

На вниманието на всички кандидати за кмет

Този текст съдържа ценните идеи и гледната точка на колумбиеца Енрике Пенялоза - човек разбиращ и от управление, и от урбанистика.

Написаното тук е покана, изискване за размисъл и действие по проблеми, по които досегашните кметове на големи български градове не са били достатъчно подготвени. Нека засегнатите теми да бъдат в началото на всяка дискусия, предизборната програма, план и действие на г-н/ г-жа кандидата!

Успех!

Павел Лазаров
www.probujdane.com

ГРАД ЗА ВСИЧКИ

Енрике Пенялоза*

**МОДЕЛ И ИДЕАЛ
В ИМЕТО НА ЩАСТИЕТО
ЗЕМЯТА
ПУБЛИЧНОТО ПРОСТРАНСТВО
ТРАНСПОРТЪТ
ПРИТЕГАТЕЛНА СИЛА**

Адам Смит, знаменитият философ-моралист, твърдеше, че да бъдеш егоист не е нещо лошо. Обясняваше, че когато една личност се опитва да се сдобие с лични облаги в края на краищата положителния ефект се разпростира върху цялото общество, което може да разполага с все по-добри стоки на все по-ниски цени. Виждането за социалната организация, базирана на личното забогатяване без намесата на държавата, изглежда се възражда по-силно от всякога след падането на комунизма. Но тази формула не винаги е ефикасна: ако корабкрушенците се опитват да се наместват всички в най-близката спасителна лодка просто ще я потопят. По същия начин, ако всички граждани решат да използват колите си в най-натоварените часове, в крайна сметка, само ще влошат качеството на живота в града си. В един голям град е немислимо да се допусне нерегулираното преследване на единствено личния комфорт.

С други думи: наложителна е намесата на градската управа; нужни са правила, които да регулират например височината на сградите или широчината на улиците или на тротоарите. Има и други случаи, в които прилагането на принципите на Адам Смит не би довело до нищо добро. В много случаи колективното потребление е в състояние да произведе повече благосъстояние от индивидуалното: ако купувахме по-малко нови дрехи и автомобили и ако в нашите градове имаше повече паркове, библиотеки и

приятелски обществени пространства, вероятно щеше да бъде по-добре за всички. Задача на местната управа е да стимулира колективния начин на потребление посредством данъците и обществените поръчки.

МОДЕЛ И ИДЕАЛ

Почти навсякъде в развиващите се страни, досега се опитвахме да копираме модела на най-развитите градове или нации и особено много на Съединените Щати, чийто растеж се е характеризирал повече с грижи за движението на автомобилите отколкото с грижи за щастието на децата. Но причината нашите градове да не приличат на американските е по-скоро в липсата на средства, отколкото в един съзнателно формулиран различен модел. Нашето относително закъснение може да се окаже предимство, защото позволява да се поучим от чуждите грешки и да строим градове съобразени с нашите желания и дадености. Градското развитие през последните 90 години е било диктувано в най-голяма степен от високите и средните слоеве в обществото, които са се радвали на преимущества от съществуващия модел, но днес е ясно, че ако не

*[Енрике Пенялоза](#) е бивш кмет на Бота, Колумбия. Статията излиза през юли 2003, в италианския седмичник „Интернационале“

се вземат драстични мерки, икономическото развитие, вместо да подобрява качеството на живот и условията за реализация на жителите на един град, ще увеличава още повече изолацията и неравноправието, водейки до преки негативни последици върху самочувствието на всички. С други думи, организацията на градския живот може да бъде силно оръжие за създаване на общество основано върху пълноправието; може да направи възможно надделяването на обществения над егоистичния интерес.

Днес можем да създадем град от различен тип - по-устойчив в социален и екологичен план. В нашия модел по-важно е качеството на живот, отколкото преразпределението на доходите. В частност, се обръща особено голямо внимание на равноправието при децата. Ние, възрастните, измисляме какви ли не начини, за да подчертаем различното социално положение: луксозни автомобили, скъпоценности, яхти и т.н. За разлика от нас, децата имат нужда от зелени площи, библиотеки, спортни площадки, уроци по цигулка или пиано и всичко онова, което е необходимо за хармоничното развитие на естествените им заложби.

