

Don Quixote Takes Charge

KEYWORDS: Andy Burnham, Regional Inequality, Transport Policy, Railways, HS2, Beeching Closures, Dementia, Adult Social Care, Housing Supply and Capacity, Education Reform, UK

On 18 June 2026 Andy Burnham won a resounding victory for the Labour Party at the Makerfield (near Manchester) by-election. Especially in the context of the rapidly declining popularity of the Labour Party – it made a very poor showing in local elections in May 2026 – Makerfield was considered to be such an outstanding result that within a very few weeks the existing leader of the Labour Party, Sir Keir Starmer, had resigned. Andy Burnham, the sole candidate, was elected as the new leader on 17 July, and on 20 July 2026 he became Prime Minister of the United Kingdom.

Until the Makerfield by-election, when he resigned, Andy Burnham was mayor of Manchester, a city I'd happened to visit for the first time in my life in April this year, and was very favourably impressed by the overall atmosphere. Hence, it is understandable that large swathes of British society see Andy Burnham as the saviour of the country, able to mend the numerous ills from which it is purportedly suffering.

Regional Inequality

A key pillar of Andy Burnham's policy is to remove regional inequalities. London especially, and the entire surrounding region

generally known as “the south east”, is far more prosperous and better connected than everywhere else in the country. If one looks at the current railway map of England, one immediately notices two things: firstly, vast areas of the country, formerly well-connected, are now devoid of railways. A policy of closing so-called “unremunerative branch lines” was introduced soon after nationalisation in 1948, but the dismantling of the railway network on a truly significant scale was encapsulated in the Beeching plan, implemented in the 1960s. Under that plan, not only branch lines but also many major trunk routes and thousands of stations were closed. One can immediately reject the argument that it is easy to criticise in hindsight and that at the time the action seemed reasonable. At the time countless voices were raised in protest, and irrefutable arguments against closing down about one third of the system were cogently formulated. They were overridden by the extraordinary circumstance of the family of the Minister of Transport owning a very large motorway construction company.

Richard Beeching, the author of “The Reshaping of British Railways” report (1963, followed by “The Development of the Major Railway Trunk Routes” in 1965), came to the job with the reputation of someone who could apply clear, objective thinking to the matter (he had originally studied physics as an undergraduate at Imperial College). Unfortunately, this thinking, while it may have been clear and objective, was deplorably simplistic. Essentially, it consisted in totting up the revenues from each station and comparing it with the running costs. Beeching completely failed to differentiate between short, trivial journeys (which made up the overwhelming proportion of road mileage), and “journeys that matter”. Furthermore, Beeching apparently failed to appreciate the nature of railways as a system. The concept of universal service is accepted for the post and

telephones; it was illogical to reject it for the railways. Another defect was the almost obsessive elimination of apparent redundancy (i.e., alternative routes). Post-Beeching, their loss has been regretted time and time again whenever there is disruption, whether planned or not, to the sole surviving route.

Compounding the enormity of the mass closures was the unseemly haste with which the now redundant land formerly occupied by great city termini was disposed of. It is incomprehensible why the railways were not allowed to retain their vast real estate holdings, revenues from which could have been used to offset operating losses of “unremunerative branch lines” (cf. China Motor Bus in Hong Kong). Even the track beds of closed lines were sold off wherever possible, rather than mothballed for possible future reopening, as seems to have been originally mooted, and vital bridges, viaducts and so forth were often deliberately dismantled.

The second striking feature of the present railway map is its strongly radial character, with most lines leading from provincial centres to London. This feature alone, alongside the fact that nowadays the south east has the densest railway network of the remaining system, accounts for the regional disparities. Presumably at the time of “The Reshaping of British Railways” and “The Development of the Major Railway Trunk Routes”, the argument was something along the lines of “these regions are depressed, there is comparatively little rail traffic, hence it is better to close the lines”, rather than the inverse concept of “these regions seem to be depressed, let us therefore use the railways as instruments for their regeneration and development”. Instead, we had an appalling, overweening spate of road construction, resulting in most cities becoming alienating to pedestrians and civic conviviality.

Extremely belatedly, the errors of the Beeching plan were officially recognised in the shape of the desire to build a new high-speed railway, HS2 (HS1 is the link from London to the Channel Tunnel but this is a separate matter not really connected to the development of the British economy as a whole) from London to Birmingham and possibly to cities further north including Manchester and Leeds. Even on the scale of other grandiose government failures, it would be hard to find a more extreme example than HS2. What now remains of the original plan (i.e., just London to Birmingham) will merely duplicate the existing line from Euston, but will not have a single intermediate station. The environmental cost of constructing HS2, especially in Buckinghamshire, has been colossal. Is there such great demand for non-stop, slightly faster travel from London to Birmingham? I, for one, would far rather be able to travel by the comfortable and long defunct Birmingham Pullman from Paddington than in a cramped high-speed carriage with the possible “saving” of a few minutes.

The rationale for HS2 seems to hark back to the 1983 Serpell report “Railway Finances”, which asserted that “travel itself is a disbenefit”. The mentality is bizarre. It is surely better to spend an extra half hour in comfort – time that can be used productively for reading, writing, or reviewing – than to race, as if unconscious, to one’s destination. The four-hour high-speed service between Tbilisi and Batumi, proposed by Georgian Railways in August 2026, closely resembles the reality of rail travel in the UK. The 30-minute saving on the Tbilisi–Batumi route has come at the expense of shorter station stops. Passengers must sprint from the carriages to avoid being trapped on board. Time-conscious conductors warn them 15 minutes before each stop to have their luggage ready at the doors. Standing up, stretching one’s legs, or lingering on the platform for a minute or

two while the train stops at Kutaisi, Ureki or Kobuleti is no longer permitted: those who linger would delay passengers disembarking at earlier stops, who are already rushing to manoeuvre their suitcases through the narrow carriage aisles, climb or descend the steps, and cross the gap at the doorway in time. Georgian Railways' policy, however, takes no account of the considerable physical strain caused by sitting still for four hours.

