



۱۰ شهر دوچرخه‌های در دنیا

نگاه به دوچرخه‌سواری در کشورهای مدرن دنیا، نگاهی چندجانبه است و دولت‌ها به دلایل بسیاری، شهرها را به انجام اقدامات مفید و برنامه‌ریزی شهری جهت ترویج فرهنگ دوچرخه‌سواری در میان شهروندان و ایجاد شرایط مناسب رفت و آمد با دوچرخه تشویق می‌کنند. کاهش میزان آلودگی هوا، شاید مهمترین و اصلی‌ترین علت گرایش به دوچرخه‌سواری در شهرهایی مانند میلان ایتالیا باشد که قطب صنعتی ایتالیا و نخستین شهر آلوده اروپایی به شمار می‌رود. دوچرخه، نماد حمل و نقل پایدار است و حامل پیامی مثبت برای تولید و مصرف پایدار که تاثیر مثبتی نیز بر آب و هوا دارد.

نجات کره زمین را می‌توان دومین علت استفاده از دوچرخه دانست. فقط ۱۲ سال دیگر فرصت داریم تا زمین را از دست انتشار گازهای آلاینده و گل‌خانه‌ای ناشی از حمل و نقل نجات دهیم و در غیر این صورت با از بین رفتن مرجان‌ها و اسیدی شدن اقیانوس‌ها، زندگی انسان‌ها نیز بر روی کره زمین با خطر جدی مواجه می‌شود.

حفظ سلامتی و مقابله با کم‌حرکی شهروندان، سومین علت روی آوردن به دوچرخه‌سواری است و انجام آن به صورت چندبار در هفته، فشارخون، استرس و ابتلا به بیماری‌های قلبی را کاهش داده و سبب تقویت قلب و عضلات، سیستم ایمنی و بالا رفتن میزان اکسیژن خون می‌شود. هرچه خیابان‌ها خالی‌تر از اتومبیل و پرت‌تر از دوچرخه باشد، سلامتی شهروندان بیشتر تأمین می‌شود.

استفاده از دوچرخه همچنین می‌تواند به عنوان نماد و ابزاری برای توسعه پایدار در نظر گرفته شود و از این رو سرمایه‌گذاری در زیرساخت دوچرخه‌سواری یک حرکت هوشمندانه برای شهرهای مدرن و شهرهای آینده محسوب می‌شود.



زینب گیلک

کارشناسی معماری

کپنهاگن

کپنهاگن، پایتخت کشور دانمارک و پرجمعیت‌ترین شهر این کشور است. این شهر، از سال ۲۰۱۵ در صدر این جدول طبقه‌بندی قرار دارد و در سال ۲۰۱۵ نیز گوی رقابت را از آمستردام ربوده است. آمار بسیار قابل توجهی، استقبال شهروندان از دوچرخه‌سواری در این شهر را نشان می‌دهد: حضور ۴۱,۹۰۰ نفر بر روی پل ملکه لوییز که آخر هفته‌ها بر روی این پل رکاب می‌زدند. شهر کپنهاگن که بر روی آینده‌ای بی‌کربن تمرکز دارد، با سرمایه‌گذاری کلان بر روی زیرساخت‌های شهری، برای استفاده از دوچرخه و فرهنگ‌سازی استفاده از آن، با آمار ۲/۹۰٪ بیشترین استفاده از دوچرخه را توسط شهروندان گزارش کرده است.

اعداد و ارقامی که از آمار بدست آمده است، توضیح واضحی است بر اینکه این شهر، اولین شهر جهان در استفاده از دوچرخه است: ۶۲٪ شهروندان با دوچرخه به محل کار یا مدرسه می‌روند؛ شهروندان، ۱/۴۴ میلیون کیلومتر را روزانه رکاب می‌زنند. سرانه هر نفر برای ساخت دوچرخه سواری، بیش از ۴۰ یورو است. چهار پل مخصوص دوچرخه‌سواری ساخته شده است و تحت احداث است. ۱۷ کیلومتر اتوبان‌های مخصوص دوچرخه ساخته شده است.

