

SUDJELOVANJE U SAVJETOVANJU PROJEKT STUDIJA IZVODLJIVOSTI ZA PROJEKT GREENWAY – DRŽAVNA BICIKLISTIČKA RUTA br.2 SUDJELOVANJE U SAVJETOVANJU Razdoblje savjetovanja od 28. svibnja do 15. Lipnja 2015.	
Ime/naziv sudionika/ce savjetovanja (pojedinaac, udruga, ustanova i sl.) koji/a daje svoje mišljenje i primjedbe na Studiju izvodljivosti	Datum i vrijeme primitka/način zaprimanja
Prof.dr.sc. Zoran Klarić, Institut za turizam Zagreb	01.lipanj 2015. 16:10 /sa maila: zoran.klaric@iztztg.hr
XXXXXXXX	14. lipanj 2015. 12:18 /mail
TZG Sveta Nedjelja	15. lipanj 2015. 14:39 /sa maila: info@svetanedjelja.hr
Udruga Sindikat biciklista	15. lipanj 2015. 23:23 /sa maila: marko.stancec@sindikاتبiciklista.hr
Udruga Rurarni tandem	15. lipanj 2015. 23:34 /sa maila: robert@rute.hr

OBRAZAC SUDJELOVANJA U SAVJETOVANJU PROJEKT STUDIJA IZVODLJIVOSTI ZA PROJEKT GREENWAY – DRŽAVNA BICIKLISTIČKA RUTA br.2	
Naziv Studije izvodljivosti	GREENWAY – Državna biciklistička ruta br.2
Naziv tijela nadležnog za izradu	Grad Zagreb Partner: Zagrebačka županija
Razdoblje savjetovanja	od 28. svibnja do 15. lipnja 2015.
Ime/naziv sudionika/ce savjetovanja (pojedinaac, udruga, ustanova i sl.) koji/a daje svoje mišljenje i primjedbe na Studiju izvodljivosti	Prof.dr.sc. Zoran Klarić, Institut za turizam Zagreb
Tematsko područje i brojnost korisnika koje predstavljate, odnosno interes koji zastupate	Razvoj cikloturizma, interes turističke struke
Načelni komentari na Studiju izvodljivosti	<ul style="list-style-type: none"> • Generalno pozdravljam Projekt Greenway kao koristan i važan za unapređenje biciklističke infrastrukture na području grada Zagreba i Zagrebačke županije, ali držim da ima nedostataka koje bi bilo nužno riješiti kako bi se na što učinkovitiji način utrošila razmjerno velika financijska sredstva. • Glavni nedostatak je predviđanje razmjerno velikih ulaganja u dijelove Savske rute gdje je već sada stanje s aspekta razvoja biciklističke mreže skoro posve zadovoljavajuće, dok se istodobno

