

Kevin Lynch:
A VÁROS-IMÁZS ÉS ELEMEI

Úgy tűnik, minden városról rendelkezünk egy „közösségi” imázssal, amely sok egyéni imázs átfedéseként jön létre. Vagy talán van egy sor közösségi imázs, melyekkel egy bizonyos számú városlakó rendelkezik. Az ilyen csoport-imázsok szükségesek ahhoz, hogy egy személy sikeresen működhessen környezetében, és társaival kooperálni tudjon. Minden egyéni kép egyedi – olyan tartalmakkal is, melyek ritkán vagy soha sem „kommunikálódnak” – de közelítenek a közösségi imázshoz, mely a különböző környezetekben többé-kevésbé kényszerítő erejű, többé-kevésbé átfogó.

Ez az analízis szándékosan a fizikai értelemben felfogható tárgyak hatására korlátozódik. Az imázs kialakulására más tényezők is hatnak, mint például a terület társadalmi jelentése, funkciója, története, vagy éppen a neve. Ezek felett át fogunk siklani, mert célunk most az, hogy magának a formának a szerepét derítsük fel. Természetesnek vesszük, hogy az *aktuális tervezés során a formát a jelentés felerősítésére kell használnunk*, és nem annak tagadásaként, negációjaként.

A város-imázsok eddig megkutatott, a fizikai formával összefüggésbe hozható tartalmi kényelmesen öt elemtípusba sorolhatók. Ezek: *pályák, szegélyek, körzetek, csomópontok és határvövek*. A felsorolt elemek az alábbiak szerint definiálhatók.

1. **PÁLYÁK.** A pályák azok a csatornák, melyekben a megfigyelő mozog, megszokott módon, alkalmasszerűen, vagy potenciálisan mozog. Lehetnek utcák, sétautak, szállítási vonalak, csatornák, vasútvonalak. Sok ember imázsában ezek a domináns elemek. Az emberek a várost a rajta keresztül történő mozgás közben érzékelik, az egyéb elemek e pályák mentén rendeződnek el, ezekhez viszonyulnak.
2. **SZEGÉLYEK.** A szegélyek azok a lineáris elemek, melyeket a megfigyelő nem használ vagy nem tekint pályának. Két szakasz, oldal közötti határvonalak, a folyamatosság, a kontinuitás lineáris megtörései lehetnek: partvonalak, vasútvonalak, a beépített és fejlesztési területek határvonalai, falak. Ezek oldalirányú kapcsolatokat képeznek, inkább, mint szervezett tengelyeket. Ezek a szegélyek lehetnek többé-kevésbé áthatolható korlátok, melyek az egyik régiót elzárják, elválasztják egy másiktól; vagy lehetnek olyan „varratok”, „eresztékek” is, melyek mentén két régió egymáshoz viszonyul, kapcsolódik. Ezek a szegély-elemek – bár valószínűleg nem olyan dominánsak, mint a pályák – sok ember számára fontos szervező szereppel bírnak, különösen abban, ahogyan egyes területeket elvben „összetartanak”, mint ahogyan a város fallal vagy vízzel való szegélyezése esetén ez nyilvánvaló.
3. **KÖRZETEK.** A körzetek a város közepes méretű részei, melyeket két dimenziósnak fogunk fel, melyekbe szemlélő, megfigyelő mintegy „belép”, s melyek valamely közös azonosító jellemző alapján ismerhetők fel. Bár azonosításuk „belülről” történik, „külső” vonatkozásban is használatosak, ha kívülről nézzük őket. A legtöbb ember bizonyos mértékig ilyen módon „szerkeszti meg” önmagában a várost, azzal az individuális különbséggel, hogy számára a pályák vagy a körzetek jelentik a domináns elemet. Úgy tűnik, ez a különbség nem csak az egyéntől, hanem az adott várostól is függ.
4. **CSOMÓPONTOK.** A csomópontok ténylegesen pontok, olyan stratégiai (jelentőségű) helyek, melyekbe a megfigyelő beléphet, azok az intenzív fókuszok, melyekhez, vagy melyektől utazik. Lehetnek elsődlegesen kereszteződések, olyan helyek, ahol a szállításban törés áll be, pályák keresztezési vagy találkozási pontjai, egymásba kapcsolódásai, az egyik struktúrából a másikba történő átlépés helyei. Vagy lehetnek egyszerűen koncentrációk, melyek fontosságukat valamely

használat vagy fizikai jellemző sűrűsödése miatt nyerik el, mint például egy utcasarki találkahely vagy egy zárt tér. E koncentráció-típusú csomópontok egy része valamely körzet fókuszai és „kivonatai”, hatásuk e körzet felé kisugárzik, s annak jelképeként állnak. Ezeket magok¹nak nevezhetjük. Sok csomópont, természetesen, a kereszteződések és koncentrációk sajátosságaival egyaránt rendelkezik. A csomópont koncepciója a pálya koncepciójához kapcsolódik, hiszen a kereszteződések tipikusan a pályák, az utazás eseményeinek „összetartását”, konvergenciáját jelentik. Hasonlóan a körzet koncepciójához is kapcsolódik, hiszen a magok tipikusan a körzetek intenzív fókuszai, azok polarizáló központjai. Valamiféle nodális pont majdnem minden imázsban található, s bizonyos esetekben domináns jellemzők lehetnek.

