

# Кад је шетња магична и дању и ноћу

Запањујуће је колико се препрека и отежавајућих околности појавило у простору којим се пешаци крећу

...Шетња градом илуструје многобројне варијације ходања: брзо циљано кретање од тачке А до тачке Б, лагана шетања ради уживања у градском животу или заласку сунца, дечја јурњава и одлучна шетња старијих грађана који су изашли да уживају на свежем ваздуху, да вежбају или да заврше неки посао. Без обзира на циљ, ходање у градском простору представља и „форум“ за друштвене активности које се успут догађају као саставни део шетње...

Много фактора утиче на брзину хода: квалитет руте, површина по којој се хода, број људи, старост и мобилност ходача. Изглед простора такође игра важну улогу. Пешаци обично брже ходају кад се крећу улицама које подстичу линеарно кретање, док се брзина хода смањује кад прелазе преко тргова...

У главној пешачкој улици у Копенхагену, Стрегет, пешачки саобраћај се током хладних зимских дана одвија 35 одсто брже него током пријатних летњих дана. Током лета у граду има много пешака који се шетају и уживају, док је пешачки саобраћај зими више циљаног типа. Кад је хладно, људи ходају да би се загрејали. Просечна брзина хода лети износи 14,2 минута по километру, што је око 4,2 километра на сат. Просечна брзина хода зими износи 10,3 минута по километру, што је 5,8 километара на сат...

Неки људи без проблема прелазе километре, док су за старе људе, особе с инвалидитетом и децу чак и кратке шетње напорне... Међутим, прихватљива раздаљина такође зависи и од квалитета руте. Ако је тротоар квалитетан, а рута занимљива, и сразмерно дужа шетња биће прихватљива...

Величина градских центара обично одговара растојању од 500 метара, које се сматра при-



Шетња може изгледати бескрајно дуга када рута делује напорно јер нема подстицаја на том путу (Ерестад, Копенхаген)

хватљивим за пешачење. Већина централних градских подручја је величине од око једног квадратног километра. То значи да ће прелазити километар или мање пешак стићи до већине функција које град нуди.

## Улични слалом

Огромни градови као што су Лондон и Њујорк поштују еквивалентне обрасце јер су подељени на већи број центара и округа. У овим градовима такође постоје центри магичне величине од једног квадратног километра...

Важан предуслов за удобну и пријатну шетњу јесте простор у ком можемо да се крећемо релативно слободно и неометано, без кривудања тамо-амо, у ком нас нико не гура нити помера. За децу, старије људе и особе с инвалидитетом потребни су посебни услови да би могли неометано да ходају. Људима који гурају колица за бебе, колица за куповину и ходалице потребно је много простора за шетњу... Студије о градским улицама у Лондону, Њујорку и Сиднеју истичу проблем тротоара који су преуски за гомиле пешака на улицама, где је највише простора предвиђено за аутомобилски саобраћај, упркос чињеници да је број возача далеко мањи од броја пешака који се гуњају на тротоару...

Ако би требало да шетамо лежерно, на прихватљивој удаљености од других и брзином која нама одговара, морамо имати довољно простора да се крећемо без превише заустављања и



И дуга шетња чини се кратком кад се иде дугим и садржајним путем (Картахена, Колумбија)

препрека. Наменски грађене пешачке зоне углавном поседују ове квалитете, али ретко и тротоари на градским улицама. Напротив, заиста је запањујуће колико се препрека и отежавајућих околности појавило у простору којим се пешаци крећу. Саобраћајни знаци, бандере, аутомати за плаћање паркинга и разне врсте техничких контролних система систематски су постављани на тротоаре тако „да се не нађу на путу“. Аутомобили који су потпуно или делимично паркирани на тротоарима, несмотрено паркирани бицикли и улични билборди употпуњују слику окружења у ком пешаци морају да маневришу као скијаша кад се такмиче у слалому како би се кретали дуж тротоара који су, пре свега, већ сами по себи преуски...

Поред бесмислених прекида који приморавају пешаче, људе у инвалидским колицима и оне који гурају колица за бебе да, кад стигну до гараже или капије, силазе с ивичњака и потом се поново пењу, постоји и велики број прекида на укрштањима споредних и великих улица. У скоро свим поменутих ситуацијама тротоар треба да остане компактан кад су у питању улази и споредне улице, и то би требало да буде део опште политике која подстиче пешачки саобраћај уместо да га обесхрабрује.

Осим неадекватног простора и разних препрека, пешаци морају да се навикавају и на бескрајно чекање на семафорима на градским раскрсницама. Пешаци обично немају предност, па дуго чекају на црвеном док се зелено светло не упали накратко. Оно често траје свега неколико секунди пре него што га замени трепћући црвени сигнал који поручује да је време да потрчимо како не бисмо ометали саобраћај.