Как да построим един град и да организираме живота в него? Това е един от големите дебати на нашето време, в който не съществуват верни или грешни отговори. Въпреки това, последиците от днешния ни избор могат да предизвикат застои или стабилна конкурентоспособност, загуба на идентичност или нормално самочувствие, насилие или мирно съвместно съществуване.

Очевидно няма никакъв смисъл местната администрация да върши нещо по най-ефективния възможен начин, когато това нещо изобщо не е трябвало да се прави (и най-добрите тактики не работят ако сбъркана е стратегията). Но да се прецени кои публични проекти са сбъркани е много трудно. За разлика от частния сектор, където доходността е добър критерий за успех, публичните



проекти изглеждат всички хубави: нови училища, пътища, пречиствателни станции и т.н., но липсват ресурси за всички тях. Реализацията на едни е винаги за сметка на други. По принцип грешно е да се реализират проекти, които дават предимства на по-високите социални слоевете, пренебрегвайки неотложните проблеми на по-ниските. Ако в един град стартира един многомилionen проект за пречистване на отпадните води, но се загърбват належащите проблеми на бедните - функционираща канализация, улици и тротоари - тогава този град очевидно има съмнителни приоритети.

Когато ръководиш един растящ град трябва с едното си око да следиш сегашното положение, а с другото да гледаш поне 50 години напред. Не бива да се мисли само за сегашното, но и за утрешното мнозинство. Градовете в развиващите се страни имат някои отличителни черти: проблеми с крайната мизерия, бързорастящо население с по-висока от средната плътност, остри проблеми произлизащи от неравенството и от сегрегацията, слабо разпространение на моторните средства, климатични условия без големи студове, тесни фамилни и общностни връзки.

В ИМЕТО НА ЩАСТИЕТО

Предвид че нашата действителност е различна, ние имаме нужда от модел за развитие различен от доминиращия. Индустриализираните държави също си дават сметка, че градовете им имат сериозни проблеми. Ако ние го възприемем без резерви, рискуваме да се сблъскаме с познатите на всички проблеми с тази разлика, че в нашите условия на подчертано неравноправие, те биха били още по-големи. Поради тази причина се налага да търсим други пътища за лична реализация. Нашият успех трябва да се гради на основата на щастието, което е трудно за дефиниране и още по-трудно за измерване, но заради което си заслужава да се работи. Щастието е свързано повече с човешкия потенциал, отколкото с растежа на потреблението и, въпреки че са необходими значителни ресурси за развитието му, имаме неща, считани за лукс в развития свят, които можем да си позволим: за гражданите на една богата държава, като Германия например, едно от най-големите удоволствия е да се разхождаш в парка или да караш колело по алеите край реката. За неща от този тип не са ни необходими доходи от 30.000 долара.

Оставяйки настрана задължителните условия за живот в идеалния град (да няма гладуващи, всеки да разполага със свястно жилище, питейна вода, електричество, някаква финансова обезпеченост и т.н.), ще говоря за условията необходими за н о р м а л е н живот. Ще анализирам теми противоречиви и рядко в обсега на внимание на урбанистите.

За да дефинираме един градски модел, най-напред трябва да уточним как желаем да живеем - градът, в края на краищата, е инструмент за реализиране на житейските ни планове. Аз мисля, че е желателно да живеем в градска среда, която позволява да срещаме познати (съседи например) и непознати в обществени пространства непосредствено до домовете си, вместо в един централен квартал с перфектно поддържани частни градини,

но със запуснати публични пространства.

Съставните части на градския модел, който предлагам, са следните: градът трябва да бъде ограден с много терени публична собственост предназначени за реализацията на паркове и домове със социална функция; трябва да се ограничи използването на личните автомобили в пиковите часове, като се стимулира пътуването с градски транспорт; градът трябва да е населен с плътност не по-малка от 100 човека на хектар (10.000 m²), но без претъпкани зони, с много паркове, площади и пешеходни зони; зоните затворени за моторни превозни средства трябва да бъдат в близост до море, езеро, река или поток, и трябва да пресичат града във всички посоки, образувайки мрежа от пешеходни и велосипедни алеи; по всички улици трябва да има широки тротоари, без каквито и да са неравности; велосипедните алеи трябва да дублират всички основни улични артерии. Много от тези елементи могат да се въведат в относително кратки срокове във всички онези градове, чиито застроени площи ще се удвоят в следващите 40 години. Но дори за реализацията да са необходими 100 или 200 години, задължително е да дефинираме незабавно какъв е идеалът ни за град и градски живот. Трите основни елемента на тази дефиниция - трите ключови предизвикателства за създаването на идеалния град - са: **земята, публичното пешеходно пространство и транспортните средства.**