در دهه گذشته، کپنهاگن ۱۲ پل دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی را احداث کرده است، آخرین این مجموعه‌ها، مجهز به خطوط ۵/۵ متری هستند که به دوچرخه‌ها اجازه دهند که به راحتی کنار هم رانده شوند تا روزانه بیشتر از ۲۲۰۰۰ دوچرخه سوار، به راحتی رکاب بزنند.

در سطح منطقه‌ای، سرمایه‌گذاری تا حد ۶/۲۰ میلیون یورو انجام شده است تا شاهد ساخت و ساز مسیرهای جدید باشیم؛ مجموع این مسیرها به ۱۷۶ کیلومتر می‌رسد. این آزاد راه‌های مخصوص دوچرخه، شبکه گسترده‌ای از راه‌ها هستند که به منظور ایجاد زیرساخت مخصوص برای ایجاد راحتی دوچرخه‌سواران احداث شده اند؛ این مسیرها مجهز به امکانات مسیریابی مناسب، سیستم روشنایی پیشرفته، مسیرهای رکاب‌زنی عریض و ایستگاه‌های استراحت هستند که تا ۲۰ کیلومتر خارج از شهرها نیز کشیده شده‌اند. بر اساس ارزیابی که در سال ۲۰۱۸ انجام شد، ارتقا وضعیت این جاده‌ها باعث شده است تا ترافیک دوچرخه‌سواران به ۶۸٪ برسد که با افزایش ۱۴٪ تغییر راننده‌های ماشین به دوچرخه‌سوار همراه بوده است. به همین خاطر، هفت مسیر جدید دیگر برای احداث، سرمایه‌گذاری شده اند و در سال‌های آینده به بهره‌برداری خواهند رسید.



آمستردام

آمستردام رهبر جهانی دوچرخه‌سواری است و تا سال ۲۰۱۵ در صدر جدول طبقه‌بندی شهرهای دوچرخه دوست بوده است. دوچرخه‌سواری در آمستردام در قرن بیستم به عنوان وسیله محبوب حمل و نقل به وجود آمد و به سرعت در دهه‌های ۱۹۲۰ و ۳۰ به روش برتر حمل و نقل و حرکت در شهر تبدیل شد و برخلاف سایر شهرهای اروپایی، دوچرخه‌سواری هیچگاه در آمستردام منسوخ نشد. این شهر، برنامه‌های بسیار اساسی برای ارتقاء زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری در شهر برای سال ۲۰۲۲ دارد. از جمله احداث پارکینگ‌های مناسب برای دوچرخه و مسیرهای پیشرفته برای دوچرخه‌سواری. هدف از احداث این مسیرها این است که در مواقع شلوغی و پرتراфик، دوچرخه‌سواران، با راحتی بیشتر و نگرانی کمتری تردد کنند. از جمله این برنامه‌ریزی‌ها، شامل عریض‌تر کردن مسیرهای رکاب‌زنی تا دو و نیم متر، ارتقا طراحی تقاطع‌ها و طراحی مسیرهایی است که امکان دوچرخه

سواری با سرعت کمتری فراهم باشد تا شهروندان بتوانند دوچرخه‌سواری امن‌تری داشته‌باشند.

پیش‌بینی آن است که تا سال ۲۰۲۵ پارکینگ‌های شهر به ظرفیت مجموع ۱۱,۰۰۰ ماشین را حذف کنند؛ این یعنی تقریباً در هر سال، فضای ۱۵۰۰ ماشین تخریب خواهد شد تا این فضا، به پارکینگ‌های دوچرخه، فضاهای سبز و مسیرهای بهتری برای پیاده روی اختصاص داده شود. از جمله برنامه‌ریزی‌های بسیار مفید این شهر، این است که موتورسواران اجازه ورود به مسیرهای دوچرخه‌سواری را ندارند و در مسیرهایی که سایر وسایل نقلیه موتوردار تردد می‌کنند مجاز به تردد هستند. با در نظر گرفتن تمامی این تسهیلات و امکانات، پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۱ آمستردام برای برای چندمین بار در صدر این جدول طبقه‌بندی قرار گرفته و گوی رقابت را از کپنهاگن بگیرد.

