

ZAGREB 2017

PROŠIRENE PJEŠAČKE ZONE

JAVNI PRIJEVOZ

PRERASPODJELA PROSTORA




sindikata biciklista



BICIKLISTIČKE MAGISTRALE

JAVNI BICIKLJI

PARKIRALIŠTA ZA BICIKLE

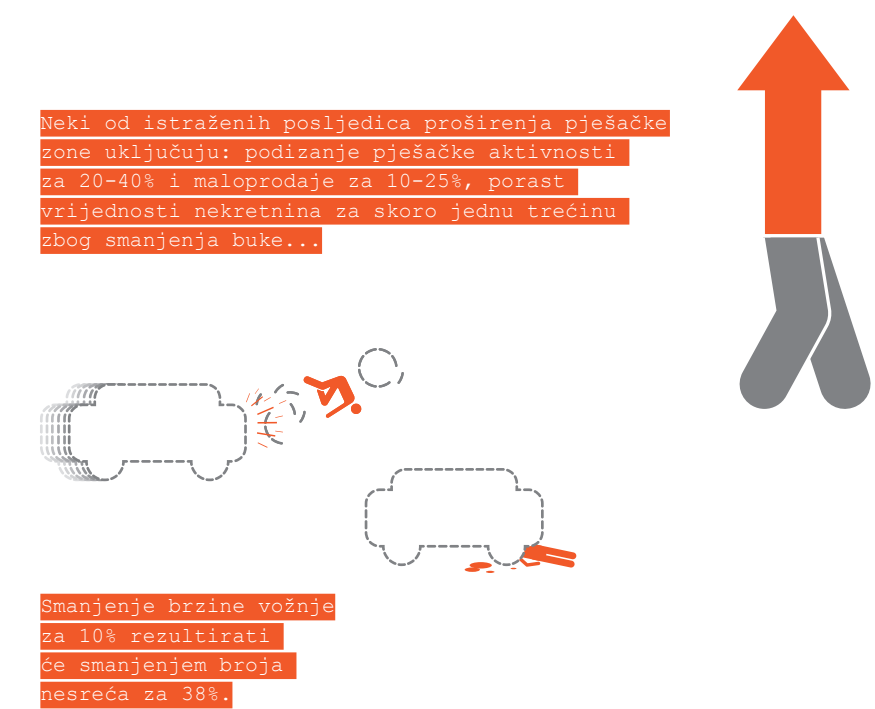
ZONE 30

UVOD

Godina je 2017. Prošlo je točno 150 godina otkako je zagrebački trgovac i mecena Ladislav Beluš zagrebačkim ulicama provo- zao prvi bicikl. Zagreb je 2017. jedan od najčišćih gradova u Europi s jednom od najnižih stopa srčanog udara. Malo tko se još zamara cijenom barela nafte na svjetskom tržištu. Malo je nervoznih u prometu, malo je prometnih nesreća. S druge strane, puno je slučajnih susreta s poznanicima na ulicama, puno je čišći zrak, puno je manje buke. Mislite da je takvo što nemogu- će? Za nekoliko godina Zagreb bi mogao postati upravo ovakav uz pomoć izuma na dva kotača (i trunčicu političke volje).

Biciklistički grad kakav bi Zagreb mogao postati nije grad namijenjen subkulturi mladih ili posebnim interesima bicikli- sta. Baš naprotiv, to je grad u kojem se svi građani lakše i efikasnije kreću i koji je svima ugodnije mjesto za život. Grad kakav zamišljamo mjesto je u kojem se i starije osobe mogu sigurno i jeftino kretati, u kojem se ne bojite pustiti djecu na ulicu, u kojem i sugrađani koji ne mogu ili ne žele plaćati benzin imaju učinkovit pristup svim dijelovima grada. Bicikli- stički grad je mjesto u kojem je stanovništvo zdravije i u ko- jem promet ne stvara dodatni stres. To je mjesto u kojem manje ovisite o hirovitim promjenama cijena benzina, u kojem potičete lokalnu ekonomiju i u kojem niste toliko izolirani od drugih ljudi. Biciklistički grad je onaj u kojem je odlazak na posao nije stres nego užitek, u kojem manje brinete o višku kilogra- ma. Ukratko, biciklistički grad je onaj u kojem bi svatko pože- lio živjeti.

Želimo da do 2017. godine to postane i Zagreb. Koji je put do toga, koje konkretne mjere želimo da se provedu i kako jedno- stavan izum na dva kotača može toliko poboljšati izgled jednog grada, saznajte u ovoj brošuri.