ЗЕМЯТА

Възможно е около градовете да се създадат големи пространства от публични терени, предназначени за строителството на големи паркове или социални жилища. От 1904 г. публичната администрация Швеция, например, постоянно изкупува земята около градовете, за които може да се прогнозира бъдещо разрастване. Покупката на терените може да бъде финансирана примерно от една добавка към имотния данък за дълъг период от време. Възможно е средствата за покупката на имотите да бъдат придобити и от

самите терени, без това да обезсмисля социалното им предназначение. Това може да стане ако около големите крайградски паркове се изградят квартали предназначени за състоятелните социални слоеве (връзката на кварталите с централната градска част да е гарантирана от градски транспорт). Направената инвестиция ще покачи стойността на имотите в новосъздадените квартали, а продажбата им ще донесе приходи, които ще покрият разходите по покупка на (първоначално) селскостопанските терени.

ПУБЛИЧНОТО ПРОСТРАНСТВО ↑

Най-важното нещо е да се избегне възникването на нелегални махали в непригодни пространства, непокриващи и минималните нормативи за градски условия. Тези квартали с течение на времето стават най-трудните за регулиране. Естествено подобряването на условията в най-бедните квартали трябва да бъде приоритет на всяка кметска управа, но целта не бива да бъде единствено регламентиране на нелегалните жилища или раздаването на документи за собственост. Не стига и прокарването на водопровод и канализация или ремонт на уличната настилка. Трябва да се работи за създаване на чувството за принадлежност, за собствена реализация и общи споделени ценности. Ако прекъсването на тенденцията за изтласкване от обществото на определени групи хора е съчетано с идея за създаване на някакъв второкласен „град в града“, провалът е гарантиран. Вместо това характерните особености на периферните квартали (типична архитектура, тесните улички или една хубава гледка) трябва да бъдат оценявани и развивани. Засаждането на дървета или боядисването на сградите с ярки цветове и поканата към живущите да участват в тези мероприятия, са едни от най-добрите начини за създаване и сплотяване на местна общност.

Особено полезни са програмите, чрез които общностните организации форму-

лират идеи и предлагат малки урбанистични проекти, които, след одобрение от страна на архитекти и инженери, биват възлагани за изпълнение на същите граждански общности. Тези проекти служат повече за създаване на здрави колективни отношения, за гордост и чувство за принадлежност, отколкото за изпълнение на нещо реално.

В продължение на 5.000 години, и съвсем до скоро, улиците в градовете са били пешеходни. Хората са ползвали същите улични пространства заедно с колите и конете, без да поемат големи рискове. Едно писмо на Зигмунд Фройд от Рим през 1907 г. описва добре обстановката: „По средата на площада минава булевард, по който се движат коли и електрически трамвай, но не е опасно, защото римляните никога не застават пред колите, а и шофьорите изглежда не си дават сметка, че са в правото си да блъснат някого”.

Щастливи пешеходци

Градовете са били създавани за хората, после (исторически погледнато, съвсем скоро) се появили автомобилите и трансформирали тези места със съвсем човешки измерения в особено опасни. Испанците са строили нашите колониални градове около един площад – най-подходящото място за среща на членовете на обществото без разлика в ранга им. Разказват, че по нашите площади ергените вървели в едната посока, момите в другата; били са сцена на човешки взаимоотношения. В началото площадите били в центъра на градове съставени от 4-5 квартала. Тази пропорция обаче се е загубила с течение на времето. Постройките се увеличавали многократно и публичните пространства - местата за срещи - ставали все по-оскъдни. Вземайки предвид мнението на специалистите, че хората са склонни да пресекат не повече от три квартала, за да стигнат до кварталната градинка, едно дете в нашите градове не би трябвало да живее на повече от 3 пресечки от близкия парк. На

първ поглед темата за публичното пешеходно пространство може да изглежда маловажна или направо безсмислена за градове като нашите, с далеч по-сериозни проблеми (като бедността, например). Но именно тук нужда от такива пространства се чувства особено много, защото разликите в доходите проличават най-много през свободното време.

