

Планирање за одржлив урбан развој

Најшироко распространета дефиниција на терминот *одржлив развој* е дефиницијата од извештајот *Нашата заедничка иднина* на Обединетите нации која вели: Одржливиот развој е развој кој ги задоволува потребите на денешната генерација без да ја загрозува можноста на идните генерации за задоволување на нивните потреби.

Концептот на одржлив развој стимулира преиспитување на многу аспекти на современото живеење и однесување, особено во однос на користењето на необновливите видови енергија и последиците што урбаниот начин на живеење ги остава врз природната средина. Најпозната дефиниција на целите на одржливиот развој е претставена преку т.н. три „Е“ цели, според англиската дефиниција на целите како Environment, Economy, Equity; која кај нас би ја превеле како животна средина, економски развој и правичност, односно како цели на одржливиот развој поврзани со животната средина, економскиот развој и правичноста која ја опфаќа можноста за еднаков пристап до погодностите на урбаното живеење за сите жители на една населба



Сл. 1 Целите на одржлив развој според Кембел од 1996, (објавено во Berke et al. Urban Land Use Planning, University of Illinois Press, 2006)

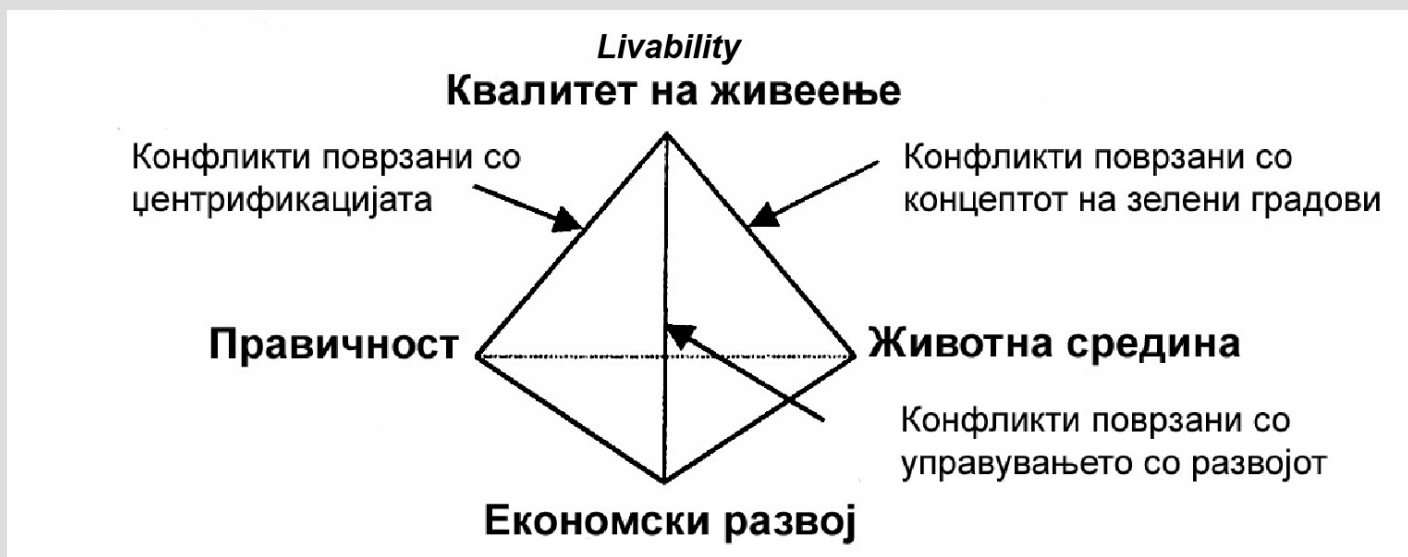


Сл. 2 Трите примарни противречности помеѓу целите на одржливиот развој според Кембел, (објавено во Berke et al. Urban Land Use Planning, University of Illinois Press, 2006)

-Противречностите што се појавуваат помеѓу економскиот развој и правичната распределба на придобивките од развојот се изразуваат преку конфликтите поврзани со сопственоста и нејзиното различно користење – исклучиво за профит, кога станува збор за приватна сопственост и потребата за социјален бенефит од користењето на сопственоста кој се постигнува со интервенција на државата

