



Koordinacijsko tijelo
za razvoj cikloturizma
RH
www.cikloturizam.hr



Udruga Sindikat biciklista
www.sindikatbiciklista.hr

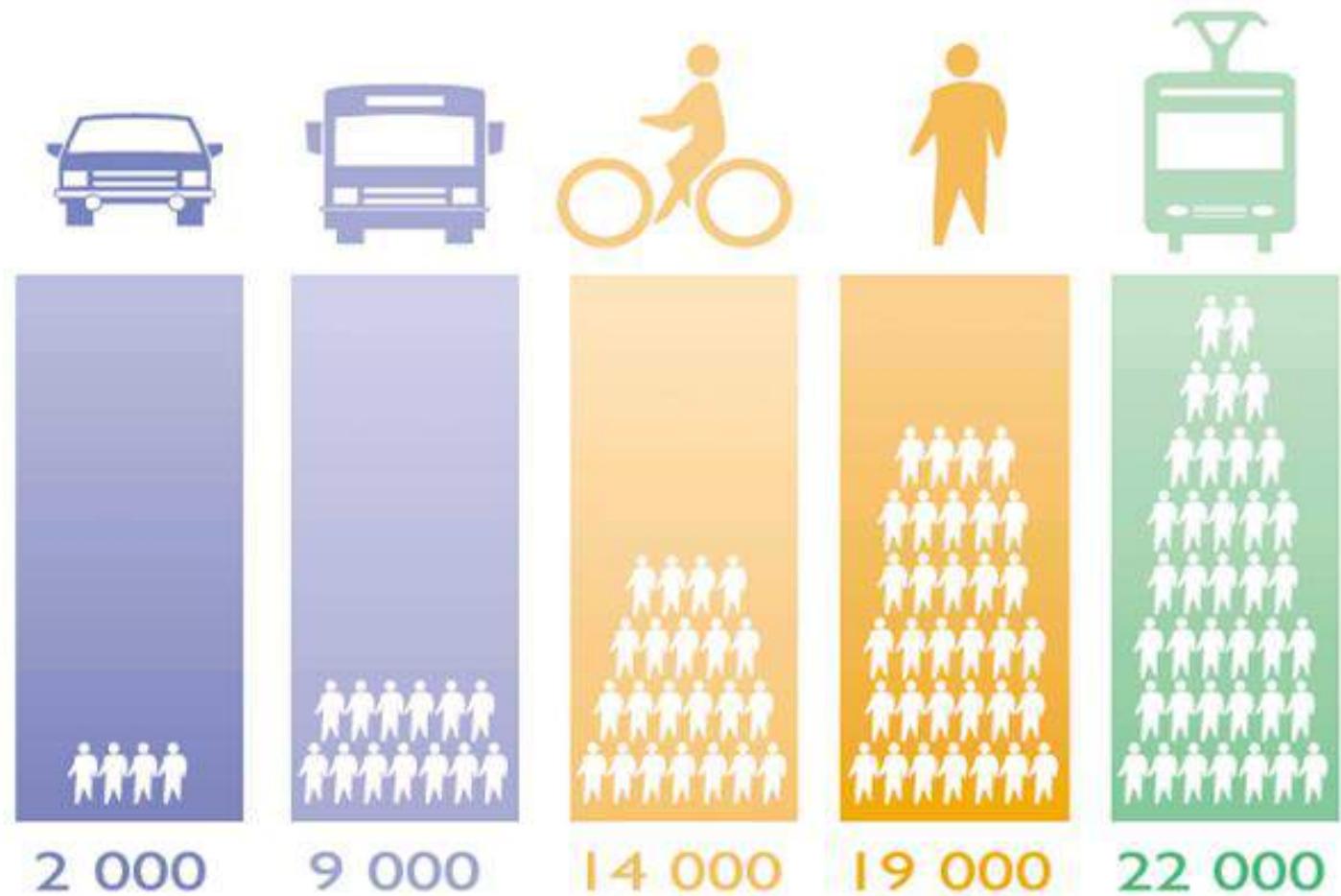
Izazovi uspostave urbane i nacionalne biciklističke infrastrukture

Izazovi uspostave urbane i nacionalne biciklističke infrastrukture

- Zašto uopće bicikl?
- Kakva biciklistička struktura nam treba?
- Kakve to ima veze s cestama?
- Izazovi
- Prijedlozi rješenja
- Vizija

Zašto uopće bicikl?