BICIKLISTIČKE MAGISTRALE

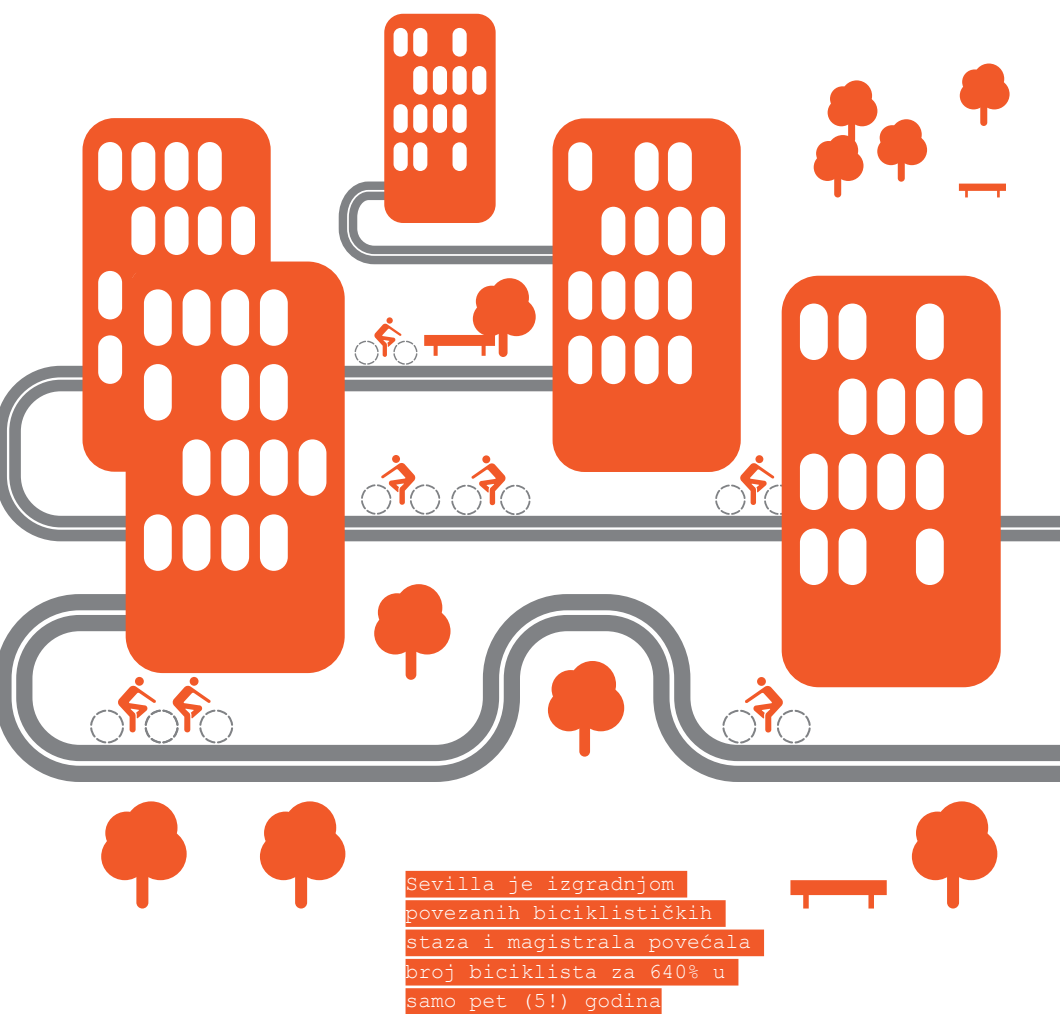
Ključan element dobre biciklističke infrastrukture su i bi- ciklističke magistrale koje prate glavne prometne arterije u gradu i povezuju grad s predgrađem, stambene s poslovnim zona- ma, periferiju s centrom grada. Od 30 do 40% putovanja biciklom u Europi su putovanja od kuće do posla te su upravo za takva putovanja najprikladnije biciklističke magistrale. One podra- zumijevaju fizički odvojene biciklističke staze od ostatka pro- meta kojom se biciklisti mogu opušteno kretati, na brz i efika- san način. Široke, udobne, fizički odvojene biciklističke staze, koje uz to imaju prednost na križanjima i semaforima, stvaraju snažan dojam sigurnosti u prometu te su takve dionice privlač- ne manje iskusnim biciklistima, kao i starijim osobama, djeci i rekreativcima.