-Противречностите што се појавуваат помеѓу економскиот развој и еколошката одржливост се изразуваат преку конфликтите поврзани со користењето на расположивите ресурси кои ќе обезбедат економски развој, но на начин да не го загрозат нивното обновување

-Противречностите што се појавуваат помеѓу социјалната правичност и заштитата на природата се изразуваат преку конфликтите поврзани со развојот кој ќе обезбеди подобри услови за живеење истовремено обезбедувајќи заштита на околината. Во својата екстремна варијанта овој конфликт се изразува како избор, пред кој најчесто се поставени депривираниите социјални групи, помеѓу економско преживување и зачувување на ресурсите и квалитетот на животната средина.



Сл. 3 „Призмата“ на одржливиот развој според Годшалк, (објавено во Berke et al. Urban Land Use Planning, University of Illinois Press, 2006)

Годшалк извршил трансформирање на тријаголникот во „призма“ на одржливиот развој со додавање на четврта цел поврзана со квалитетот на живеење (livability), што создава нови противречности помеѓу целите:

- Противречностите што се појавуваат помеѓу квалитетот на живеење и економскиот развој се изразуваат преку конфликтите поврзани со управување со развојот и обемот до кој само пазарот може да обезбеди соодветен квалитет на живеење
- Противречностите што се појавуваат помеѓу квалитетот на живеење и еколошката одржливост се изразуваат преку конфликтите поврзани со концептот на т.н. Зелени градови, односно верувањето дека природната средина треба да го има приматот и да ја определува градската форма
- Противречностите што се појавуваат помеѓу квалитетот на живеење и социјалната правичност се изразуваат преку конфликтите поврзани со процесот на центрификација, односно реконструкција на градски делови и негативните реперкусии што таа ги има врз постојното население

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

Денес превладува ставот дека планирањето за одржлив урбан развој треба да се темели на следниве шест принципи:

-*Рамнотежа со природата*: урбаниот развој не само што не треба да ги попречува, туку треба и да ги поддржува процесите во природните екосистеми;

-*Квалитетна изградена средина*: изградбата на градовите треба да одговара на вистинските потреби на жителите и да создава квалитетна интеракција помеѓу жителите и градскиот простор;

-*Локално-ориентирано стопанство*: локалните стопански активности треба да се одвиваат со почитување на ограничувањата кои произлегуваат од капацитетот на природната средина и да ги задоволуваат локалните потреби;

-*Правичност*: планирањето и организацијата на градската средина треба да се темели на обезбедување на еднаков пристап до локалните просторни, социјални и економски ресурси;

-*Загадувачите плаќаат*: оние кои ја загадуваат животната средина треба да ги сносат трошоците за нејзиното обновување;

-*Одговорен регионализам*: во процесот на задоволување на сопствените потреби, локалните заедници мора да ги минимизираат негативните последици врз просторите на околните локални заедници.

Конкретната примена на овие принципи е поврзана со големината на населбата, нејзините демографски, економски и просторни особености, како и со природниот простор во кој е лоцирана.

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

Во праксата, планирањето за одржлив урбан развој се смета дека првенствено треба да се темели на:

- *промовирање на поврзан систем на зелени простори* во рамките на територијата на градот кој е пожелно да се поврзе со поголемите зелени пространства во неговата околина;
 - *мултимодален сообраќаен систем* кој опфаќа планирање на безбедни пешачки простори и патеки поврзани со станици на јавниот транспорт, безбедни велосипедски патеки и систем на сообраќајници во зони со мешана намена што треба да обезбеди различни опции на движење во градскиот простор. Треба да се предвидат мерки за поттикнување на пешачењето и користењето на алтернативни превозни средства како велосипеди и сл.
 - *мешовита намена на површините* односно обезбедување на разновидност кај комерцијалните, институционалните и образовните намени како и кај видовите на домување кои треба да обезбедат широка станбена понуда.
- Притоа, покрај сите овие мерки, треба паралелно да се обезбеди и *заштита на вредното историско наследство, на културните ресурси и ресурсите на животната средина.*

