

Пешачење и вожња бицикла лече и људе и градове

Ако су стара и нова градска подручја таква да подстичу пешачки саобраћај или комбинацију пешачења и вожње бициклом, што лако може задовољити дневну потребу за транспортом, многи здравствени проблеми се могу смањити, а квалитет живота и града побољшати

Бројне промене у друштву у економски развијеном свету довеле су до нових изазова у здравственој политици. Рад који подразумева седење је у великој мери заменио физичке послове, аутомобили све више постају доминантан вид превоза, а једноставне активности као што је пењање уз степенице се све више замењују вожњом покретним степеницама и лифтовима. Ако се томе дода и време које проводимо код куће у фотељи пасивно гледајући телевизију, имамо модел у којем многи људи немају прилике да користе своје тело и енергију на дневном нивоу. Лоше навике у исхрани, преједање и једење масне хране често повећавају проблем.

Једна по једна земља признаје да такви проблеми прерастају у епидемију. Ако погледамо историју епидемије гојазности у САД, то се чини драматичним...

Број људи који су класификовани као особе са вишком килограма у САД је релативно константан од 1960. године, али је број гојазних људи нагло порастао. Ако особа има индекс телесне масе преко 30, по стандарду који користе Светска здравствена организација и друге организације, то се дефинише као гојазност. Седамдесетих година 20. века један од десет Американаца био је гојазан. У периоду од 2000. до 2007. године стопа је порасла на једног од три човека.

Образац који се може приметити код деце посебно забрињава јер се број гојазне деце узраста од 6 до 11 година удвостручио у протекле три деценије, од 1980. до 2006. године. Тај број се удвостручио код младих узраста од 12 до 19 година.

У протеклих десет година здравствени проблеми који су у вези са начином живота су се брзо проширили и на друге делове света са сличним економијама и друштвима. Проблем гојазности је огроман у Канади, Аустралији и на Новом Зеланду, а брзо расте и у другим подручјима као што су Централна Америка, Европа и Средњи исток. У Великој Британији је око једне четвртине одраслог становништва гојазно, у Мексику око једне трећине, а у Саудијској Арабији је гојазна једна трећина становништва.

Цена тога што вежбање више није део дневне рутине је висока: смањење квалитета живота, драматичан пораст здравствених трошкова и краћи животни век.



Решење за ове изазове је то да појединац мора да трага за физичким изазовима и свакодневним вежбањем, који више нису саставни део свакодневног живота. Најпопуларнији спорт у Данској у 2008. години било је „трчање“ и у слободно време гомила људи цогира на стазама и у парковима, што представља значајан допринос нивоу активности у градовима. Други људи бирају организоване спортске или фитнес центре да би вежбали и побољшали квалитет живота. Доста људи и купује сопствену опрему за вежбање па вози бицикл и трчи код куће. Вежбање је постало широко распрострањено и важна дневна активност, као и велики бизнис.

Овакав развој догађаја је логичан и примерен и за појединца и за друштво, али и индивидуална и приватна решења такође имају своја ограничења.

Самоиницијативно вежбање захтева време, одлучност и снагу воље. Организовано вежбање и опрема коштају. Неке друштвене и старосне групе могу да се изборе са изазовима, али многи људи немају времена, новца и енергије, а час-

то постоје периоди током живота кад људи не вежбају онолико колико би требало. „Фитнес фанатици“ су често здрави и физички активни, док су проблеми који настају због премало вежбања широко распрострањени међу децом и старијим особама, а у изненађујуће великој мери чак и међу младима.

Физичка активност – део свакодневне рутине

Када се суочавамо са новим и старим изазовима, издваја се један важан аспект свеукупне здравствене политике. Зашто не увести свеобухватан, пажљиво конципиран подстицај за људе да што више пешаче и возе бицикл док обављају своје дневне активности? Наравно, подстицаји мо-



рају подразумевати постојање инфраструктуре у виду квалитетних пешачких и бициклических стаза, заједно са информативним кампањама да би се људи обавестили о предностима и могућностима које имају кад за транспорт користе своју сопствену енергију.

