

# Andrzej Kucner

---

## Gehla filozofia miasta dla ludzi

---

Humanistyka i Przyrodoznawstwo 23, 375-380

---

2017

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## GEHLA FILOZOFIA MIASTA DLA LUDZI

Rec. Jan Gehl, *Miasta dla ludzi*, przeł. Szymon Nogalski, Wydawnictwo RAM, wyd. 2, Kraków 2017.

Dążenie do zrozumienia miasta jako przestrzeni, w której żyje i rozwija się człowiek, stało się celem duńskiego architekta i urbanisty, Jana Gehla. Jego książkę otwiera odwołanie do myśli Sørena Kierkegaarda, gloryfikującej wartość pieszych wędrówek (znanej od starożytności metody perypatetyckiej) jako sposobu na zdrowie, dobre samopoczucie oraz tworzenie najlepszych pomysłów. Gehl nakierowuje czytelnika na tradycyjne wartości i ludzki sposób percypowania przestrzeni, relatywizuje ją do skali adekwatnej do indywidualnego odbioru. Ta orientacja ukierunkowuje rozważania urbanisty. W jego założeniu ma ona stanowić przyjazną alternatywę dla projektów wielkich miast, organizowanych wokół sieci szybkich arterii, wznoszonych poza granicę efektywnej percepcji każdej jednostki, podporządkowanych logice wydajności i efektywności.

Jan Gehl przez wiele lat był wykładowcą kopenhaskiej Akademii Sztuk Pięknych. Założył również własne biuro konsultingowe Gehl Architects – Urban Quality Consultants. Angażował się w projekty służące doskonaleniu funkcjonalności m.in. Kopenhagi, Rotterdamu, Sztokholmu, Londynu, Ammanu, Melbourne, Sydney, San Francisco czy Nowego Jorku.

Fundamentalnym celem rozważań i analiz Gehla jest dążenie do uchwycenia tych czynników, które decydują o pozytywnym odbiorze miasta jako przestrzeni najbliższej człowiekowi, jako jego środowiska rozwoju, miejsca zaspokajania potrzeb czy przestrzeni kontaktów. Orientację Gehla wyróżnia antropocentryzm wynikający z poznawczo-psychologicznych uwarunkowań jednostki. Innymi słowy, przyjmuje on, że miasto jest (lub powinno się stać) przestrzenią w zasięgu zmysłów człowieka. Możliwość zobaczenia i odróżnienia obiektów i osób, zdolność optymalnego pokonywania przestrzeni, doznawanie w sposób adekwatny do naturalnych predyspozycji i wielkości człowieka stanowi

zbiór wyznaczników determinujących architekturę i urbanistykę. Współczesne miasto, o jakim pisze Gehl, nie jest efektem jedynie artystycznej lub technologicznej wizji, lecz wynika z głębokiej analizy ludzkich potrzeb, predyspozycji i oczekiwań. Stanowi ono alternatywę modernistycznego trendu, wyznaczonego prędkością, priorytetem sprawnej komunikacji i logiką pragmatycznego mieszkalnictwa. Ich konsekwencje przejawiają się w uznaniu nadrzędności ruchu pojazdów nad ruchem pieszym, tworzeniu arterii trwale przecinających tkanę miasta oraz zabudowy, której wysokość i wielkość przekracza zakres efektywnej percepcji zmysłowej człowieka oraz pozostaje w opozycji do potrzeb wspólnotowych zbiorowości.

Wieloletnie doświadczenia Gehla, znajomość dziejów urbanistyki oraz kierunków organizacji przestrzeni miejskiej wychodzą naprzeciw globalnemu trendowi urbanizacji – w skali światowej odsetek ludzi zamieszkujących miasta będzie się szybko powiększał, a proces ten sprawi, że miasto pozostanie podstawową przestrzenią rozwoju człowieka. Jakie powinny być zatem miasta przyszłości? Jakie przesłanki powinny wyznaczać koncepcje rozwoju miast i towarzyszyć ich realizacji? Według jakich założeń reorganizować przestrzeń miejską tak, by ludzie stali się jej szczęśliwymi i zaangażowanymi uczestnikami? U podstaw tego rodzaju pytań leży analiza współczesnych koncepcji urbanistycznych i ich następstw dla życia i dobrostanu jednostek.