- Urbana mobilnost biciklom
 - Efikasno
 - Brzo i jednostavno
 - Ekološki odgovorno
 - Jeftino
 - Sigurno
 - Zdravo
- Korisno za cijelu zajednicu



Izvor: *Ticket to the future: 3 Stops to Sustainable Mobility*. UITP, International Association of Public Transport, Brussels, 2003, based on Botma&Pependrecht, *Traffic operation of bicycle traffic*, TU Delft, 1991

Zašto uopće bicikl?

- Cikloturizam
 - Velik gospodarski potencijal
 - Velik dio prihoda ostaje lokalnoj zajednici
 - Održivi turizam
 - Ruralni turizam
 - Smanjenje sezonalnosti
 - Zapošljavanje



Kakva biciklistička infrastruktura?

- Sigurnost
- Atraktivnost
- Efikasnost
- Cjelovitost/kontinuitet



Neizbjježna prometna dionica EuroVelo 8 kod Žaborića, ŠKŽ

Kakve to ima veze s cestama?

- Biciklističke rute velikom većinom koriste ceste uz mješoviti promet na kolniku
- Biciklistička staza je dio ceste
- Biciklistička traka je dio ceste
- Mješovita pješačko – biciklistička staza je dio ceste
- Tko zna graditi cestu zna graditi i biciklističke prometnice ...
 - Biciklistička cesta
 - Biciklistički put



Tipični problemi s infrastrukturom ...
... i moguća rješenja

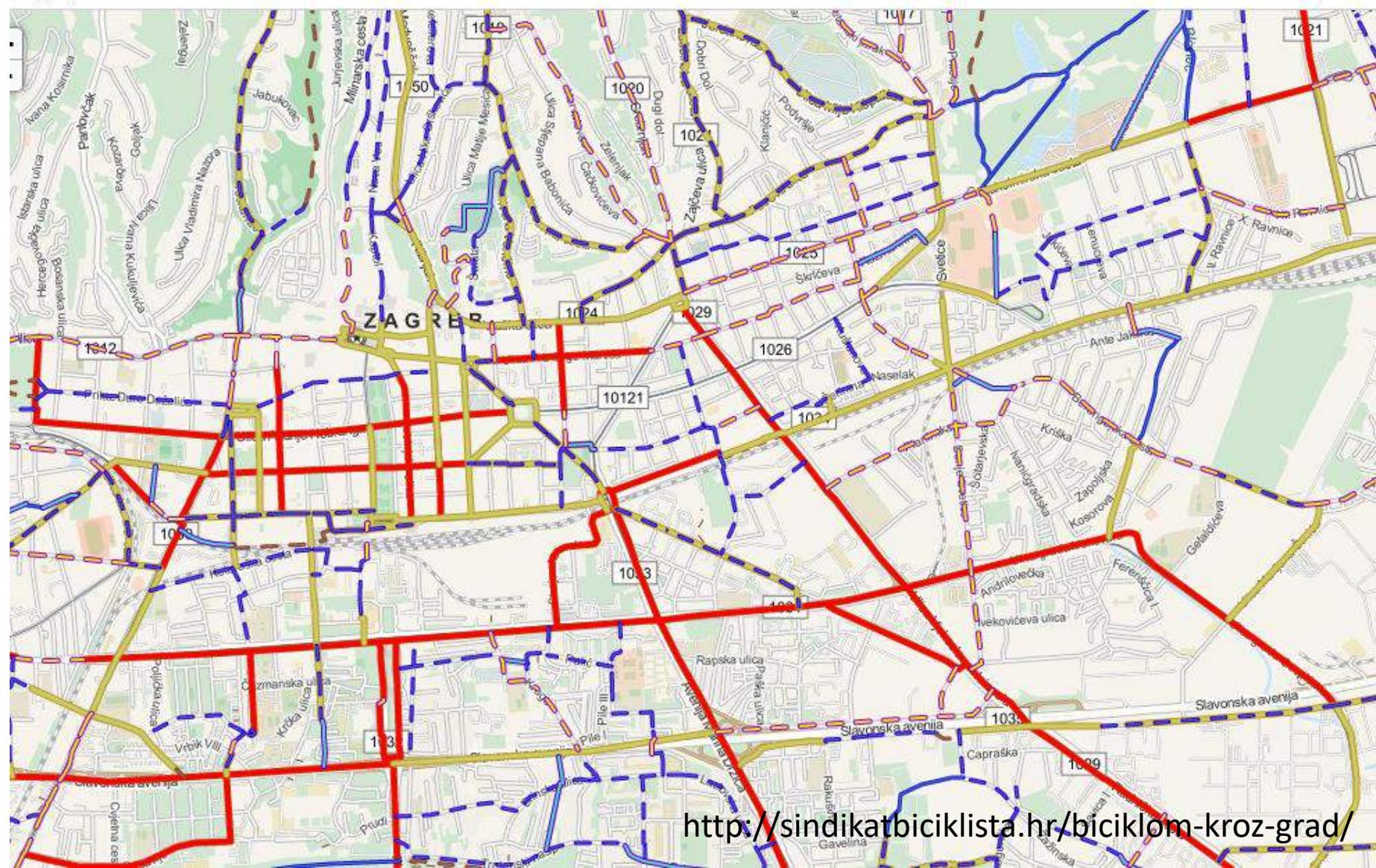
Fokus na biciklističke prometne površine

