



Ако се бициклистима омогући да бицикле транспортују возом, метроом и таксијем, они ће моћи да прелазе много веће раздаљине (примери из Копенхагена, у Данској)



Како да бицикли не буду само за снагаторе

У многим градовима инфраструктура је таква да се бициклизмом могу бавити само млади људи са атлетским склоностима

...Широм света има много градова у којима би бицикли и бициклички саобраћај били не-реална опција. У неким подручјима је за бицикле превише хладно и ледено, док је у другим претопло. На неким местима је топографија превише планинска и стрма за вожњу бициклом. Бициклички саобраћај једноставно не представља реалну опцију у таквим ситуацијама. Али постоје и изненађујућа места, попут Сан Франциска, где бисте помислили да је врло непрактично возити бицикл због свих тих брда. Међутим, овај град има јаку и посвећену бицикличку културу. Бициклизам је такође популаран у многим од најхладнијих и најтоплијих градова јер, по свему судећи, чак се и у таквим градовима нађе велики број дана у години који су повољни за вожњу бициклом.



Када пада снег, бицикличке стазе у Копенхагену се чисте пре улица

Ипак, велики број градова широм света има структуру, терен и климу који су погодни за бициклички саобраћај. Током година, многи од њих су се определили за саобраћајне политике које су фаворизовале аутомобилски саобраћај и учиниле да бициклички саобраћај постане опасан или потпуно немогућ. У неким местима, обиман аутомобилски саобраћај спречавао је да се бициклички саобраћај уопште покрене.

У многим градовима је развој бицикличког саобраћаја и даље на нивоу празних политичких обећања, а бицикличка инфраструктура се обично састоји од неповезаних деоница стазе које се могу наћи ту и тамо, уместо да буде предмет адекватног, свеобухватног и практичног приступа. Подстицај да се возе бицикли далеко је од убедљивог. Обично се у оваквим градовима само један или два одсто дневних путовања у граду обавља бициклом, а у бицикличком саобраћају по правилу предњаче млади људи са атлетским склоностима на својим тркачким бициклима. Постоји велики јаз између ситуације у оваквим местима и градова намењених бициклистима као што је Копенхаген, где се 37 одсто саобраћаја до посла или школе и назад обавља бициклом. Овде је бициклички саобраћај много опуштенији, бицик-

лици се осећају пријатније, већина бициклиста су жене, а бициклички саобраћај обухвата све старосне групе, од школске деце до старијих грађана.

У време када фосилна горива, загађење и проблеми постају све већи изазов на глобалном нивоу, чини се да је давање већег приоритета бицикличком саобраћају логичан корак који треба предузети. Потребни су нам градови добри за вожњу бициклом и постоји велики број таквих градова где би побољшање услова за бициклички саобраћај било једноставно и јефтино.

Градови који су успешно унапредили бициклички саобраћај током последњих неколико деценија могу послужити као извор добрих идеја и захтева неопходних да један град постане град добар за вожњу бициклом. Копенхаген је убедљиво најбољи пример града чија је дугогодишња традиција вожње бициклом била угрожена порастом обима аутомобилског саобраћаја педесетих и шездесетих година 20. века. Међутим, нафтна криза током седамдесетих година била је катализатор да се усвоји приступ који подстиче људе да се више возе бициклом. И порука је примљена: данас бицикли чине значајан део градског саобраћаја, а и допринели су томе да моторни саобраћај буде на неубичајно ниском нивоу у поређењу са оним у другим великим градовима у Западној Европи....

Бицикличке траке у копенхашком стилу

У Копенхагену је постепено успостављана структурисана бицикличка мрежа која се протеже по свим деловима града. У малим споредним улицама у којима је брзина кретања ограничена на 15 или 30 километара на сат, саобраћај је до те мере тих да посебна бицикличка мрежа није потребна, али она постоји на свим већим улицама. У већини улица мрежа се састоји од бицикличких стаза дуж тротоара, које су обично ивичњацима одвојене од тротоара, трака за паркинг и вожњу. На неким местима бицикличке траке нису омеђене ивичњацима, већ означене исцртаним линијама на тротоару унутар реда паркираних аутомобила, тако да аутомобили штите бицикле од моторног саобраћаја. Заправо, овај систем је и



✗ Усмеравање пешака даље од угла улица Билбао, Шпанија (пре)

познат под називом „бицикличке траке у копенхашком стилу“.