Poglądy Gehla wydają się uniwersalne – architekt poszukuje uniwersalnej formy przestrzeni miejskiej, jak też wskazuje na konieczne warunki rozwoju urbanistycznego. Jak pisze: „Dziś, u progu XXI wieku, możemy dostrzec zarysy wielu nowych wyzwania, które podkreślają wagę bardziej skoncentrowanej troski o ludzki wymiar. Ziszczenie się wizji miast pełnych życia, zrównoważonych i zdrowych stało się powszechnym i nagłym postulatem. Te cztery cele: miasta pełne życia, bezpieczeństwo, równowaga i zdrowie można osiągnąć poprzez większą dbałość przede wszystkim o pieszych oraz rowerzystów. A wzmocni je jednorodna ogólnomiejska decyzja polityczna: zaproszenie mieszkańców do chodzenia i jeżdżenia rowerem w największym możliwym wymiarze w powiązaniu z ich codziennymi aktywnościami” (s. 6). Inaczej mówiąc, receptą na urbanistyczny sukces jest projektowanie uwzględniające ludzki wymiar potrzeb i przestrzeni, w jakiej żyje człowiek. Wydaje się, że postulaty Gehla są wynikiem doświadczeń układających się w urbanistyczny powrót do podstaw. Miasto przyszłości okazuje się odległe od wizji technologicznego systemu, stwarzającego możliwości pełnej i permanentnej kontroli mieszkańców, jest również obce projekcji rzeczywistości rozszerzonej, tworzącej zupełnie nowe możliwości życia

i zaspokajania potrzeb przez człowieka. W przeciwieństwie do takich perspektyw rozwoju, Gehl stawia na naturalne skłonności i możliwości człowieka. Odwołuje się przy tym do wielu przykładów negatywnych doświadczeń służących optymalizacji życia, komunikacyjnej akceleracji, a w dalszej perspektywie tworzeniu miasta wyobcowującego swoich mieszkańców, miasta, w którym pojazdy mechaniczne osiągały przewagę nad ludźmi.

Pozytywna wizja miasta przyszłości jest według Gehla wynikiem arbitralnych wyborów. Nie są one jednak dogmatyczne, a wynikają z analizy i uzasadnienia wartości, wokół których rozwija się obraz miasta otwartego, bezpiecznego i przyjaznego mieszkańcom. Wielokrotnie przywoływanym przykładem jest planowany na wiele lat proces reorganizacji ruchu miejskiego w taki sposób, by z czasem – jak pokazuje Gehl – podstawową rolę odgrywali w nim rowerzyści i ruch pieszy. Doświadczenia Kopenhagi, Nowego Jorku czy Melbourne, przytaczane statystyki ilustrują postępujący wraz z tymi zmianami wzrost aktywności mieszkańców, poprawę jakości życia, ożywianie miejsc zdominowanych dotąd przez ruch samochodowy i potrzeby komunikacyjne (zamiana licznych parkingów samochodowych na przestrzenie użytkowane przez rowerzystów i pieszych, przekształcanie na miejsca spotkań lub użytkowanie w inny sposób).

Gehl hołduje przekonaniu, że jakość życia jest mierzalna i porównywalna. Można ją badać poprzez ocenę jakości otoczenia oraz jako funkcję form aktywności (koniecznych, opcjonalnych i społecznych). Jednym z założeń współtworzących wizję miasta przyszłości jest traktowanie go jako przestrzeni abstrakcyjnie pojętego spotkania. Miasto-agora integruje mieszkańców, turystów. Jego największą „atrakcją” są ludzie. W odróżnieniu od nich architektura, zabytki, szlaki komunikacyjne są tłem i dodatkiem. Tworzą one infrastrukturę, w której toczy się autentyczne życie. Gehl jest zwolennikiem rozwiązań aktywizujących mieszkańców, skłaniających ich do podejmowania wielu innych działań: „Życie w przestrzeniach miasta jest wszechobecne: od krótkich spojrzeń wymienianych przez przechodniów, przez małe wydarzenia aż po zbiorowe manifestacje. Chodzenie we wspólnej przestrzeni miejskiej może być celem samym w sobie, ale może być też początkiem wielu innych aktywności” (s. 29).

