



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

ELAN

BRNO • GENT • LJUBLJANA • PORTO • ZAGREB

Polazište za izadu Plana razvoja biciklizma u Zagrebu

Projekt: ELAN, Mobiliziranje građana za vitalne građane

Mjera: Pобољшanje biciklističkih uvjeta

Autor: Udruga Bicikl / Damir Širola



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

15. rujna 2011.

Sadržaj

1. Vizija

2. Svrha i cilj

3. Razine djelovanja ostvarenja vizije i postizanja svrhe

Prilozi:

4. Dobrobiti korištenja bicikla u gradu

5. Osnovni principi za planiranje biciklističkih površina

6. Dijagram planiranja, izvođenja i praćenja funkcionalnosti biciklističke infrastrukture

1. Vizija

Zagreb će postati grad izjednačenih uvjeta korištenja bicikla u prometu, bez obzira na dob korisnika, svrhu i učestalost korištenja bicikla u prometu za sve građane.

Zagreb će biti povezan sa svojim vanjskim naseljima sigurnim i ugodnim biciklističkim putevima kako bi svom cjelokupnom stanovništvu osigurao iste uvjete korištenje bicikla.

Naša zajednica će uvažavati sve dobrobiti od te vrste prometa, a to su čišći i jeftiniji osobni promet, zdravija i ugodnija životna sredina, kao i smanjenje troškova za održanje kvalitete života u gradu. Gradska će uprava stimulirati korištenje bicikla i pješaćenje na gradskim relacijama kao mogućnost izbora za sve naše građane.

2. Svrha

Grad Zagreb želi izjednačiti prometne mogućnosti za bicikliste s mogućnostima drugih načina prijevoza do 2020.godine.

Grad Zagreb prepoznaje korištenje bicikla u prometu kao ključni doprinos rješavanju mnogih gradskih problema, neposredno ili posredno vezanih za promet.

Istraživanja dokazuju kako je prijelaz s motornog osobnog prometa na biciklistički najjednostavnije i najbrže moguće postići putem planske izgradnje biciklističke infrastrukture i usporedno, s planskim utjecajem na svijest stanovnika o korisnosti takvog osobnog prijevoza.

Korištenje bicikla ima mnoge prednosti nad drugim načinima prometovanja:

- to je najjednostavniji, najjeftiniji i najefikasniji održivi način poboljšanja prometnih uvjeta u gradovima
- može uvelike poboljšati prometnu komunikaciju između satelitskih naselja i grada
- doprinosi smanjenju prometnih zagušenja, preopterećenja JGP, smanjuje onečišćenje okoliša
- doprinosi zdravlju kao osobnoj i javnoj kategoriji te smanjuje izdatke za javno zdravstvo

Podizanjem razine sigurnosti, dojma sigurnosti, ugodnosti i praktičnosti pri korištenju bicikla u gradu, želimo mijenjati svijest građana o biciklu kao prijevoznom sredstvu u gradu kako bismo izjednačili biciklistički s ostalim vidovima osobnog gradskog prijevoza.

Ovdje su navedena polazišta za izradu plana koji bi trebao sadržavati viziju i ciljeve razvoja, planove izgradnje infrastrukture, kao i načinu uključivanja stanovništva u ostvarenje te vizije. Ostvarenju vizije trebaju pridonijeti i političke odluke Grada Zagreba.

Specifični ciljevi u tom smjeru su:

- stvoriti i održati ugodan i siguran sustav za svakodnevno prometovanje biciklom u Zagrebu, s ciljem povećanja broja korisnika bicikla
- povećati sigurnost i dojam o njoj u toj vrsti prometa
- povećati broj građana korisnika bicikla u svakodnevnoj upotrebi
- biciklističke mreže i popratnih objekata
- utjecati na izgradnju kulture korištenja bicikla kao osobnog izbora transportnog sredstva
- smanjiti broj stradalih i poginulih u prometu, posebice biciklističkom

Oni uključuju slijedeće namjere:

- povećanje broja svakodnevnih korisnika bicikla u prometu sa 1% tokom 2008. godine na min. 12% do kraja 2020. godine
- postići najmanje 80%-tno zadovoljstvo korisnika bicikla u prometu postignutim stanjem u navedenom periodu
- uvesti sustav javnih bicikala u prometnu strukturu Zagreba
- mjeriti, pratiti i utjecati na nezgode i nesreće biciklista u prometu, kao i utjecati na smanjenje tog broja.

