Фотографије Jan Gehl/Gehl Architects

Фото З. Анастасијевић

Јан Гел

Пола века уређује јавни простор

„Политика” сваког другог понедељка објављује делове књиге „Градови за људе”, данског архитекте Јана Гела који дуже од пола века прати и анализира развој градова. Гел је побољшао јавне просторе Копенхагена, Стокхолма, Ротердама, Лондона, Амана, Мелбурна, Сиднеја, Сан Франсиска, Сијетла, Њујорка, Муската... Књигу „Градови за људе” на српском језику објавио је ПАЛГО центар.

Коришћењем бицикала у Копенхагену уштеди се 90.000 тона CO2 сваке године. Балон приказује једну тону CO2.

Аутомобили вуку зелени биланс у минус

Постоји, и то са добрим разлогом, све веће интересовање за планирање одрживих градова. Црпљење фосилних горива, ескалација загађења, емисије угљен-диоксида и угрожавање климатских услова до којег све то доводи представљају јак подстицај да се истраје у покушају да се повећа одрживост у градовима широм света.

Концепт одрживости који се односи на градове веома је широк јер потрошња енергије и емисије из зграда представљају само један од проблема. Остали кључни сектори су индустријска производња, снабдевање енергијом и водом, управљање отпадом и транспортом. Транспорт је посебно важна ставка на зеленом билансу стања јер је одговоран за огромну потрошњу енергије и за тешка загађења и емисије угљеника које су резултат тога. У САД транспорт је заслужан за најмање 28 процената емисија угљеника.

Јефтин, нечујан и не загађује околину

Давање већег приоритета пешачком и бициклистичком саобраћају променило би профил транспортног сектора и било значајан елемент у свеукупним политикама одрживости.

Пешачки и бициклистички саобраћај користе мање ресурса и мање утичу на животну средину од било ког другог вида транспорта. Корисници сами дају енергију, а овај вид транспорта је јефтин, готово нечујан и не загађује околину...

Возећи бицикл стигли бисте три пута даље него да идете пешке користећи исту количину енергије... Пешачки и бициклистички саобраћај не праве гужву у градском простору. Пешаци имају врло скромне захтеве: два тротоара ширине 3,5 метара или пешачку улицу ширине седам метара која може да прими 20.000 људи на сат. Две бициклистичке стазе ширине два метра довољне су за 10.000 бициклиста на сат. Двосмерна улица са две траке може да прими између 1.000 и 2.000 аутомобила на сат (вршно оптерећење).

Типичном бициклистичком стазом, дакле, може да се превезе пет пута више људи него коловозном траком. А у погледу паркирања, на једном обичном паркинг месту има довољно простора за десет бицикала. Пешачки и бициклистички саобраћај штеде простор и дају позитиван допринос зеленом рачуноводству смањујући загађење и емисије угљеника.

Више бриге за пешачки и бициклистички саобраћај може додатно да олакша прелазак са аутомобилског на људски саобраћај. Што више људи пешачи и вози бицикл и што су веће раздаљине које се прелазе пешке или бициклом, већа је добит за укупан квалитет града и животну средину. Јачање бициклистичког саобраћаја посебно доноси велике предности.

Топографија, клима и структура многих градова широм света омогућиле би једноставно и јефтино увођење или јачање бициклистичког саобраћаја. Поред бројних непосредних предности бициклистичког саобраћаја у градовима, бицикли би такође могли да смање саобраћајно оптерећење.

На пример, у Копенхагену је сузбијање аутомобилског саобраћаја довело до тога да је 2008. године 37 одсто људи на посао долазило и са њега одлазило на бициклу.

У Боготи у Колумбији пешачки и бициклистички саобраћај су драстично ојачали као резултат опште саобраћајне политике, што показује огроман потенцијал у многим земљама у развоју (са релативно скромним инвестицијама) за повећање мобилности већине становника уз истовремено смањење утицаја на животну средину.

Могућност да удобно шетамо, чекамо и возимо бицикл чине важне аспекте квалитета колективног превоза. Квалитет пешачких траса и удобна стајалишта су важна питања (аутобуско стајалиште, Сан Хосе, Костарика, и редовни путници железницом, Кејптаун, Јужноафричка Република).