	<p>ne predviđaju ulaganja u neke dijelove rute gdje je stanje loše i gdje postoje znatno veće prometne potrebe, posebno povezivanje Zagreba s područjima Zaprešića i Samobora.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nije nužno uređivati visoko kvalitetnu stazu na cijelom području uz Savu nizvodno od Strmca Bukevskog i Rugvice, jer tu postoje prometno neopterećene asfaltirane ceste s obje strane Save sve do Siska vrlo pogodne za bicikliste. Kvalitetna staza nije potrebna niti s obje strane rijeke Save, pogotovo uzvodno od Savskog mosta i nizvodno od Mosta Mladosti gdje su i prometne potrebe znatno niže. • Obrazloženje isplativosti Projekta zasnovano na brojčanim podacima koji se odnose na cjelokupno područje Zagreba i Zagrebačke županije ili na gradove Zaprešić, Samobor i Sveta Nedjelja nije utemeljeno. Naime, realizacija Projekta u predloženom obliku neznatno bi utjecala na povećanje atraktivnosti korištenja bicikala kao prijevoznog sredstva na iz ovih prostora prema Zagrebu, jer Projekt ne predviđa rješavanje biciklističkog spoja Zaprešića sa Podsusedom niti Samobora i Svete Nedjelje s Jankomirskim mostom. Stoga bi u ovakvom obliku Greenway mogao biti u većoj mjeri koristan samo stanovnicima općina Orle i Rugvica te biciklistima rekreativcima. • Nisu ispunjeni u Projektu istaknuti zahtjevi kvalitete biciklističke infrastrukture vezani uz izravnost i povezanost, jer je upravo na ključnim relacijama prijevozni put dulji od najpovoljnijeg, a na spojevima prema glavnim okolnim naseljima biciklistička staza je prekinuta. Istovremeno se predviđaju velika sredstva za izgradnju pojedinih objekata koji nisu od krucijalnog značaja ili bi se mogli riješiti na znatno jeftiniji način, u prvom redu izgradnja rampi na pristupima mostovima duljine 2.000 metara i izgradnja novog pješačko-biciklističkog mosta kod Hrušćice.
<p>Primjedbe, komentari i prijedlozi na pojedine dijelove Studije</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iz studije nije jasno gdje Greenway počinje, budući da se u tekstu spominje granični prijelaz Bregana koji biciklisti ne mogu koristiti, a na karti je ucrtan početak biciklističke staze neposredno uz rijeku Savu. Na tom mjestu spoj sa Slovenijom nije moguć čak ukoliko bi došlo do ukidanja granične kontrole, jer od Otoka Samoborskog uzvodno nema puta uz Savu, već on ide uz potok Bregana. Stoga predlažem vođenje biciklističke rute od Otoka po postojećoj cesti na granični prijelaz Bregana naselje koji biciklisti mogu koristiti, odakle pokraj dvorca Mokrice ide i prirodni nastavak rute kroz Sloveniju. • Nije potpuno jasno niti gdje Greenway završava, budući da se u tekstu spominju i Oborovo i Lijevi Dubrovčak, iako su oba naselja na lijevoj obali Save, a za stazu je navedeno da nakon prolaska kroz Zagreb dalje ide samo po desnoj obali Save. Ukoliko uključivanje Sisačko-moslavačke županije u Projekt ne predstavlja problem, bilo bi bolje da ruta završi u Martinskoj Vesi desetak

	<p>kilometara nizvodno, gdje postoji most preko Save, ili još bolje u Sisku kao logičnom krajnjem odredištu. To ne iziskuje skoro nikakve dodatne troškove, jer su postojeće ceste s obje strane Save nizvodno od Oborova već sada zbog niskog intenziteta prometa pogodne za biciklistički promet.</p> <ul style="list-style-type: none">• Nije predviđen nikakav spoj prema Zaprešiću ni s jedne strane Save, iako je on izrazito potreban, tehnički lako izvediv i jeftin. Naime, uz željezničku prugu od Podsuseda do Krapinskog mosta u Zaprešiću dijelom postoji zemljani put kojeg treba samo učvrstiti i asfaltirati, čime bi se na učinkovit način riješilo povezivanje sa Zagrebom ne samo Zaprešića, nego i okolnih općina te omogućila veza s cijelim prostorom Hrvatskog zagorja.• Biciklistička staza uz desnu obalu Save kod Podsuseda velikim dijelom prolazi za bicikliste neugodnom trasom sasvim blizu autoceste Zagreb - Macelj, iako postoji lako izvediva mogućnost znatno atraktivnijeg vođenja staze uz Svetonedeljska jezera s uređenim ugostiteljskim objektima i turističkim sadržajima.• Kod Jankomirskog mosta planom nije predviđen spoj prema naselju Rakitje i dalje prema Samoboru, koji je sada posve nemoguć uslijed pružanja autocestovnog čvorišta; stoga se predlaže izgradnja podvožnjaka kod Svetonedeljskih jezera.• Staza uz desnu obalu Save od Jankomirskog mosta prema Lučkom ima nepotreban veliki obilazak kod početnog dijela kanala Sava - Odra, iako je već sada moguć izravan pristup.• Osim što nije potrebno imati dvije luksuzno uređene biciklističke staze na obje strane Save između Podsusedskog i Jadranskog mosta, od Golf & Country cluba Zagreb do Remetinca vodi prometno vrlo slabo opterećena asfaltirana cesta pa nema opravdanja graditi posebnu biciklističku stazu.• Dvije biciklističke staze s obje strane Save nisu nužne niti između Mosta Mladosti i Domovinskog mosta, pri čemu jedna prolazi izrazito neatraktivnim područjem gradskog odlagališta otpada Jakuševac. Stoga se predlaže izgradnja samo jedne staze iz atraktivniju lijevu obalu Save pokraj jezera Savica, a ukoliko bi se staza gradila uz desnu obalu Save potrebno je zaobići odlagalište otpada prolaskom kroz naselje Jakuševac.• Umjesto striktnog pružanja uz savski nasip gdje nema nikakvih pratećih sadržaja, predlaže se barem na relaciji od Novaka Ščitarjevskih do Trnja kraći, tehnički lako izvediv i znatno atraktivniji prolazak od kroz Ščitarjevo i pokraj arheološkog lokaliteta Andautonie, gdje postoje i ugostiteljski sadržaji.• Iako se u Studiji ne navode procijenjeni pojedinačni troškovi, za pretpostaviti je da će najskuplji pojedinačni objekt biti predloženi
--	--