If imbalance of rail connectivity is the key to understanding regional imbalance in prosperity (in turn due to imbalance in productivity and so forth), can it be rebalanced by rebuilding the railways? This was my suggestion in 2018 in a contribution to the Great British Transport Competition to find alternative infrastructure projects to HS2 (see Appendix). It will, of course, be a selective rebuilding, taking advantage of the laborious surveying and land acquisition of the past wherever possible, although, as mentioned above, widespread dismantling and disposal of closed lines raises obstacles.

Andy Burnham asks for 10 years to rebalance the regions. If progress with East West Rail is anything to go by,¹ it will take a great deal longer. Nevertheless, work in planning and construction – and, dare one state, in building the rolling stock in Britain rather than importing it as has been the norm for the past few decades – would in itself provide a great deal of economic stimulus even before the railways were opened to actual traffic.

Adult Social Care

People are alarmed at the rapid increase in the prevalence of dementia.²⁻⁴ If one plots it on a logarithmic scale for the past few decades, the increase looks to be exponential, implying that if the rate coefficient remains unchanged, then by 2120 we shall have about six and a half million cases in England, or roughly 10% of

the population. People with dementia almost certainly require adult social care. It is estimated that in 2026 almost 1 million people in England are suffering from dementia; about half that number have been diagnosed with it. This raises an important point regarding the difference between prevalence and a formal diagnosis; reliable diagnosis is relatively recent.^{5,6} Hence, the time window over which the number of diagnoses (or prevalence) can be compared is rather short, and we cannot be sure whether the increase is exponential. Furthermore there is no reason to expect it to be exponential, given that exponential growth is associated with phenomena in which an increase in the number of something depends on the number already present. This is manifestly not the case with dementia. Why, then, is it increasing?

Let us hypothesise that it affects a fixed proportion of the population. The population is growing, but not as fast as the growth of dementia; hence population growth alone cannot explain the increase. It is, however, well established that the prevalence of dementia increases with age; life expectancy is increasing, hence at first sight this alone would “explain” the growth of dementia. On the other hand, dementia is a leading cause of death; hence increasing life expectancy implies diminished prevalence of dementia.

To resolve this paradox, we should note that the increase in life expectancy is an empirical observation well associated with increasing gross domestic product (GDP) (the Preston and Bristol curves).⁷ It is linked to all kinds of advances in knowledge that lead to practical improvements, such as in sanitation. The overall figure of life expectancy is an average, hence reduction in child mortality has a big effect. A very significant advance in understanding its causes was made by Semmelweis.^{8,9} It is fascinating to speculate how his solid observations and reasoning depended on having achieved a certain level of civilisation (of

which GDP is a very rough indicator). In the epilogue of his book *Mathematical Logic*,¹⁰ Steen asks “Why weren’t the main features of modern symbolic logic invented thousands of years ago?”, especially since their discovery does not require any kind of advanced technology. This rather belies Rutherford’s belief that scientific progress has a kind of inevitability, depending on the “combined wisdom of thousands of men”.¹¹ On the contrary, insight such as that of Semmelweis appears as an isolated flash (and in his case was vigorously opposed by his contemporaries for many years thereafter).

The relationship between life expectancy and dementia, apparently both cause and effect, needs further attention beyond the scope of this essay. Here, let us merely note that increasing life expectancy has been associated with an expansion of morbidity,¹² of which dementia is a part.

Many factors could be responsible for this expansion. A major one is phylogenetic maladaptation.¹³ A subtle manifestation of this is scientific advances (the discovery of a drug) leading to the elimination of a particular mortality-causing disease. Life is thereby prolonged, but the survivors then become susceptible to another disease simply by virtue of living longer, which then becomes a leading cause of mortality.

When it comes to specific causes of dementia, it is almost certainly associated with protein aggregation in the brain, which begs the question: what causes the aggregation? One candidate is the prevalence of aluminium in our environment; Exley calls our era “the age of aluminium”.¹⁴

The purpose of this rather lengthy preamble was to point out that accepting the rise of dementia as an immutable feature and concentrating upon improving the administrative and fiscal arrangements for dealing with it barely addresses the problem. In order to really tackle it, one needs to discover its underlying features along the lines adumbrated above.

Shortage of Housing

It is said that the UK is in the grip of a housing crisis. What does this actually mean? Let H be the number of houses, and N the population. Does it simply mean $H < N$? There was no housing shortage in the world of *The Machine Stops*;¹⁵ every inhabitant had his or her own little cell; the population was stable. In contemporary reality, houses can accommodate multiple individuals; if we say m per house, which might simply be the number of rooms, are we really saying that $mH < N$? These quantities are of course composite: we have houses with $m = 1, 2, 3, \dots$ and they can accommodate a total of $\sum mH_m$, with H_m being the number of houses with m rooms. It is far from clear whether $\sum mH_m < N$; hence the crisis may be illusory. Nevertheless, there may be no technical problem and, in any case, a technical solution has been proposed – building more houses.

In a perspicacious essay, Hardin defines a technical solution as “one that requires a change only in the techniques of the natural sciences, demanding little or nothing in the way of change in human values or ideas of morality”.¹⁶ In fact, even existing measures to solve the housing “crisis” have involved coercion, such as obligations imposed on local planning authorities to permit large numbers of houses to be built on agricultural land, despite strong, sometimes unanimous, opposition from the residents represented by those authorities.

One perceives a great muddle of thinking. N should be replaced by a composite N_n , with $n = 1, 2, 3, \dots$, where n is the number of members of the household in which an individual desires to live. $\sum mH_m$ may already equal $\sum nN_n$, but that is considered insufficient – one desires to match each H_m with N_n , setting m equal to n . Traditionally, market forces have been allowed to achieve a rough kind of equality, but their apparent

failure is manifested by the existence of many people housed unsatisfactorily, hence the current frenzy of new house building. One should, however, be clear that any solution involves some kind of coercion and it may be worse to coerce people to accept new houses on agricultural land than to coerce a redistribution of occupancy such that n is better matched to m . Questions involving human values and ideas of morality need thoroughgoing public debate. We have not even mentioned that N is actually increasing in the UK, largely due to immigration (and the perceived shortfall in annual housebuilding is about the same as annual net immigration). Immigration is already a contentious issue in the UK, and its consideration must be included in the debate about house building.