Formy życia XXI wieku, przyspieszane gwałtownie technologiami komunikacyjnymi i poszerzane wirtualnością, skłaniają Gehla do poszukiwania rozwiązań urbanistycznych wynikających z ewolucyjno-fizjologicznej konstytucji człowieka. W nawiązaniu do ewolucjonistycznych idei Edwarda Halla Gehl opowiada się za modelem rozwoju przestrzeni miejskiej dostosowanym do wytworzonych gatunkowo form

i nawyków percepcyjnych. Doświadczanie określonych emocji wynika przede wszystkim ze sposobu odbioru wrażeń, te zaś zależą od odległości i intensywności bodźców. Miasto modernistyczne rozwinęło się poza skalę komfortowego doznawania bodźców (nadmierna wysokość budynków, zbyt duże obiekty, zbyt szybka komunikacja). Efektem jest przesunięcie treści doznań poza skalę ich optymalnego odbioru i interpretacji przez człowieka (s. 38–43). Krótko mówiąc, gwałtowne unowocześnienie przestrzeni miejskiej pozbawiło człowieka wielu istotnych doznań i doprowadziło do wyobcowania. Krytyka współczesnego miasta jest lakoniczna i sugestywna: „za duże, za wysokie i za szybkie” (s. 55). Doskonałą ilustracją tego stanu rzeczy jest obraz pieszego usiłującego bezskutecznie przedostać się przez ruchliwą arterię komunikacyjną w Dubaju (s. 45).

Pozytywna wizja Gehla wynika z przekonania, iż miastu przyszłości należy przywrócić ludzką skalę, a w praktyce poszukiwać rozwiązań sprzyjających rozwojowi życia. Życie miasta jest procesem wymagającym dobrej przestrzeni. Z każdym z tych określeń Gehl łączy szereg praktycznych postulatów: projektowania holistycznego, tworzenia w przestrzeni miejskiej „krawędzi” sprzyjających zatrzymaniu, kontaktowi, interakcji (s. 75). Abstrakcyjnie pojęta krawędź jest synonimem strefy pozostawania, wymiany i otwartości. Gdy jest twarda, powiązana z szybką komunikacją, jednostajnymi, długimi fasadami, odpycha i nie sprzyja wielu wrażeniom, gdy jest zaś krawędzią miękką, zróżnicowaną, dostarczającą wrażeń, służy interakcji, przyciąga (s. 78, 81). Analogicznie jak w gęstej miejskiej zabudowie, krawędzie miękkie wywołują pozytywne wrażenia w zabudowie jednorodzinnej.

Kolejnym czynnikiem kształtującym przyjazne oblicze miasta przyszłości jest bezpieczeństwo. Gehl konfrontuje dwa jego modele. Pierwszy jest rozwiązaniem głównie technologicznym, stworzonym na podstawie środków technicznych (systemów bezpieczeństwa, bram, krat, ogrodzeń, kamer, monitoringu). Drugi model nawiązuje do idei miękkiej krawędzi, w której człowiek kształtuje inny rodzaj interakcji i swojej obecności w przestrzeni miasta. Gehl pokazuje, jak środki techniczne wyobcowują z przestrzeni, są prewencyjne, a zarazem opresyjne. Skłaniają do przekonania, że wyobcowany z takiej przestrzeni jest zarówno sam mieszkaniec, jak i wszelki obcy. Takie rozwiązania mogą skutecznie zastąpić otwarte i bliskie relacje międzyludzkie, będące alternatywą ogrodzonych osiedli, zakratowanych witryn czy nadzorowanych przestrzeni.

Kolejnym wyróżnikiem miast dla ludzi są wszelkie rozwiązania służące aktywizacji ruchowej, dbałości o zdrowie jako rutynowym, codzien-

nym czynnościom. Rozwiązania, o których pisze Gehl, są odpowiedzią na rozpowszechnioną praktykę życia „osiadłego”, pozbawionego aktywności fizycznej i sprzyjającej licznym chorobom cywilizacyjnym. Z aktywnością fizyczną ściśle związany jest kolejny czynnik, decydujący o jakości życia mieszkańców. Stanowi go skala projektowania na poziomie wzroku, a więc taka, która odpowiada powszechnie wykonywanym czynnościom – chodzeniu, staniu, siedzeniu, słuchaniu czy rozmawianiu (s. 118). Miasto przyjazne skłania do pieszego pokonywania dystansu. Z analiz porównawczych wynika, że optymalna wielkość ścisłego centrum miasta ma powierzchnię ok. 1 km<sup>2</sup>. Wskazane jest też przygotowanie go do swobodnego ruchu pieszego. Kluczowym założeniem jest dążenie do zrównania komunikacyjnych priorytetów pieszych, rowerzystów kosztem ruchu samochodowego. W minionych dekadach był on traktowany jako nadrzędny, efektem zaś stały się miasta zorganizowane wokół wielkich arterii komunikacyjnych. Alternatywą są w przeszłości przestrzenie przyciągające pieszych, zachęcające do pozostania, spędzenia wolnego czasu, spotkania lub nawet pracy w miejscu publicznym (s. 147). Gehl odwołuje się do społecznych skłonności człowieka, uznając, że architektura miasta powinna służyć ich podtrzymaniu. Spotkanie jest według niego formą interakcji decydującą o jakości życia, stąd potrzeba kreowania przestrzeni w sposób umożliwiający nawiązywanie bezpośrednich więzi („przestrzeń rozmowy”, spotkania muzyczne czy „demokratyczne spotkania na wszystkich poziomach” – s. 155–157). Sens postulowanych zmian łączy się z przedefiniowaniem dotychczasowych sposobów pojmowania funkcji przestrzeni miejskiej. Priorytetem staje się dążenie do umożliwienia mieszkańcom autoekspresji, dostosowanie przestrzeni do nowych form aktywności i szeroko rozumiana otwartość. Koniecznością jest przeskalowanie przestrzeni miejskiej szczególnie tam, gdzie modernistyczny maksymalizm okazał się nieprzyjazny mieszkańcom. W przypadku wielkich przestrzeni i dużych odległości efektywnym rozwiązaniem jest hybrydyzacja transportu zbiorowego (umożliwienie przewożenia rowerów metrem, koleją miejską lub organizowanie parkingów rowerowych w okolicach przystanków, stacji w połączeniu z inwestycjami w rowery miejskie). O słuszności pomysłów Gehla świadczą obecne plany władz miejskich kilku stolic europejskich, służące poszerzaniu i dalszemu rozwojowi miejskich szlaków rowerowych.