Добро градско окружење и квалитетан систем јавног превоза су две стране исте медаље. Квалитет путовања до и од стајалишта и станица има директан утицај на ефикасност и квалитет система јавног превоза.

Цео пут од куће до одредишта и назад мора се сагледати у целини. Добре трасе за пешачење и вожњу бициклом и погодности на станицама су важни елементи – како дању, тако и ноћу – за то да се обезбеде удобност и осећај сигурности.

Широм света људи раде на плановима развоја који су оријентисани на транспорт (TOD – Transport Oriented Development), концентришући се на проучавање односа између пешачких и бициклистичких структура и мреже колективног саобраћаја.

Овакви градови су обично изграђени око система лаке железнице окружене релативно густо грађеним насељима. Ова структура је предуслов за довољан број стамбених и пословних објеката који су на разумној удаљености од станица за пешачење и вожњу бициклом. Компактни градови, у којима је развој оријентисан на транспорт и у којима су растојања која треба препешачити кратка а градски простор добар, нуде бројне друге предности у погледу животне средине, као што су кратке линије снабдевања и смањена потрошња земљишта као ресурса.

Дуго чекање
Токио, Јапан

...или равнотежа између ходања и чекања
Копенхаген, Данска

Пре најезде аутомобила, стари градови били су градови који добро функционишу и у којима је развој био оријентисан на транспорт. Венеција је класичан пример. Јавни превоз се обавља хидробусима који саобраћају на многим рутама и имају честа стајалишта, што чини добро разгранату транспортну мрежу. Нема адресе у граду која је од најближе трајектне станице удаљена више од 200 до 300 метара, а пешачење дуж прелепих улица и тргова је важан део целог путовања.

Једнака могућност за сусрет са другима

Социјална одрживост представља обиман и изазован концепт. Једна од ствари на коју треба ставити акценат јесте то да се различитим групама у друштву обезбеде једнаке могућности за приступ заједничком градском простору и кретање по граду. Једнакост добија значајан подстицај када се људима пружи могућност да пешаче и возе бицикл, као и да користе јавни превоз. Људи који немају аутомобиле морају имати приступ градским садржајима и могућност да несметано воде свакодневни живот, а да их у томе не ограничавају слабе опције за превоз.

Социјална одрживост такође има значајну демократску димензију којој је приоритет једнака могућност да сретнемо „друге” у јавном простору. Општи предуслов за то јесте лако доступан, привлачан јавни простор који представља атрактивно окружење и за организоване и за неформалне састанке.

Природно је да између богатих и сиромашних градова постоје разлике у потребама и могућностима. Важно је нагласити идеју да развијене земље морају више да се фокусирају на социјалну одрживост, што је основа за стварање атрактивних градова који добро функционишу за све који у њима бораве.

Решавање ових проблема је свакако хитније у урбаним срединама у којима су приходи мањи јер је јаз између богатих и сиромашних велики, а сиромаштво које је широко распрострањено ограничава могућности маргинализованих група. Решавање проблема ових друштава захтева нове приоритете у погледу средстава, визионарске градске политике и способно руководство, као што се показало у Боготи у Колумбији око 2000. године.

Начела која представљају основ за стварање живог града подупиру и планове за социјалну одрживост. Жив град покушава да се супротстави тренду да се људи повлаче у ограђене заједнице и промовише идеју о граду који је приступачан и привлачан за све друштвене групе. Град треба да има демократску функцију, да буде место где се људи срећу са друштвеном разноликошћу и почињу боље да се разумеју делећи исти градски простор. Концепт одрживости такође подразумева размишљање о будућим генерацијама. Оне се такође морају узети у разматрање јер се заједнице широм света све више урбанизују. Град мора бити инклузиван и у њему мора бити места за све.

Да би градови достигли социјалну одрживост, настојања морају ићи много даље од физичких структура. Да би градови функционисали, морају се уложити напори у свим сферама – од физичког окружења и социјалних установа, до мање очигледних културних аспеката који имају велики утицај на то како доживљавамо појединачне четврти и читаве заједнице у граду.

Приредила Далиборка Мучибабић