

TOWARDS LIVEABLE AND SUSTAINABLE CITIES

Kobe Boussauw, Fabio Vanin

The themes of urban liveability and sustainable mobility have become essential parts of the public debate in Europe and the rest of the Global North, but they are becoming increasingly important worldwide. Mayors of larger cities are taking more and more responsibility, attempting to make their cities more attractive and healthier for their inhabitants, without compromising accessibility. From 2025, Paris, Madrid and Athens will introduce bans on diesel cars, and in Brussels, the most polluting vehicles may already be out of town by 2018. Other Western cities, such as London, Stockholm and Milan, have staged road pricing schemes for motor vehicles, but there are also successful cases elsewhere (e.g., Curitiba) and emerging ones (e.g., Moscow, Mexico City). All these cities are places where people want to meet, work, attend school or spend time together in all kinds of healthy, safe and pleasant ways. However, where people want to come together, cars are also gathering, as a result of which city centres are losing their appeal. The Danish urban designer Jan Gehl has already noticed this: he has stated that cities need to be designed for people, not for cars. By banning cars from the city, but maintaining the accessibility of the centre by providing alternatives, we can restore the attractiveness of our cities.

Meanwhile this awareness is no longer confined to the Western world, as is evident from the best practices that the students participating in the workshops outlined in this book sought out. Bus rapid transit systems are emerging in Africa and the Middle East, in a range of countries that

are attempting to invest important resources to solve mobility issues despite other urgent needs: for example, the phenomenon is emerging in Lagos (Nigeria), Marrakech (Morocco) and Amman (Jordan), while a tram network is being built in Addis Ababa (Ethiopia). The intentions are similar in most of the cases: making the city more attractive as a place to live and as an economic centre, enhancing its accessibility to more people, and mitigating the nuisance and environmental impact of traffic and taking the opportunity to drive the urban development in a positive way.

Whether talking about the cities of the Global North or South, turning this story into practice requires well-educated and trained technicians and policy makers, including experts who manage to unite the disciplines of transport planning and urban design practice. Having been in school for a long time is not enough: this is about a discipline that one can only learn by doing. Since standard solutions lead nowhere, it is also important for students to get in touch with other contexts, to discuss with professionals with different points of view and to experiment with solutions that challenge their own perspective. Travels, exchanges and international partnerships certainly play an important role in developing innovative solutions to urban liveability and mobility.

That is probably even more important in the case of Palestine, where many youths and students are physically cut off from the rest of the world by the unresolved Israeli-Palestinian conflict. Despite the high educational standards, digital communication and the intensive thinking taking place within the various municipal councils, with ministries of mobility and urban development, as a matter of fact students in Palestine have few opportunities to incorporate personal international experiences during their studies.

Moreover, Western European students are often not used to working in an environment with limited resources, an uncertain political framework, or with lots of externally imposed constraints. In short, an exchange between Belgian

and Palestinian students and their collaborative work could not only further develop their knowledge of transport and spatial planning mutually, but also, from our perspective, refine the Belgian skills in finding spatial and technical solutions in a creative, yet highly contextual manner.

That aspect is particularly clear from the results of the research in the design workshops, of which this book includes a fine sample. It is wonderful to see how, through the process of analysis and design, the centrality of cars slowly faded into the background while pedestrians, public transport and spaces gained ground. For example, the identity and the symbolic value of places like Yasser Arafat Square emerged strongly, eventually overwhelming the current role of the square as a crowded junction. Solutions are sought to get cars and shared taxis out of the centre, and to organize and concentrate parking areas. Vacant, fragmented or underused spaces in the city are no longer viewed as mere opportunities to realize new developments or to provide temporary parking space, but they can be turned into collective hard or soft spaces to increase the environmental quality for pedestrians. These proposals, which often originate in urban design theory and practice, however, did not prevent participants from developing proposals on hard road infrastructure issues as well. The questions of how bus lanes are best designed, whether lane widths are appropriate, how pedestrian crossings should be implemented, and the roles of bus stops and light controlled junctions with priority schemes were all addressed thoroughly.

Finally, we are looking back on this experience in a very satisfied way. We have worked on mutual capacity building and progressive insight, and for both the students and the accompanying teachers and professors this was a memorable experience. We look forward to a sequel, in which we hope Palestinian students, in turn, will have the opportunity to benefit from a similar experience abroad in Belgium.

سياسات، بما في ذلك الخبراء الذين بإمكانهم توحيد مجالي تخطيط النقل والتصميم الحضري، وإنه لا يمكن الحصول على المعرفة في هذا المجال من خلال الدراسة فقط حتى لو امتدت فترة الدراسة، ولكن يمكن استنباطها عن طريق الممارسة.

وبما أن الحلول النمطية قد تكون غير فعالة، فإن أيضا سبب مهم للطلبة ليكونوا على اتصال بسياقات أخرى للباحث مع مهنيين ذوي وجهات نظر مختلفة، ولتجربة حلول تتحدى وجهات نظرهم الخاصة، كما أن السفر والتبادل والشراكات الدولية تلعب دورا هاما في تطوير حلول مبتكرة للعيش في المناطق الحضرية والتنقل.