5. MÉRFÖLDKÖVEK. A mérföldkövek másik fajtájú *referencia-pontok*, de esetükben a megfigyelő nem lép be közéjük, mintegy externálisak, *külső helyzetűek*. Gyakran meglehetősen egyszerűen meghatározott fizikai jellegű tárgyak: épület, valamilyen cégtábla, üzlet, vagy egy hegy. Használatukkor a lehetségesek széles köréből kiválasztunk, kiemelünk egy elemet. Egyes mérföldkövek távoliak, jellegzetesen sok szögből, más, alacsonyabb elemek felett, nagy távolságból láthatók; sugárirányú viszonyításban használjuk őket (radiális referenciapontok). Ilyenek a különálló tornyok, az aranyozott kupolák, a nagy hegyek. Egy mozgó pont is használható, amilyen például a Nap, melynek mozgása megfelelően lassú és szabályozott. Más mérföldkövek elsődlegesen helyi jellegűek, csak egy korlátozott méretű területen belül és csak bizonyos megközelítési irányból láthatók. Ezek közé tartozik a megszámlálhatatlan mennyiségű jel, az üzletbejáratok, fák, kapukilincsek s más részletek; ezek teszik teljessé a legtöbb megfigyelő imázsát. Gyakran használt „kulcsok” az azonosuláshoz, az identitáshoz, sőt, az imázs szerkezetének kialakulásához is. Úgy tűnik, növekvő mértékben támaszkodunk rájuk, ahogyan egy út egyre ismerősebbé válik.

Egy adott fizikai realitás imázsa esetenként más típus felé tolódhat el a szemrevételezés különböző körülményei szerint. Így például egy autópálya „pálya” lehet a vezető számára, ugyanakkor „szegély” a gyalogos szempontjából. Egy központi városi terület körzet lehet, ha egy várost közepes méretarányban szervezünk meg (az agyunkban), de csomópont is, ha a teljes nagyvárosi régiót vesszük figyelembe. De az egyes kategóriák – úgy tűnik – erős stabilitással rendelkeznek az adott megfigyelő számára, ha az egy meghatározott szinten mozog.

¹ Ω mag – ne legyen ellentmondásban – pl. VII. kerület Almásy téri központ, de pl. Covent Garden piac helyére kultúrközpont

K. Lynch normatív elméletének teljesítmény dimenziói

1. Vitalitás: annak mértéke, hogy a település formája mindenekelőtt mennyiben segíti elő az emberi lények alapvető életfunkciót, biológiai szükségleteinek kielégítését és képességeik fejlődését, és hogy miként segíti elő a fajok túlélését. Ez antropocentrikus kritérium, de talán egy napon azzal is foglalkozni tudunk majd, hogy a környezet hogyan támogatja a más fajokat, még ha az nem is járul hozzá a saját túlélésünkhöz.

2. Érzet, érzékelés: annak mértéke, hogy egy települést lakói mennyire tisztán tudják érzékelni, illetve agyunkban differenciálni és strukturálni időben és térben egyaránt, és hogy ez a mentális struktúra hogyan kapcsolódik értékeikhez és koncepcióikhoz - azaz érzékelési, agyi képességeink, belső kulturális építményünk és a környezet megfeleltetése.

3. Megfelelőség: annak mértéke, hogy a térbeli elemek formája és kapacitása, a települések terei, csatornái és létesítményei hogyan felelnek meg a településekben zajló azon tevékenységek jellegének és nagyságának, amelyekkel az emberek foglalkoznak, illetve amelyekkel foglalkozni akarnak - azaz a mai és jövőbeni emberi viselkedési rendszereknek való megfelelés.

4. Megközelíthetőség: annak lehetősége, hogy elérjünk más személyeket, tevékenységeket, szolgáltatásokat, információkat vagy tereket, beleértve az elemek elérhető teljes mennyiségét és változatosságát.

5. Kontrol, ellenőrzés: annak mértéke, hogy a terek és tevékenységek használatát, megközelítését, azok létrehozását, javítását, átalakítását és menedzselését mennyiben azok tartják kontroll alatt, akik azokat használják, akik azokban dolgoznak, laknak.

Bár ez az öt dimenzió elegendő is lehet a települési minőség fő dimenzióinak leírásához, még két "meta-dimenziót" hozzá kell tennünk, mint olyanokat, amik a "jó dolgokhoz" mindig hozzátartoznak.

6. Hatékonyság: a település létrehozásához és fenntartásához szükséges költségek, összesítve mindazokkal az egyéb értékekkel, mindazon környezeti dimenziókkal összefüggésben, amelyeket fent említettünk.

7. Igazságosság. annak módja, ahogyan a környezeti előnyöket szétosztjuk a személyek között különböző partikuláris elvek alapján, mint egyenlőség, szükséglet/igény, belső érték, fizetőképesség, a kifejtett erőfeszítés, lehetséges részvétel, vagy hatalom.

Az igazságosság az a kritérium, amely kiegyensúlyozza a személyek közötti nyereséget, míg a hatékonyság a különböző értékek közötti egyensúlyt biztosíthatja.