Just as important as the number of houses is their quality. Julian Huxley has pointed out that “ugly or depressing towns are immoral”.¹⁷ Here we have another sort of crisis,¹⁸ but a very simple technical solution would work wonders – simply planting more trees along the streets of our towns and cities. Even a street of architecturally very mediocre houses can be greatly beautified by making the street into an avenue – which at the same time gives a great boost to carbon sequestration. Yet, efforts in this direction are either absent or astonishingly half-hearted. One occasionally finds that the local authorities have planted trees, albeit often of unsuitable species, but then they are neglected and half of them die within a year or two of planting. Here a great deal can be done at very low cost.

Education

Undoubtedly, Andy Burnham is right when he says that education needs a complete rethink. We simply need to focus on problem-solving rather than the obsession with examinations,¹⁹ and far

more attention needs to be given to the earliest years.²⁰ Yet actual policy is going in the opposite direction. The current trend is towards increasing centralisation and standardisation. One manifestation is the *de facto* central government coercion for schools to join multi-trust academies. Another is the rise of premade educational materials, such as those offered online by “Twinkl”. It became big during COVID-19, when schools were closed and had to offer online lessons, and it pandered to lazy teachers by offering them ready-made lessons. These materials are characterised by appalling mediocrity and errors of fact. Yet such businesses appear to be highly profitable.

The capabilities of artificial general intelligence may soon surpass those of an average university graduate.²¹ This suggests that education at all levels needs to be reconsidered. In particular, it raises the question of whether smaller provincial universities should continue to offer niche courses when high-quality material is widely available through massive open online courses (MOOCs) from institutions such as MIT or Stanford.

Also in the mix of factors is the increasing availability of adult leisure due to the increasing productivity of work.²² This leisure should be channelled into educating children rather than squandered in the artificial entertainment industry, such as the planned Universal United Kingdom Resort near Bedford, which aims to become Europe’s largest. One might again quote Huxley: “true understanding and enjoyment are ends in themselves, as well as tools for or relaxations from a job, and therefore we must explore and make fully available the techniques of education and self-education”.¹⁷

Conclusions

One could continue with other themes, such as the health service, but the lines are clear. One needs to get to the fundamentals of the problem. One needs to decide which, if any, of them are immutable. A technical solution may be obvious but impracticable because of obstacles related to human values or ideas of morality; we need just as much clear thinking for the latter as for the technical solutions.

ლიტერატურა ■ References

1. Ramsden, J. J. (2021). Priority and dynamics of the British transport system. *BRAMS*, 2(5), 5–14.
2. Bacigalupo, I., et al. (2018). A systematic review and meta-analysis on the prevalence of dementia in Europe: Estimates from the highest-quality studies adopting the DSM IV diagnostic criteria. *Journal of Alzheimer's Disease*, **66**, 1471–1481.
3. Prince, M., et al. (2016). Recent global trends in the prevalence and incidence of dementia, and survival with dementia. *Alzheimer's Research & Therapy*, **8**, 23.
4. Wolters, F. J., et al. (2020). Twenty-seven-year time trends in dementia incidence in Europe and the United States. *Neurology*, **95**, e519–e531.
5. Matthews, F. E., et al. (2013). A two-decade comparison of prevalence of dementia in individuals aged 65 years and older from three geographical areas of England: Results of the Cognitive Function and Aging Study I and II. *The Lancet*, **382**, 1405–1412.
6. Grasset, L., et al. (2018). Evolution of dementia diagnosis over time (1988–2013): Evidence from French and English cohorts. Implications for secular trends analyses. *Alzheimer's & Dementia*, **10**, 490–497.
7. Thomas, P. (2017). Does health spending need to outpace GDP per head? *Nanotechnol. Perceptions*, **13**, 17–30.
8. Semmelweis, I. P. (1861). *Die Aetiologie, der Begriff und die Prophylaxis des Kindbettfiebers*. Pest, Wien, Leipzig: Hartleben.
9. Nuland, S. B. (2003). *The Doctors' Plague: Germs, Childbed Fever, and the Strange Story of Ignác Semmelweis*. New York: Norton.

10. Steen, S. W. P. (1972). *Mathematical Logic*. Cambridge: Cambridge University Press.
11. Rutherford, E. (1938). The development of the theory of atomic structure (ed. J. A. Ratcliffe). In: J. Needham & W. Pagel (Eds), *Background to Modern Science* (p. 74). Cambridge: Cambridge University Press.
12. Ramsden, J. J. (2017). A perspective on aging. *Journal of Biological Physics and Chemistry*, **17**, 91–93.
13. Boyden, S. (2022). Phylogenetic maladjustment and the biology of modern society. In: J. Ramsden (Ed.), *Spiritual Motivation, Vol. 2: New thinking for a post-Covid world* (pp. 3–34. Basel: Collegium Basilea.
14. Exley, C. (2013). Human exposure to aluminium. *Environmental Science: Processes & Impacts*, **15**, 1807–1816.
15. Forster, E. M. (1909). The Machine Stops. *Oxford and Cambridge Review*.
16. Hardin, G. (1968). The tragedy of the commons. *Science*, **162**, 1243–1248.
17. Huxley, J. (1957). Transhumanism. In: *New Bottles for New Wine* (pp. 13–17). London: Chatto & Windus.
18. Ramsden, J. J. (2020). “Build back better” – a commentary. *Journal of Biological Physics and Chemistry*, **20**, 91–99.
19. Wedderburn-Ogilvy, P. (2022). Problem solving. In: J. Ramsden (Ed.), *Spiritual motivation, Vol. 2: New thinking for a post-Covid world* (pp. 179–198). Basel: Collegium Basilea.
20. Ramsden, J. J. (2017). Education. *Nanotechnology Perceptions*, **13**, 95–104.
21. Fernández, A. (2024). The emergence of artificial general intelligence. *Journal of Biological Physics and Chemistry*, **24**, 139–140.
22. Ramsden, J. J. (2024). A crisis of worklessness? *Journal of Biological Physics and Chemistry*, **24**, 3–8.

Appendix

This is an abridged version of the author’s submission (October 2018) to the Great British Transport Competition organised by the TaxPayers’ Alliance (London).

