

## OBRAZAC

**sudjelovanja javnosti u internetskom savjetovanju o Prometnom elaboratu za uspostavu prometnih površina za zajedničko odvijanje biciklističkog i motornog prometa na području Gradske četvrti Donji grad**

<b>Naziv nacrtu odluke ili drugog općeg akta o kojem se provodi savjetovanje</b>	<i>Prometni elaborat za uspostavu prometnih površina za zajedničko odvijanje biciklističkog i motornog prometa na području Gradske četvrti Donji grad</i>
--	---

<b>Naziv gradskog upravnog tijela nadležnog za izradu nacrtu</b>	Gradski ured za gospodarstvo, energetiku i zaštitu okoliša
--	--

<b>Obrazloženje razloga i ciljeva koji se žele postići implementacijom Prometnog elaborata</b>	<p>Ovim Prometnim elaboratom predviđena je uspostava biciklističke infrastrukture na području Gradske četvrti Donji grad u skladu s Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/16). Implementacija biciklističke infrastrukture prema Prometnom elaboratu doprinijeti će ostvarivanju ciljeva Strategije Europa 2020. za pametan i održiv rast, budući se projektom poboljšavaju uvjeti za odvijanje i unapređenje biciklističkog prometa na području Grada Zagreba, stvaraju se uvjeti za sigurniju vožnju bicikla, promovira se vožnja bicikla te se osiguravaju uvjeti za uporabu e-bicikla (<i>pedeleca</i>). Pored navedenog stvaraju se predispozicije za povećanje zaposlenosti kroz osiguranje infrastrukture koja omogućava ekonomično putovanje Gradskom četvrti Donji grad te se doprinosi smanjenju broja automobila u centru grada. Ciljevi kao i očekivani rezultati uklapaju se u Akcijski plan urbane mobilnosti Europske unije i to u:</p> <p>Temu 1. – Promoviranje integralnih politika – Aktivnosti 3.: Prijevoz za zdrave urbane sredine;</p> <p>Temu 2. – Fokusiranje na građane – Aktivnosti 8.: Promicanje održive mobilnosti;</p> <p>Temu 3. – Ozelenjavanje urbanog prijevoza;</p> <p>Temu 6. – Optimiziranje urbane mobilnosti.</p> <p>Također je u suglasnosti sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine kako slijedi:</p> <p>Cilj 4a. Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – čvorište Zagreb;</p> <p>Cilj 6. – Unapređenje prometnog sustava u smislu organizacije i operativnog ustrojstva s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava;</p> <p>Cilj 6d. – Unapređenje sigurnosti prometnog sustava i</p> <p>Cilj 6e. – Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš.</p> <p>Također je usuglašen sa ZagrebPlanom 2020 – Razvojnom strategijom Grada Zagreba:</p> <p>Strateški cilj C4. Unapređivanje prostornih kvaliteta i funkcija Grada, Prioritet C4P3 – Unapređivanje infrastrukturnih i prometnih sustava, Mjera C4P3-M6 – Unapređivanje biciklističkog prometa.</p>
--	---