الگوی شهری آمستردام برای دوچرخه‌داری پنج ویژگی اساسی است:

۱. همه خیابان‌ها برای دوچرخه‌سواری مناسب هستند

در اکثر شهرها، مسیرهای دوچرخه‌سواری تنگ‌تر از مسیر تردد خودروها است اما در آمستردام، نقشه شبکه دوچرخه‌سواری با خودروها یکی است و تقریباً تمام خیابان‌های شهر امکانات دوچرخه‌سواری عالی دارند.

۲. مسیرهای مجزای دوچرخه‌سواری، نه خطوط دوچرخه‌سواری
در شهر آمستردام تعداد کمی از خط‌کشی‌های خیابانی برای دوچرخه‌سواری باقی مانده است: در خیابان‌های با سرعت بالاتر، اکنون استانداردها متفاوت بوده و مسیرهای دوچرخه‌سواری مجزا شده است که تجربه‌ای امن‌تر و بدون استرس را ارائه می‌دهد.

در آمریکا، مسیرهای مجزا هنوز بسیار نادر هستند زیرا مشخص کردن مسیر با خطوط ارزان‌تر است اما با این حال، تغییراتی انجام شده و در سال‌های اخیر مسیرهای مشابه مسیرهای دوچرخه‌سواری هلند، چهار برابر شده است.

۳. کاملاً خالی از اتومبیل
برنامه‌ریزان در آمستردام تبدیل خیابان‌های اشتراکی به آنچه هلندی‌ها به آن woonerfs (خیابان‌های زنده) و آمریکایی‌ها به آن خیابان‌های کامل می‌گویند را شروع کرده‌اند که در آن به طور کامل ماشین‌ها حذف می‌شود. مثال برجسته آن، خیابان پالتاج میدنلان است که زمانی خطوط تراموا، مسیرهای اتومبیل، مسیرهای دوچرخه‌سواری و پیاده‌روها را داشت اما در حال حاضر مسیرهای تردد اتومبیل

حذف و تنها خطوط تراموا در چمن‌زار، خطوط قرمز دوچرخه‌سواری و پیاده‌روها باقی مانده‌اند.

۴. دو منطقه سرعت
خیابان‌های آمستردام دو منطقه سرعت دارند: ۳۰ مایل بر ساعت و ۱۸ مایل بر ساعت. کنترل سرعت در این دو منطقه، فقط به تمایل راننده برای پیروی از قانون بستگی ندارد بلکه به طراحی و برنامه‌ریزی خود خیابان وابسته است. از دید دوچرخه‌سواران، جداول سرعت که معمولاً خیابان‌های فرعی با سرعت کم را از معابر اصلی با سرعت بالا جدا می‌کنند، یک رویداد هوشمندانه هستند. در این جدول، مسیر دوچرخه همیشه از خیابان فرعی عبور می‌کند؛ بنابراین، یک دوچرخه‌سوار در مسیر رکاب‌زنی، تا حد زیادی، سواری بدون وقفه‌ای را چه با عبور ماشین‌ها و چه با تغییر در ارتفاع تجربه می‌کند.

۵. تقاطع بدون استرس
طراحی تقاطع امن هم برای دوچرخه و هم اتومبیل در همه جا تلاشی دشوار است. برخی شهرها راه‌حل‌های پیچیده‌ای ارائه داده‌اند اما در آمستردام، تقاطع‌هایی که برای دوچرخه‌ها طراحی شده‌اند نسبتاً ساده هستند به دلیل آنکه، ترافیک و تردد خودروها در این شهر مهمترین دغدغه نیست. به عنوان مثال، مناطق سبزرنگ برای گردش به چپ در تقاطع‌ها، به ندرت در آمستردام به کار می‌روند.



اوترخت

اوترخت، چهارمین شهر بزرگ و پرجمعیت هلند است. یکی از استراتژی‌هایی که اوترخت به آن توجه زیادی کرده، آن است که ارتباط و دسترسی دوچرخه‌ها و قطارها به یکدیگر، سهل و آسان باشد تا شهری بدون آلودگی ناشی از تردد ماشین‌ها داشته باشند. البته که در هلند، انتخاب شهر دوچرخه دوست به سهلی و آسانی نیست؛ زیرا در بسیاری از شهرهای آن، دوچرخه وسیله نقلیه محبوب شهروندان است؛ اما اوترخت جزو شهرهایی است که نوآوری‌های زیادی برای استفاده هر چه بیشتر شهروندان از دوچرخه به اجرا در آورده است.