Railway Renaissance

Abstract

This project seeks to reverse the chronic undercapacity and general inadequacy of Britain's present-day rail network by using the entire HS2 budget to reopen as many former lines as makes sense, according to objective criteria, the development of which is part of the project. Part I is the gathering of up-to-date information about settlement patterns, to show where there is reasonable demand for transport links, and about the status of closed routes. The output is a ranked list of routes to reopen. Part II is the development of a concept for low-cost rural light railways, possibly running autonomously on demand. Part III is a model for station-based entrepreneurship: apart from the very largest big-city stations, all stations on the new and existing network should be operated independently under franchise, with the owner fully responsible for developing traffic (passenger and freight). Part IV is implementation – working down the list produced in Part I until the budget is exhausted.

Introduction

Immediately prior to nationalisation of Britain's railways in 1948, the route mileage was almost 20,000. Especially during the first 25 years of nationalisation, the network was drastically curtailed; today the route mileage is about 10,000. Meanwhile, there have been considerable changes in settlement patterns and demands for transport. Many significant towns are without railways. Some of the larger ones are (population in parentheses) Gosport (83,000), Daventry (71,000), Wisbech (32,000), Peterhead (20,000), Tiverton (20,000) and Brixham (17,000). There are a great many in the 10,000–20,000 range. Furthermore, many useful, short connecting routes were closed (e.g., Alton–Winchester, Uckfield–Lewes, Lowestoft–Yarmouth). Since privatization following the 1993 Railways Act, decline has been arrested – indeed, passenger

numbers have more than doubled – but this has been matched by only very minor increases in route mileage. Hence, there is a chronic problem of inadequate capacity. Discussions on reopening lines proceed with glacial speed.

Part I. Gathering information

A. Gathering of up-to-date information about settlement and movement patterns

The purpose of this part is to show where there is reasonable demand for transport links. The output may also indicate new routes (i.e., never previously having had a railway).

B. Gathering information about the status of closed lines

Pertinent questions include: Is the infrastructure still owned by Network Rail? What is the state of the civil engineering works? Answering them will require fieldwork as well as access to Network Rail archives.

C. Routes to reopen

A list of such routes will be produced by an algorithm that will probably be based on some kind of multi-objective optimisation to produce, from the inputs of A. and B., *a ranked list of routes to reopen* – the first position will be both the most useful and the most feasible route. Sub-parts A, B and C will be worked on in parallel.

Part II. A concept for low-cost rural light railways

These railways will carry trains, or even single locomotives, possibly running autonomously on demand, which should enable a greater mileage than otherwise to be built and operated profitably, and will enable the budget to be stretched somewhat.

Part III. A model for station-based entrepreneurship

This model will apply to all stations apart from the very largest big-city ones. All stations on the new and existing network should be operated independently under franchise, with the owner fully responsible for developing traffic (passenger and freight).

Part IV. Implementation

Implementation will start as soon as Part I is complete. If several routes or stations are very close in feasibility and usefulness, they can be worked on in parallel. Essentially, the list produced in Part I will be worked on in order, until the budget is exhausted.

Key advantages

- Low-cost assessment of whether a route or station is worth reopening.
- Rapid assessment, instead of many years as at present, leaving businesses and all others who might ultimately benefit from reopening in lengthy limbo (a particularly egregious example of this is the endless story of East West Rail).

Time span for realisation

Preparatory work can be started immediately, building up the database and working out the algorithms to rank each route/station. This should be completed within 6 months – assuming adequate staff to carry out the footwork.

The first milestone will be the ranked list of routes. At the top will be the most feasible route (or station) to reopen, which also maximises benefit.

Work on Part IV should be started immediately thereafter. It is not anticipated that routes at the top of the list will be relatively

lightly used rural ones that would benefit from the output of Part II.

Part III is independent from the other parts – it could first be implemented as a pilot scheme with some existing stations.

Total cost to completion

50 GGBP – the entire HS2 budget. If the entire route mileage closed between 1950 and the present were reopened, this would provide £5 million per mile, which is reasonable for a brand-new railway (e.g., the TGV in France, which is built to very demanding specifications, costs about £7 million per km). In fact, probably only about 5000 miles are likely to be useful and feasible to reopen (or build anew where the old infrastructure is irretrievably lost), making the whole project comfortably within budget.

Cost–benefit analysis

It should be emphasised that the ultimate aim of this project is to contribute to a civilised and civilising national infrastructure, rendering a significantly larger proportion of the country (both geographically and in population terms) accessible to railways. The implementation of Part III should also result in presently unmanned stations becoming once again staffed, but not, as all too often was the case formerly, in a rather passive sense, but as hubs of entrepreneurialism playing a proactive part in boosting the local economy.

ღონკიხოტი ხელისუფლებაში მოდის (ანოტაცია)

საკვანძო სიტყვები: ენდი ბერნემი, რეგიონული უთანასწორობა, სატრანსპორტო პოლიტიკა, რკინიგზა, შშ, ბიზინგის დასურვები, დემენცია, ზრდასრულთა სოციალური დაცვა, ბინადრობით უზრუნველყოფის პრობლემა, განათლების რეფორმა, გაერთიანებული სამეფო

სტატიაში განხილულია დიდი ბრიტანეთის რამდენიმე ძირეული პრობლემა: რეგიონული უთანასწორობა, დემენცია და ზრდასრულთა სოციალური დახმარება, საცხოვრებელი უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული პრობლემები და განათლების რეფორმის საჭიროება. აღნიშნული საკითხებისადმი ამჟამინდელი პოლიტიკური მიდგომა არასწორია, რადგან ისინი, ძირითადად, ტექნიკურ გამოწვევებად განიხილება. გამოკვლევის საფუძველზე ნათელი ხდება, რომ მდგრადი პროგრესი დამოკიდებულია უფრო ღრმა მიზეზების იდენტიფიცირებასა და ადამიანური ღირებულებებისა და მორალური არჩევანის წინაშე დგომაზე, რასაც ტექნიკური ხასიათის გამოსავალი ხშირად უგულებელყოფს. ეს თემა გაანალიზებულია ენდი ბერნემის 2026 წლის ივლისში ბრიტანეთის პოლიტიკურ კაბადონზე სწრაფი აღზევების ფონზე, რომელმაც საკუთარი პოლიტიკური თვალთახედვის შემოთავაზება სწრაფად დაიწყო; ძირეულ პრობლემათა (ტრანსპორტი, ჯანდაცვა, ბინადრობა, სასკოლო განათლება) გადაჭრის გზები ჩამოყალიბებულია გაბატონებული პოლიტიკური მიდგომების კრიტიკული ანალიზის მეშვეობით.