**Razdoblje internetskog savjetovanja  
(29. listopada 2018. – 29. studenog 2018.)**

<p>Ime i prezime osobe odnosno naziv predstavnika zainteresirane javnosti koja daje svoje primjedbe i prijedloge na predloženi Prometni elaborat</p>	<p>Udruga Sindikat biciklista</p>
<p>Interes, odnosno kategorija i brojnost korisnika koje predstavljate</p>	<p>građani koji se kreću Donjim gradom (i) pješice ili biciklom, stanari Donjeg grada</p>
<p>Načelne primjedbe i prijedlozi na predloženi Prometni elaborat s obrazloženjem</p>	<p><b>Pozitivna obilježja projekta</b></p> <p>Po prvi put se u Zagrebu biciklistički promet razmatra cjelovito, na području od nekoliko kvadratnih kilometara, što je značajan iskorak u odnosu na improviziranje ulicu po ulicu, ne vodeći računa o glavnim pravcima, povezanosti i sl.</p> <p>Projektom se predviđa šira primjena novina iz Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi (u daljnjem tekstu “Pravilnik”) što je svojevrsna legitimacija načina kako je Pravilnikom predviđeno uređivanje biciklističkog prometa.</p> <p>Pozdravljamo javnu raspravu o projektu, kao i kvalitetnu kartu iz koje se može jasno sagledati planirane zahvate.</p> <p>Projektom se po prvi put u više desetljeća planiraju građevinski zahvati zbog bic. prometa u centru.</p> <p>Proširenje postojećih jednosmjernih biciklističkih pravaca uvođenjem i drugog smjera na nizu prometnica svakako će doprinijeti ugodnijem, praktičnijem i sigurnijem kretanju biciklom kroz Donji grad.</p> <p>Za razliku od dosadašnje prakse prema kojoj se biciklističkom prometu prostor dodjeljivao rijetko, a i onda isključivo na štetu pješačkog, ovim projektom po prvi put je predviđeno oduzimanje barem malog prostora vrsti prometa koja ima daleko najviše prostora i najrastrušnije ga koristi - automobilskom prometu.</p> <p>Na više mjesta predviđa se povezivanje postojećih staza i traka, čime se u Donjem gradu malo približavamo načelu propisanom Pravilnikom prema kojem se (i) biciklističkom prometu mora osigurati mogućnost neprekinutog kretanja, osobito s ulazima i izlazima na kolnik te prijelazima kroz križanja.</p> <p><b>Problematična obilježja projekta i prijedlozi unaprijeđenja</b></p>

Prema neslužbenim izvorima ("Kroz cijeli Donji grad 30 km/h: U svim će ulicama trakove dijeliti bicikli i automobili", Večernji list, 3.11.2018.), kao najkraći rok prilagodbe navodi se 2023. godina. Obaveza iz važećeg Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi (u daljnjem tekstu "Pravilnik") je da se prilagodba zatečene infrastrukture mora dovršiti do proljeća 2019. godine. Takvi rokovi nisu u skladu s pozitivnim propisima Republike Hrvatske i kao takvi nisu prihvatljivi, pogotovo s obzirom na izrazito skromna financijska sredstva potrebna za uređenje biciklističkog prometa.

Predložena rješenja po pojedinim ulicama daju za naslutiti da su zanemarene odredbe Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi prema kojem se način vođenja bic. prometa bira prema jakosti prometa na prometnici. Čini se da ili nije bilo sustavnog brojenja biciklističkog i motornog prometa ili da predloženo rješenje nije u skladu s Pravilnikom, što projekt čini neprihvatljivim. Ukoliko se promet pak brojio, molimo da se ti podaci javno objave kako bi se projekt mogao provjeriti s obzirom na njih.

Projekt je od početka zamišljen s nemogućim okvirima: pomiriti desetljeća zanemarivanja biciklističkog prometa s realnim potrebama, a uz uvjet što manje mogućeg trošenja novca, praktički bez diranja parkirališnih mjesta i većih fizičkih zahvata. Za sveobuhvatni i zapravo ogroman terenski, istraživački i projektantski posao predviđena je bagatelna cijena od ispod 200.000 kn što dovodi u pitanje opću kvalitetu projekta. Projekt ovako skromnih ambicija mogao bi biti opravdan kad bi se radilo o privremenoj mjeri na godinu-dvije dok ne dođe do nekih značajnijih zahvata u pogledu osiguravanja prostora za biciklistički promet, ali ako su novinski navodi o "najmanje 5 godina" do provedbe ovog projekta, onda je ovakav okvir projekta - kojim se gotovo uopće ne zadire u površine namijenjene automobilskom prometu koji troši ogroman dio javnog prostora - krajnje neprimjeren.

Javnost niti u jednoj fazi izrade projekta (skoro pune dvije godine!) nije bila pozvana dati prijedloge - netransparentnost do samog kraja, kada se cijeli projekt daje na javnu raspravu u finalnom obliku. U tom smislu, za nespremnost da se kroz proces pripreme projekta Grad Zagreb savjetuje s vrlo aktivnim lokalnim nevladinim organizacijama koje se prvenstveno bave biciklističkim prometom nema opravdanja.

