

## Ο ΓΙΑΝ ΓΚΙΛ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΙ ΤΙΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ “ΩΡΑ ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΜΕ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟ ΙΧ!”

■ Αλεξάνδρα Γούτα

*“Δεν είναι ασυνήθιστο στη Δανία να βλέπεις έναν πολιτικό να πηδάει απ’ το ποδήλατο μηροστά στις κάμερες για να κάνει κάποια δήλωση στα μικρόφωνα. Το μόνο ‘πρόβλημα’ που έχουμε τώρα στην Κοπεγχάγη είναι ότι τα ποδήλατα έχουν πλέον γίνει πάρα πολλά και πρέπει να βρούμε τρόπους να τα διαχειριστούμε. Σκεφτόμαστε διάφορα”.*

Τα παραπάνω επισήμανε, μεταξύ άλλων, σε διάλεξή του στη Θεσσαλονίκη, ο γνωστός Δανός αρχιτέκτονας Γιαν Γκιλ (Jan Gehl), που βρέθηκε στην πόλη ως προσκεκλημένος του ηλεκτρονικού περιοδικού “Parallaxi”, σε συνεργασία με την ελληνική ΜΚΟ “Cities for Cycling” (CFC) και την πρεσβεία της Δανίας στην Ελλάδα.

Η διάλεξη του Γιαν Γκιλ έγινε στις 28 Απριλίου, στο νέο κτήριο του Μεγάλου Μουσικής. Μέσα από τις λέξεις του, ο χώρος γέμισε εικόνες μάλλον ανοικτές στους κατοίκους των ελληνικών αστικών κέντρων. Ποδήλατα, πεζοί, πόλεις φτιαγμένες για τους ανθρώπους -όχι για οχήματα με τέσσερις τροχούς και ρυπαίνοντες κινητήρες.

Το έργο του Γκιλ είναι λίγο πολύ γνωστό. Είναι ο άνθρωπος που έκανε την Κοπεγχάγη καλύτερη, που μεταμόρφωσε τη Μελβούρνη, που έδιωξε τα αυτοκίνητα από το Μπρόντγουεϊ στη Νέα Υόρκη κόντρα στα “στοιχήματα” ότι κάτι τέτοιο ήταν αδύνατο. Τον επόμενο μήνα, θα βρίσκεται στη Ρωσία. Στόχος του; Να κάνει τη Μόσχα “ανθρώπινη πόλη” σε 12 μήνες.

Ο Γιαν Γκιλ δεν μασάει τα λόγια του. Ούτε όταν πρόκειται να “τα βάλει” με συναδέλφους του, που έχουν αποθεώσει τη μορφή και τη φόρμα στην αρχιτεκτονική, σε βάρος της λειτουργικότητας και του ευ ζην των κατοίκων των πόλεων.

Λέει “όχι” σε πόλεις που με τη φαινομενικά τέλεια ρυμοτομία και τους εντυπωσιακούς ουρανοξύστες τους είναι ωραίες από το αεροπλάνο, αλλά επιφυλάσσουν ένα καθημερινό “μαρτύριο” στους ανθρώπους που τις κατοικούν.

Για τον Γκιλ, οι πόλεις δεν πρέπει να σχεδιάζονται για το φαίνεσθαι, αλλά για το ευ ζην των κατοίκων τους -με βάση τέσσερις στόχους: να είναι ζωντανές, βιώσιμες, ασφαλείς και υγιείς. Να εξασφαλίζουν στους κατοίκους τους μια διαμονή βασισμένη στην ανθρώπινη διάσταση.

