



Fotó: Turay Balázs

„...az emberek elkezdik jól érezni magukat az utcán”

# Jan Gehl

dán várostervezővel Kováts Bence beszélgetett

A FUGA-beli előadásában megemlítette, hogy Önnek tetszettek Budapest közterei.

*Nyilván nem láttam Budapest összes közterét, viszont tegnap egy nagyon kellemes sétátunk a Belvárosban, azért láttam jó párat közülük. Jó világítás és igényesen kiépített járda; kellemes, nyugalmat árasztó, barátságos hangulat; tiszta környezet. Összességében nagyon jó benyomást tett mindez rám.*

Gondolom sok kelet-európai városban járt már. Milyen különbséget lát például a koppenhágai vagy nyugat-európai és kelet-európai közterek között?

*Nem nagyon látok különbséget. A világ összes városában egy homo sapiens nevű faj él, e faj egyes egyedeinek közös a biológiai története, azonosak az igények és a különféle dolgokra adott reakciók, jórészt a világon mindenütt. Szóval déj a vu-m volt. Abban a pillanatban, amint elkezdesz jó helyeket létrehozni az emberek számára, az emberek elkezdik jól érezni magukat az utcán, üldögélni a padokon és sétálgatni a járdákon. Élvezik a várost és nemcsak közlekednek benne.*

Tapasztalatai alapján léteznek olyan tényezők, melyek különbözőek az egyes földrészek nagyvárosaiban? A köztértervezésben például mi az a tényező, amire oda kell figyelniük, mondjuk Melbourne vagy Moszkva viszonylatában?

*Számomra nem létezik ilyen tényező. Mi ugyanazt csináljuk minden városban. Először azt tanulmányozzuk, hogy mi folyik a városban. Milyen elérhető terek vannak itt, jelenleg hogyan használják az emberek a várost és mik az alapvető problémák és a lehetőségek. Van a városban folyó? Elérhető közelségűek a hegyek? Vannak szép kilátást nyújtó helyek? És alulhasznosított értékek? Kinézek itt Budapesten a hotelszobám ablakából, és azon tűnődöm, okos dolog-e a forgalmat a Duna-parton vezetni és nem lenne jobb,*

*ha a folyóparttól beljebb vezetnénk és a rakpartot inkább rekreációs célra hasznosítanánk? Persze tudom, hogy ez egy „élő” folyó, a vízszint le-fel mozog és a víz közelsége nem mindig előny. Ennek ellenére azt gondolom, elég komplikált lejutni a folyóparthoz, bár kétségkívül jobban szervezett a forgalom, mint Moszkvában. Ott csak egy autópálya és parkolók vannak a parton. Itt a felső rakparton sétány van bicikliúttal és villamossal, lent pedig a sűrű autóforgalom, amit fentről nem látni. Ez szerintem jó. Esetleg egy tetőszerűség nem lenne rossz az alsó rakpart fölél. Szerintem a folyót és a folyópartot minden városban ünnepelnünk kéne, mert nagyon fontos értékek. Korábban az volt a tendencia, hogy a forgalmat a folyópartra irányítsuk, mert egyszerű volt az ottani lapos területet ilyen célra hasznosítani. Hosszútávon azonban ez nem bizonyult túl ésszerűnek.*

*A lehetőségek és problémák feltérképezésén túl tanulmányozni szoktuk azt is, hogy az emberek hogyan hasznosítják a városi tereket. Ezekre, és más városokból származó tapasztalatokra alapozva már nagyjából meg tudjuk határozni azt, hogy egyes helyek milyen népszerűségnek örvendenek – vagy éppen örvendenének – a lakosság körében és azt is megállapíthatjuk, hogy egyes városok milyen okok miatt teljesítenek alul. Mindezt pedig végül érvként használhatjuk annak érdekében, hogy javítsunk az aktuális helyzeten, és hogy a vállalkozások „jobban teljesíthessenek”.*

Említette azt is az előadásában, hogy a fejlődő országokban, elsősorban Kínában nem „emberi léptékűre” tervezik a városokat. Ugyanakkor sokszor olyan érveket hallani, hogy ha emberi léptékű városokat terveznének Ázsiában vagy Afrikában, előbb-utóbb egész egyszerűen nem lenne hely a városi terjeszkedés számára – tekintve a jelenlegi népességszaporodást és a termőterületek szűkösségét. A magas laksűrűség is lehet emberi léptékű, ha elegendő zöldfelületek kialakításával társul?