Postojeća praksa označavanja "sharrowa" (oznaka da se bicikli smiju kretati kolnikom) čini se nasumična, loša i opasna. Vrlo je moguće da će u obliku kojoj je projektom predložen unazaditi, a ne unaprijediti prometnu kulturu i toleranciju. Projektom se sharrow oznakama bicikliste vodi neposredno uz parkirane automobile gdje im prijete opasnost sudara s otvorenim vratima automobila, umjesto bliže sredini prometne trake (npr. Preradovićeve). Biciklisti koji u takvoj situaciji voze pazeći na svoju sigurnost i udalje se od vrata

parkiranih automobila, u očima vozača automobila mogu izgledati kao prekršitelji jer se ne drže položaja koji im se pogrešno sugerira kroz položaj oznaka na kolniku, čime se potiče netoleranciju i nekulturu. Umjesto podsjetnika da se i biciklisti trebaju pravodobno prestrojiti u prometnu traku za smjer kojim se žele kretati kroz križanje (pa da se sharrowsi označe i u više od jedne prometne trake kada postoje odvojene trake za "skretače" i za "ravno"), bicikliste se na opasan način uz desni rub kolnika vodi "ravno" kroz traku za "desne skretače" (npr. Gajeva) čime se dovodi u opasnost vozače bicikla.

Bike boxovi (zaustavne površine pred križanjima za bicikliste) trebali bi imati pristupnu traku ili stazu od par desetaka metara jer im biciklisti inače ne mogu lako pristupiti.

U projektu nismo našli da će se postavljati vertikalna signalizacija u svakoj ulici u kojoj je u primjeni nova signalizacija iz Pravilnika (kao što je to npr. učinjeno u Ljubljani) s ciljem informiranja svih sudionika u prometu pa predlažemo da se takva signalizacija postavi.

Prilika da se jedna od najvažnijih mjera unaprijeđenja prometa u Donjem gradu - obuhvat svih prometnica zonama 30 km/h - je izostala. Zonama 30 trebale su biti obuhvaćene gotovo sve ulice u Donjem gradu s iznimkama svega nekoliko ulica koje čine glavne prometne pravce ("zeleni valovi", Šubićeva i sl.). Ovim projektom bi se prometno zaostajanje Grada Zagreba za zapadnim susjedima (Graz, Beč, Basel, Zurich, Ljubljana itd.) u ovom smislu povećalo za još desetak godina, na štetu sigurnosti i kvalitete pješackog i biciklističkog prometa u Donjem gradu kao i kvalitete života stanara te gradske četvrti. Danas se u Donjem gradu mjestimice primjenjuje ograničenje od 40 km/h koje uz toleranciju od 10 km/h u stvarnosti znači da vozači automobila mogu nesmetano voziti 50 km/h ili 66% iznad 30 km/h koje se npr. u nekim ulicama "preporuča" vodoravnom signalizacijom. Predlažemo uvođenje zona 30 na većini ulica Donjeg grada, a po potrebi možemo pripremiti kartu s istaknutim ulicama na kojima smatramo razumnim zadržati važeća ograničenja brzine.

Propušta se prilika ukidanja zabrane dvosmjernog prometa na kolniku za bicikle, bez zasebne trake ili staze, iako je to sasvim uobičajeno prometno rješenje u europskim gradovima, npr. Toulouseu, Bruxellesu, Ljubljani i sl. Sjeverna Kačićeva, Đorđićeva i sl. primjeri su ulica u kojima je dovoljno postaviti sharrows oznake i znak zabrane prometa u jednom smjeru uz dopunsku ploču "osim za bicikle" da bi se omogućio dvosmjerni promet za bicikle. Predlažemo prilagodbu projekta tako da uključi i takva rješenja, uz preduvjet da ulice u kojima se tako uređuje promet budu obuhvaćene zonama 30.