Atutem książki Gehla są nie tylko urbanistyczne koncepty architekta, lecz również bogaty materiał ilustracyjny, dane statystyczne, plany miast. Obrazują one spójną koncepcję rozwoju aglomeracji miejskich. Idea planowania holistycznego kwestionuje skuteczność rozpowszech-

nionego modelu rozwoju urbanistyki, gdzie podstawowym sposobem koncepcyjnego kształtowania przestrzeni było tworzenie wielkoskalowych makiet miast, które już w założeniu nie przystawały do naturalnej percepcji otaczającego nas świata. Alternatywą rozpowszechnionej metodyki pracy architektów są studia z życia miast jako sposób na zrozumienie potrzeb i oczekiwań mieszkańców, poznanie wyznaczników jakości życia, prześledzenie mierzalnych zjawisk i procesów. Obok miast europejskich, północnoamerykańskich i australijskich Gehl analizuje miasta obszarów rozwijających się (Dalekiego Wschodu, Ameryki Południowej i Łacińskiej).

Gehl kończy swoje rozważania zbiorem najważniejszych zasad projektowania. Znamienna jest ich prostota: kluczowe funkcje miasta wymagają niewielkich odległości oraz „masy krytycznej ludzi i zdarzeń”; konieczna jest integracja odmiennych funkcji, sprzyja ona bowiem różnorodności i bogactwu doświadczeń ludzi; priorytetem urbanistycznym jest bezpieczeństwo ludzi (w tym rowerzystów); źródłem pozytywnych doświadczeń są otwarte, miękkie krawędzie między miastem a budynkami tak, by interakcja przyciągała mieszkańców i skłaniała do pozostawania (s. 232). Analogiczne zasady odnoszą się do komunikacyjnych priorytetów oraz bezpośrednich doświadczeń ludzi w przestrzeni miejskiej. Zbiór zasad urbanistycznych zamyka postulat zmiany hierarchii urbanistycznych priorytetów w taki sposób, by miasto stało się przyjazne jego mieszkańcom.

Na zakończenie dwa komentarze o książce duńskiego architekta i urbanisty. Po pierwsze, w rozważaniach Gehla wyraża się przejrzysta aksjologia, wynikająca nie z abstrakcyjnych założeń, lecz z dążenia do zrozumienia roli człowieka jako bywalca i użytkownika przestrzeni miejskiej. Urbanistyczny modernizm, skoncentrowany na wielkich formach oraz idei akceleracji życia miejskiego, ukształtował miasta wyobcowujące swoich mieszkańców, ograniczające możliwości bezpośrednio kontaktu i dłuższej interakcji. Efektem takiego rozwoju jest w wielu przypadkach pusta przestrzeń „twardych” krawędzi podzielonych licznymi arteriami – miasto przeskalowane i nieprzyjazne ludziom. Po drugie, pomysły i postulaty Gehla nie są odkrywaniem całkowicie nowych idei. W wielu przypadkach są powrotem do rozwiązań, które już istniały, lecz zostały wyparte lub porzucone w wyniku procesów intensywnej urbanizacji, podporządkowanej logice efektywności i szybkości. Filozofię urbanistyczną Gehla można wyrazić krótko: wolniej, bliżej, twarzą w twarz i na tym samym poziomie.