Όπως ο ίδιος εξομολογήθηκε στη διάλεξή του, δεν σκεφτόταν πάντα έτσι. Καταλυτικά στο να δει τα πράγματα αλλιώς λειτουργήσε η ψυχολόγος σύζυγός του, Ingrid Gehl, η οποία γύρω στο 1960 του έθεσε ένα “ενοχλητικό” αλλά αφυπνιστικό

ερώτημα: γιατί οι αρχιτέκτονες δεν ενδιαφέρονταν περισσότερο για τον άνθρωπο και την ύπαρξή του στις πόλεις και λιγότερο για τη μορφή και τους ουρανοξύστες;

Περισσότεροι δρόμοι σημαίνει περισσότερη κίνηση;

Όπως αναφέρει ο Γκιλ στο βιβλίο του “Ανθρώπινες πόλεις”, που έχει μεταφραστεί σε 20 γλώσσες κι εδώ και λίγες ημέρες κυκλοφορεί και στα ελληνικά από τις εκδόσεις “Mbike”, αν περισσότεροι δρόμοι σημαίνει περισσότερη κίνηση, τι γίνεται αν προσκαλέσουμε στις πόλεις μας λιγότερα αυτοκίνητα από ό,τι περισσότερα;

Στο Σαν Φρανσίσκο ο σεισμός του 1989 οδήγησε στο κλείσιμο ενός μεγάλου αυτοκινητοδρόμου, μόνιμα κατελυμένου από κίνηση, του **Embarcadero**. Κάποιοι υπέθεσαν ότι αν η συγκεκριμένη αρτηρία δεν ξαναγινόταν αυτοκινητόδρομος, θα υπήρχαν σημαντικά προβλήματα. Τελικά, στη θέση του έγινε μια άνετη λεωφόρος, με τρόλεϊ, δέντρα και φαρδιά πεζοδρόμια και στα χρόνια που ακολούθησαν η πόλη συνέχισε να μετατρέπεται αυτοκινητοδρόμους σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας. Τι έγινε; Σήμερα είναι όλοι ευχαριστημένοι.

Στο Λονδίνο εφαρμόστηκε η τακτική των διοδίων για την κίνηση στο κέντρο. Τι έγινε; Η κίνηση στα 24 τ.χλμ του κέντρου μειώθηκε άμεσα κατά 18%. Στην Κοπεγχάγη, η μετακίνηση με ποδήλατο διπλασιάστηκε από το 1995 ως το 2005.

Στη Μελβούρνη οι πολιτικές αστικές ανάπλασης που εφαρμόστηκαν είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση της κίνησης των πεζών κατά 39% τις εργάσιμες ημέρες και τον διπλασιασμό της τις νύχτες, μεταξύ 1994 και 2004. Οι πλατείες, οι πεζοδρομήσεις και οι ανανεωμένες στοές που δημιουργήθηκαν τριπλασίασε το ποσοστό των δραστηριοτήτων που απαιτούσαν την παραμονή στο κέντρο της πόλης κατά τις εργάσιμες ημέρες. Τι σημαίνει αυτό; Μεταξύ άλλων, μεγαλύτερη κίνηση ανθρώπων σε μία πόλη σημαίνει ότι αυτή γίνεται και ασφαλέστερη.

Οι κινήσεις που φέρνουν τους ανθρώπους της πόλης στο κέντρο της πεζούς και όχι με αυτοκίνητο δεν είναι πάντα πολύπλοκες και δαπανηρές. Πολλές φορές είναι τόσο απλές, που αναρωτιέται κάποιος γιατί δεν εφαρμόζονται ευρύτερα.

Στο Όσλο, για παράδειγμα, τα παλιά παγκάκια στο λιμάνι **Aker Brygge** αντικαταστάθηκαν με καινούργια, τα οποία διπλασίασαν τις θέσεις για να καθίσει κάποιος. Βάσει μελετών που έγιναν, ο

αριθμός των πολιτών που αξιοποίησε τη νέα αυτή υποδομή αυξήθηκε κατά 122% μεταξύ 1998 και 2000!