Който печели добре може да си позволи кола, вечеря в ресторант, излет извън града, членство в престижен клуб и ваканции на далечни места. Пред хората с ниски доходи обаче алтернативите на публичното пространство (телевизията настрана) са малко. С какво ли се занимава в неделя едно дете в краен квартал на голям град в третия свят? ... Трябва да започнем да гледаме на парковете и спортните площадки не като на лукс, ами като на неща необходими както болниците и училищата. Приветливото публично пешеходно пространство може да компенсира поне част от огромното неравноправие, на което сме свидетели. Естествено като изключим случаите на крайна мизерия, една пешеходна улица или един парк могат да предложат повече благосъстояние от нарастването на персоналното потребление. А цената на тези обекти е незначителна ако бъдат реализирани по подходящ начин на терените, върху които града ще се разраства. След време нашите съграждани вероятно

ще могат да разполагат със стоки, като онези на разположение на гражданите в развитите страни днес. Но има една категория безценни блага, с които трудно биха се сдобили след време ако не се направи без отлагане необходимото за подобряването на градския пейзаж. Тези блага са зелените площи, площадите и качествените пешеходни зони.

Човешките същества имат нужда да се движат и да бъдат сред други човешки същества. Бихме могли да живеем цял живот затворени в един апартамент, но за да бъдем щастливи имаме нужда от движение. Въпреки че една птичка може да живее затворена в клетка, можем да предположим, че ще бъде по-щастлива в една клетка голяма колкото театрален салон и още по-щастлива ако може да лети на воля. По същия начин за хората е по-приятно да се движат по тротоари широки 10 вместо 3 метра и още по-приятно ако са в пешеходна зона, където няма риск да бъдат премазани.

Колите по тротоарите или паркингите организирани там където би трябвало да има пешеходни алеи, демонстрира незачитане на човешкото достойнство и най-вече незачитане на достойнството на по-слабите: старите хора, децата, инвалидите и бедните, които се движат пеша много повече от по-заможните. Колите в пространствата, които би трябвало да са пешеходни, са знак за недобре функционираща демокрация.

Големите търговски центрове са пешеходни зони, в които едно дете не рискува да бъде блъснато от кола. Всички посетители се движат на сигурно из вътрешността му, където няма коли, но става въпрос за частни пространства, в които човек, който не пазарува, се чувства изолиран. Търговците, естествено, нямат интерес да поставят пейки, на които клиентите да се спират, за да си говорят. Ето, публичното пространство трябва да предлага условия като онези в търговските центрове, но под открито небе, при дърветата и птиците, сред повече хора и повече пейки.



Всеки голям град разполага с море, езеро, река, поток или поне отводнителен канал. Това са идеалните места за организиране на линейни, т.е. дълги, паркове прекосяващи повече градски зони. В Богота завършваме линейния парк Хуан Амарило–Молинос, който с различните си разклонения пресича града от запад на изток. Паркът, дълъг повече от 40 км, ни помогна да прочистим водите, да възстановим влажните зони и да построим колоездачна алея, чието основно предимство е, че позволява да се кара почти непрекъснато сред зеленина далеч от автомобилния трафик. Вече са готови и проектите за два други такива парка, покрай реките Сан Кристобал – Фука и Тунхуело. Най-интересната характеристика на тези два парка е, че ще свържат зони населени с хора от всички социални пластове.

За реализирането на някои пешеходни зони не са необходими никакви инвестиции: всяка неделя в Богота биват затворени за движение за 7 часа 120 км улици. Повече от милион и половина граждани от всички възрасти и социални групи излизат от домовете си, за да се наслаждават на града си. В тези зони криминалните прояви, на практика, не съществуват благодарение на интеграцията и солидарността създали се сред гражданите. Ако се случи така, че в края на седмицата полицията се забави със затварянето на движението дори по велосипедна алея, преграждат я самите граждани с всякакви подръчни средства.