ნაშრომი იწვება მეკერფილდის (მანჩესტერის მახლობლად) შუალედური არჩევნებით 2026 წლის 18 ივნისს, რომელიც ლეიბორისტული პარტიის უდავო გამარჯვება იყო იმ განცხადებების ფონზე, რომ ამ პარტიის პოპულარობა ეცემოდა 2026 წლის მაისის ადგილობრივი არჩევნების არასახარბიელო შედეგთა შემდეგ. მასშტაბი იმოღენა იყო, რომ კირ სტარმერი რამდენიმე კვირაში თანამდებობიდან გადადგა. ენდი ბერნემი ლეიბორისტული პარტიის ლიდერად 17 ივლისს აირჩიეს, ხოლო 20 ივლისს უკვე ბრიტანეთის ახალი პრემიერ-მინისტრი გახდა. მხოლოდ მანჩესტერში პირადი ვიზიტის საფუძველზე შეუძლია რიგით ამომრჩეველს იმის აღქმა, თუ რეალურად როგორი ატმოსფერო სუფევს ამ ქალაქში ენდის მერობის შედეგად. სწორედ ამით აიხსნება ის ფაქტი, თუ რატომ აღიქვამს ბევრი პოტენციურ „მხსნელად“ ბერნემს.

ენდი ბერნემის პოლიტიკური პროგრამა რეგიონული უთანასწორობის აღმოფხვრას უკავშირდება. ლონდონი, განსაკუთრებით, „სამხრეთ-აღმოსავლეთ“ ტერიტორია, გაცილებით ძლიერია ეკონომიკურად და უკეთ დაკავშირებული, რაც ნათლად ჩანს ინგლისის რკინიგზის რუკაზე. ოდესღაც არსებული ძლიერი კომუნიკაცია მოიშალა და უზარმაზარი ტერიტორიები რკინიგზის გარეშე დარჩა. ეს გამოიწვია 1948 წლის შემდეგ განხორციელებული პოსტ-ნაციონალიზაციის პოლიტიკური კურსის შედეგად „არაანაზღაურებადი სარკინიგზო ქვეხაზების“ დახურვამ. თუმცა, ეკონომიკური კატასტროფის უმთავრესი მიზეზი იყო 1960-იანი წლების ბიზინგის გეგმა, რადგან ამ პროგრამის ფარგლებში მასობრივად დაიშალა ინგლისის რკინიგზის ქსელი: არა მარტო მცირე ლიანდაგები, არამედ – მრავალი ძირითადი ხაზი და ათასობით სადგური გაუქმდა.

გამოკვლევაში უარყოფილია ის არგუმენტი, რომ ბიზინგისეული ნაბიჯი იმ დროისთვის მაინც გონივრული იყო და ნაკლოვან მხარეთა დანახვა მხოლოდ დროის გასვლის შემდეგ გახდა შესაძლებელი. სარკინიგზო

სისტემის, დაახლოებით, ერთი მესამედის დახურვის წინააღმდეგ პროტესტი და „უტყუარი არგუმენტები“ არსებობდა, მაგრამ ეს, როგორც ჩანს, ინტერესთა არაორდინალური კონფლიქტით გადაიფარა: მაშინდელი ტრანსპორტის მინისტრის ოჯახი, სავარაუდოდ, ფლობდა ავტომაგისტრალების სამშენებლო კომპანიას. ამიტომაც ლოგიკურია რკინიგზის საჭირო ხაზების დახურვის ფაქტის დაგმომა.

ინგლისელი ბიზნესმენი და ინჟინერი, რიჩარდ ბიჩინგი (1913-1985), 1963-1965 წლებში ბრიტანეთის რკინიგზის საბჭოს თავმჯდომარე იყო. 1963 წელს გამოცემული წიგნის „ბრიტანეთის რკინიგზის ხელახალი ფორმირება“ და ამავე თემაზე 1965 წელს წარმოდგენილი ანგარიშის ავტორს ნათელი ანალიზის უნარის მქონე პიროვნებად აღიარებდნენ, რადგან უნივერსიტეტში ფიზიკა ჰქონდა ნასწავლი. ამის მიუხედავად, სტატიის ავტორი ბიჩინგის მეთოდს გაპრიმიტივებულს უწოდებს: შემოსავლების თანხები შედარებული იყო საოპერაციო ხარჯებთან, მნიშვნელოვანი მგზავრობების დახასიათების გარეშე. უფრო უარესიც, ბიჩინგი რკინიგზას ეპყრობოდა როგორც ერთმანეთთან დაუკავშირებელ ნაწილებს და მას არ აღიქვამდა ერთიან სისტემად, რომელიც საჭიროებდა ფართო მომსახურების ლოგიკას, როგორიც არსებობდა უნივერსალური საფოსტო თუ სატელეფონო სერვისების შემთხვევაში.

ზედმეტი რესურსები მიკერძოებულად შემცირდა. ბიჩინგის გეგმის შემდეგ, ალტერნატიული მარშრუტების დაკარგვამ მეტად გააძვირა შეფერხებები და ქვეყანა ნაკლები რაოდენობის სარკინიგზო ხაზების იმედად დატოვა. ზარალი კიდევ უფრო გაამწვავა მსხვილი ბოლო სადგურების მიმდებარე, გამოუყენებელი მიწების გაყიდვამ, ასევე, ლიანდაგების აყრამ და ისეთი მნიშვნელოვანი ნაგებობების განადგურებამ, როგორიცაა ხიდები და ვიადუკები, შენარჩუნების ნაცვლად, მათი დემონტაჟი განხორციელდა.