	<p>Ovim projektom Grad Zagreb i dalje propušta na odgovarajući način zbrinuti biciklistički promet u mirovanju, kako za osobne potrebe u vidu plana razmještaja stalaka za bicikle, tako i za sustav javnih gradskih bicikala. Prema anketama NextBike korisnika, stanice sustava javnih bicikala značajan broj postojećih korisnika javnih bicikala želi kod Branimirove tržnice, na križanju Zvonimirove i Heinzelove te na početku Martičeve. Općenito, slijedeći dobru praksu gradova s razvijenim sustavima javnih bicikala, mreža stanica trebala bi biti takva da razmak između dvaju stanica u širem centru grada bude 300-400 metara u bilo kojem smjeru. Po pitanju stalaka za parkiranje privatnih bicikala, Pravilnikom o bic. infrastrukturi propisan je minimalni broj parkirnih mjesta koja treba osigurati za objekte poslovne djelatnosti, trgovačke centre, obrazovne ustanove, rekreacijske centre, kazališta, kina, kolodvora, kina, čajnice i studentske domove. Nadalje, Pravilnikom se predlaže da oko 30% tih mjesta bude natkriveno, a to je danas blizu 0%. Većina navedenih vrsta objekata nema dovoljan broj, dovoljno kvalitetnih ili uopće ikakvih parkirnih mjesta za bicikle. Ta bi se odredba Pravilnika mogla zadovoljiti prenamjenom određenog broja cestovnih parkirnih mjesta po načelu 8-10 mjesta za bicikle umjesto 1 za automobile, čime se naravno omogućava parkiranje daleko većem broju građana.</p>
<p>Primjedbe i prijedlozi na pojedine djelove Prometnog elaborata s obrazloženjem</p>	<p>SAVSKA / ROOSEVELTOV TRG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• u projektu je navedeno kako se planira dvosmjerna biciklistička staza koja se kreće iza <i>postojeće</i> tramvajske stanice - međutim te tramvajske stanice više nema</li> </ul> <p>TRG RH</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• na zapadnoj strani trga predviđena je dvosmjerna biciklistička staza koja ne predviđa postojanje tramvajske stanice ispred muzeja za umjetnost i obrt: staza treba ići iza stanice</li> </ul> <p>HEINZELOVA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• povezati biciklističku stazu u Heinzelovoj ulici s sharrow smjerom iz Banjavčičeve na nedvosmislen način.</li> <li>• Potez Henzelove od Zvonimirove do Banjavčičeve nema biciklističku stazu ni traku. S obzirom da je planirano kretanje bicikala Zvonimirovom ulicom zajedničkim odvijanjem prometa (sharrow), isti princip se može primijeniti na Henzelovu ulicu u području gore spomenutog poteza</li> </ul> <p>LJUDEVITA POSAVSKOG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrebno je niveliranje ili uklanjanje dijela uspornika uz rubni kamen koji su postavljeni od rubnika do rubnika ulice na svim lokacijama gdje</li> </ul>

se takav uspornik nalazi

#### VRBANIĆEVA

- završetak vrbanićeve je potrebno projektirati tako da se kretanje biciklističkog prometa nadoveže na kretanje biciklističkog prometa Henzeleovom ulicom. Potrebno je uzeti u obzir kako je GUP-om planirano probijanje Vrbanićeve ulice te kako je u više navrata tražena izgradnja pješačko biciklističkog pothodnika koji bi spojio Vrbanićevu ulicu s Bužanovom.

#### BOGIŠIĆEVA

- Ovim projektom je predviđeno Od Ljudevita Posavskog do Vrbanićeve zajedničko odvijanje biciklističkog i motornog prometa (sharrow) u smjeru sjevera, što je potrebno drugačije projektirati jer se na tom potezu nalazi ulaz u OŠ Silvije Strahimir Kranjčević. Predlaže se stavljanje znaka C06 i E07 na križanje Vrbanićeve i Bogišićeve

#### ŠUBIĆEVA

- Nije primjereno zadržavanje postojećeg stanja na potezu od Martićeve do Kvaternikovog trga, jer je GUP-om predviđena izgradnja biciklističke staze/trake. Na tom potezu je moguće napraviti nekoliko mogućnosti, a to je ukidanje paralelnih parkirališnih mjesta, pretvaranje tih mjesta u prostor za dostavu te predviđanje zajedničkog odvijanja biciklističkog i motornog prometa.