ТРАНСПОРТЪТ ↑

Организацията на градския транспорт е много особено предизвикателство. Докато културата, здравето и образованието на хората се подобряват с икономическото развитие, тенденцията при транспорта е противоположна. При доминиращият днес модел, стопанският растеж

води до увеличение на автомобилите и все по-тежък трафик. Най лошото е, че още продължават опитите за решаване на този проблем със строежа на повече улици. Истината е, че те само повишават неравноправието в града и деформират структурата му. Това е същото като да се опитваш да разрешиш проблема с корема си отпусвайки поредната дупка на колана или като да се опитваш да гасиш огъня с бензин. Предвид че ситуацията се влошава с икономическия растеж, очевидно това не е една устойчива система.

Някои истини противоречат на интуицията: Коперник е рискувал смъртна присъда заради твърдението си, че Земята се върти около Слънцето, а не обратното, както са били убедени всички. По същия начин изглежда очевидна истината, че проблемите с градския трафик могат да се решат с изграждането на още и по-широки улици. В действителност е точно обратното - всяка нова улична инфраструктура (голям паркинг до метростанция, разширяването на една улица, една нова градска магистрала и т.н.) произвежда допълнителен трафик, докато идва момент, в който се оказваме в старото положение. Да предположим, че построим нов булевард свързващ периферията на града с центъра (тангента). Това ще стимулира строежа на нови жилища, предприятия и магазини в близост и в краищата на булеварда, предизвиквайки допълнителен трафик. Вече няма съмнение, че средният брой на предвижванията в един град зависи много от структурата на уличната му мрежа: ако до далечни търговски обекти се отива сравнително лесно, хората отиват, ако ли не, не биха отишли никога. Само за няколко години движението по новия булевард ще бъде напълно парализирано, но междуременно се е случило нещо ново - градът ще се е разраснал, а гъстотата на населението му ще е намаляла.



За градовете в индустриализираните страни е характерно развитието на рядконаселени крайградски зони. Но за нас това е едно от нещата, които на всяка цена трябва да се избегнат. Тази характеристика е типична най-вече за Съединените Щати и е причина за редица негативни явления. В слабонаселените предградия е невъзможно да има редовен, оправдаващ-разходите публичен транспорт. В град разпрострян на по-обширна територия средната дължина на линиите се удължава, а малкият брой жители в близост до спирките или гарите е причина транспортните средства да се движат почти празни. И обратното, където гъстотата на населението е по-голяма автобусите са по-начесто, а разходите по превозването на един пътник – значително по-ниски. Благодарение на по-късите дистанции цената на такситата също е приемлива. Таксито е немасово публично средство чиито най-големи предимства са в това, че не са му необходими паркинги и че подтиква хората да изминават по-късите дистанции пеша. Липсата на икономичен и редовен градски транспорт (на места дори липсата на какъвто и да е публичен транспорт) е в ущърб най-вече на децата, на младите без коли, на старите хора и на гражданите с ниски доходи. Това създава обстановка базирана на изключването. Освен това при изграждането на градовете с малка гъстота не се е мислело за пешеходци - разстоянията са прекалено големи. В много от предградията в Съединените Щати дори няма тротоари, поради което пешеходците, и особено много децата, се чувстват много несигурни. Ако

гъстотата на населението е недостатъчна и ако не се помисли навреме за пешеходците, улиците в предградията ще бъдат пусти, а на живущите там ще се налага да ходят до търговските центрове, за да срещат други хора. Накрая, който живее в покрайнините ходи по-рядко в центъра на театър, ресторант или музей и това е причина градовете с ниска гъстота да нямат добре развит културен живот.

Единственото решение на предизвикателството „автомобилно движение в големия град“ е добър публичен транспорт използван не само от бедните, но от всички граждани. Проблемът е политически, а не технически. Ето защо първата стъпка по разрешаването му е изясняването на въпроса какви са целите на градската управа: а) да даде възможност на всички граждани да пътуват като хората, разходвайки възможно най-малко публични средства или б) да се справи със задръстванията, които притесняват най-вече по-богатите групи от населението. Отговорът изглежда очевиден, но в действителност целта преследвана от по-голямата част от местните администрации в развиващия се свят е именно втората.