ამ ისტორიულ ფაქტებზე დაყრდნობით შეგვიძლია დავასაბუთოთ, რომ დღევანდელი არახელსაყრელი მდგომარეობა გეოგრაფიულად არის გამოწვეული. დარჩენილი რკინიგზის ქსელი მკვეთრად რადიალურია: ხაზების უმეტესობა პროვინციული ცენტრებიდან ლონდონისკენ მოემართება. ეს სტრუქტურა რეგიონულ უთანასწორობას იწვევს, რაც განსაკუთრებით თვალსაჩინოა სამხრეთ-აღმოსავლეთ ტერიტორიაზე შენარჩუნებულ მჭიდრო სარკინიგზო ქსელთან შედარებისას. ალტერნატიულ ფორმად მიგვაჩნია უწინ გაუთვალისწინებელი ვარიანტი: ნაცვლად დამოკიდებულებისა – „ეს ღარიბი რეგიონებია და ამიტომ უნდა დაიხუროს რკინიგზის ხაზები“, ლოგიკური ასეთი მიდგომა იქნებოდა – „ეს რეგიონები ღატაკურად გამოიყურება და სწორედ ამიტომ საჭიროა რკინიგზის გამოყენება რეგენერაციისათვის“. ბიჩინგის გეგმის შემდგომ პერიოდში, გზების მშენებლობამ ქვეითებისთვის ნაკლებად სასიამოვნო გახადა ქალაქში სიარული და შეასუსტა, ზოგადად, სამოქალაქო ცხოვრება.

ჩქაროსნული მატარებლის მეორე ხაზი (HS2) იმავე აზროვნების თანამედროვე ვარიანტს წარმოადგენს. ესაა ადრინდელი შეცდომების დაგვიანებული აღიარება. ჩქაროსნული სარკინიგზო ხაზის გაყვანა ლონდონიდან ბირმინგემამდე და, სავარაუდოდ, უფრო ჩრდილოეთითაც, მანჩესტერისა და ლიდსის ჩათვლით, შესაძლოა, საჭირო გახდეს. თუმცა, ეს დიდი, შეცდომაში შემყვანი წარუმატებლობის ანარეკლია და არა – რეალური გამოსავალი. ეს აორმაგებს ლონდონსა და ბირმინგემს შორის არსებულ ინფრასტრუქტურას, მაგრამ შუალედური სადგურების გარეშე. გარემოსთვის, განსაკუთრებით, ბაკინგემის საგრაფოში მიყენებული ზიანის გათვალისწინებით, ძალზე საეჭვოა ოდნავ უფრო სწრაფი, უწყვეტი მგზავრობის ფასი, რომელიც მხოლოდ წუთებს ზოგავს. ასეთ პერსპექტივას კონტრასტულად ემიჯნება კომფორტული მომსახურების უპირატესობა, თუნდაც, გაუქმებულის.

ჩქაროსნული მატარებლის მეორე ხაზის საჭიროების დასაბუთება, სავარაუდოდ, იმეორებს 1983 წლის სერპელის ანგარიშს „რკინიგზის ფინანსები“, რომელიც ამტკიცებდა, რომ „თავისთავად მგზავრობა უსარგებლოა“. ეს უცნაურად მოჩანს, რადგან უმჯობესია ზედმეტი დრო კომფორტულად გაატარო ფიქრში, ვიდრე დანიშნულების ადგილამდე რბოლაში. საქართველოს რკინიგზის მიერ 2026 წლის აგვისტოში შემოთავაზებული ჩქაროსნული მატარებლით თბილისსა და ბათუმს შორის 4-საათიანი მგზავრობა ძალიან წააგავს ინგლისურ რეალობას: თბილისი-ბათუმის ხაზზე 30 წუთის მოგება იმის ხარჯზე მოხდა, რომ გაჩერებების დრო შემცირდა. მგზავრები სპრინტით უნდა გადმოხტნენ ვაგონიდან, რომ არ ჩარჩნენ მატარებელში. დროის ფაქტორით შეშფოთებული გამცილებლები გაჩერებამდე 15 წუთით ადრე აფრთხილებენ ჩამსვლელებს, ბარგი კართან წინასწარ მიიტანონ. აღარაა ნებადართული ადგომა ან ფეხის ოდნავ გაშლა, არც სხეულის დასვენება ბაქანზე 1-2 წუთით გავლა-გამოვლისას ქუთაისის, ურეკისა თუ ქობულეთის სადგურებზე, რადგან ადრე ჩამსვლელ მგზავრებს შეაფერხებენ ბათუმში ჩამსვლელები. ფიზიკურად საკმაოდ მძიმე დატვირთვაა ორგანიზმისთვის ოთხი საათის განმავლობაში გაუნძრევლად ჯდომა.

საკითხავია, ბრიტანეთის რკინიგზის ხაზების აღდგენა თუ გამოასწორებს ამჟამად არსებულ დისბალანსს, ან 2018 წლის წინადადებას თუ შეუძლია ჩქაროსნული მატარებლის მეორე ხაზის ალტერნატიული ვარიანტების შემოთავაზება. ვფიქრობ, გაამართლებს სარკინიგზო ხაზების შერჩევითი აღდგენა, რომელიც გამოიყენებს ადრეულ მონაცემებსა და მიწის შესყიდვას. გაუქმებული ხაზების განადგურება ამ პროცესს ართულებს, მაგრამ დაგეგმვა, მშენებლობა და, თუნდაც, შიდა მოძრავი შემადგენლობის მუშაობა სტიმულირებას მოახდენს ეკონომიკაზე ხაზების ხელახლა გახსნამდე.

ამ ნაწილების გაყოლებაზე, შემოთავაზებული სამიზნე ის პოლიტიკური სტილია, რომელიც

ორიენტირებულია ხილულ „ტექნიკურ“ პროექტებზე და არ ითვალისწინებს სისტემურ ეფექტებს, გრძელვადიან ჰორიზონტებსა თუ ტრანსპორტის სოციალურ დანიშნულებას.

