

## **9 teza Sindikata biciklista o biciklističkom prometu**

### **1 Ljudi u Zagrebu sve više koriste bicikl kao gradsko prijevozno sredstvo**

U zadnjim godinama primjećuje se konstantan trend porasta korištenja bicikla kao gradskog prijevoznog sredstva. Brojni razlozi utječu na to: ekološka svijest, fleksibilnost, efikasnost, troškovi, zdravlje. Biciklist/ica na Zagrebačkim ulicama je redovna i česta pojava koja neće izostati ni po velikim hladnoćama niti u kišnim danima.

### **2 Zagreb ima odlične prirodne preduvjete za razvoj biciklističkog prometa**

Zagreb je ravničarski grad s umjerenom kontinentalnom klimom, zbog čega je vožnja bicikla moguća bez napora i tokom cijele godine. Grad ima brojne planski izgrađene široke ulice u kojima je moguća lagana izgradnja magistralnih biciklističkih pravaca. Zbog veličine Zagreba udaljenosti dnevnog prometa uglavnom ne prelaze 5-7 Km što je idealno za prijevoz biciklom.

### **3 Gradska biciklistička infrastruktura ne prati potrebe biciklist(ic)a i porast prometa.**

Individualni razlozi i pogodnosti Zagreba motiviraju sve više ljudi da počnu koristiti bicikl kao gradsko prijevozno sredstvo. S druge strane, postojeća gradska biciklistička infrastruktura destimulira takve pokušaje. Po pitanju biciklističke infrastrukture grad Zagreb znatno zaostaje za usporedivim europskim gradovima i ne radi dovoljno niti sustavno na nadoknađivanju tih zaostataka. Glavni problemi zagrebačke biciklističke infrastrukture su:

- Nepostojeća mreža biciklističkih staza – nepovezani fragmenti staza koji su vrlo često prekinuti, čak i na prijelazima preko raskršća
- Nedovoljna kvaliteta staza: usko, isprekidano, neudobno, opasno, interakcija s pješacima, prepreke (kafići, rinzoli, stupovi, autobusne stanice, ...)
- Nedovoljno staza, nepovezane staze, nemogućnost sigurne biciklističke veze za sva odredišta „A do B“ u gradu
- Nedostatak sigurnih parkirališta za bicikle
- Semafori neprilagođeni biciklističkom prometu - nepotrebno ga usporavaju, frustriraju i izazivaju na prekršaje koji ugrožavaju sigurnost
- Paradigma automobila – gradski prijevoz se pravi po mjeri automobila: potrebe bicikla su manje važne, nema ni jednog slučaja prenamjene površine od automobila za bicikle
- Staze za bicikle se rade tamo gdje je to jednostavno a ne tamo gdje je to potrebno
- Ulaganje u biciklističku infrastrukturu je zanemarivo u odnosu na ostale gradske financije

### **4 Vožnja biciklima kroz Zagreb treba biti ravnopravan dio gradskog prometa**

Ljudi se kreću po gradu na sve načine zbog svih razloga. Biciklom se ide na posao jednako kao i tramvajem ili autom, a ljudi trče zbog sporta kao što i sportski voze bicikl ili auto. Odlazak u grad ili u kazalište također je moguć na sve načine. Nedavna medijska izjava gradskog službenika AG, kojom sugrađane dijeli na one koji idu na posao i one koji voze bicikl je potpuni promašaj. Bicikl je ravnopravan i važan dio gradskog prometa, što su potvrdile i policijske akcije <<http://sindikاتبiciklista.hr/osvrt-na-policijske-akcije-usmjerene-na-bicikliste/>>.

### **5 Porast korištenja bicikala u Zagrebu koristi svim sugrađanima, čak i onima koji nikad ne koriste bicikl**

Svaki novi bicikl u gradskom prometu znači manje auta ili putnika u javnom prijevozu. Višestruku korist od toga imaju svi sugrađani:

- Manje auta znači manje prometne gužve i učinkovitiji prijevoz preostalih auta i javnog prijevoza na gradskim ulicama
- Manje auta i efikasnije kretanje znači manje zagađenje zraka, veću energetske učinkovitost i manje troškove za prijevoz
- Više biciklist(ic)a znači više zdravlja i manje zdravstvenih troškova

## **6 Bicikl je „najcool“ prijevozno sredstvo**

Predrasuda da je bicikl za sirotinju stara je oko 100 godina. To je bio u vrijeme kad je cijena bicikla počela padati ispod 6 radničkih plaća, pojavio se motocikl i automobil, nije bilo prometnih gužvi niti problema ekologije, pretilosti i energetske učinkovitosti.

Čovjek koji u današnje doba koristi bicikl „umjesto“ auta ili tramvaja je pametan, inovativan, spretna, hrabar, zdrav, jak, fleksibilan, dinamičan, savjestan, ekološki osviješten, moderan, nesebičan i pažljiv. Mnogi svjetski poznati političari i ugledni poslovni ljudi koriste bicikle, a divljenje ljudima koji opterećuju ekosustav trošenjem stotina tisuća litara goriva za osobni prijevoz prevelikim autima ili jahtama sugerira još jedino žuta štampa.

## **7 Svi mogu voziti bicikl, uvijek je moguće voziti bicikl**

Bicikl je moguće voziti neovisno o spolu, uzrastu, godinama, statusu, poslu, ...

Uz adekvatan stav i opremu, koje je moguće steći vremenom, bicikl je, kao i sve druge načine prijevoza, moguće koristiti u svakom godišnjem dobu i svim vremenskim prilikama.

Želimo grad u kojem i djeca i bake mogu na siguran način prometovati biciklom (poput Kopenhagena ili Amsterdama s 38% udjela korištenja bicikla u javnom prijevozu, ali i nekih naprednijih hrvatskih gradova, poput Koprivnice, Karlovca ili Varaždina)

<http://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/CityAndTraffic/CityOfCyclists/CycleStatistics.aspx>

<http://www.iamsterdam.com/en-GB/Media-Centre/city-hall/dossier-cycling/Cycling-facts-and-figures>

## **8 Infrastruktura za gradski promet biciklima nije dodatni trošak nego ušteda**

Izgradnja kvalitetne biciklističke infrastrukture ima svoje troškove, ali su oni višestruko niži od troškova za izgradnju i održavanje infrastrukture za automobilske i javni prijevoz. Ako dio sredstava za prometnu infrastrukturu uložimo u biciklističke staze i time povećamo udio korištenja bicikala, uštedjet ćemo još i više na troškovima za cestovnu infrastrukturu. Brojne studije i analize pokazuju i dodatne „povrate investicija“ kroz povećano zdravlje, radnu sposobnost i dužinu života.

[http://www.gmfus.org/galleries/cdp-tcn/Jensen\\_Cyclings\\_High\\_Return\\_on\\_Investment.pdf](http://www.gmfus.org/galleries/cdp-tcn/Jensen_Cyclings_High_Return_on_Investment.pdf)

## **9 Spontani porast korištenja bicikla je ograničenog dosega, treba ga sustavno podržati**

Porast korištenja bicikla posljedica je osobne hrabrosti i inicijative dijela sugrađana. Biciklistički promet u Zagrebu ne raste zbog zagrebačke biciklističke infrastrukture nego unatoč njoj. Dodatno povećanje, na dobrobit svih građana i održivog razvoja, i dostizanje udjela koje imaju razvijeni gradovi neće se u ovakvim uvjetima dogoditi spontano. Potrebno je osigurati kvalitetnu infrastrukturu i potaknuti razvoj dodatnom edukacijom i stimulativnim mjerama.