*A magas laksűrűség kezelése igazi művészet. Ennek a legprimitívebb módja*



a tornyok építése. A véleményem az, hogy a lakótorny a lusta építészek válasza a sűrűsége. Ha kicsit „szétteríted” a magasházak sűrűségét, ugyanazt a laksűrűséget éred el, csak sokkal keményebben kell dolgoznod, hogy például elég fény jusson a lakásokba. Nyilván így kevesebb szabad terület marad az épületek között, viszont sokszor jobb megfelelő helyeken kisebb tereket létrehozni, mint hatalmas füves területeket kialakítani. Kétségtelenül ki lehet alakítani emberbarát újvárosokat lakótornyok építése nélkül is. Most már Kínában is próbálkoznak ilyen módszerekkel, ezek révén ugyanazt a laksűrűséget érik el a lakótornyok építése – e kétségkívül leggyorsabb és leglustább városépítési eszköz – nélkül. Barcelonában nagyobb a laksűrűség, mint Manhattanben. Párizsban és Velencében szintén magas a laksűrűség. És ezeken a helyeken azért gyönyörű közterek és parkokat láthatunk! Magas laksűrűséget kialakítani viszonylag alacsony, 5-6 emeletes házakban nehéz munka. Sokaknak pedig nincs meg ehhez az ideje és a tudása. Egész egyszerűen sosem látták a tornyok építésétől eltérő választ a lakáshiányra.

A laksűrűség szempontjából még nagyobb problémát vetnek fel a kertvárosok. Európa nagyon sok városában a szuburbanizáció megállt vagy lelassult, viszont egyre nagyobb méretet ölt a fejlődő országokban. Ön szerint meg lehet állítani a szuburbanizációt vagy ez a fejlődés egy elkerülhetetlen állomása, melynek következtében szintén a termőterületek nagymértékű csökkenésével kell számolnunk hosszú távon?

Nem gondolom, hogy Pekingről azt mondhatjuk, hogy szuburbanizálódik. Valamilyen mértékben persze igen, viszont nagyrészt ezt inkább nevezhetjük a város terjeszkedésének. És persze, a városnak terjeszkednie kell, viszont nagyon lényeges, hogy a terjeszkedés elsősorban a közösségi közlekedés vonalai mentén, és ne kizárólag az autópályák mentén valósuljon meg. Az ésszerű terjeszkedésről van szó. A braziliai Curitiba példája például nagyon érdekes. A lakossága négyszázezerről hárommillióra nőtt az újszerűen kiépített gyorsbusz-hálózatra építve. Nem fordították az összes pénzüket üzemyagra és autókra, hanem csak egy részét, és jelenleg Dél-Amerika leggazdagabb és legjobban működő városa.



A braziliai Curitiba lakóinak száma néhány évtized alatt 400 ezerről 3 millióra nőtt, s ebben, urbanisztikailag a modern gyorsbusz-hálózatnak is szerepe volt – Fotó: Morio/Wikipedia

Hatással volt az emberi léptékről és közteterekről alkotott elméletére William H. Whyte (1917-1999, amerikai várostervező, *The Organization Man* című, 1956-ban publikált könyve a modern városlakó embert vizsgáló kulturális antropológia kutatás alapműve – szerk.) működése és „embermegfigyelései”?

Teljesen párhuzamosan működtünk, de nem tudunk egymásról jó néhány évig. Én már William H. Whyte előtt, 1965-ben elkezdtem a témával foglalkozni, amikor Olaszországban az emberek városi viselkedését tanulmányoztam. Emlékszem, '76-ban találkoztunk először és lelkesen mondta, hogy most megmutatja nekem, hogy viselkednek az emberek New Yorkban. Én meg erre azt mondtam, hogy ugyanúgy viselkednek, mint a skandinávok vagy az olaszok. Nagyon amerikai volt, abban az értelemben, hogy mindig New Yorkra tekintett és a könyveiben alig említ az Egyesült Államokon kívüli példákat. Nagy formátumú kutatónak és megfigyelőnek tartom őt. Jane Jacobshoz (1916-2006, amerikai újságíró, városkutató – szerk.) hasonlóan éles szemű újságíró volt, ami szerintem egy nagyon jó háttér ezen e területen.

(A FUGA-ban, szeptember 24-én rögzített interjú szövegének kibővített változata a varosepitesinfoosztaly.blog.hu oldalon olvasható)

Koppenhága, ahová Gehl munkája és élete egyaránt köti, az egyik legélhetőbb európai városok egyike. Lakóinak 35 százaléka napi szinten kerékpárral közlekedik – Fotó: GwensAdventures/wordpressblog

