопште:

- Врата сваких 7-9 метара
- Стаклена површина 63% дужине фасаде
- Нише и отвори који издужују фасаду за 30%
- Рубна зона (за застајање и активности) између 0.7 и 2.0 метра широка, како би се спречило да људи који стоје ометају остали печачки саобраћај.

Даље, истраживање јасно показује да се активности концентришу на местима где постоји велика транспарентност (гледање у излоге) и где има ниша и отвора, као и других могућности за застајање (стационарне активности).



■ Мадрид, Шпанија

АРХИТЕКТУРА БЛИСКОГ СУСРЕТА У ПОСТОЈЕЋИМ ДЕЛОВИМА ГРАДА

Планирање и пројектовање приземних нивоа у постојећим – и новим – деловима града

Претходна поглавља су истакла утицај приземља на јавни живот и уопште на привлачност града. Ово поглавље поставља неке од метода рада и планерских алата и даје примере успешних урбанистичких решења и политика везаних за приземни ниво зграда.

Ограничићемо се на мешовите градске улице високе густине и тему поделити на два дела:

- Шта може да се учини у постојећим градовима/градским улицама?
- Шта може да се учини у новим деловима града?

Многи су градови током времена покушавали да обезбеђују и побољшавају привлачност приземног нивоа. Данска је, на пример, водила кампању да ограничи ширење пасивних фасада банки дуж главних улица, а и многи су локални планови поставили опште захтеве око садржаја и транспарентности приземних нивоа, понекад сачињавајући спецификације материјала и детаља.

Принцип израде специфичног дизајна приземних нивоа је дугогодишња традиција у Великој Британији и Ирској, где су фасаде радњи и знаци предмет пажљивог детаљизирања, независно од тога колико се много - или мало – пажње посвећује осталом делу зграде. Слични се принципи могу применити и на друге зграде окуплене улици, без обзира да ли су старе или нове, јер се само приземни ниво доживљава са блиског растојања.

И другде у свету можемо наћи примере напора усмерених на побољшавање привлачности приземља и spreчачавање изградње нових, пасивних (неактивних) фасада у постојећим градским улицама. Градови као што су Мелбурн, Сан Франциско и Стокхолм применили су око овога различите алате и прописе. Бављење овим проблемима ипак најчешће почиње тек када је озбиљна штета квалитету града већ нанета, тако да тема постаје болно битна.

Први корак у правцу стварања сета упутстава за фасаде је картирање привлачности приземних нивоа у градским улицама. Колико је тај проблем раширен у датом граду? Где су тачно проблеми? Има ли делова града са великим бројем непривлачних фасада? Где се налазе атрактивне фасаде? 'Анализа привлачности фасаде' може да разјасни сва ова питања. Испоставља се да је проучавање ситуације током дана и током ноћи често врло илустративно.

Следећи корак у процесу рада је да се проучи ситуација дуж главних улица и пешачких маршрута у граду и да се та основа искористи да би се одредило на које улице и пешачке зоне би требало применити строге захтеве око фасада, а где су применљиви и много скромнији стандарди.

У наставку приказујемо 'скалу за вредновање фасаде' која је првобитно урађена за Стокхолм и која је од тада дотеривана и коришћена и у многим другим градовима. Сви приказани примери су из Копенхагена.

СКАЛА ВРЕДНОВАЊА ФАСАДЕ

*Мале јединице, много врата (15-20 на 100 м)
Велика разноликост функција
Нема слепих, али има само неколико пасивних јединица
Много обележја у рељефу фасаде – примарно вертикална артикулација фасаде
Добри детаљи и материјали*



КАТЕГОРИЈА А

*Релативно мале јединице (10-14 врата на 100 м)
Разноликост функција
Мало слепих или пасивних јединица
Рељеф фасаде
Много детаља*



КАТЕГОРИЈА Б

*Мешавина великих и малих јединица (6-8 врата на 100 м)
Скромне варијације функција
Један број слепих и пасивних јединица
Скроман рељеф фасада
Мало детаља*



КАТЕГОРИЈА Ц

*Велике јединице
Без разноликости функција (2-5 врата на 100 м)
Много слепих и незанимљивих јединица
Без рељефа фасаде
Мало детаља или без њих*



КАТЕГОРИЈА Д

*Велике јединице, мало врата, (0-2 врата на 100 м) или без њих
Без видљиве разноликости функција
Слепе или пасивне јединице
Једноличне фасаде без рељефа
Без детаља, нема шта да се гледа*



КАТЕГОРИЈА Е

КАРТИРАЊЕ ПРОБЛЕМАТИЧНИХ ФАСАДА

(Категорије Д и Е)

Обележавање на карти ружних фасада указује на подручја града којима је потребно урбанистичко уређивање. На слици лево, центар Стокхолма је картиран 1990. године, а десно централни део Копенхагена 1996. године. Разлика у броју отписаних фасада је драматична.