Још једну карику у градској бицикличкој мрежи чине зелене бицикличке руте, тј. путеви који су резервисани за бицикле, а пролазе кроз градске паркове и уз железничку пругу која је ван употребе. Ове стазе су намењене за дуже вожње и представљају додатну могућност, прилику да се разгледа околина и ужива у зеленилу. Међутим, главни циљ бицикличке политике јесте да се осигура да бициклисти добију своје место на регуларним улицама јер, као и остали учесници у саобраћају, и они обављају своје дневне активности, иду у куповину, кући или на посао. Суштина примењеног начела је да бициклисти могу безбедно да се превезу од врата до врата кроз цео град.

Зелени талас за двоточкаше

Простор за ову обимну бицикличку мрежу је углавном добијен смањењем интензитета аутомобилског саобраћаја. Паркинг места и коловозне траке су се постепено смањивали како је образац кретања у граду полако прелазео са аутомобилског на бициклички саобраћај јер је бициклички саобраћај био потребан више простора. Веће градске улице које су имале по четири траке углавном су претворене у улице са две траке и две бицикличке стазе, два тротоара и широком средњом траком која служи да пешаци могу безбедније да пређу улицу. Поред пута је засађено дрвеће, а саобраћај је и даље двосмеран као и раније...

Подстицање да се вози бицикл значи и да је бициклички саобраћај интегрисан у општу стратегију транспорта. Бициклички саобраћај се мора омогућити да своје бицикле превозе возом и метроом, а по могућности и градским аутобусима, па да до одређених места могу да путују тако што ће комбиновати више видова саобраћаја. И такси возила би требало да могу да превозе бицикле по потреби.

Још један важан елемент интегрисане саобраћајне политике јесте могућност да се бицикли безбедно паркирају на станицама и саобраћајним чвориштима. Бициклички саобраћај такође треба омогућити да могу да паркирају бицикле дуж улица, испред школа, канцеларија и стамбених објеката. Приликом изградње нових пословних простора и индустријских објеката, паркинг за



✓ ...или уважавање путања којима пешаци желе да прођу Билбао, Шпанија (после)



Јан Гел

Пола века уређује јавни простор

„Политика“ сваког другог понедељка објављује делове књиге „Градови за људе“, данског архитекте Јана Гела, који дужи 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.

бицикле, свлачионице и тушеви за бициклисте треба да постану уобичајен део планирања...

Интензитет бицикличког саобраћаја представља један од најзначајнијих фактора који утичу на то да бицикличка мрежа буде безбедна. Што су бициклисти бројнији, возачи аутомобила морају на њих да обрате више пажње и стално да буду на опрезу. Када број бициклиста достигне одређену „критичну масу“, то има значајан позитиван ефекат.



И такси возила би требало да могу да превозе бицикле по потреби

...Да не би било гурања бициклиста и да би се избегла превелика гужва, важно је да бициклисти имају довољно простора. Ширина бицикличких стаза у Копенхагену варира од 1,7 до четири метра, док минимална препоручена ширина износи 2,5 метра...

Студија која је 2005. године спроведена у Копенхагену показала је да је један од горућих проблема у граду била велика гужва на бицикличким стазама. Градско веће је од тада усвојило политику проширења бицикличких стаза у најпопуларнијим улицама и ова политика се и даље спроводи.

Чести прекиди и заустављања су иритантни и ометају темпо вожње бициклом. Током година, Копенхаген је представио неколико решења за ублажавање овог проблема. Бицикличке стазе обично пресецају мање споредне улице без прекида, што омогућава вожњу са мање заустављања и возачима даје до знања да морају да сачекају. У неким улицама уведени су зелени таласи за бицикле па има мање иритантних заустављања. Да би се створили услови за ове зелене таласе, семафори су подешени тако да, када се бицикл креће брзином од око 20 километара на сат, не мора да се зауставља током вожње у град и из града током шпика. Ту могућност су пре имали аутомобили. Још један начин да се у Копенхагену бициклички саобраћај обезбеди удобност и безбедност илуструје градска пракса уклањања снега. Бицикличке стазе се увек чисте пре коловозних трака да би се нагласио приоритет који бициклисти имају и да би се људи стимулисали да се возе бициклом – без обзира на годишње доба.

Приредила Далиборка Мучибабић