مانند بسیاری از شهرهای دیگر هلند، اوترخت از مزیت زیر ساخت‌های دوچرخه‌سواری در شهر بهره می‌برد مانند استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی و اختصاص مسیرهای مخصوص برای دوچرخه سواران. اما آنچه بسیار در استفاده شهروندان از دوچرخه تاثیر گزار بوده است، قیمت بسیار بالای استفاده از ماشین‌ها است.

آنتورپ

آنتورپ، یکی از شهرهای بلژیک است که در دو سال گذشته، به خوبی توانسته است به عنوان یک شهر دوچرخه دوست در جهان، خود را معرفی کند. سه عامل مهم ارتقا خلاقیت بصری شهروندان، تجربه و تخصص و همچنین فعالیت‌های شهرداری برای پیشرفت دوچرخه سواری در این شهر معرفی شدند. پویایی در سازندگی و پیشرفت‌های ظاهری، در چند سال اخیر در این شهر بسیار قابل توجه است. این شهر، در راستای فعالیت‌های مدنی و انسان دوستانه، خدماتی را برای دوچرخه‌سواران ارائه داده است؛ مانند مدیریت چراغ‌های راهنما و اعمال محدودیت سرعت در خیابان‌ها تا ۳۰ کیلومتر بر ساعت برای خیابان‌هایی که دوچرخه‌سواران نیز حضور دارند. همچنین شهرداری برای ساختن پارکینگ‌هایی در ایستگاه‌های قطار و احداث آذراه‌های مخصوص دوچرخه‌سواری که فضای بازتری برای دوچرخه سواران وجود داشته باشد نیز، ساخت و سازهایی در نظر گرفته است. همین تدابیر باعث شده است تا این شهر شاهد حضور بیشتر دوچرخه‌سواران باشد.



استراسبورگ

استراسبورگ، از شهرهای بزرگ و مهم فرانسه است؛ البته که در دوچرخه‌سواری، مدت بسیاری است که اولین شهر این کشور می‌باشد. استراتژی‌های این شهر برای ترویج دوچرخه‌سواری شهری، بسیار بلند همت است؛ این شهر، در نوسازی شبکه‌های شهری، زیرساخت‌های حضور دوچرخه‌سواران را فراهم کرده است، برای مثال، دسترسی بزرگراه‌های مخصوص دوچرخه را به حومه‌ها هدایت کرده است، همچنین به استفاده از دوچرخه‌هایی که دارای محفظه‌هایی برای حمل بار هستند نیز تمرکز دارد. استراسبورگ با این امکاناتی که برای دوچرخه‌سواران در نظر گرفته، فعلا در صدر شهرهای دوچرخه دوست فرانسه قرار دارد.

اساس و پایه این برنامه‌ریزی‌ها برای داشتن شهری دوچرخه‌دوست، از خود شهروندان شروع شده است؛ ۱۶٪ ساکنان، با دوچرخه سر کار می‌روند؛ به همین ترتیب، شما علاوه بر کارکنان پیک، کارمندان شهرداری و دیگر افراد با شغل‌های دیگر را در سطح شهر شاهد هستید که با دوچرخه‌هایی که مخصوص حمل بار هستند، تردد می‌کنند.

بور دو

بور دو از شهرهای فرانسه است که با اینکه شهر بزرگی نیست، اما یک شهر گران و تجملاتی محسوب می‌شود. در این شهر، با اینکه امکانات حمل و نقل خوبی فراهم است، استفاده از ماشین به عنوان یک آلاینده کمتر مورد توجه است؛ مخصوصا اینکه بر روی پل تاریخی شهر (پن ت پریه)، تردد ماشین ممنوع شده است و فقط تردد با دوچرخه و با پای پیاده مجاز است. در این شهر، دوچرخه سواری به عنوان یک وسیله حمل و نقل معمول مانند وسایل نقلیه دیگر تبدیل شده است؛ خانم‌ها و آقایان با نسبت برابری سوار بر دوچرخه در سطح شهر در حال تردد هستند. اما استراتژی‌های شهرداری همچنان در حال به روز رسانی شهر برای استفاده هر چه بیشتر دوچرخه به عنوان وسیله نقلیه است، برای مثال در سال‌های اخیر، نزدیک ۲۰۰ دوچرخه برقی برای استفاده کارکنان تهیه شده است تا بقیه شهروندان برای استفاده از آن تشویق شوند. همچنین انواع پارکینگ‌های دوچرخه‌های باربری نیز احداث و بهره برداری شده است.