იგივე სიტუაციაა დემენციის შემთხვევაშიც. საზოგადოება შეშფოთებულია ამ დაავადების გავრცელების მზარდი მაჩვენებლით. დროის პერსპექტივაში, დემენციას მუდმივად აჩქარებული გავრცელება ახასიათებს, რაც ფიქსირებული მონაცემების პირობებში, ძალიან დიდ რიცხვებს გულისხმობს. 2026 წლის ინგლისის მაჩვენებლებით, დემენცია, თითქმის, ერთ მილიონ ადამიანს აწუხებს, რომელთა დაახლოებით ნახევარს ოფიციალურად დაუსვეს დიაგნოზი. აშკარაა, რომ დემენცია ნამდვილად საჭიროებს ზრდასრულთა სოციალურ მზრუნველობას. თუმცა, დიაგნოზირების რაოდენობის საფუძველზე დასკვნის გაკეთება, რომ დაჩქარებულ ზრდასთან გვაქვს საქმე, საკამათოა. ვინაიდან სანდო დიაგნოზირება შედარებით ახალია, დიაგნოზების შედარების დროის პერიოდი მცირეა. შესაბამისად, დემენციის შემთხვევათა მატება, შესაძლოა, სულაც არაა სწრაფმზარდი. ამას გარდა, შემთხვევათა დაჩქარებული მატება ნაკლებად სავარაუდოა იმის გამოც, რომ მატება, როგორც წესი, მაშინ ხდება, როცა ზრდა დამოკიდებულია უკვე არსებულ რაოდენობაზე. ამას მიყვავართ უმთავრეს საკითხთან: თუ დემენციის მაჩვენებელი უბრალოდ თავისთავად გაზრდილი მატება არაა, რატომ იზრდება შემთხვევათა რაოდენობა?

სააზროვნო ექსპერიმენტს გთავაზობთ. თუ დემენცია გავლენას ახდენს მოსახლეობის ფიქსირებულ ნაწილზე, მხოლოდ მოსახლეობის ზრდა არ ხსნის დემენციის შემთხვევათა სწრაფ მატებას. ამ ტენდენციის გარკვეულ ნაწილს ხსნის ასაკი, რადგან გავრცელება ასაკთან ერთად მატულობს. თუმცა, ამას მოსდევს პარადოქსული ფაქტი, რომ დღეისთვის დემენცია სიკვდილის უმთავრესი მიზეზია: სიცოცხლის გაზრდილმა ხანგრძლივობამ,

შესაძლოა, გავრცელების შემცირება გამოიწვიოს და არა – მისი გაზრდა. გამოსავალს გთავაზობთ გახანგრძლივებულ სიცოცხლეს, მშპ-სა და „პრესტონისა და ბრისტოლის მრუდეებს“ შორის კავშირების საფუძველზე: სიცოცხლის ხანგრძლივობის ზრდა ასოცირდება უფრო მაღალ ეკონომიკურ წარმოებასა და პრაქტიკული ცოდნის გაუმჯობესებასთან, ბავშვთა სიკვდილიანობის შემცირების პარალელურად, რაც სიცოცხლის საშუალო ხანგრძლივობას ზრდის.

ზემეღვანისის ნაშრომი იმის საილუსტრაციოდ შეგვიძლია გამოვიყენოთ, რომ წარმატებული აღმოჩენები ეფუძნება ცივილიზაციის გარკვეულ დონეს (რაც, ნაწილობრივ, მშპ-სთან ასოცირდება) და არაა გარდაუვალი კოლექტიური სიბრძნის განსახიერება. დემენციას დაეუბრუნდეთ: სიცოცხლის ხანგრძლივობის გაზრდა გადაბმულია დაავადების გავრცელებაზე. ეს იმას ნიშნავს, რომ თანამედროვე ადამიანი უფრო დიდხანს ცოცხლობს, მაგრამ გაცილებით მეტი ალბათობით უწევს დაავადების სიმძიმის გადატანა. გთავაზობთ ფილოგენეტიკური არასწორი ადაპტაციის მექანიზმს და საგარაუდო გამომწვევ ფაქტორად დავასახელებ ტვინის ცილის აგრეგაციას, ალუმინის გამომჟღავნების (კონტაქტი დაინფიცირების წყაროსთან) ჩათვლით, რაც ერთ-ერთი მიზეზია ექსლის „ალუმინის ეპოქის“ მიხედვით.

ამ ყოველივეს ლოგიკური დასკვნა მოსდევს: „გრძელი პრემიუმი“ მიზნად ისახავს იმის წარმოჩენას, თუ რატომ ვერ ვწყვეტთ ნამდვილ პრობლემას სანამ დემენციის მხარდ მანვენებელს მივიჩნევთ შეუცვლელად და მის მართვას ვცდილობთ, ძირითადად, ადმინისტრირების ან ბიუჯეტის მეშვეობით. საჭირო კი ისაა, რომ გაცილებით ღრმად გავიაზროთ მიზეზ-შედეგობრივი კავშირი, განსაკუთრებით, დაავადების ბაღანის მკვეთრი ცვლილებები. დახმარების გაწევის ტექნიკური მხარე არასაკმარისია თუ ფუნდამენტური ძალები დაიგნორებულია.

დაბინავების სექტორი არითმეტიკულად აყენებს ეჭვქვეშ ფრაზას „საბინაო კრიზისი“. რას ნიშნავს „კრიზისი“, როცა თანამედროვე რეალობაში რამდენიმე ადამიანს ერთ სახლში თანაცხოვრება შეუძლია? H-ით აღვნიშნოთ სახლების რაოდენობა, N-ით კი მოსახლეობის მაჩვენებელი. სახლებისა და ადამიანების რაოდენობები კომპოზიტური სიდიდეებია: სახლები ზომით განსხვავდება, ოჯახებიც მრავალფეროვანია. შესაბამისად, ტევადობა დამოკიდებულია სახლის ზომების გადანაწილებაზე; ამიტომ აშკარა სულაც არაა, რომ ტევადობა მოსახლეობაზე ნაკლები უნდა იყოს და ეს კრიზისი ნაწილობრივ ილუზორული გამოდის. ამის მიუხედავად, მაშინაც კი, თუ ტევადობა არასაკმარისია, გამოსავალი მაინც არაა მხოლოდ ტექნიკური ხასიათის, რადგან გულისხმობს დაძალებას, მაგალითად, წინააღმდეგობის მიუხედავად, სასოფლო-სამეურნეო მიწებზე მასშტაბური განვითარების დაგეგმარების დამტკიცების იძულებით გაცემას.