Ključni faktori poboljšanja uvjeta u cjelokupnom životu grada i životu korisnika bicikala u prometu, koji su pritom vidljivi i mjerljivi su:

- smanjenje cijene izgradnje novih prometnica na području grada
- smanjenje opterećenja JGP
- smanjenje emisije stakleničkih plinova
- smanjenje zagađenja zraka
- smanjenje broja prometnih nezgoda i nesreća
- smanjenje troškova za održanje javnog zdravstva kroz povećano kretanje građana.

Strateški pravci djelovanja

Ova Polazišta grada Zagreba postavlja osnovni okvir djelovanja na uspostavljanju biciklističkog gradskog prometa putem:

- postavljanja vizije razvoja
- određuje pravce i aktivnosti koji vode prema ostvarenju te vizije
- određuje opseg i smjer građanske inicijative kao potpore ostvarenju ciljeva
- određuje pojedinačne svrhovite i izvodiive akcije u smjeru postizanja ciljeva
- zahtjeva aktivnu suradnju gradskih ureda za pojedine djelatnosti na ispunjenju ciljeva

3. Razine djelovanja ostvarenja vizije i postizanja svrhe

Na strateškoj razini treba razraditi integralnu politiku razvoja mobilnosti prilagođenu gradskom ustroju i građanima, a istodobno treba voditi računa o dugoročnosti, širem društvenom opravdanju i kretanjima. Ne treba se obraćati isključivo pitanjima prometa, već promet promatrati kao vitalni dio gradskog života.

Na taktičkoj razini treba osigurati putem kombiniranja utjecaja i sudjelovanja građanstva, pogotovo učestalih i masovnih korisnika prometne infrastrukture, edukacije i permanentnog obraćanja građanstvu sklad između zadovoljenja tih potreba na osobnoj i društvenoj razini. Kako bi se edukacija i obraćanje građanima ostvarilo, potrebno je razviti komunikativne alate koji će na jednostavan i svima razumljiv način omogućiti uspješnost tih radnji.

Na provedbenj razini se mora omogućiti da prethodne razine postanu temelj sustava mobilnosti koji omogućava funkcionalno prometovanje na svim razinama, sve do društvenog principa mobilnosti za sve, uvijek i na svim mjestima. Kontinuirano nadgledanje provedbe treba biti vršeno od stručnih službi kako bi se osigurala potpuna funkcionalnost s ekonomskog, ekološkog, i stanovišta održivosti. Proces nadgledanja mora biti u mogućnosti prepoznati nove okolnosti i načine ponašanja stanovništva kako bi bio u poziciji prilagodbe i ispunjenja potreba građana.