■ Пре и после: улица са паркингом (лево).
Иста улица, сада стамбена, са паркингом позади (десно).

Студија случаја: Стокхолм, Шведска

Централни Стокхолм је у периоду 1990-1991. године био предмет детаљног истраживања градског живота.

Истраживање се састојало из квалитативног вредновања јавних простора у центру, као и испитивања како градски центар заиста функционише у односу на пешаке и јавни живот. Дате су бројне препоруке како побољшати услове живота у граду. Подстицај за истраживање била је жеља да се знатније унапреди квалитет живота у централној зони у односу на историјат развоја, који укључује и двадестогодишњи период од 1955-1975. године, за које су време старе зграде срушене да би уступиле место новим, монофункционалним зонама.

Бројни модерни комплекси пословних зграда и вишеспратни паркинзи који су брутално посађени на тротоаре града, опљачкали су многе урбане квалитете из 'новог Стокхолма, данас нудећи једино затворене, равнодушне и како изгледа, бескрајне фасаде.

Картирање добрих градских А и Б фасада и непривлачних Д и Е фасада указује на обим неподобних фасада и на подручја где је овај проблем највећи.

Када се једном фасаде у приземљу картирају, могу да се формулишу мере које се тичу приземља.

Градске улице се категоризирају као:

- Улице где су квалитет и безбедност пешака важни и где се постављају специјални захтеви у односу на приземни ниво (као што су категорије А и Б)
- Улице где је квалитет мање важан и где је прихватљив и слободнији оквир за дизајн приземних нивоа.

Са оваквом стратегијом у рукама, могу се утврдити и прикладни захтеви за нове зграде, како би се осигурала привлачност фасада у приземљу. Могу се поставити стандарди и за обнову постојећих зграда да би се обезбедила боља мешавина функција, на пример, отварањем фасада и повећавањем броја врата.

Мала чуда у централном Стокхолму

Природно, градски амбијент Стокхолма имао је и друге проблеме, укључујући ту и скроман број становника (само 10% становника у односу на централни Копенхаген), и општу нелагодност да се ноћу буде напољу на пустим улицама. Последњих су година неке од најпроблематичнијих улица дуж Дротингатена биле предмет изузетне урбане обнове, која се истовремено бавила са више проблема. У више улица су зграде са радњама и становима дубоке од 4 до 6 метара грађене подаље од постојећих паркинга и других зграда од армираног бетона.

Студија случаја: Мелбурн, Аустралија

Део широке кампање у Мелбурну са циљем очувања виталности града била је и стратегија која се тичала фасада. Стратегија регулише дизајн нових зграда, како би се обезбедиле живе улице и градско окружење са мешавином функција и активности.

Најважнији циљ стратегије везане за фасаде дуж градских улица је био да се осигура да фасаде у приземљу буду привлачне пешацима и да доприносе разноврсности и безбедности града добром расветом и нивоом активности. Стратегија одређује следећи делокруг:

- Радње и продавнице готове хране морају да имају излог или улаз од бар 5 метара, или 80% фасаде у приземљу (шта је год од та два веће)
- Ритам, сразмера, архитектонски детаљи, излози и боје нових фасада морају бити у складу са постојећим уличним простором
- Зграде се морају поделити на основу (приземље), додатне спратове и горњи спрат
- Морају се подстицати детаљи интересантни пешацима и употреба добрих материјала
- Фасаде не смеју бити глатке/без детаља; посебно се велике фасаде морају поделити на мање делове
- Знакови се морају прилагодити дизајну зграде
- Излози морају бити застакљени са провидним стаклом; дизајн фасаде мора имати добру расвету ноћу
- Заштитне ролетне се морају постављати изнутра да би се омогућила добра видљивост.

Додатни прописи се тичу свега, од забрана издигнутих шеталишта (skywalk) до ограничења висине зграда близу регулационе линије, један од разлога је да се спрече сенке и узнемиравања од ветра дуж улица. Типови пословања дозвољени у приземном нивоу у градском центру су исто тако помно контролисани.