Хеликоптерите

За илюстрация на ситуацията можем да си представим, какво би се случило ако 300 граждани имащи на разположение хеликоптер, решат да го използват за ежедневните си предвижвания. Първото нещо е, че никой не би искал да има такъв съсед: оглушителният шум на апарата, отлитащ за офиса, киното или пазара, би бил непоносим. Очевидно не е задължително това, което функционира добре за някои да функционира добре за всички. Може би 300 човека биха могли, все пак, да се движат с хеликоптер из града, но това е неприложимо за всички, защото би довело само до серия катастрофи. В това отношение колите са като хеликоптерите - напълно възможно е малцинство от, да кажем, 25% от населението на един компактен град, да се движи с кола, но ако всички решат да го правят по едно и

също време ще настъпи хаос. Погледна-то общо разходите по автомобилния транспорт са по-високи от онези по въздушния, защото автомобилите имат нужда от поддържани скъпи инфраструктури и от големи площи за улична мрежа. В добавка на всичко това автомобилите са постоянна заплаха за пешеходците - жертвите по улици и магистрали са десетки хиляди годишно. Леките коли заемат прекалено много място и принуждават градските рейсове да се движат бавно. Последствията за пътниците са закъснения и загуба на време от порядъка на хиляди часове годишно.

Строежът на нови булеварди вреди най-много на най-много нуждаещите се. Най-икономичния начин за изграждане на такива структури е събаряне на всичко по трасето им – обикновено това са цели квартали в най-бедните градски зони. От друга страна замърсяването и шумът намаляват стойността на близките имоти. Улиците на две нива умножават тези негативни ефекти, но въпреки това все още в много градове на третия свят, са сочени за свидетелство за цветущо развитие. В действителност са монументи на неравенството.

През последното десетилетие процентът на пътуващите с градски транспорт е намалял в почти всички градове на Земята. Най-голямо е намалението в развиващите се страни регистрирали най-голям растеж. В същото време те отбелязват и най-голямото увеличение в ползването на лични автомобили. Противно на очакванията тези промени не са пряко свързани с качеството на градското движение. В Париж, градът с една от най-ефикасните транспортни мрежи в света,



ползването на градския транспорт е било стабилно в продължение на 20 години (1980 - 2000 год.), докато броят на циркулиращите леки коли се е увеличавал с 3% годишно и въпреки отварянето на една отлична нова метро-линия. Причината за стабилните стойности на ползващите градски транспорт е, че средната дистанция от жилището до службата се е увеличила значително.

Градовете в развиващите се страни не биха могли да осигурят железопътен транспорт на мнозинството от жителите си. Той е много скъп както за изграждане, така и за поддържане, особено ако е подземен. В Латинска Америка той покрива по-малко от 10% от предвижванията. Естествено ако една градска администрация разполага с изобилни ресурси, а инвестициите в такъв тип транспорт не са особено големи, това може да е подходящ избор, но използването на метро, освен когато не е за съвсем къси разстояния, е неприятно. Много по-добре е да пътуваш на дневна светлина, виждайки сгради, дървета и хора. Принципно трябва да се внимава много с въвеждането на релсовия транспорт поради следните причини: за по-заможните граждани това е добър вариант, понеже не стеснява пространството за автомобилите им; автобусите за по-бедните няма да пречат по улиците, защото хората ще пътуват под земята. Метрото придава модерен облик на града, но погълнатите ресурси за изграждането му обезкървяват работите по други належащи проблеми на победните. Най-накрая, търговете за изпълнение на градския метрополитен са, по правило, повод за корупция. Една автобусна мрежа, особено когато е в ръцете на частни компании, предлага по-редки поводи за подобни практики.