На многим местима, а поготово у Великој Британији и у другим земљама у којима је саобраћај планиран по британском моделу, прелажење улице не представља основно људско право већ привилегију за коју се пешаци пријављују притиском на тастер док стоје на раскрсници. Понекад они морају да притисну и три тастера узастопно како би се провукли кроз лавиринт компликованих раскрсница... Чекање које чини 15,25 или чак 50 одсто шетње је уобичајена ствар на многим саобраћајницама у градовима широм света.

Поређења ради, време чекања у главној пешачкој улици у Копенхагену, Стрегет, на једном



❌ Пешачке пасареле Нагоја, Јапан

километру чини само до три одсто времена проведеног у шетњи. Циљано кретање градом том улицом може да се заврши за 12 минута, али многи људи проведу далеко више времена у њој јер је шетња туда врло занимљива...

Грађани широм света имају веома висок ниво енергетске свести када је реч о уштеди њихове сопствене енергије коју троше при кретању.



Калдрма је живописна, али није баш прилагођена за пешаче

Они прелазе улицу тамо где им се то чини најприродније, избегавају обилазнице, препреке и степенице и увек се одлучују за директне правце кретања...

Директан ход ка одређеној је природна реакција која је често у несретном и готово коичном нескладу с архитектонским правилима и урбаним пројектима градње под правим углом... Главна пешачка улица у Копенхагену, Стрегет, дугачка је око једног километра и иде скоро директно од једног до другог краја центра града. Безброј окука и скретања на која се успут наилази чине простор затвореним и занимљивим. Четири трга деле пут и чине да дужина хода кроз центар града делује прихватљиво. Шетамо од трга до трга, а бројне окуке и скретања чине ту шетњу занимљивијом и непред-



✅ Директан прелаз у нивоу улице Копенхаген, Данска

## 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 Франциска, Сијетла, Њујорка, Муската... Књигу „Градови за људе“ на српском језику објавио је ПАЛГО центар.



Јан Гел

видом. Када имамо овакве услове, препешачити један километар или више не представља никакав проблем.

Урбано ткиво, дизајн простора, богатство детаља и интензивна искуства утичу на квалитет пешачких рута и на задовољство при шетању. „Ивице“ града такође играју важну улогу. Имамо довољно времена да разгледамо док шетамо, а квалитет фасада поред којих пролазимо и које су нам у висини очију посебно је важан за квалитетну шетњу...

## Подземни пролази и пасареле нису за пешаче

У првим годинама инвазије аутомобила, од педесетих до седамдесетих година 20. века, саобраћајни инжењери су се потпуно некритички концентрисали на повећање капацитета путева и на спречавање удеса који укључују пешаче. Решење за оба ова проблема је обично било то да се ова два типа саобраћаја одвоје тако да се пешаци крећу испод или изнад пута, кроз подземне пешачке пролазе или преко пасарела. То је значило да пешаци морају да се пењу или силазе низ степенице на свакој страни. Често скупи подземни пешачки пролази и пасареле у супротности су с основним поставкама доброг окружења за пешаче. Посматрајући из данашње перспективе, када је циљ да се људи подстакну да више пешаче и возе бицикл у градовима, јасно је да подземни пешачки пролази и пасареле могу да послуже као решења само у посебним случајевима када треба прећи велики ауто-пут. За све остале врсте путева и улица морају се наћи друга решења која пешацима и бициклистима омогућавају да ос-



тану у нивоу улице и да је прелазе достојанствено. Модел интегрисаног саобраћаја ће градске улице учинити пријатнијим и безбеднијим јер ће аутомобили морати спорити да се крећу и чешае да се заустављају.

Подразумева се да површина по којој се хода има важну улогу у томе да се пешаци осећају удобно...

Традиционална калдрма и плоче од природних шкриљаца визуелно су живописне, али су ретко у складу са савременим захтевима. На местима где треба одржати дух старих калдрма, морају да се додају гранитне траке како би се омогућило да се инвалидска колица, колица за бебе, мала деца, старији грађани и жене на високим потпетицама релативно угодни крећу. Овај тип тротоара који представља комбинацију старог и новог користи се у многим градовима и може да изгледа као елегантан под у јавном простору, а да истовремено чува наслеђе старих времена.

Град који је добар за ходање мора да функционише током целе године, и дању и ноћу, колико год је то могуће. Зими је важно да се чисте снег и лед и да се, као у Копенхагену, пешачке зоне и бициклистичке стазе чисте пре коловозних трака. По хладном времену, када су тротоари залеђени, пешаци имају далеко веће шансе да се повреду него возачи аутомобила, који обично возе споритије и пажљивије. У свим деловима света и током свих годишњих доба важно је обезбедити да површине по којима се крећу пешаци буду суве и да не буду клизаве, што је значајан део искреног подстицања људи да у градовима пешаче...

Приредила Далиборка Мучибабић