Велики број градова, укључујући Копенхаген и Мелбурн, недавно је представио опште циљеве који ближе дефинишу захтеве у погледу стварног подстицаја да се што више пешачи и вози бицикл у постојећим и новим урбаним срединама. У неколико градова, као што су Њујорк, Сиднеј и Мексико Сити, непрестано се ради на томе да се развију инфраструктура и градска култура тако да пешачки и бициклически саобраћај могу да заузму важно место у дневној рутини.

Ови градови су као приоритете поставили побољшања, унапређење пешачке мреже са ширим тротоарима, облагање бољим засторима, садњу дрвећа које прави хлад, уклањање непотребних прекида на тротоару и побољшање пешачких прелаза. Циљ је да све буде једноставно, без компликација и безбедно за пешачење у било које доба дана или ноћи. А лепо простори, добар градски мобилијар, фини детаљи и добро осветљење треба да представљају и извор задовољства.

У годинама након 2000. године, за бицикliste је постављено на хиљаде километара добрих бициклических траса и стаза широм света, што омогућава једноставно, брзо и безбедно кретање кроз градове.

Усвајање политике да се људи подстичу да редовно пешаче и возе бицикл у новим урбаним подручјима може да звучи као нешто што је очигледно и изводљиво, али ако желимо да тај подстицај заиста нешто значи, биће потребни иновативни начини размишљања и нови процеси планирања. На крају крајева, урбанисти



❌ Ограде дуж тротоара
Лондон, Велика Британија



Фото 3. Анастасијевић

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



Када ходање и вожња бициклом постану природни део свакодневне рутине, постоји позитиван заокрет у погледу квалитета живота и добробити за појединца – и још веће користи за друштво



широм света су, сад већ деценијама, навикнути на то да се баве пројектовањем које је искључиво усмерено на аутомобилски саобраћај.

Живот важнији од простора, а простор од зграда

Убедљиви подстицаји да се пешачи и вози бицикл захтеваће промену у култури планирања. Планови за нове градове прво морају да предвиде најкраће, најатрактивније руте за пешачење и вожњу бицикла, а тек онда да се баве другим потребама у вези са саобраћајем. Овакав приоритет у планирању резултираће новим градским четвртима које су компактније и имају мање просторне димензије. Другим речима, ова насеља биће много привлачнија за живот, рад и кретање у односу на градске четврти које су изграђене по данашњим стандардима. Живот мора да буде важнији од простора, који опет мора бити важнији од зграда.

„Боље спречити него лечити“ стара је изрека која се тиче здравља. У данашње време, савет за здравији живот је да се направи 10.000 ко-

рака дневно. Ако су стара и нова градска подручја таква да подстичу пешачки саобраћај или комбинацију пешачења и вожње бициклом, што лако може задовољити дневну потребу за транспортом, многи здравствени проблеми се могу смањити, а и квалитет живота и квалитет града побољшати.

У старим градовима се готово сав саобраћај обављао пешке. Пешачење је било начин да се на дневној бази креће и да се доживе друштво и људи. Градски простор био је место сусрета, пијачни простор и простор за кретање између различитих функција у граду. Заједнички именик био је пешачење.

У Венецији је било једноставно препешачити 10.000, 15.000 или чак 20.000 корака сваког дана. Нема се утисак да је то велика раздаљина због богатства утисака које успут добијете и због лепоте градског простора. Само шетате.

Ако размишљамо о живим, безбедним, одрживим и здравим градовима, учинимо повезаност проблема и огромних могућности које већа брига за пешаке, бицикliste и градски живот у целини могу да значе за све четири области.

Једна једина измена у градској политици побољшаће квалитет града и помоћи остварење кључних социјалних циљева. Поред осталих погодности, јачи подстицај да се пешачи и вози бицикл у градовима може се реализовати брзо и јефтино. То би било видљиво, представљало значајну вредност и било политика за све кориснике града.

Међутим, за речима морају уследити дела, а за то се мора успоставити добар физички оквир. И најважније од свега, морамо свим срцем радити на томе да подстичемо људе на то да пешачење и вожња бициклом у градовима постану део њихове свакодневне рутине. Подстицање је кључна реч и у том смислу је квалитет града у малој размери – у висини очију – од суштинског значаја.

Приредила Далиборка Мучибабић



✅ ...или уважавање путања
којима пешачи желе да прођу
Кенсингтон, Лондон, Велика Британија