Povećanjem broja biciklista na cesti, s druge strane, povećava se i sigurnost biciklista u prometu – za svako udvostručava- nje broja biciklista, rizik od nesreće za svakog pojedinca pada za trećinu. Pri izgradnji magistrala treba imati na umu da se njihove prednosti mogu ostvariti samo ako su izgrađene na ne- prekinutim dionicama i ako su ugrađene u cjelovitu mrežu koja povezuju ključna gradska odredišta.

Zagreb 2017. godine povezan je biciklističkim magistralama sa svim okolnim mjestima od Zaprešića i Velike Gorice preko Samo- bora i Brezovice do Sesveta. Biciklističke magistrale trebaju presijecati čitav grad i omogućiti građanima da brzo i sigurno stignu s istoka na zapad i sa sjevera na jug grada.

PROŠIRENE PJEŠAČKE ZONE

Pješačenje je najstarije i najraširenije transportno sredstvo – skoro svako putovanje uključuje barem malo pješačenja (pa makar to bilo od kuće do automobila). No prošlo stoljeće je obilježio nagli rast broja automobile i stupnja motorizacije u gradovima, ponajviše na račun pješačenja, što je dovelo i do brojnih poslje- dica na zdravlje ljudi (zbog buke, nečistog zraka i smanjenja fizičke aktivnosti) ali i okoliša. No danas, poticanje pješačenja i smanjenje stupnja motorizacije pokret je koji mijenja način na koji gradovi diljem svijeta funkcioniraju. Od Pariza do Melbour- nea, gradovi dodjeljuju sve više javnog prostora pješacima, bi- ciklistima i javnom prijevozu – London je dio Trafalgar square-a pretvorio u pješačku zonu, a Beč cijeli centar grada zatvorio za motorna vozila. Upravo su pješačke zone najbolji način poticanja pješačenja jer stvaraju siguran i ugodan okoliš za hodanje. Ra- zlozi za proširenje pješačke zone su višestruki. Pješačke zone temelj su zdrave zajednice – poboljšavaju sigurnost i mobilnost pješaka, smanjuju količinu buke i onečišćenje zraka, čine isku- stvo hodanja ugodnijim, te revitaliziraju socijalne kontakte, ali i ekonomsku aktivnost. Dovoljno je pogledati da su najomiljenija okupljališta i "dnevni boravak" zagrepčana upravo pješačke zone poput Cvjetnog trga. U biciklističkom gradu te zone su značajno proširene na širi centar grada do kojeg se onda lako može stići javnim prijevozom i biciklom.



JAVNI BICIKLI

U proteklih nekoliko godina, diljem Europe ali i svijeta dogo- dio se veliki porast sustava javnih bicikala kao nadopunu sustavu javnog prijevoza. Dok je 2001 takvih sustava bilo samo nekolicina, broj je zbog pozitivnih učinaka i popularnosti do 2012 nara- stao na preko 400. Zagreb je idealan grad za javne bicikle zbog povoljne klime i pretežno ravne topografije, iako su takvi sustavi iznimno uspješni i u kišnim gradovima poput Dublina. Razlozi su višestruki: javni bicikli su ekonomski i ekološki najodrživija vrsta javnog prijevoza, prilagođeni su gradu – najbrže su prije- vozno sredstvo za putovanja ispod 5km, stvaraju nove poslove, do- stupni su 24 sata dnevno, 7 dana u tjednu, a pretplate su iznimno jeftine – prvih pola sata vožnje uvijek je besplatno dok 24-satna pretplata košta kao jedna karta u javnom prijevozu, a godišnja pretplata je u nekim gradovima i 20 puta jeftinija od pretplate na javni prijevoz.