Автобусите в Куритба

Най-евтината система за качествен градски автобусен превоз в света е създадената от кмета на Куритба (Бразилия) Хайме Лернер в началото на седемдесетте години. Базирана е на автобуси с го-

лям капацитет, движещи се по запазени улични ленти. Оттогава тази система е била въведена и другаде, като е била подобрявана с нововъведения от типа на „интелигентен билет“. Ако се забрани движението на частни автомобили по определени улични ленти, това ще позволи по тях да се движат двойни автобуси с вместимост и скорост близки до онези на метрото, но изискващи далеч по-ниски инвестиции и оперативни разходи. Строителството на възможно най-икономичната железопътна мрежа изисква инвестиция от \$50млн. на километър, ако е наземна, и рядко по-малко от \$100млн., ако е подземна, докато за километър автобусна мрежа са необходими едва \$3млн. За разлика от релсовия транспорт, който рядко покрива оперативните си разходи, автобусите (като Трансмиленио в Богота) стават печеливши с билет от \$0,40 за едно пътуване.

Необходимите елементи на една такава функционираща система са:

1. запазени ленти - по възможност по средата на улицата, за да се избегне препречването от паркиращи или включващи се в движението автомобили;
2. управление поверено на големи компании, а не на дребни собственици печелещи в зависимост от броя на превозените пътници;
3. билети заплащани на входа на автобусната спирка за спестяване на време;
4. вдигнати до височината на вратите платформи на спирките, които да позволяват бързото излизане и влизане (100-ина пътници за броени секунди) и които да позволяват движението на детски и инвалидни колички; и накрая
5. „интелигентни“ билети, които да продължават да са валидни и при смяна на линията или превозното средство.

Системата измислена и въведена от Лернер има толкова много предимства, че изглежда без всякаква конкуренция. Въпросът, който възниква тогава е: защо

трябваше да минат двацет години преди да бъде възприета и в други градове? Отговорът е прост: градският транспорт не е интересна тема за високите социални пластове и за градски управи, които предпочитат да изграждат улици за автомобилите на по-заможните.

Нещо подобно се случва и с велосипеда. В най-напредналите държави с много студен климат като Холандия и Дания, повече от 30% от населението се движи с велосипед. Почти по всички улици имат колоездачни алеи и дори междуселските пътища имат паралелни ленти за колоездачи. В градовете на развиващите се държави единственото достъпно за повечето хора индивидуално превозно средство е колелото; зимата, по правило, не е много студена; ресурсите за изграждане на улици са ограничени и трябва да бъдат отбити от работите по други неотложни проблеми. Тогава какво е обяснението на факта, че уличната мрежа все още не е пререструктурирана по начин поощряващ използването на колела? Отговорът още веднъж е, че най-богатата прослойка контролираща политическата власт влага публичните ресурси предимно в строителството на инфраструктури за автомобили. Обикновено представителите на тази прослойка не са заинтересовани нито да ходят пеша, нито да карат колело.



Не е случайно, че общества, които отреждат важна роля на колелото в градоустройствените си планове са онези в северна Европа, отличаващи се с постоянните си усилия за постигане на равнопоставеност и към опазване на природата. Строи-

телството на качествени велосипедни алеи може да подобри стандарта на живот и да бъде знак на по-реална демокрация.

ПРИТЕГАТЕЛНА СИЛА и КОНКУРЕНТНОСПОСОБНОСТ

Дотук говорех за градски модел концентриран върху понятията демократично равноправие, социална интеграция и качество на живот. Но освен тези постижения, и въпреки че не това е основната му цел, реализирането на град по този модел поражда и друг ефект – повишена конкурентноспособност. Градът се превръща в благодатен терен за икономическо развитие, защото хората които са компетентни и имат желание и фантазия са стимулирани да останат там. В същото време се увеличава туризмът, който е важен източник на заетост и растеж. И естествено се повишават инвестициите,

които отиват там където има висококвалифицирани хора.

В аграрните общества земята е била основен производствен фактор и източник на богатство. В индустриализираните общества критичният фактор беше капиталът - за неговото привличане се правеха облекчения, отстъпки при кредитирането и търговски протекции. В постиндустриалното (или информационното) общество определящият фактор за икономическия прогрес е познанието, а познанието е въплътено в хората. Град където господстват солидарността и социалната хармония, красив, доволен от себе си и гарантиращ високо качество на живот, разполага с огромна притегателна сила за така желаното икономическо развитие.

Повече за Автора на статията на интернет адрес
<http://www.pps.org/info/placemakingtools/placemakers/epenalosa>

pavel_lazarov@yahoo.it

www.probujdane.com