- Nedovoljno povezani fragmenti biciklističkih staza i traka
- način razmišljanja: gdje se može voziti bicikl



Fokus na biciklistički promet

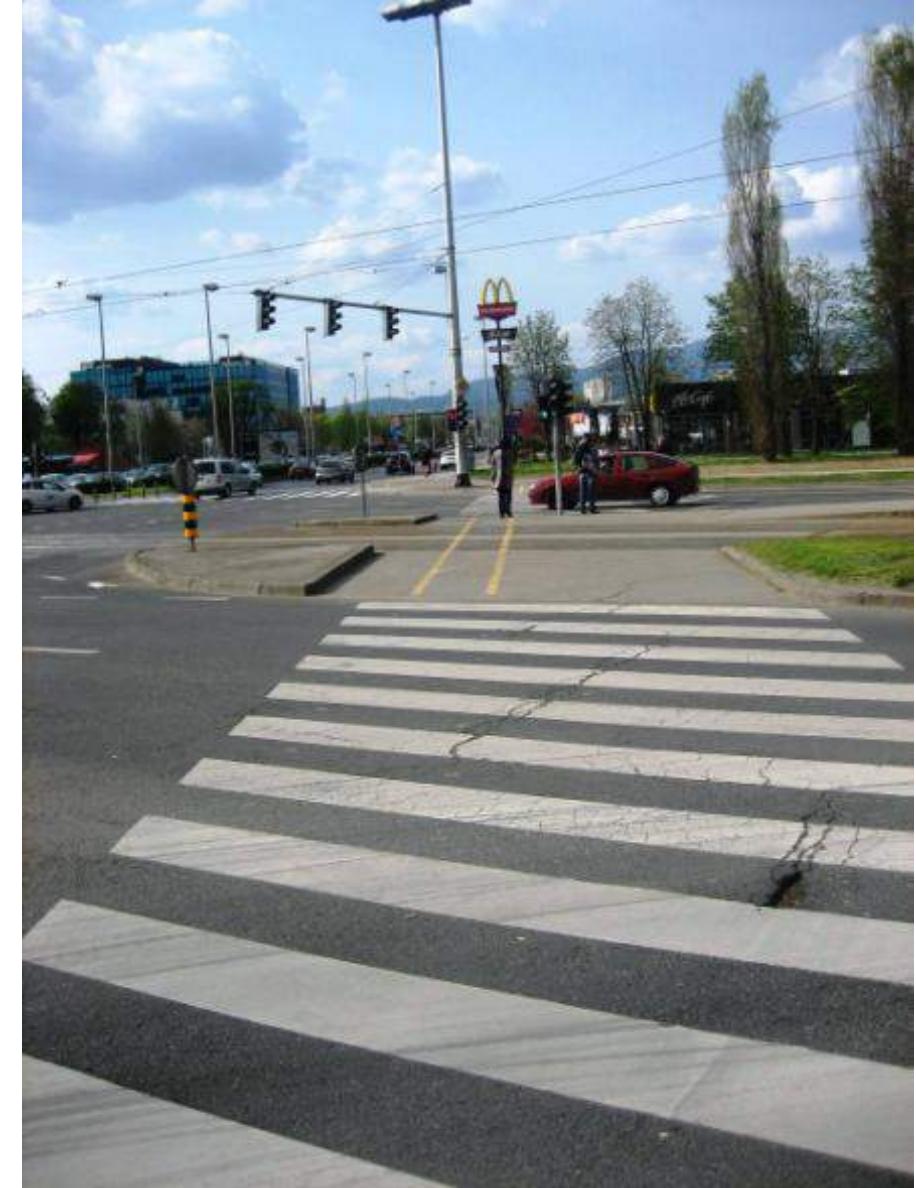
- Mreža prometnih površina kojima je smisleno voziti biciklom
 - način razmišljanja: kako što sigurnije stići biciklom do svakog mesta u gradu