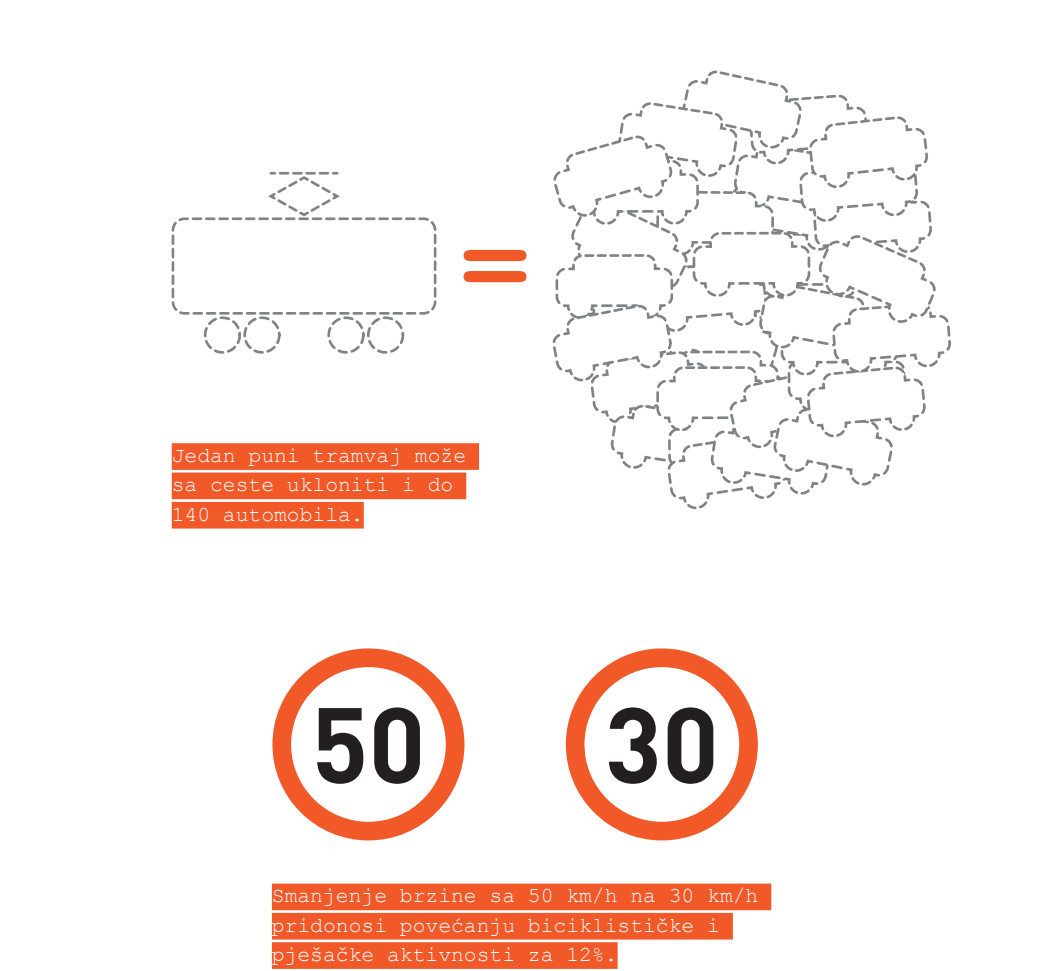
Postizanje dugoročnog pozitivnog učinka na mobilnost u gradu sma- njivanjem motornog prometa i onečišćenja zraka zahtijeva kontinu- irani razvoj urbane prometne strategije, i javni bicikli su dugo- ročno iznimno važan faktor za razvoj multi-modalnog i održivijeg sustava prijevoza. Sustav javnih bicikala tako zauzima centralno mjesto u viziji Zagreba 2017.

JAVNI PRIJEVOZ

Razvoj kvalitetne, ugodne i efikasne mreže javnog prijevoza klju- čan je dio prometne politike svih gradova koji dugoročno žele po- boljšati kvalitetu života. Prometne strategije koje daju prednost javnom prijevozu pred automobilskim prometom imaju za rezultat uključenje svih skupina građana u promet neovisno o dohotku ili starosti, doprinose većoj sigurnosti prometa, smanjuju troškove i prometne gužve i poboljšavaju kvalitetu zraka.

Prosječna brzina tramvaja u centru Zagreba u 2011., na 120. obljetnicu postojanja ZET-a, bila je 12 km/h, tj. gotovo jednako kao krajem prethodnog stoljeća kada su tramvaje gradskim ulica- ma vukli konji. Jedan od glavnih faktora unaprijeđenja korištenja javnog prijevoza je upravo brzina – pri povećanju brzine od 20- 40% povećava se broj korisnika za 60-80%, a to se prvenstveno po- stiže stimulacijom automobilskeg prijevoza i fizičkim odvajanjem traka za javni prijevoz.