Οι περισσότερες από τις παραπάνω αλλαγές έχουν επιτευχθεί με απλές κινήσεις, όπως πεζοδρομήσεις, δημιουργία ή αναπάσεις πλατειών. Όπως είπε ο Γιαν Γκιλ και στη διάλεξή του, οι αλλαγές στις πόλεις δεν γίνονται πάντα αβίαστα. Οι κάτοικοι αυθόρμητα αντιδρούν σε ό,τι αλλάζει την καθημερινή ρουτίνα και ιδίως όταν απειλεί τη “σχέση αγάπης” με το αυτοκίνητό τους. Εκ των υστέρων, όμως, όταν οι πόλεις γίνουν πιο ανθρώπινες επικροτούν στη συντριπτική πλειοψηφία τους τις αλλαγές.

**...8,4 εκατ. γνώμες για τον ποδηλατόδρομο στο Μπρόντγουεϊ**

Όπως προκύπτει από βίντεο που παρουσιάστηκε πριν από την έναρξη της διάλεξής του για παράδειγμα, οι κάτοικοι της Νέας Υόρκης έχουν πολύ ισχυρή γνώμη για το τι πρέπει να συμβαίνει στην πόλη τους. Έτσι, όταν πρωτοσυζητήθηκε το ενδεχόμενο δημιουργίας ποδηλατοδρόμου και απαγόρευσης της κυκλοφορίας των οχημάτων στο Μπρόντγουεϊ, υπήρχαν ...8,4 εκατ. διαφορετικές γνώμες για το τι πρέπει να γίνει -όσες και οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής της πόλης. Οι αλλαγές, ωστόσο, προχώρησαν. Σήμερα, το 74% των ερωτηθέντων στο πλαίσιο έρευνας επικροτεί τις αλλαγές.

“Αν στενέψουν οι δρόμοι, τα αυτοκίνητα βγαίνουν εκτός. Αν προσκαλούμε περισσότερη κυκλοφορία, θα μας έρθει. Η κυκλοφορία των οχημάτων είναι σαν το νερό. Όσο και να την αποκλείσεις και να την εκτρέψεις, θα βρει άλλη διόδο, αλλά στο μεταξύ οι άνθρωποι στις πόλεις θα ζούνε καλύτερα”, σημειώνει.

**Περισσότερο ποδήλατο, λιγότερες αναρρωτικές.**

Τα οφέλη για τις πόλεις που κάνουν αυτή τη στροφή δεν είναι πάντως μόνο περιβαλλοντικά ή κοινωνικά, αλλά και οικονομικά. Όπως σημειώνει ο Γιαν Γκιλ, όταν οι άνθρωποι κάνουν ποδήλατο, περπατούν και γυμνάζονται, δηλώνουν λιγότερες ημέρες ασθένειας στη δουλειά. Επιπλέον, βάσει ερευνών, ξέρουμε πια ότι, όταν ο άνθρωπος νιώθει άνετα να κινείται μέσα στην πόλη του, ψωνίζει περισσότερο στα καταστήματα, βγαίνει πιο πολύ, κυκλοφορεί στην πόλη, η οποία έτσι -λόγω της συνεχούς κίνησης- γίνεται και πιο ασφαλής, ενώ ταυτόχρονα ανεβαίνει και ο τζίρος της. Κατά τον κ.Γκιλ, **πάνω από 50 χρόνια τώρα προ-**

1. Ο γεννημένος τη δεκαετία του '30 Γιαν Γκιλ, κάτοχος πολλών βραβείων, είναι καθηγητής Αστικού Σχεδιασμού στην Αρχιτεκτονική Σχολή της Κοπεγχάγης. Τώρα, κυκλοφορεί στα ελληνικά, από τις εκδόσεις “Mbike”, το νέο του βιβλίο, με τίτλο “Ανθρώπινες πόλεις”.