#### KRIŽANIĆEVA, ŠVAROVA, DOMAGOJEVA

- Potrebno je omogućiti kretanja biciklističkog prometa u oba smjera navedenim ulicama, jer se radi o ulicama koje okružuju dvije gimnazije i dječji vrtić, stoga je potrebno dati punu prednost pješačko biciklističkom prometu.

#### KNEZA VIŠESLAVA

- Ova ulica je već postavljena kao ulica usporenog prometa - zona 30 - te je dovoljno široka da se u njoj u cijeloj duljini uredi biciklistički promet kolnikom u oba smjera. Potrebno je napomenuti kako je pločnik na obe strane ove ulice vrlo živa pješačka zona i smještanje biciklističkog prometa na pločnik postat će ugroza za pješake.

#### KNEZA MISLAVA

- Omogućiti povezanost biciklističkog prometa Ulicom kneza Mislava u smjeru prema Jugozapadu po trasi tramvajske pruge.

#### KRALJA DRŽISLAVA

- postavljanje “bike boxa” na križanju s Draškovićevom kako bi se omogućilo prestrojavanje biciklista na semaforu za skretanje u desno.

#### DUKLJANINOVA

- omogućiti zajedničko odvijanje prometa u oba smjera kako bi se Lopašićeva povezala s Trgom žrtava fašizma, npr. “sharrows” oznakama i prema jugu

#### LOPAŠIĆEVA, TOMAŠIĆEVA i BULIĆEVA

- omogućiti kretanje biciklističkog prometa kolnikom u suprotnom smjeru od motornog postavljanjem znaka zabranjenog smjera uz dopunski znak “osim za bicikle”

#### DERENČINOVA

- Izostavljen je dio ulice koji povezuje Šubićevu i Zvonimirovu za koju je jednostavno predvidjeti zajedničko odvijanje biciklističkog i motornog prometa

#### TRG HRVATSKIH VELIKANA

- Izgradanja biciklističko pješačke staze koja bi spojila Martićevu ulicu s Draškovićevom i Jurišićevom ulicom s ciljem stvaranja povezanosti istok - zapad

#### TESLINA

- na križanju s Praškom ukloniti semafor na križanju: nakon zatvaranja zapadnog kraja Tesline za tranzitni motorni promet, jedina svrha ovog semafora je da olakša uključivanje automobilima iz Tesline na Zrinjevac, na štetu pješačkog, biciklističkog i tramvajskog prometa koji tamo uopće ne trebaju semafor

#### FRANKOPANSKA

- na križanju s Varšavskom ugasiti semafor na križanju van 2-3 sata vršnog prometa oko obližnje škole: van tog razdoblja ovaj semafor samo

	ometa pješački, biciklistički i javni promet na Frankopanskoj da bi olakšao uključivanje zanemarivog broja automobila iz Varšavske u Frankopansku
Ime i prezime osobe (ili osoba) koja je sastavljala primjedbe i prijedloge ili osobe koja predstavlja zainteresiranu javnost, e-mail ili drugi podaci za kontakt	Tomislav Nakić-Alfirević info@sindikاتبiciklista.hr
Datum dostavljanja	3.12.2018.

**Važna napomena:**  
**Popunjeni obrazac dostaviti na adresu elektroničke pošte:**  
[savjetovanje-gospodarstvo@zagreb.hr](mailto:savjetovanje-gospodarstvo@zagreb.hr)  
**zaključno do 3. prosinca 2018.**

**Po završetku savjetovanja, sve pristigle primjedbe/prijedlozi biti će javno dostupni na internetskoj stranici Grada Zagreba. Ukoliko ne želite da Vaši osobni podaci (ime i prezime) budu javno objavljeni, molimo da to jasno istaknete pri slanju obrasca.**

**Anonimni, uvredljivi i irelevantni komentari neće se objaviti.**