Poticanje bicikla kao gradskog prijevoznog sredstva i unapri- jeđenje biciklističke infrastrukture paralelno s restriktivnim mjerama za automobilske promet ima pozitivan učinak na povećanje korištenja javnog prijevoza. Biranjem bicikla umjesto automobi- la smanjit će se prometne gužve te tako ubrazati javni prijevoz (koji onda postaje privlačniji za upotrebu). S druge strane, pro- mocija efikasnog javnog prijevoza prijateljski nastrojenog prema biciklima omogućuje češći odabir bicikla za prijevozno sredstvo. Tako se nadamo se da će se do 2017. godine iz Zaprešića ili iz Velike Gorice moći javnim prijevozom prevesti bicikle do Zagreba i onda nastaviti obavljanje svakodnevnih poslova.



ZONE 30

Zone smanjene brzine podrazumijevaju ulice u kojima je brzina vo- zilima ograničena na 30 km/h. Takve zone dokazano povećanju kva- litetu života stanara i korisnika zbog smanjenja opasnosti od ju- rećih automobila, ugodniji doživljaj ulice, manje razine ispušnih plinova i značajnog smanjenja buke. Ujedno, takva su područja u prometnom smislu znatno sigurnije, te se u njima ne morate toliko brinuti da pustite djecu da se igraju vani s vršnjacima. Ulice sa sporijim prometom dokazano koriste i poboljšanju društvenih odno- sa – sa smanjenjem intenziteta prometa uklanja se barijera osje- ćaju zajednice u susjedstvu.

Zone 30 (i nižih brzina) smanjuju i potrebu za izgradnjom bici- klističkih staza pa se pritom ostvaruju i uštede u gradskom pro- računu. One štede i novce vozača automobila, a imaju i pozitivne učinke na našu klimu – uvođenje takvih zona smanjuje izdatke za gorivo barem 12%, a jednako toliko smanjuju i ispuštanje CO2 u atmosferu.

U Europi se počinju prepoznavati dobri utjecaji na kvalitetu života koje donosi uvođenje zona 30 pa mnogi gradovi i metropo- le poput Londona i Barcelone, ubrzano rade na njihovom uvođenju i proširenju. U našem susjedstvu, Graz ima zone smirenog prometa na čak 80% površine, što je doprinijelo tome da je postao puno ugodnije mjesto za život. Vrijeme je da se takve zone hitno počnu uvoditi u Zagreb.

