

Бицикл – нова култура градског живота и кретања

Број бициклиста и бициклических путовања постепено расте како возња овим двоточкашом постаје практичнија и безбеднија

У последњих неколико година, у многим градовима уведени су различити типови градских бицикала који се могу позајмити или изнајмити на бициклическим стајалиштима или станицама. Идеја је да се ојача бициклически саобраћај тако што ће се људима олакшати коришћење бицикала за краћа путовања кроз град, при чему се успоставља и колективни бициклически систем па нема потребе да појединци купују, чувају и поправљају сопствене бицикле.

Седамдесетих година 20. века, на улицама Амстердама се појавио и брзо нестао систем слободног коришћења бицикала, тзв. бели бицикли. Стабилнији и боље организовани системи установљени су током деведесетих година, између осталог у Копенхагену. Данас у том граду има 2.000 бицикала који су доступни на 110 бициклических станица у центру. Коришћење бицикала је бесплатно и финансира се од рекламе. Корисници дају депозит који им се враћа када позајмљени бицикл врате на један од сталака за бицикле на било којој од станица. Градске бицикле у Копенхагену углавном користе туристи, који могу лако и безбедно да их возе по граду захваљујући добро развијеној бициклическој мрежи. Становници Копенхагена ретко позајмљују градске бицикле јер више воле да возе своје. Укратко, начело које лежи у основи овог система у Копенхагену јесте да се неискуним бициклическим омогући да возе по граду у релативно безбедном бициклическом окружењу.

Париски модел бициклирања

Програми за коришћење градских бицикала су до сада уведени у бројним европским градовима, између осталог у Паризу, где се начин употребе разликује од оног у Копенхагену. У оквиру програма „Velib” градске бицикле овде првенствено користе сами Парижани. Изнајмљују их на сат времена, недељу или годину дана и тако могу да возе бицикл, а да притом не размисљају о томе где ће га чувати и како га одржавати.

Фирме које се баве изнајмљивањем бицикала се о томе старају уместо

њих у замену за ренту коју наплаћују бициклическим.

Током 2008. године париски систем „Velib” се проширио и сад обухвата 20.000 бицикала за изнајмљивање, који су паркирани на око 1.500 станица за бицикле. За врло кратко време „Velib” бицикли су постали услуга која се доста користи, првенствено за краћа путовања – 18 минута у просеку. Идеја је да се омогући великом броју мање или више искусних бициклиста који познају град да возе бицикл у оквиру мреже која није ни претерано безбедна нити добро развијена. Иако је забележен извесан број незгода, увођење овог програма резултирало је порастом броја људи који возе бицикле у Паризу, и изнајмљене и сопствене. За само годину дана удвостручен је број путовања на сопственом бициклу, што је повећање које је несумњиво инспирисано и потпомогнуто бициклическим саобраћајем који се обавља новим „Velib” бициклима. Возње овим бициклима чиниле су једну трећину свих бициклических возњи у Паризу 2008. године, док је укупан бициклически саобраћај чинио између два и три одсто укупног саобраћаја у Паризу.

Између осталог, развој догађаја у Паризу инспирисао је бројне градове да успоставе нове градске бициклическе системе, па и градове који у суштини немају бициклическу инфраструктуру или културу возње бициклом. Изгледа да је поента у томе да лако доступни градски бицикли могу покренути развој бициклических градова по принципу да се људи прво шаљу да возе градске бицикле, а онда се постепено развија комфорна и безбедна бициклическа мрежа. Међутим, постоје добри разлози зашто не треба стимулисати неискуне бициклисте да се на два точка возе по улицама града у којем бициклически саобраћај и мреже не достижу критичну масу потребну да се омогући да градски бицикли потпомогну започети развој. Бициклически саобраћај и безбедност саобраћаја морају да се схвате озбиљно и морају се узети у обзир искуства из добрих бициклических градова пре него што се започне експериментисање са јефтним бициклическим кампањама. Градски бицикли треба да буду само једна од карика у ланцу настојања да се изгради и ојача бициклическа култура – а не треба да буду на челу таквог покрета.