Nedomišljena i nedovršena rješenja



Ovakva prepreka je velik sigurnosni problem, pogotovo kad se neočekivano pojavi



Prijelaz biciklističke staze na raskrižju Savske i Vukovarske ul. u Zagrebu već je godinama samo djelomično nacrtan – zbumujuća signalizacija je opasna.

Nedomišljena i nedovršena rješenja



ZSPC, Članak 112. (1)

„Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, a ako one ne postoje, što bliže desnog rubu kolnika.“

Ali kako na mjestu gdje staza nestaje doći do desnog ruba kolnika?

I još se razvrstati za nastavak puta ravno ili lijevo?

Nedomišljena i nedovršena rješenja



Biciklisti ne koriste stazu koja im je napravljena i bezobrazno se guraju među aute jer su ... glupi, skloni riziku, neodgovorni ... ili ipak postoji neki razlog?

Moguća poboljšanja: iscrtan prijelaz uz smirenje prometa, odvojeni smjerovi, proširenje na cesti za čekanje
Biciklistička staza Turanj – Sv. Petar uz D8, izvor: google street view



Kako prijeći s ceste na stazu kad je promet gust?
Nije moguće na siguran način stati uz ovu ogradi i čekati priliku za siguran prelazak na stazu.

„Rješenje“ stvara novi problem

- Biciklistička staza širine 80 cm nagurana je na nogostup s pješacima gdje za nju nema mesta
(automobili i dalje imaju 3 prometne trake i 2 reda parkirnih mesta)