اسلو

اسلو، پایتخت نروژ است. این شهر برای مدت زیادی پایتخت استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی نیز در جهان بوده است، اما چندین سال است که با روی آوردن به دوچرخه، توانسته است جزء بیستمین شهر دوچرخه‌دوست جهان در سال ۲۰۱۷، و اکنون هفتمین شهر دوچرخه‌دوست جهان باشد، این شهر، مثال بارزی است برای تمام شهرهایی که شهروندان آن تصور می‌کردند شهرشان بسیار برف‌خیز یا بسیار مرتفع برای دوچرخه‌سواری است.

اسلو برای ارتقاء برنامه‌های شهری مخصوصاً در زمینه حمل و نقل، برنامه‌ریزی‌هایی در بازه سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۵ دارد. تعهد به این برنامه‌ریزی‌ها باعث شده است تا شهروندان شاهد سرمایه‌گذاری برای ایجاد زیرساخت‌هایی برای دوچرخه‌سواری در شهر باشند. به همین دلیل این شهر در طول سال‌های

۲۰۱۷ تا ۲۰۱۸ شاهد حذف ۱,۰۰۰ پارکینگ ماشین و تغییر کاربری محل آن به دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی بوده است؛ اما همچنان جای خالی بعضی از زیرساخت‌های مخصوص در سطح شهر دیده می‌شود و مسئولین شهرداری در حال پرداختن به آنها برای ساخت هر چه سریعتر آن‌ها هستند. از آنجایی که جاده‌ها و پارکینگ‌های مخصوص دوچرخه در سطح شهر وجود دارند، شهروندان و مخصوصاً کارمندان، با اطمینان بیشتری می‌توانند دوچرخه‌های مخصوص حمل بار بگیرند و برای تردد در سطح شهر و خرید روزانه‌شان، از آنها استفاده کنند. خبر بهتر برای شهروندان این است که به دلیل برف‌خیز بودن این شهر، شهرداری‌ها ۴۰۰ دوچرخه اشتراکی با چرخ‌های مجهز برای دوچرخه‌سواری در هوای برفی تهیه کرده‌اند. همین تلاش‌ها و ابتکار عمل‌ها باعث شده است تا شهروندان با هیجان بیشتری به دوچرخه‌سواری روی بیاورند.



پاریس

را در افزایش امکانات دوچرخه‌سواری شاهد بوده است و برای اینکه استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی را از ۵٪ به ۲۵٪ از سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۰ افزایش دهد، زیرساخت‌هایی را اضافه کرده است. همین موفقیت‌های اخیر باعث شدند تا رتبه پاریس در طبقه‌بندی جهانی شهرهای دوستدار دوچرخه در سال ۲۰۱۹ ارتقاء پیدا کند. حمایت‌های مالی برای استفاده هر چه بیشتر دوچرخه‌های باری چه به صورت شخصی و چه به صورت حرفه‌ای و اختصاصی، باعث شده است تا استفاده از این دوچرخه‌ها افزایش پیدا کند.

پاریس، پس از سال‌ها استفاده از خطوط اشتراکی دوچرخه و اتوبوس، نهایتاً مسیرهای اختصاصی برای ساخت دوچرخه را ساخت و این کار را از خیابان‌های شانزلیزه آغاز کرد. سیاستمداران محلی در مقابل مخالفت‌های شدید ایستادگی کرده و امکانات دوچرخه‌سواری را در شهر ارتقا داده‌اند که البته با نتایج چشمگیری هم مواجه شده‌اند: افزایش ۳۰ درصدی ترافیک دوچرخه و البته افزایش استفاده کودکان از دوچرخه‌های خود. پاریس در سال‌های اخیر، پیشرفت‌های فراوانی