У последњих неколико година употреба бицикала је знатно порасла у великом броју градова, а поготово у Скандинавији, Немачкој и Холандији. Број бициклиста и бициклических путовања постепено расте како возња бициклом постаје практичнија и безбеднија. Возња бициклом је једноставно постала начин кретања по граду. Бициклически саобраћај се постепено мења од тога да у њему учествује мала група бициклиста ентузијаста који пркосе смрти до тога да постаје општенародни покрет у ком учествују све старосне групе и слојеви друштва, од чланова парламента и градоначелника до пензионера и школске деце...

Од путовања бициклом које више личи на слалом између аутомобила и непоштовања саобраћајних прописа имамо прелаз на гомилу деце, младих и старијих који се придржавају правила и возе у оквиру добро дефинисане бициклическе мреже, а ова промена у бициклическој култури има велики утицај на перцепцију бициклическог саобраћаја као ваљане алтернативе и адекватног додатка другим видовима транспорта...

Градови су заиста иновативни у својим настојањима да ојачају општу бициклическу културу и покажу да је бицикл очигледан први избор за го-



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 Франсиско, Сијетла, Њујорка, Муската... Књигу „Градови за људе” на српском језику објавио је ПАЛГО центар.



Бициклисти чине саставни део градског живота. Они лако прелазе из улоге бициклиста у улогу пешака



Идеја о позајмљивању или изнајмљивању бицикала се брзо проширила (Лион, Француска)

тово свакога. Школе нуде интензивне обуке за возњу бицикла, предузећа и институције се такмиче у томе ко има највећи проценат бициклиста међу својим запосленима, и спроводе се информативне кампање, одржавају бициклическе недеље и организују дани без аутомобилског саобраћаја.

Њујоршке „Летње улице”

Многи градови недељом отварају бициклическе улице у оквиру кампање за развој бициклическе културе. Недеља је из два разлога посебно добар дан за то: аутомобилски саобраћај је обично ограничен и људи по правилу имају више времена за вежбање и уживање. Идеја о затварању градских улица за аутомобилски саобраћај и њиховом претварању у привремене улице за бицикле популарна је у централној и Јужној Америци већ годинама...

Почетком 21. века идеја о поновном јачању бициклическог саобраћаја ширила се на све више и више градова у чијем су планирању деценијама доминирали аутомобили.

У великим аустралијским градовима попут Мелбурна и Сиднеја усвојене су амбициозне стратегије за успостављање широке бициклическе

мреже. Урбанисти су у оба града напорно радили на постављању нових бициклических стаза и померању постојећих трака даље од коловоза на „бициклическе стазе у копенхашком стилу”, где је начело да се бицикли крећу између редова паркираних аутомобила и тротоара. Урбанисти у Њујорку раде на новом плану саобраћаја који ће омогућити да Њујорк постане једна од најодрживијих светских метропола.

Због велике густине градње, равнотерена и широких улица, у Њујорку постоје добре могућности за прелазак са аутомобилског на бициклически саобраћај, и планирано је да се изгради нових 3.000 километара бициклическе мреже која ће обухватати пет области у граду: Менхетн, Бронкс, Квинс, Бруклин и Стетен Ајланд. Рад на новим бициклическим стазама почео је 2007. године и већ током 2007. и 2008. завршена је једна четвртина планираних бициклических стаза, а знатан пораст обима бициклическог саобраћаја је евидентан. У склопу настојања да се развије нова култура возње бициклом, у Њујорку је 2008. године заживела идеја о затварању улица за аутомобилски саобраћај не-

дељом, која се тамо назива „Summer Streets” („Летње улице”).

У годинама које следе, брига о одрживости, климатским променама и здрављу ће сигурно довести до тога да ће све већи број градова, попут Њујорка, удвостручити своја залагања да би развили нову културу градског живота и кретања. Већа заступљеност бициклическог саобраћаја је логичан одговор на многе проблеме са којима се боре градови широм света.

Бициклически саобраћај већ има кључну улогу у општој слици саобраћаја у многим градовима у земљама у развоју. Међутим, услови за бициклически саобраћај су обично скромни и опасни. Људи возе бицикл по потреби, а индивидуална мобилност често представља предуслов да се стигне на посао и заради за живот.

У многим градовима бицикли и бициклическе рикше служе за превоз робе и људи. У Даки у Бангладешу живи 12 милиона становника, а 400.000 градских бициклических рикши обезбеђује јефтин и одржив вид транспорта, као и скроман, али значајан приход за више од милион људи...

Приредила Далиборка Мучибабић



У многим земљама у развоју бицикли имају важну улогу у транспорту и мобилности