Они који траже грађевинску дозволу морају да приложи Извештај о урбаном контексту заснован на претходно наведеним критеријумима, који се тиче фактора као што су одрживост, фасаде приземног нивоа и њихов визуелни утицај на локални амбијент, спречавање криминала и утицај на услове осунчаности и ветра, као и инфраструктура.



■ Када се једном учини штета на великом простору, када су у пешачки пејзаж бесмислено спуштене затворене јединице, још увек могу да се предузму кораци да се отворе затворени зидови. Хотелски комплекс који је дизајнирао И.М. Пеј је виртуелно уништио ову мелбурнску улицу. Захваљујући великим напорима градског архитекте, фасада је недавно успешно отворена.

АРХИТЕКТУРА БЛИСКОГ СУСРЕТА У НОВИМ ГРАДСКИМ НАСЕЉИМА

Картирање приземља у Стокхолму и Копенхагену је јасно указало на проблеме у новим градским насељима и у новим зградама. Зграде су велике саме по себи, као и функционалне јединице и грађевински елементи. Улице су широке, а саобраћај брз. Високе, монофункционалне зграде окрећу леђа улицама и затварају своје фасаде. Ова глатка, корпоративна архитектура без структуре је последња карика у ланцу фактора који стварају неинспиративан градски пејзаж, који нас оставља равнодушним. Циљна група су моторизовани грађани, а очигледан примарни циљ је да им се омогући да возе директно на паркинге на приземном нивоу. Све постаје веће, осим људи који ходају дуж зграда.

Дилема се јавља онда када исто тако желимо привлачан град по коме ћемо пешачити.

Ове две ствари су наизглед непомирљиве, њихово усклађивање свакако захтева циљни приступ којим би се обезбедила привлачност приземља у новим градским насељима и новим зградама.

На срећу, постоји много примера који показују да је овако нешто збиља могуће. Не треба ни рећи да критеријум успеха мора бити беспоговорни захтев везан за планирање нових урбаних насеља, да амбијент мора бити исти тако привлачан људима који пешаче. Исто је тако важно анализирати функције у новим градским насељима и зградама да би се утврдило где архитектура блиског сусрета игра своју улогу. Где су најважније пешачке улице? Које су фасаде најважније? Где ће у новим градским насељима људи долазити у блиски контакт са зградама? Где и како дизајн нових зграда доприноси живоу и виталности нових градских насеља?

Питање није шта нови градски контекст може да учини за вашу зграду, већ шта ваша зграда може да учини за тај контекст!

Студија случаја: Акер Бриге, Осло, Норвешка

Акер Бриге у Ослу (1985-1992) се истиче међу новим градским зонама. Постала је изузетно привлачан и популаран део града, а један број основних квалитета и примењених планерских принципа ће нам одговорити зашто.

Велика густина градње, мешавина функција, градски простори који су пажљиво дизајнирани како би угостили различите атракције и активни, разноврсни приземни нивои, који гледају на најважније јавне просторе.

Привлачност приземних нивоа је 2000. године подржана 'испекцијом' свих фасада, како би се уклонили сви накнадни додаци који затварају прозоре или врата и како би се власницима радњи сугерисало колико је важно да се одржавају активна приземља.

Једноставан рецепт који је употребљен за Акер Бриге толико је побољшао привлачност целог подручја да је



Linstow ASA, приватни предузимач који поседује лавовски део данашњег Бригена, одлучио да главни принцип примени и на будуће градње у новим зонама, укључујући ту и Bjørvika/Bispevika подручје у обалском делу Осла.

Најважнија лекција Акер Бригеа је да је живахна привлачност нових делова града дугорочно најбоља инвестиција.

Најважнији плански принцип мора да буде: прво живот, онда простор, онда зграде. Зато први корак једног дизајнерског плана мора да буде утврђивање критеријума локације и квалитета за најважније јавне просторе града, заснованог на специфичним преференцијалима око карактера и степена јавног живота у новим деловима града. Смернице урбаног дизајна се онда могу применити на нове зграде.

Смернице развојног пројекта би могле бити:

- Поштовати линије фасаде
- Успоставити функције приземља које привлаче јавност (радње, кафићи, ресторани и друге активне компоненте)
- Обезбедити минимално по 10 врата на сваких 100 метара фасаде, да би се створиле животност и разноликост у висини ока
- Осигурати минималну висину приземља од 4 метра, да би се обезбедио простор за јавне активности
- Поставити захтеве дизајна за фасаде као што су варијације, нише, детаљи и вертикалност.