وبالنسبة لفلسطين، فإن ذلك أكثر أهمية، حيث أن جزءا كبيرا من الشباب والطلبة الفلسطينيين بعبيدين فيزيائيا عن باقي العالم بسبب الصراع الإسرائيلي الفلسطيني المستعصي الناجم عن الاحتلال، وبالرغم من وجود معايير التعليم العالية والتواصل الرقمي والتفكير المكثف التي توفرها مجالس البلديات المختلفة بالتعاون مع وزارتي النقل والمواصلات والحكم المحلي، إلا أن الطلبة في فلسطين لديهم فرص قليلة للاندماج بالخبرات الدولية الشخصية خلال دراستهم. وعلاوة على ذلك، فإن الطلبة الأوروبيين الغربيين غالبا غير معتادين على العمل في بيئة ذات موارد محدودة، فإن إطار سياسي غامض، أو مع الكثير من القيود المفروضة من الخارج. وباختصار، فإن التبادل بين الطلبة البلجيكين والفلسطينيين وعلمهم التعاوني لا يمكن أن يؤدي فقط إلى تطوير معرفتهم المتبادلة في التنقل والتخطيط المكاني، ولكن أيضا، من وجهة نظرنا، يؤدي إلى صقل مهارات الطلبة البلجيكين في إيجاد حلول مكانية وتقنية بطريقة خلاقة ولكن في الوقت نفسه في إطار السياق.

إن هذا الجانب واضح بشكل ملحوظ من خلال نتائج البحث لورش العمل التي تناولت التصميم، التي شملت عينة لا بأس بها، في هذا الكتاب. إنه لأمر جيد أن نرى، ومن خلال عملية التحليل والتصميم، كيف أن مركزية السيارات تتلاشى ببطء في حين كسب المشاة والنقل العام والفراغات تلك المركزية. فعلى سبيل المثال، ظهرت هوية وقيمة رمزية لأماكن مثل ميدان ياسر عرفات في رام الله، الذي ظهر بقوة، حيث تعزز هذه الهوية والقيمة في نهاية المطاف مقابل الدور الحالي للميدان كقطاع طرق مزدحم. وقد سعت الحلول لاستبعاد السيارات وسيارات الأجرة المشتركة خارج المركز، وتنظيم وتركيز مناطق إيقاف السيارات، أما الفراغات الشاغرة، المجزأة أو قليلة الاستخدام في المدينة لم يعد ينظر إليها على أنها مجرد فرص لتحقيق تطورات جديدة أو توفير أماكن مؤقتة لإيقاف السيارات، ولكن يمكن تحويلها إلى فراغات عامة مادية أو طبيعية بهدف تحسين نوعية البيئة للمشاة.

الاستنتاجات

كوبي بوزو و فاييو فانين

إن مواضيع العيش في المناطق الحضرية والتنقل المستدام أصبحت جزءاً لا يتجزأ من النقاش العام في أوروبا وبقية شمال الكرة الأرضية، ولكنها بدأت تظهر على نحو متزايد في جميع أنحاء العالم. ويأخذ رؤساء بلديات المدن الكبرى على عاتقهم المزيد من المسؤولية محاولين جعل مدنهم أكثر جاذبية وأكثر صحة للسكن فيها، دون المساس بإمكانيات الوصول، فمن عام 2025، ستقوم مدن باريس ومدريد وأثينا بحظر سيارات الديزل، وفي بروكسل، سيتم التخلص من المركبات الأكثر تلويثاً للبيئة خارج المدينة بحلول 2018، أما بالنسبة لمدن غربية أخرى مثل لندن وستوكهولم وميلان، فقد تم وضع خطط مرحلية لتطبيق نظام فرض رسوم لمرور السيارات، وفي الوقت ذاته، يمكننا تسجيل حالات أخرى ناجحة في دول أخرى خارج الاتحاد الأوروبي مثل كوريتيبا بالبرازيل، وموسكو، ومكسيكو سيتي.

كل هذه المدن هي أماكن حيث يريد الناس اللقاء والعمل والذهاب للمدرسة أو قضاء الوقت بطرق مريحة وأمنة وصحية. و فقط عندما يريد الناس الاجتماع لممارسة أمر ما، فإن السيارات تتجمع على وجه الخصوص، الأمر الذي في الواقع يجعل مراكز المدن تفقد جاذبيتها. ولقد قام المصمم الحضري الدنماركي جان غيل بالفعل بالكتابة حول ذلك، حيث قال: إن المدن بحاجة إلى أن تكون مصممة للناس، وليس للسيارات. كما يمكننا استعادة جاذبية مدننا من خلال حظر السيارات في المدينة، مع الحفاظ على سهولة الوصول لمركزها من خلال توفير حلول بديلة، وفي الوقت نفسه، فإن هذا الوعي ليس محصوراً على العالم الغربي، كما هو واضح من أفضل الممارسات التي سعى لها الطلبة المشاركين في ورش العمل كما يظهر في هذا الكتاب.

إن أنظمة النقل السريع باستخدام الحافلات بدأت بالظهور في أفريقيا والشرق الأوسط في مجموعة من الدول التي تحاول استثمار الموارد الهامة لحل قضايا التنقل رغم الاحتياجات الملحة الأخرى، فمثلاً يمكننا أن نرى هذه الظاهرة الناشئة في لاغوس (نيجيريا) ومراكش (المغرب) وعمان (الأردن)، في حين جاري العمل على بناء شبكة ترام في أديس أبابا (إثيوبيا).

إن أهداف الخطط متشابهة في معظم الحالات، كجعل المدينة أكثر جاذبية للعيش وجعلها مركزاً اقتصادياً، وتعزيز إمكانية الوصول إلى عدد أكبر من الناس، وفي ذات الوقت تخفيف الإزعاج والأثر البيئي الناجم عن حركة المرور وانتهاز الفرصة لدفع التنمية الحضرية بطريقة نوعية، وسواء كان الحديث عن مدن شمال الكرة الأرضية أو جنوبها، فإن تحويل النظرية إلى واقع يتطلب وجود فنيين محترفين ومدربين جيداً وصانعي