„Rješenje“ stvara novi problem

- Biciklistička staza na mjestu gdje je terasa kafića „pojela“ nogostup



I dalje je auto u fokusu razmišljanja

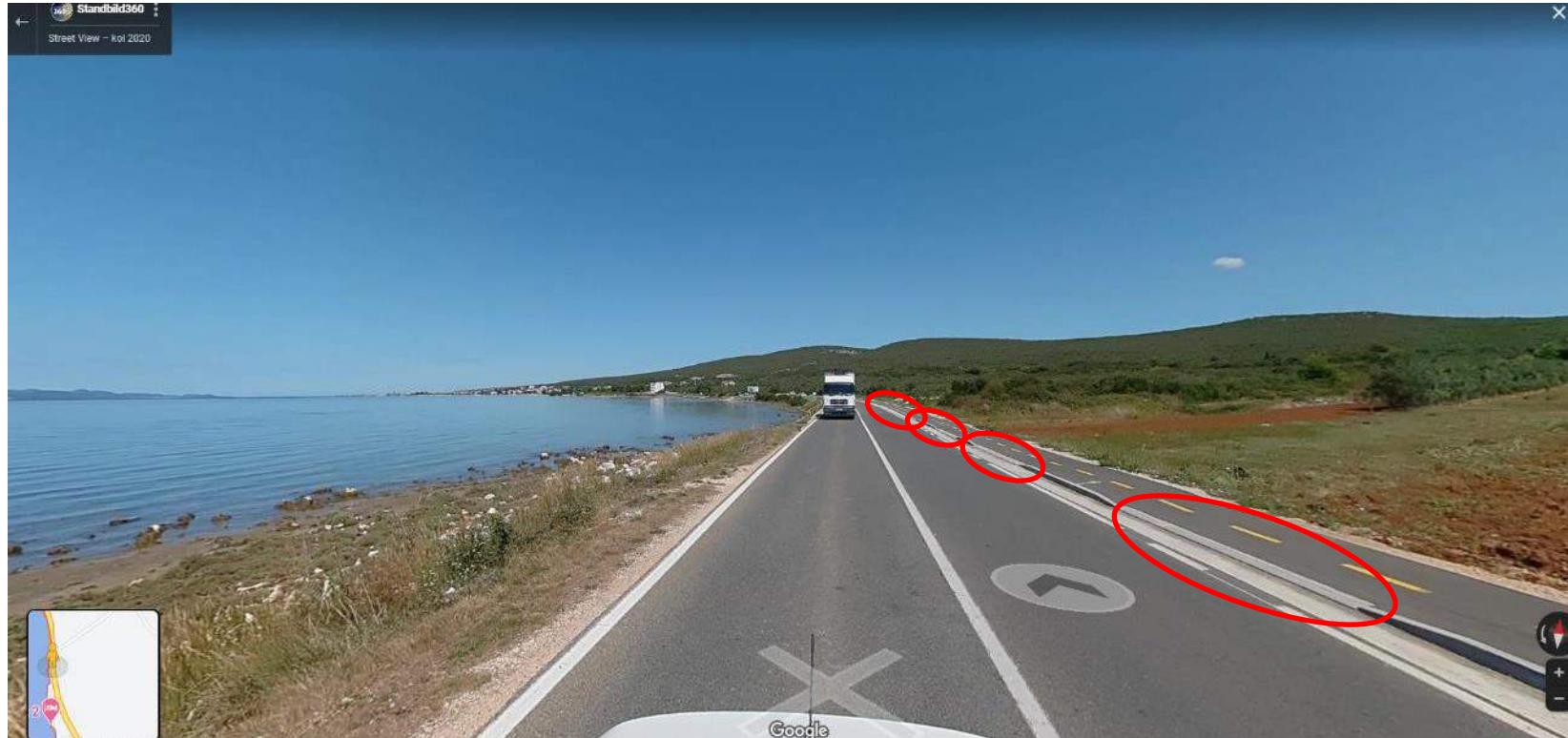


Prekid biciklističke staze zbog kolnog ulaza, Zagreb, Martićeva 33



Prekid biciklističke staze zbog 2 parkirna mesta, Zagreb, Ul. Baruna Trenka

I dalje je auto u fokusu razmišljanja



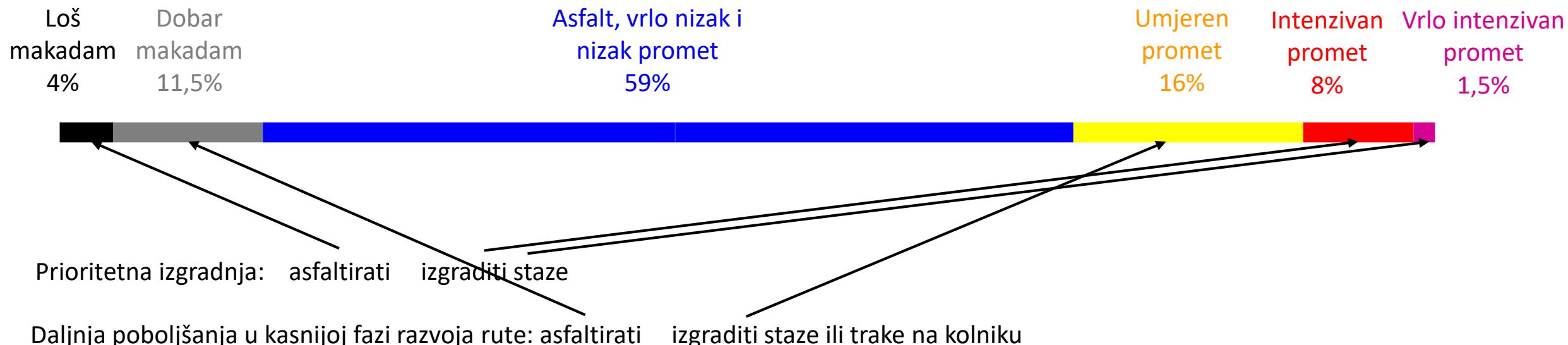
Valovita pješačko - biciklistička staza Turanj – Sv. Petar uz D8 je spuštena svakih nekoliko metara zbog kolnih ulaza u polje.