Конечно, знатно смањење закупнина за приземне локале може обезбедити мале јединице, многа врата и привлачну мешавину јединица, које гледају на најважније пешачке просторе и маршруте.

Студија случаја: Алмере, Холандија

Заједно са принципом вертикалне интеграције (различите функције једна изнад друге у истој згради), уске јединице и многа врата су биле периодично присутне теме планирања у значајним деловима новог града Алмере, 20 км источно од Амстердама. Алмере се за мање од 30 година трансформисао из пуне ледине у нови град са више од 100,000 становника. Промишљена планска поставка подстицања живота међу зградама резултирала је стварањем привлачног града са динамичним градским амбијентом, што је сасвим неуобичајено за један нови град.



Студија случаја: Острво Јава, Амстердам, Холандија

На острвима у амстердамској луци је током деведестих година прошлог века саграђено неколико нових градских округа. Један од најзанимљивијих развојних пројеката је онај на острву Јава. Урадио га је архитекта Сјерд Сетерс, Мастер план је заснован на једном броју великих градских блокова који се на овом узаном острву протежу од обале до обале. Унутрашњост блокова обилује зеленим површинама, а нови канал пресеца острво између блокова.

Развојни план на острву Јава демонстрира промишљен третман простора међу зградама и јавних простора. Систематски је коришћен принцип 'уске јединице, много врата', нарочито дуж попречних канала, где редови кућа у низу које су пројектовале различите архитекте стоје једни поред других, у комбинацијама које се разликују од једне до друге улице поред канала.



Студија случаја: Ваубан, Фрајбург им Брајсгау, Немачка

У граду Фрајбургу у Немачкој се тренутно граде два нова градска насеља, Рајсфелд и Ваубан, са 11,000, односно 5,000 становника. Оба ова насеља су концентрисана дуж главне улице, коју опслужују линије трамваја ка центру града. Трговинске радње, канцеларије и станови су натрани једни изнад других у зградама од 4 – 6 спратова, поређаним дуж главних улица. Како би се обезбедио пажљив третман прелазних зона између приватних и јавних територија, у локалним стамбеним улицама се користио принцип 'меких рубова'. Комбиновано са принципом 'уске јединице, много врата', добио се необично привлачан резултат, занимљив за окружење кроз које се пролази. Стамбена улица приказана са десне стране је у Ваубану, где су стамбене зграде обично ограничене на три до четири спрата. У Рајсфелду су зграде високе 5-6 спратова.

КЉУЧНЕ РЕЧИ

| | | | |
|-----------------|---|--|---|
| РАЗМЕРА | МНОГО ЈЕДНИЦА – ВЕРТИКАЛНА ПОДЕЛА Минимално 10 јединица, на 100 м обезбеђује занимљивост фасаде и вертикални израз фасаде који скраћује опажање растојања | РИТАМ Уске јединице, много врата и широка мешавина функција дају динамичан ритам изгледу улице | РАЗМЕРА ПРОСТОРА Ширина улице у односу на околне зграде, на пример, размера од 2:1, 1:1 или 1:2 |
| ТРАНСПАРЕНТНОСТ | ТРАНСПАРЕНТНОСТ Визуелни контакт између унутрашњости и спољашњег простора повећава простор улице као и могућности за зајамни однос са зградама | СВЕТЛОСТ У ТАМИ Ноћна расвета одржава транспарентност | АКТИВНЕ ФАСАДЕ Занимљиви излози Много улаза Могућности за посматрање активности у приземљу |
| ДИЗАЈН | НЕПРЕКИНУТЕ ФАСАДЕ Нема празнина у низу фасада Фасада је у реду са осталим фасадама на тој страни улице | РЕЉЕФ ФАСАДЕ Камена степеништа испред врата, ивице да се на њих седне или стане до њих, клупе, нише и стубићи обогаћују чулни утисак и побољшавају прилике за застајање и боравак | МАТЕРИЈАЛИ И ДЕТАЉИ Богатство детаља Квалитет материјала Добра чулна искуства |
| ФУНКЦИЈА | РАЗМЕНА Функција и задовољство привлачношћу улице. Пријатни мириси дуж улице и роба напољу на улици | ФУНКЦИЈА И ЗАДОВОЉСТВО Богата варијације функција како би се створио живот и осећај сигурности у било које доба дана и ноћи | РУБНЕ ЗОНЕ Детаљи основа зграда Излози и роба на улици Меки рубови |
| СПОЉНИ УСЛОВИ | КЛИМА Искоришћавање добре осунчаности Избегавање проблема са ветром | РАСВЕТА Добра вечерња и ноћна расвета – и на простору улице | САОБРАЋАЈ Широки тротоари са мало прекида приступачни свим групама корисника |

Литература

Bosselmann, Peter. Representation of Places - Reality and Realism in City Design. Berkeley: University of California Press, 1998.