PRILOZI

4. Dobrobiti korištenja bicikla u gradu

Životniji grad	<p>Korištenje bicikla jedan je od najjednostavnije primjenjivih načina izgradnje aktivnog i održivog stila života, o čemu ovisi kvaliteta života u gradu. Masovnost bicikala drastično smanjuje gužve i zagušenja u prometu grada. Korištenjem bicikla građani dosežu znatno povećanu razinu mobilnosti, nedostupnu motornom prometu. Korištenje bicikla drastično smanjuje zagađenja svih vrsta i pojavnosti i tako doprinosi kvaliteti života svih članova zajednice.</p>
Zdravlje	<p>Korištenje bicikla podiže razinu tjelesne aktivnosti, podiže razinu općeg zdravstvenog stanja korisnika, drastično umanjuje rizike od kardiovaskularnih oboljenja, visokog krvnog tlaka, tip2 dijabetesa, regulira tjelesnu težinu, gojaznost i utječe na sprečavanje razvoja nekih kanceroznih oboljenja. Korištenje bicikla utječe i na psihičko stanje putem smanjenja stresa i depresije. Sve navedeno jasno pokazuje da je korištenje bicikla izrazito jasno povezano sa smanjenjem troškova za javno zdravstvo. Ono što je izuzetan faktor vrijednosti jest podizanje mobilnosti kod starijih osoba.</p>
Promet	<p>Gabarit bicikla jasno govori o boljem iskorištenju javnih prostora namjenjenih prometu. Njegovo korištenje smanjuje vremena provedena u transportu. Treba naglasiti da je bicikl nezamjenjiv u intermodalnom načinu gradskog prijevoza kao jedan od modova prijevoza.</p>
Ekonomija	<p>Korištenje bicikla na gradskim relacijama oslobađa korisnika troškova koji se neizostavno vežu na korištenje automobila (gorivo, parking, rizici od auto-šteta, održavanje i sl.).</p>

Okoliš	<p>Korištenje bicikla je tiho i ne proizvodi štetne emisije plinova, ne utječe na stvaranje stakleničkih plinova. Parkiranje bicikla zauzima 10 puta manje prostora od potrebnog za parkiranje automobila. Bicikli u prometu zauzimaju znatno manje jeftinijeg prostora za gibanje.</p>
Socijalni aspekt	<p>Korištenje bicikla omogućuje socijalno prihvatljiv, jeftin i svima dostupan način osobnog prijevoza. Također omogućuje mobilnost mladima, starima i svima onima bez vozačkih dozvola ili onima koji su u nemogućnosti imati automobil. Također dopunjuje javni gradski prijevozni sustav, omogućujući lakši pristup do JGP sa udaljenijih stambenih lokacija. Biciklističke prometnice mogu koristiti i osobe sa smetnjama u kretanju bez opasnosti od kontakta sa automobilima.</p>

5. Osnovni principi za planiranje biciklističke infrastrukture

- Odvajanje motornog od nemotornog prometa gdje god je moguće
- Primjena semafora za bicikliste na svim ostalim raskrižjima
- Omogućiti prilaz za bicikle javnim ustanovama, parkovima, sportskim objektima i zonama za rekreaciju
- Povezati gradske četvrti i ostala stambena naselja u prometnu cjelinu
- Standardizirati prometne oznake kao i u najvećoj mogućoj mjeri podlugu staza na cijelom području

Razrada postizanja atraktivnosti biciklističkih staza i puteva

KRITERIJ	PARAMETAR	GRANIČNE VRIJEDNOSTI		
		mreža	staze	prilazi do staza
PRITUŽBE I ZAMJERKE	broj na 1000 korisnika/stanovnika	broj na 1000 stanovnika	broj na 1000 korisnika	
	smanjenje broja pritužbi	smanjenje za 80% nakon provedbe projekta		
VIDLJIVOST / PREGLEDNOST	prisutnost ulične rasvjete	7 lux/m2 minimum		
VIZURE OKOLINE	vegetacija, hortikultura	treba štiti od vjetra, ali biti dovoljno udaljena i niska da ne pruža zaklon za lopove		
	širina vidika	najmanje 50 m ispred i 10 m bočno		
OSJEĆAJ SOCIJALNE SIGURNOSTI	broj prijava krađa ili vandalizama Policiji	minimum		
	postatak žrtava krađe bicikla	max 5%		
	mogućnost orijentacije	prepoznatljivost određenih točaka puta		
	prisutnost stambene gradnje	najmanje 50% dužine	najmanje 75% dužine	

Izvor: studija bic. infrastrukture u Delftu, Nizozemska, 1978.

6. Dijagram planiranja, izvođenja i praćenja funkcionalnosti biciklističke infrastrukture