დაბინავება ხარისხსაც უნდა ითვალისწინებდეს: ჰაქსლის იდეებს თუ დავესესხებით, „უშნო ან დეპრესიის მომგვრელი (დამთრგუნველი) ქალაქები ამორალურია“. მარტივ და ეფექტურ გამოსავლად შემოგთავაზებთ ქუჩების გამწვანებას, ხეების მოვლა-შენარჩუნების გათვალისწინებით, რომ მცენარეებმა დროს გაუძლონ და დიდხანს იცოცხლონ. ეს იქნება როგორც ქალაქების ესთეტიკური გაუმჯობესების გზა, ისე გარემოსთვის სასარგებლო ზომის გატარება, რადგან ხე ნახშირბადის შთანთქმის საშუალებასაც წარმოადგენს.

განათლებასთან დაკავშირებითაც ანალოგიური მიდგომაა საჭირო, რადგან ამჟამად არსებული განათლების სისტემა გადახედვას საჭიროებს, ოღონდ აქცენტი უნდა გაკეთდეს არა გამოცდებსა და დაწვებით სწავლებაზე, არამედ – პრობლემის გადაჭრაზე. ფაქტობრივი პოლიტიკა საპირისპირო მიმართულებით ხორციელდება: თავსმოხვეული, ცენტრალიზებულად მართული სახელმწიფო სასწავლო დაწესებულებები

(MATs) და წინასწარ მომზადებული სასწავლო მასალის რაოდენობის მატება, რომლის ნათელი მაგალითია საგანმანათლებლო რესურსკომპანია ტვინკლი (Twinkl), მასწავლებლებისთვის საჭირო სასწავლო მასალას რომ უდიდესი წარმატებით ყიდის. მსგავსი პროდუქციის რაოდენობა გაიზარდა კოვიდით გამოწვეული პანდემიისას 2020 წელს, როდესაც ონლაინ სწავლებაზე გადასვლა მოგვიწია. ეს მასალა საშუალო დონისაა და, ფაქტობრივად, არასანდო წყაროს წარმოადგენს სწავლა-სწავლებისათვის, გაყიდვისა და კომპანიათა შემოსავლიანობის მაღალი მანევრებლის მიუხედავად. შედეგად, საგანმანათლებლო ღირებულებებს არაფერი ემატება, გარეგნული ეფექტურობის წახალისების ხარჯზე.

განათლების პრობლემის მოუგვარებლობას მიეყვართ შემდეგ საზრუნავზე. ხელოვნურმა ზოგადმა ინტელექტმა, შესაძლოა, მალე აჯობოს საშუალო მოსწრების მქონე უნივერსიტეტის კურსდამთავრებულს. სწორედ ამიტომაც აუცილებელი განათლების ყველა დონის გადახედვა და გადახალისება. ძალიან საეჭვო მგონია, უნდა გააგრძელონ თუ არა მცირე რეგიონულმა უნივერსიტეტებმა სპეცკურსები, როდესაც მაღალი ხარისხის სასწავლო მასალები უკვე ღიად ხელმისაწვდომია წამყვანი უმაღლესი სასწავლებლების ონლაინ-კურსების (MOOCs) სახით.

დაბოლოს, წარმოვიდგენთ კიდევ ერთ ფაქტორს: დასვენებისთვის განკუთვნილი თავისუფალი დროის გაზრდა, რაც განპირობებულია წარმოების ზრდით სამუშაო დროის შემცირების პარალელურად. თავისუფალი დროის კონცენტრირება უნდა მოხდეს ბავშვების სწავლებაზე და არ უნდა იხარჯებოდეს „ხელოვნურ გართობაზე“. ამის ნიმუშად გამოდგება ბრედფორდის მახლობლად დაგეგმილი „უნივერსალური ბრიტანული კურორტის“ მშენებლობა. დასასრულ, კიდევ ერთხელ გავამახვილებ ყურადღებას ჰაქსლის თემაზე: გაგება და ხალისი თავისთავად მიზნებია, ხოლო

განათლებამ თვითგანათლების ტექნიკის უზრუნველყოფა უნდა შეძლოს.

მოცემული სტატიის მიზანი ნათელია: პროგრესი მოითხოვს ფუნდამენტურ პრინციპებს, არჩევანის გაკეთებას იმასთან დაკავშირებით, თუ რა არის უცვლელი და იმის აღიარებას, რომ აშკარა ტექნიკური გადაწყვეტილებები შეიძლება არაპრაქტიკული იყოს, რადგან დაბრკოლებები ფესვგადგმულია ადამიანურ ღირებულებებსა და ზნეობაში. სწორედ ამიტომ, მორალური და სამოქალაქო ასპექტები ისეთივე სიცხადითა და სიზუსტით უნდა განვიხილოთ, როგორც ტექნიკური მხარეები. სწორედ ამიტომ, პოლიტიკური კულმინაცია – ენდი ბერნემის აღზევება ბრიტანეთის პრემიერ-მინისტრის რანგში გამოვიყენე უფრო მყარი არგუმენტის წარმოსადგენად: გაერთიანებულ სამეფოს ტექნიკური შესაძლებლობები კი არ აკლია, არამედ სწორი დიაგნოზი, რეალური სისტემური აზროვნება და ადამიანურ ღირებულებებთან გულწრფელი ურთიერთობა. სატრანსპორტო პოლიტიკიდან დაწყებული დემენციის ტენდენციებით დამთავრებული თუ ბინადრობის პრობლემიდან განათლების სისტემამდე, ერთნაირი წარუმატებელი სიტუაცია ფიქსირდება ქვეყანაში. აქამდე გატარებული რეფორმები წინ გადადგმული ნაბიჯები ვერ გამოდგა იმის გამო, რომ ყოველი მათგანი მიზნად ისახავდა რაღაც მცირე, ტექნიკური ხასიათის „პრობლემის“ გადაჭრას, უვარგისი სისტემის ღრმა და ფუნდამენტური გადახალისების ნაცვლად მიზეზ-შედეგობრივი ანალიზისა და მორალური ღირებულებების გათვალისწინებით მიღებული გადაწყვეტილებების საფუძველზე. ასეთ რეალობაში შეაბიჯა დაუნინგ-სტრუქტურის 10 ნომერში ენდი ბერნემმა, რომლისგანაც ერი ელის მინიმუმ მანჩესტერის მერობის დროინდელი წარმატების განმეორებას, მეტს თუ არა.