

Predmet: Prijedlog načela i mjera za izgradnju biciklističke infrastrukture i uređenje biciklističkog prometa - nacrt dokumenta

- Prostor za biciklistički promet kod izgradnje novih staza i rekonstrukcije prometnica ne smije se uzimati na račun pješačkog prostora već na račun prostora za motorna vozila (u pokretu i/ili mirovanju). Izuzetak su prometnice (avenije i sl.) sa širokim pločnicima na kojima je rijedak pješački promet.

- Polazišna prometna površina za bicikle je postojeća ulična i cestovna mreža. Pri gradnji odvojene biciklističke infrastrukture poštovati načelo da njeno korištenje ne smije bicikliste dovoditi u nepovoljniji položaj nego da se kreću cestom. Odvajanje biciklističkog od motornog prometa izgradnjom biciklističkih staza i traka je nužno samo uz prometnice s vrlo brzim i gustim motornim prometom (gradske avenije). U dijelovima grada i ulicama u kojima promet motornih vozila nije intenzivan i brz, a ta ulica nije definirana/prepoznata kao arterijalna/magistralna biciklistička ruta, nije nužna gradnja biciklističkih staza/traka. Promet na takvim ulicama prilagoditi usporavanjem prometa i dizajnom prometnica. Ova načela primijeniti i kod rekonstrukcije prometnica.

- Kod planiranja i izvođenja nove prometne infrastrukture te kod rekonstrukcije postojeće valja poštovati sljedeću hijerarhiju, odnosno prava na korištenje prostora: osobe s invaliditetom, pješaci, javni prijevoz, biciklisti, motorna vozila. U slučaju dvojbe prilikom određivanja prioriteta za korištenje prostora, voditi se načelom da izravnost i praktičnost rute mora biti osigurana za nemotorizirani i javni prijevoz, a osiguravati isto za individualni automobilski promet je niže važnosti.

- Definirati i izgraditi mrežu primarnih biciklističkih ruta kretanja (arterija/magistrala). Primarne rute planirati i izvoditi na smjerovima na kojima postoji i predviđa se potreba za brojnjim putovanjima ljudi. Takve primarne biciklističke rute moraju biti izvedene po najvišim standardima kvalitete i kapaciteta biciklističkog prometa. Svrha im je preuzimanje što većeg udjela putovanja građana na tim relacijama. Primarne rute pored praćenja postojeće mreže glavnih prometnica, mogu se graditi i po smjerovima koji trenutno nisu izgrađeni za motorna vozila.

- Kod rekonstrukcije gradskih prometnica omogućiti primjereno kretanje biciklistima (ne nužno uz izgradnju biciklističkih staza).

- Zakonskim i podzakonskim rješenjima te gradskim propisima i uredbama omogućiti promet biciklista pješačkim zonama. Brzinu biciklista u pješačkim zonama uskladiti s brzinom propisanom za dostavna vozila. U neposrednoj blizini pješaka, veža, izlaza, lokala brzinu biciklista uskladiti s brzinom hoda pješaka.

- Izraditi gradske standarde za kvalitetnu biciklističku prometnu infrastrukturu koja bi premostila razdoblje do donošenja takvih propisa na nacionalnoj razini (u neodređenoj

budućnosti). Standardi za biciklističku mrežu moraju osigurati cjelovitost (bez prekida na zebra i sl., nadovezivanje biciklističke mreže na uličnu mrežu), sigurnost (bočna udaljenost od prepreka, vidna polja, opasnosti podloge), udobnost (potpuno izravnavanje prijelaza, tj. uklanjanje rubnika, kvaliteta podloge, estetika). U nekim jednosmjernim ulicama razmotriti uvođenje biciklističke/staze trake u suprotnom smjeru (npr. Teslina). Uvoditi i širiti zone 30km/h, osim na avenije, prometnice namijenjene za javni prijevoz i sl.

- Izraditi gradske standarde za parkirališta za bicikle po najvišim standardima (varijante „klamerica“). Propisima osigurati odgovarajući broj, lokaciju i izvedbu parkirališta za bicikle kod javnih ustanova, stambenih zgrada, na javnim površinama i sl.

- Do žurnog usvajanja kvalitetnih standarda, u nadolazećem kratkoročnom razdoblju izbjegavati javnu nabavu neadekvatnih stalaka te izgradnju novih biciklističkih staza po postojećim propisima (neekonomično, bacanje novca, nužni kasniji popravci). Bez iznimke, u slučajevima kad se ipak pristupa provedbi postojećih planova, uključiti udruge u cjelokupan proces.

U Zagrebu 21. veljače 2012.