Gehl, Jan, Aase Bundgaard and Erik Skoven. 'Bløde kanter' ['Soft edges', in Danish], Arkitekten, XXI, 1982.

Gehl, Jan. Life Between Buildings. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.

First published as Livet Mellem Husene. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 1971. Gehl, Jan. 'Fodgængeraktivitet undersøgelsen på Strøget' ['Pedestrian Activity Study on Strøget', in Danish], Arkitekten, XX, 1968.

Gehl, Jan. Stadsrum & Stadsliv [Public Spaces & Public Life, in Swedish]. Stockholm, 1990.

Gehl, Jan & Lars Gemzøe. Public Spaces - Public Life. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 1996.

Gehl Architects:

- 'Byrum og Byliv i Universitetskvartret (Ørestad Nord) [Public Space and Public Life in the University Quarter (Ørestad North), in Danish], 2003.

- OSU området i Bjørvika [OSU area in Bjørvika, in Danish], 2001.

- Transparens - Kontakt mellem ude og inde, Aker Brygge [Transparency - contact between inside and outside in Aker Brygge, in Danish], 2000.

- Byrum & Byliv - Aker Brygge [Public Space & Public Life in Aker Brygge, in Danish], Oslo 1998.

Jacobs, Allan B. Great Streets. Boston: The MIT Press, 1993. López, Tomás Gil. 'Influence of the public-private border configuration on pedestrian behaviour. The case of the city of Madrid,' PhD thesis, La Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Spain, 2003.

Plan og Bygningsetaten. Bærekraft i Bjørvika - Designhåndbok [Sustainability in Bjørvika - Design Handbook, in Norwegian]. Oslo, 2002.

Varming, Michael. Motorveje I Landskabet [Motorway in the Landscape, in Danish]. Copenhagen: Statens Byggeforskningsinstitut, 1970.

ДИЈАЛОГ ГРАДА И ЗГРАДА

'Не радим у контексту', одговорио је Френк Гери, упитан шта мисли о прилагођености новог Правног факултета осталом делу кампуса лепог Case Western Reserve универзитета у Кливленду. Постоји велики број ваљаних аргумената који говоре у прилог његове карактеристичне и јединствене зграде, чија снага лежи у потпуном издвајању из контекста и окружења.

Може бити освежавајуће када зграда не настоји да пријатељски разговара са људима који у њу улазе и излазе, или поред ње пролазе. Ипак може изазвати проблем када напуштање норми и одсуство дијалога постану стална пракса приликом дизајнирања нових зграда. Може постати и претерано добро када разни велики и мали Герији крену да са великих висина бацају зграде на улицу и то без икаквог, правог оправдања.

Велике јединице и моћни извођачи радова не олакшавају партнерима из јавног сектора остваривање циља обезбеђивања дешавања блиских сусрета. Исто тако постоји и знатна збрка око сразмере у релацијама велике и мале, као и брзе и споре архитектуре.



■ Акер Бриге, Осло, Норвешка

Упркос тешкоћа, ово је изазов који је потребно а и неопходно прихватити. Када се нове зграде постављају на места велике фреквентности, оне морају да науче да воде смислени разговор са градским просторима и са људима на њима. Зграде и градски простори морају се сагледавати и третирати као јединствено биће које дише истим плућима. А приземни нивои, у складу са традицијом и добрим аргументима везаним за чула, морају имати дизајн који је јединствен у детаљима и који нам жели добродошлицу.

Добра архитектура блиског контакта је витална за добре градове.

Оригинално издато као

Nærkontakt med huse, у данском архитектонском магазину, Arkitekten 9/2004

Превод на енглески:

Карен Стинхард

Превод са енглеског на српски:

Дарко Савић

Стручни консултант за српски превод:

мр Јасмина Ђокић Павков

Истраживање је обавио Centre for Public Space Research/Realdania Research pri Institute for Planning, School of Architecture, Royal Danish Academy of Fine Arts, уз помоћ:

Qiu Canhong
Lucy Carew-Reid
Lars Gemzøe
Alex Hart
Nanako Ishizuka
Michael Varming

Фотографије аутора.