2. Οι “απαλές ακμές” σε μια πόλη -πολύχρωμες βιτρίνες, μικρά καταστήματα, ανοικτά παράθυρα, ιδιαίτερες προσόψεις- προσκαλούν τους ανθρώπους να περπατήσουν. Αντίθετα, οι “σκληρές” ακμές -συνεχείς προσόψεις- καθρέφτες, τοιχοποιία χωρίς ανοίγματα- κάνουν τη βόλτα βαρετή, με αποτέλεσμα οι άνθρωποι να σταματούν το περπάτημα.



# Jan Gehl **Cities** for people



σπαθούμε να κάνουμε το αυτοκίνητο ευτυχισμένο -σκεφτόμαστε λιγότερο τον άνθρωπο. "Αυτό από ό,τι είδα συμβαίνει και στη Θεσσαλονίκη. Δώσατε όλη τη δύναμη στους σχεδιαστές κυκλοφορίας οχημάτων. Αυτό πρέπει να αλλάξει. Στόχος μας πρέπει να είναι η ζωντανή, ελκυστική, ασφαλής, βιώσιμη, υγιής πόλη", υπογραμμίζει.

**Η κρίση ευνοεί τις "έξυπνες" αλλαγές στις πόλεις**  
Κατά πόσον, όμως, μπορούν να γίνουν τέτοιες αλλαγές εν μέσω κρίσης; Όλα τα άριστα παραδείγματα πόλεων, που έκαναν τη διαφορά με έξυπνες βελτιώσεις, τοποθετούνται χρονικά εν μέσω κρίσεων. Η κρίση είναι πολύ καλή εποχή για περισσότερη ποιότητα. Σε εποχές κρίσης, που η ανεργία αυξάνει, η ανάπτυξη επιβραδύνεται και οι τιμές του πετρελαίου ανεβαίνουν, αρχίζουμε να σκεφτόμαστε πώς μπορούμε να κάνουμε τα πράγματα πιο έξυπνα και να εξοικονομήσουμε χρήματα.

Μπορούν, όμως, όλες οι πόλεις να "σωθούν" όσο άσχημη και να είναι η κατάσταση; "Βεβαίως και μπορεί να σωθεί κάθε πόλη. Και σήμερα η συγκυρία είναι πολύ ευνοϊκή για αλλαγές. Οι άνθρωποι έχουν βαρεθεί το παλιό μοντέλο", προσθέτει.

### **Homo sapiens, ένα ζώο που περπατάει**

Τι πρέπει να έχουμε γενικότερα στο μυαλό μας όταν θέλουμε να σχεδιάζουμε πιο λειτουργικές πόλεις; Κατά τον Γιαν Γκιλ, για αρχή πρέπει να θυμηθούμε ότι ο άνθρωπος είναι ζώο που περπατάει, συνήθως σε μια ακτίνα 5 χιλιομέτρων, σε γραμμική κίνηση και με οριζόντια οπτική. Γι' αυτό, στον σχεδιασμό των πόλεων είναι βασική η ανθρώπινη κλίμακα, αυτή που βασίζεται στο ανθρώπινο σώμα. Όλα τα μέρη που αγαπάμε συνδέονται με το σώμα. Οι ουρανοξύστες δεν συνδέονται με αυτό.

### **Το σύνδρομο της Μπραζιλίας**

"Πρέπει να δούμε ποιοι είμαστε και πώς κάνουμε τα πράγματα, για να αποκτήσουμε καλύτερες πόλεις, αντί να δίνουμε την έμφαση μόνο στη φόρμα", σημειώνει και προσθέτει ότι η πραγματικά καλή αρχιτεκτονική δεν αφορά τη φόρμα, αλλά την αλληλεπίδρασή της με τη ζωή και τον άνθρωπο. Αλλιώς, καταλήγεις να έχεις μια πόλη "που μοιάζει με τα μπουκαλάκια αρώματος στο ντουλαπάκι της γυναίκας μου", αλλά δεν είναι φιλική προς τους κατοίκους της.