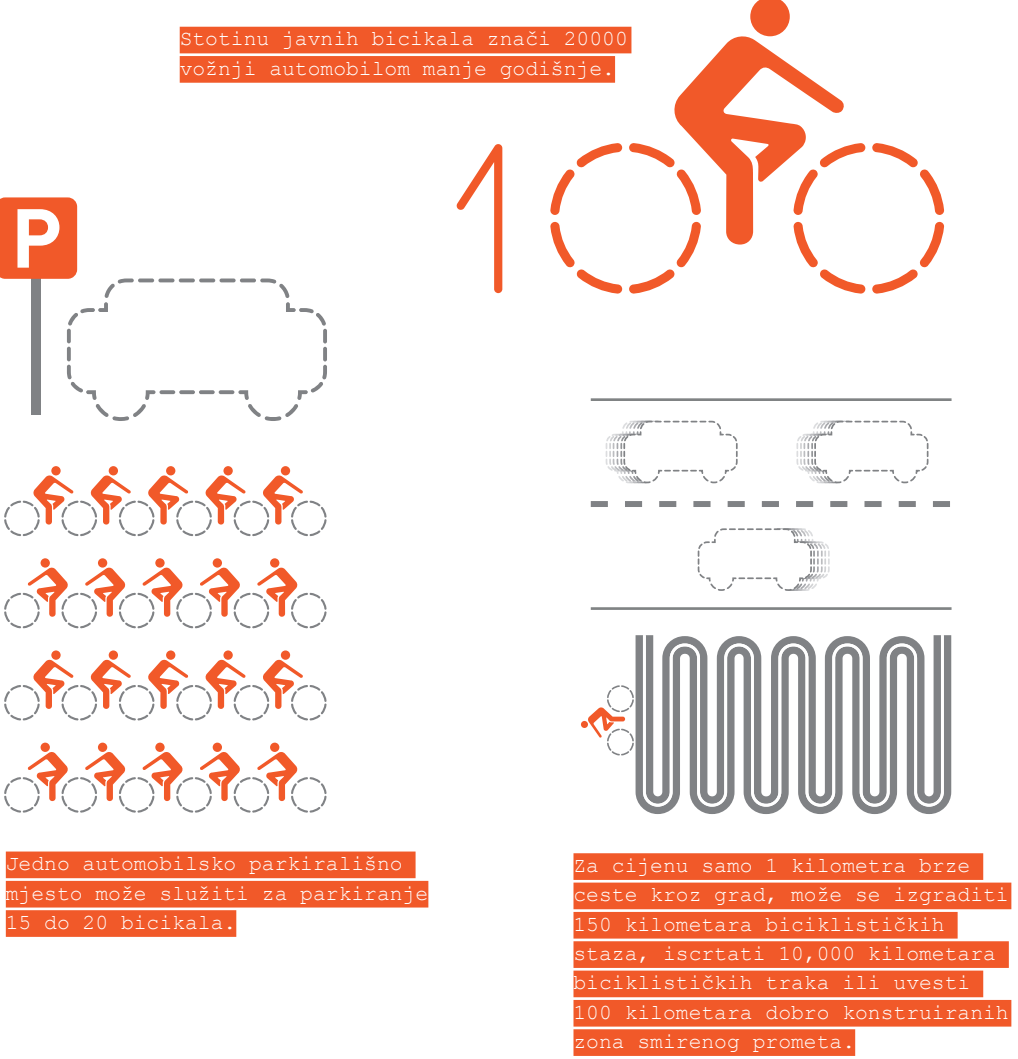
PRERASPODJELA PROSTORA

Manje je poznata činjenica da su prve ceste bile izgrađene za pješake, a prve asfaltirane ceste za bicikle. Razvojem automo- bilske industrije ceste su postale prometnice na kojima je bilo sve manje mjesta za originalne korisnike, a na javnim prostori- ma počeli su dominirati automobili.

Vizija Zagreba 2017. godine uključuje drugačiju raspodjelu prostora i smanjenje dominacije automobila. Najveći dio javnog prostora treba biti namijenjen pješacima (jer svi smo pješa- ci!), potom dolaze efikasna prijevozna sredstva poput tramva- ja, autobusa i bicikala, a neefikasna sredstva poput automobi- la dolaze tek na kraju (Zašto neefikasna? Jer za malu količinu prevezenih putnika troše puno resursa – od mira i tišine, preko čistog zraka do javnog prostora).

Preraspodjela prostora konkretno znači da u nekim ulicama treba potpuno zabraniti pristup automobilima, a u nekim prostor do- sada na raspolaganju automobilima treba rezervirati za bicikle i javni prijevoz. Parkirane automobile treba maknuti u garaže izvan centra i na taj način osloboditi prostor za igrališta za djecu, šetališta, ulične galerije, vrvoredne ili nešto drugo...

U svakom slučaju, uvjerljivo najlakši način za povećanje kvalitete života najvećeg broja naših sugrađana postepeno je uklanjanje automobila iz našeg grada – to je jedini način da trajno smanjimo buku, gužve i zagađenje. No to se ne može učiniti bez istovremenog jačanja niza kvalitetnih zamjenskih načina kretanja!



Sindikata biciklista je nevladina udruga koja se bavi promocijom bici- klizma, zaštitom prava biciklista i unapređenjem uvjeta za bicikle. Mi- slimo da "Pedala nije šala", i naš primarni cilj je utjecati na pobolj- šanje biciklističke infrastrukture, koja će omogućiti da vožnja biciklom bude sigurna i jednostavna. Osim toga, bavimo se i edukacijom, radom na poboljšanju prometne kulture sudionika u prometu te radimo na boljoj prevenciji i rješavanju krađa bicikala.

Također, želimo svojim članovima omogućiti dodatne beneficije poput izle- ta, edukacije, pravne pomoći, popusta i sponzorstava. To nam omogućava solidarnost i međusobna pomoć u širokoj mreži naših članova i simpati- zera. Krajnji cilj našeg djelovanja je da se na bicikle počne gledati kao na jedno od glavnih rješenja prometnih problema u gradovima. Želimo gradove u kojima ljudi na posao odlaze biciklom, u kojima se baka i dje- ca bezbrižno odlaze rekreirati vožnjom po gradu. Želimo zdrave, čiste, sigurne i ugodne gradove, a bicikli su jedan od najvažnijih sastojaka u ostvarivanju te vizije.

Učlani se u Sindikat biciklista i ostvari popuste u trgovinama bicikli- stičke opreme, sudjeluj u promjenama i stvaranju kvalitetnijeg bicikli- stičkog okruženja, druži se i vozi s istomišljenicima!

www.sindikاتبiciklista.hr
www.facebook.com/sindikاتبiciklista

   
sindikata biciklista