Nekoliko prolazaka autom tjedno je važnije od kontinuiranog i sigurnog prometa biciklom.

Izvor: google street view

Efikasno investiranje

Primjer rute EuroVelo 8 – Mediteranske rute u Hrvatskoj, ukupno 1117 km



U dionice s vrlo niskim i niskim intenzitetom prometa nema smisla investirati dok se ne riješe prioriteti

Planiranje izgradnje treba raditi u interakciji s kreiranjem ruta – zajednički optimum

Efikasno investiranje u biciklističku infrastrukturu

- Primjereni prioriteti kod odlučivanja:
 - Maksimalno unaprjeđenje sigurnosti
 - Rješavanje kritičnih problema prohodnosti
 - Postići što više sa što manje ulaganja
- Često ima prevelik utjecaj na odluku:
 - Jednostavnost izvedbe
 - Usputna aktivnost kad se ionako obnavlja cesta
 - Lokalno značenje
 - Lakša mogućnost financiranja
 - Ad-hoc odluka
 - „showcase“

Nadležnost za rutu u cjelini?

- Ruta prolazi po
 - Državnoj cesti
 - u gradu ili izvan grada
 - Županijskoj cesti
 - Lokalnoj cesti
 - Nerazvrstanoj cesti
 - Šumskom putu
 - Greenwayu
 - Riječnom nasipu
- Ruta prolazi kroz brojne JRLS

Lokalni i nacionalni fokus

Not secure | istria-bike.com/hr/staze

Istra bike logo

Istra O nama Kontakt

STAZE SMJEŠTAJ MANIFESTACIJE MULTIMEDIJA AKTUAL

Popis staza Bike-parkovi GPS Signalizacija i oznake Pravila ponašanja Molim pomoć

FILTER -- Regija -- Težina -- Vrsta podlog

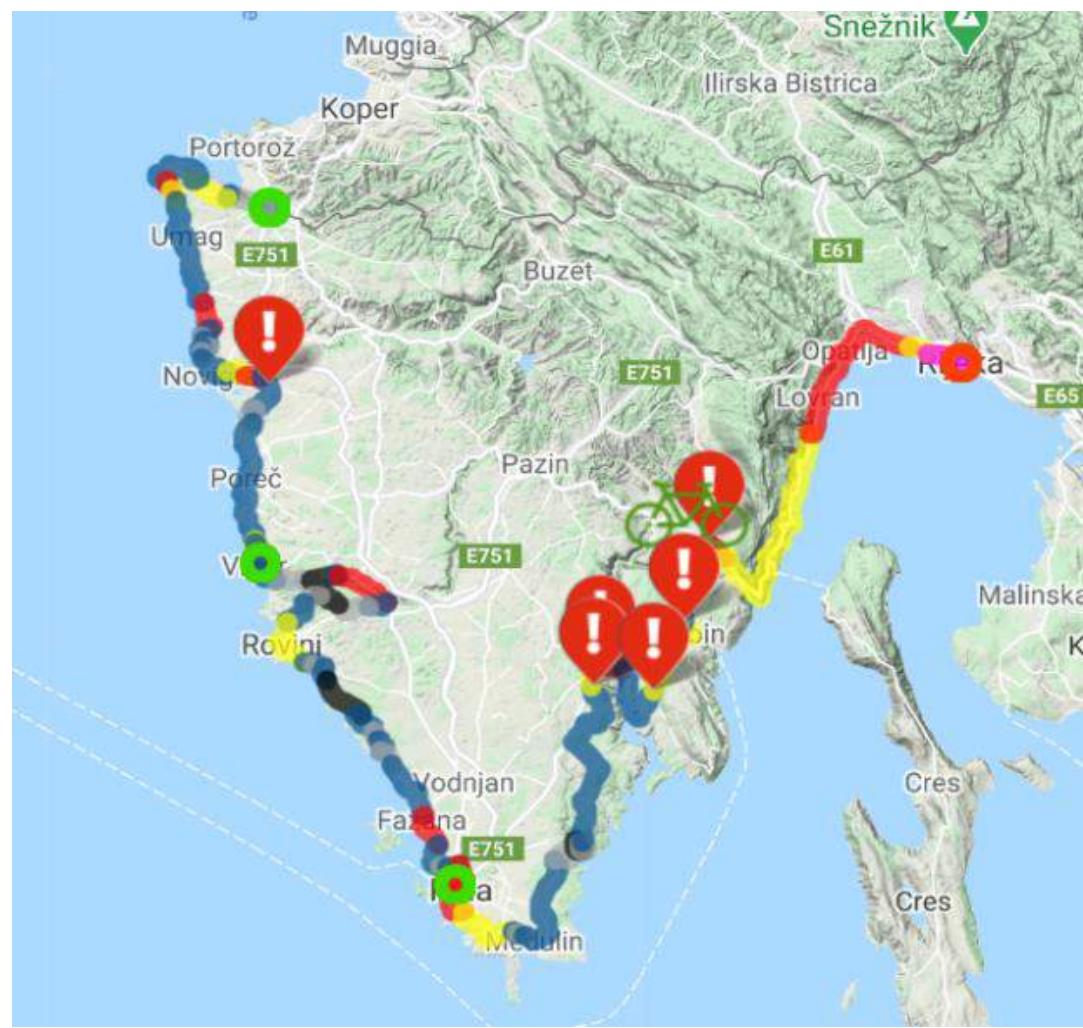
-- Regija UMAG/NOVIGRAD POREČ VRSAR/FUNTANA ROVINJ LABIN/RABAC SREDIŠNJA ISTRA PULA/MEDULIN ISTRA