Όπως είπε, τέτοια περίπτωση συνιστά η Μπρα-

ζιλία. "Είναι αυτό που αποκαλώ "σύνδρομο της Μπραζιλία". Από ψηλά είναι υπέροχη, από χαμηλά άπαισα για τους κατοίκους.

Κατά τον ίδιο, ωστόσο, μέρα με την μέρα επέρχεται κόπωση σε αυτήν την τάση, δηλαδή στην εποχή των αρχιτεκτόνων, που περιπλανιούνται στον κόσμο και ρίχνουν από ψηλά τους ουρανοξύστες. Οι άνθρωποι σιγά-σιγά κουράζονται με αυτό και ζητούν πιο πολύ περιεχόμενο, έχουν αρχίσει να ρωτούν τι μπορούν να κάνουν τα κτήρια για εμάς. Οι παλιές πόλεις αποτελούν ένα καλό παράδειγμα για το τι πρέπει να γίνει (ξανά) σήμερα. Π.χ., η Βενετία χτίστηκε καθαρά και μόνο για να είναι βολική για τον άνθρωπο. Αλλά και σε μοντέρνες πόλεις, έχουν γίνει πολλά. Ποιες κινούνται προς την ιδανική κατεύθυνση; "Έχουμε κάνει μια λίστα με πόλεις παραδείγματα: Κοπεγχάγη, Βαρκελώνη, Λιόν, Φράμπεργκ (Γερμανία), Πόρτλαντ, Κουριτίμα (Βραζιλία), Μπογκοτά, Βενετία, Μιλμπερν".

### **Απαιτούμενος χρόνος για τη βελτίωση: εξαρτάται...**

Πόσος χρόνος απαιτείται, όμως, για μια τέτοια στροφή; Στην Κοπεγχάγη δουλεύουν σταθερά για αυτόν τον στόχο τα τελευταία 50 χρόνια περίπου. Στο Μιλμπερν χρειάστηκε 15 χρόνια. Στη Νέα Υόρκη μόνο έξι και έγιναν τεράστια βήματα. Στη Βαρκελώνη και τη Λιόν χρειάστηκαν δέκα χρόνια για τη βασική αλλαγή. "Όλα εξαρτώνται από το σε ποια χρονική στιγμή ξεκινάει κάτι, ποιες ήταν οι ευκαιρίες και ποια η νοοτροπία. Μπορείς να κάνεις πολλά μικρά πράγματα σταδιακά κάθε χρόνο ή κάποια μεγάλα", σημείωσε.

### **Οι "απαλές ακμές" στις πόλεις πρέπει ν' απασχολήσουν σοβαρά τους πολεοδόμους**

Ιδιαίτερη έμφαση δίδει ο Γιαν Γκιλ στις λεγόμενες "απαλές ακμές" (soft edges), οι πόρτες, οι τοίχοι, οι προσόψεις των κτηρίων, τα σημεία συναλλαγής (μανάβικα, φούρνοι). "Όπως ακριβώς οι τοίχοι ενός σπιτιού υποστηρίζουν τις δραστηριότητες, οι ακμές της πόλης προσφέρουν μια αίσθηση οργάνωσης, άνεσης και ασφάλειας", αναφέρεται στο βιβλίο "Ανθρώπινες πόλεις" (σελ. 75).

Σε περιοχές χωρίς ή με αδύναμες ακμές, όπως πολλές αστικές πλατείες, με πολλή κίνηση στους δρόμους γύρω τους, η λειτουργία της πόλης είναι πολύ φτωχότερη, σε σχέση με εκείνη που καταγράφεται σε δημόσιες χώρους όπου υπάρχουν μία ή περισσότερες ελκυστικές ακμές. Γιατί οι απαλές ακμές είναι βασικές στη λειτουργία της πόλης;