وین

شهروندان می‌توانند بطور رایگان این دوچرخه‌ها را اکرایی کنند. اخیراً این شهر برای اضافه کردن ۳۰۰ دوچرخه دیگر، سرمایه‌گذاری کرده است. ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای دوچرخه‌سواری در این شهر با سرعت آهسته ولی پیوسته در جریان است. این شهر توانسته است در سال‌های اخیر، محل پارک ۵,۰۰۰ دوچرخه را فراهم کند. اما با این روند، بعید به نظر می‌رسد تا وین بتواند رتبه بالاتری در سال‌های آتی برای خود کسب کند؛ هنوز خطوط اختصاصی برای دوچرخه‌سواران فراهم نشده است و دوچرخه‌سواران از خطوط مخصوص اتوبوس و تاکسی استفاده می‌کنند. این موجب می‌شود تا در ساعات ترافیک، دوچرخه‌سواری دشوارتر شود.

وین، از پتانسیل خوبی برای تبدیل شدن به یک شهر پیشرو برای حمل و نقل پایدار برخوردار است؛ البته اگر بتواند زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری را با حمل و نقل عمومی در رتبه جهانی درآمیزد. این شهر در سال ۲۰۱۹ توانسته است در فهرست ۱۰ شهر برتر قرار بگیرد. این شهر با هوشیاری تمام توانسته است با کمپین‌های مختلف مانند کمپین (چرا شما دوچرخه‌سواری نمی‌کنید؟)، تأثیرگذاری خوبی بر روی شهروندان برای فرهنگ‌سازی مناسب برای استفاده از دوچرخه داشته باشد. یکی دیگر از برنامه‌های قابل توجه این شهر، سرمایه‌گذاری بر روی پتانسیل‌هایی است که تا اکنون زیاد نمود پیدا نکرده‌اند؛ مانند دوچرخه‌های مخصوص حمل بار



هلسینکی

این شهر، همواره بر روی طراحی‌های شهری ارزش و اهمیت زیادی قائل می‌شد؛ ولی در مورد پیشرفت در طراحی حمل و نقل، مقداری تاخیر داشته است؛ اما علیرغم همین تاخیر، به زیبایی ثابت کرده است که با وجود داشتن شهری برف خیز، می‌تواند یک شهر دوچرخه‌دوست نیز باشد. این شهر مانند پاریس، چشم‌انداز افزایش ۲۵ درصدی حضور دوچرخه در شهر را تدوین کرده است. این شهر، دارای بیش از ۱,۳۰۰ کیلومتر زیرساخت برای دوچرخه‌سواری است و ۲۰ کیلومتر اتوبان مخصوص دوچرخه نیز دارد و ۱۴۰ کیلومتر دیگر در حال ساخت است. این شهر در رتبه‌بندی جهانی در سال ۲۰۱۳ نزول کرده بود؛ اما توانست در سال ۲۰۱۷ دوباره ۸ مرتبه ارتقا بیابد و از رتبه ۱۸ به ۱۰ جایگاه خود را در این جدول

ثبت کند. این اتفاق با برنامه‌ریزی‌هایی که این شهر در این سال‌ها انجام داده است، میسر شده است. مانند هفت برابر کردن تعداد دوچرخه‌های اشتراکی شهر و رساندن آنها به ۳۵۰۰ عدد؛ همچنین ۷۴٪ شهروندان در یک گزارش، ابراز کرده‌اند که دوچرخه‌سواری در سطح شهر، از امنیت بالایی برخوردار است. مدیریت‌های شهری نیز برای سهولت شهروندان در حمل و نقل، دوچرخه‌های باربری را فراهم کرده‌اند و امکان بردن دوچرخه‌ها به داخل واگن‌های قطار نیز در سال ۲۰۱۸ مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

از آنجایی که هلسینکی یک شهر برف‌خیز است، شهرداری برای تجهیز ماشین‌های برف رویی شهر نیز برنامه‌هایی را در نظر گرفته است تا خیابان‌های آن با سرعت بالاتری پاکسازی شده و دوچرخه‌سواری در روزهای پر برف زمستان نیز فراهم باشد.