Umag 01 02 JUŽNA STRANA UMAGA I VOŽNJA UZ MORE
31 km 120 m 2:30-3:00 h GPS

Buje 05 NETAKNUTA PRIRODA DOLINE MIRNE I GRADA VINA - BRTONIGLA

Novigrad 08 NOVIGRAD - OD MORA DO VINOGRADA I MASLINIKA

Istra bike: brojne kružne rute se traže filtriranjem preko kataloga prema subregijama. Web ne nudi cjelovitu biciklističku kartu Istre.



EuroVelo 8: nije moguće proći kroz Istru bez dionica s intenzivnim prometom, opasnih raskrižja i lošijih makadamskih dionica

ITU mehanizmi EU

- Integrirana teritorijalna ulaganja u „urbane aglomeracije”
- 2014.-2020. Zagreb, Split, Rijeka, Osijek, Zadar, Slavonski Brod, Pula
- 2021.-2027. Dubrovnik, Karlovac, Varaždin, Vinkovci, Sisak, Šibenik, Bjelovar
- Održiva urbana mobilnost
- Prioriteti izgradnje: 80-90% preklapanja s cikloturizmom

Gdje su problemi tu su i rješenja

- Širenje svijesti o značaju biciklističkog prometa
- Uključenje u relevantne strategije i planove razvoja
- Donošenje odgovarajućih odluka i njihovo provođenje
- Širenje znanja, **pitati ljudi koji voze bicikl**
- Odlučnost za iskorak iz kolotečine
- Interakcija svih relevantnih dionika iz raznih sektora

Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma RH

- Osnovano 2016. g. na inicijativu MINTS
- Podrška razvoju cikloturizma u Hrvatskoj: provedba Akcijskog plana
- Organizacije članice:
 - MINTS, HTZ, Institut za turizam
 - MMPI, Hrvatske ceste
 - MUP, Ravnateljstvo policije
 - MINGOR
 - Ministarstvo poljoprivrede
 - Udruga Ruralni tandem, Udruga Sindikat biciklista, HBS
 - Županijski predstavnici

Vizija biciklističke infrastrukture u Hrvatskoj

- Jednake mogućnosti za korištenje bicikla u svakodnevnom prijevozu kao i za ostale načine transporta – slobodan izbor
 - Udio korištenja bicikla u svakodnevnom prijevozu 15-20%
 - Sve pozitivne posljedice takvog razvoja na cijelu zajednicu: efikasnost, sigurnost, čist zrak, zdravlje, uštede
- Cikloturistička infrastruktura koja omogućava korištenje punog gospodarskog potencijala cikloturizma u Hrvatskoj
 - Razvijene međunarodne rute EuroVelo koje prolaze kroz Hrvatsku
 - Razvijene državne biciklističke rute
 - Razvijene županijske i lokalne biciklističke rute
 - Doprinos hrvatskom turizmu s najmanje 3% od 44+ Mlrd. € EU tržišta