Некои од вообичаените проблемски подрачја кои се од примарен интерес при планирањето за одржлив урбан развој се:

- Намалување на ширењето на градот во околниот простор*: Децентрализираниот урбан развој, поточно субурбаниот развој, придонесе кон зафаќање на огромни површини на земјоделско и друго земјиште, создавајќи потреба за зголемување на изградбата на нови инфраструктурни системи, што најчесто негативно влијаеше на централните делови на градот. Реурбанизацијата на градските делови треба да биде основен пристап со кој ќе се намали притисокот кон околниот простор, кон што придонесува и обезбедувањето на квалитетни зелени површини во рамките на изграденото градско ткиво;
- Одржливо зонирање*: планирањето на зони со мешана намена и посоодветното контролирање на густината и интензитетот на изграденост придонесуваат кон создавањето на подобри услови на живеење кои се приспособени кон различните потреби на жителите;

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

- *Повторно користење на веќе зафатени градски простори:* повторното користење на веќе изградени т.н. “brownfield” локации, кои веќе не служат на својата првобитна намена, овозможува намалување на потребата за зафаќање на нови простори. Треба да се поттикне расчистувањето и повторната употреба на овие локации со неопходниот претходен третман кој ќе овозможи нивно безбедно користење.
- *Ревитализација на централно-градските делови:* таму каде што ширењето на градот било основа на претходниот просторен развој, најчесто доаѓа до појава на негативни последици во централните градски јадра, па е потребна нивна ревитализација и зголемување на нивната атрактивност;
- *Отворени простори:* внимателното планирање на системот на отворени простори треба да обезбеди заштита на природните хабитати, заштита од последиците на излевање на водотеците, создавање на услови за различни видови рекреација, како и соодветен третман на историското наследство и културните добра.
- *Одржливи пејзажи и објекти во градската средина:* намалувањето на водонепропусните пешачки површини, обезбедувањето на значајни зелени појаси и зони, садењето нова и заштитата на постојната вегетација придонесуваат кон ублажување на емисијата на стакленички гасови во урбаната средина. Од друга страна, поставеноста на зградите која може да влијае на условите на затоплување и ладење, користењето на енергетски ефикасни технологии во градењето, што ги вклучува и зелените или т.н. ладни кровови можат да придонесат кон намалување на емисиите од објектите. Локалните заедници треба ја поттикнуваат заштедата на енергијата и користењето на обновливи видови на енергија (соларна, термална, биомаса, ветер...) со што ќе придонесат кон намалување на загадувањето на воздухот, водите и термалното загадување.

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

За три примери од Хамарби во Стокхолм, Шведска, Фаубан во Фрајбург, Германија и Лиујун Шијаочу во Гуангџоу, Кина, кои се придржуваат до принципите на одржлив развој, во табелите што следат, споредени се нивните перформанси во однос на осум принципи за организација на одржливи четврти/соседства:

Пешачење: да се планираат соседства во кои се промовира пешачењето

Поврзување: да се создаде густа мрежа на улици и патеки за немоторизиран транспорт

Јавен транспорт: да се оформи сеопфатен и висококвалитетен јавен превоз

Велосипедски сообраќај: приоритет на велосипедски мрежи со безбедни патеки

Мешовити намени: да се планираат зони со мешовити намени

Згуснување: активно да се поттикнува поголема густина околу главните транспортни јадра

Компактност: да се определат границите на раст и да се планираат компактни целини со кратки патувања

Промена: да се зголеми мобилноста преку регулирање на користењето на системот на паркинзи и сообраќајната мрежа



УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

	HAMMARBY	VAUBAN	LIUYUN XIAOQU
ПЕШАЧЕЊЕ Планирање на соседства кои го промовираат пешачењето	27% од патувањата се изведуваат со пешачење или со велосипед	64% од патувањата се изведуваат со пешачење или со велосипед	70% од површината на четвртта е зафатена со зеленило или отворен простор
ВЕЛОСИПЕДСКИ СООБРАЌАЈ Приоритет на велосипедска мрежа што нуди безбедни велосипедски патеки	Постојат засебни велосипедски патеки во кои е вклучен просторот и на еден стар кеј Четвртта е дел од програмата за колаборативно користење на велосипеди во Стокхолм (byke share system)	Секој стан поседува најмалку едно паркинг место за велосипед Локална работилница за поправка на велосипеди која обезбедува бесплатна работна рака До центарот и централната железничка станица може да се стигне за 12 минути со велосипед	До станицата за брз јавен превоз постои пункт на градскиот систем за колаборативно користење на велосипеди (byke share system)
ПОВРЗУВАЊЕ Формирање на густа мрежа на улици и патеки со приоритет на немоторизиранот сообраќај	Блоковите се со мали димензии, од 60 до 70 м на едната страна и 120 до 200 м на другата	Блоковите се со мали димензии, од 80 до 200 м на едната страна и 80 до 125 м на другата	Блоковите се со мали димензии, од 50 до 150 м на едната страна и од 40 до 80 м на другата

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

	HAMMARBY	VAUBAN	LIUYUN XIAOQU
ЈАВЕН ТРАНСПОРТ Создавање на разгранет висококвалитетен јавен превоз, со поврзување на клучните јазли / централни содржини	Секоја станбена единица е оддалечена најмногу 300 м од станица на лесна железница (ЈП) Постојат голем број бродски и автобуски линии кон населбата На јавниот превоз отпаѓаат 52% од патувањата (во споредба со 23% и 36% во соседните населби)	Трамвајски и автобуски превоз ја опслужува населбата, а сите станбени единици се на оддалеченост од најмногу 400 м од една станица На јавниот превоз отпаѓаат 19% од сите патувања	Соседството е лоцирано во близина на станица на брзиот градски превоз, а во околина се наоѓаат и повеќе главни метро станици Пешачкото растојание до станицата на брзиот јавен градски превоз изнесува од 300 до 500 м
МЕШОВИТИ НАМЕНИ Планирање на соседства со мешовити намени	Објекти со комерцијален простор на долните две нивоа и со домување на останатите катови 100 трговски и угостителски единици во четвртта Зоните за домување, приватниот простор и јавниот простор се меѓусебно испреплетени	Главната трговска зона вклучува домување почнувајќи од четвртиот кат Школи, бизнис објекти, продавници и кооперативи се лоцирани во зона до која се доаѓа со пешачење од 10 минути	900 единици поврзани со трговија и сервиси се лоцирани на површина од 0.32 квадратни километри

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

	HAMMARBY	VAUBAN	LIUYUN XIAOQU
ЗГУСНУВАЊЕ Активно поттикнување на поголема густина околу главните транспортни јадра	Густина од 13,100 жители на квадратен километар	Густина од 12,200 жители на квадратен километар	Густина од околу 9,600 жители на квадратен километар
КОМПАКТНОСТ Определување граници на раст	Лоциран на 3,7 км од центарот на Стокхолм	Лоциран на 4,0 км од центарот на Фрајбург	Постојна населба, а не населба изградена на слободна локација
ПРОМЕНА Зголемување на мобилноста преку регулирање на паркирањето и користењето на улиците	Не е дозволено бесплатно паркирање во работни денови во периодот помеѓу 9 и 17 ч. Обезбедени се станици за полнење на возила што користат електричен погон, биогаз или етанол 6% од домаќинствата се членови во групи за колаборативно користење на возило (car sharing)	Само 16 % од домаќинствата поседуваат возило Само 17% од патувањата се со сопствено возило Станарите не поседуваат сопствено место за паркирање, а на улиците што го опкружуваат соседството колскиот сообраќај е забранет 39% од домаќинствата во Фаубан се членови во групи за колаборативно користење на возило (наспроти 0.01% во цела Германија)	Во соседството има многу малку паркинг простори како последица на стандардите применувани во 80-ите години кога е изградено соседството При зафатите за обнова на соседството, дури и паркирањето во пристапните улици е елиминирано