Ο Γιαν Γκιλ αναφέρει στο βιβλίο του μερικά απλά παραδείγματα: σε μια δεξίωση, οι καλεσμένοι αρχικά στέκονται κοντά στους τοίχους, με την πλάτη του στραμμένη σε αυτούς και μόνο μετά αρχίζουν να κινούνται στον χώρο. Σε ένα παιχνίδι, τα παιδιά στέκονται στην αρχή κοντά στην πόρτα του σπιτιού ή του σχολείου τους για να καταλάβουν όλον τον χώρο μόνο όταν το παιχνίδι ξεκινήσει για τα καλά. Οι πλάτες μας είναι προσηλωμένες όταν καθόμαστε κοντά στην ακμή και ταυτόχρονα έχουμε καλή οπτική επαφή με τον χώρο γύρω μας. Είναι φανερό ότι οι ακμές είναι ένα καλό σημείο για να σταθεί κάποιος σε δημόσιο χώρο.

Όταν οι ακμές είναι απαλές -πολύχρωμες βιτρίνες, εμπορεύματα κάθε είδους, ιδιαίτερα στίλ στις προσόψεις, άνθρωποι που φαίνονται μέσα από παράθυρα, ακόμη και μια μακρινή βόλτα είναι ενδιαφέρουσα και περιπετειώδης και δεν γίνεται κουραστική.

Για φανταστείτε αντίθετα, κάποιον που περπατάει για ώρα παράλληλα με έναν τοίχο χωρίς πόρτες, με κλειστά παράθυρα ή παράλληλα με ένα μονυτό και μονότονο ισόγειο ή με διαδοχικές προσόψεις-καθρέφτες από μαύρο γυαλί ... **Εδώ οι ακμές είναι "σκληρές"**. Η κούραση έρχεται γρήγορα, η βόλτα γίνεται βαρετή και οι άνθρωποι καταλήγουν να εγκαταλείψουν το περπάτημα.

"Για τους πολεοδόμους είναι σημαντικό να διασφαλίσουν ότι τα ισόγεια των κτηρίων σε κεντρικούς δρόμους είναι ζωντανά και ενδιαφέροντα [...] Όλα τα υπόλοιπα στοιχεία παίζουν πολύ μικρότερο ρόλο", σημειώνει στο βιβλίο του ο Δανός αρχιτέκτονας, επισημαίνοντας ότι "ειδικές μελέτες ανθρώπων μέσα σε ένα δωμάτιο χωρίς ερεθίσματα δείχνουν ότι οι αισθήσεις μας έχουν ανάγκη ερεθισμάτων πολύ συχνά, κάθε τέσσερα με πέντε δευτερόλεπτα".

### **260 σελίδες για "Ανθρώπινες πόλεις"**

Το εξαιρετικά ενδιαφέρον βιβλίο του Γιαν Γκιλ αναπτύσσεται σε έξι κεφάλαια, συνολικής έκτασης 260 σελίδων, όπου αναλύονται τα εξής: Η ανθρώπινη διάσταση, αισθήσεις και κλίμακα, η ζωντανή, ασφαλής, βιώσιμη και υγιής πόλη, η πόλη στο ύψος του ματιού, ζωή-χώρος-κτήρια, αναπτυσσόμενες πόλεις. Ακολουθεί ενότητα που αφορά τα εργαλεία εφαρμογής των προτεινόμενων λύσεων. ■

### **ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ BLOG**

**ΤΩΝ GEHL ARCHITECTS:** [gehlcitiesforpeople.dk](http://gehlcitiesforpeople.dk)

3. Με τη συνιδρύτρια του γραφείου των Gehl Architects, Helle Soholt

4. Το ανθρώπινο σώμα δεν μπορεί να συνδεθεί με τους ουρανοξύστες. Χρειάζεται σημαία αναφοράς σε ανθρώπινη κλίμακα. Οι πόλεις δεν πρέπει να είναι ωραίες μόνο από ψηλά, όπως συμβαίνει με την Μπραζιλία, αλλά επιβάλλεται να είναι λειτουργικές και να προσφέρουν τη δυνατότητα του ευρη στους κατοίκους τους.