	<p>biciklističko-pješački most kod Hrušćice (u Studiji svugdje krivo piše „Hraščica“) kod Ivanje Reke. Opravdanost izgradnje tog mosta je s obzirom na nisku prometnu potražnju krajnje upitna, posebice stoga što predaleko nije niti Domovinski most koji se također ne ističe osobito snažnim biciklističkim prometom. S obzirom na lokaciju podalje od većih naselja i njegovu razmjerno veliku duljinu na eventualnom novom mostu kod Ivanje Reke nije za očekivati skoro nikakvo kretanje pješaka.</p> <ul style="list-style-type: none"> • S obzirom na cjelokupnu širinu mosta kod Ivanje Reke, a posebice razmake između voznih trakova, valja razmisliti o mogućnosti uređenja posebne trake za bicikliste kao znatno jeftinijem rješenju od izgradnje novog mosta. Biciklističke trake na mostovima na autocestama su česta praksa u zapadnoeuropskim zemljama, jer jedini veći trošak predstavljaju pristupne rampe do obližnjih lokalnih cesta ili biciklističkih staza. • Pješačko-biciklistički mostovi bi s obzirom na potencijalni broj korisnika i prometne potrebe bili višestruko potrebni npr. između Jaruna i Arena centra ili kod Zaprešića. 		
Ime i prezime osobe/a koja je sastavljala primjedbe i komentare ili osobe ovlaštene za zastupanje ustanove, instit.,udruge	Prof.dr.sc. Zoran Klarić		
Kontakti	E –mail: zoran.klaric@iztg.hr Telefon: +385 91 3909 647		
Datum sastavljanja obrasca	1.6.2015.		
Jeste li suglasni da se ovaj obrazac, s imenom/nazivom sudionika/ce savjetovanja, objavi na internetskoj stranici nadležnog tijela?*	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">DA</td> <td style="width: 50%;">NE</td> </tr> </table>	DA	NE
DA	NE		

Važna napomena:

Popunjeni obrazac dostaviti na adresu elektronske pošte: zgcu@zagreb.hr ili poštom na adresu Zagreb Cycling Unit, Trg S.Radića 1, 10 000 Zagreb, zaključno do 15. lipnja 2015.

*Sukladno zakonu o zaštiti osobnih podataka (NN 106/12), osobni podaci neće se koristiti u druge svrhe, osim u povijesne, statističke ili znanstvene svrhe, uz uvjet poduzimanja odgovarajućih zaštitnih mjera. Anonimni, uvredljivi ili irelevantni komentari neće se objaviti.

OBRAZAC SUDJELOVANJA U SAVJETOVANJU PROJEKT STUDIJA IZVODLJIVOSTI ZA PROJEKT GREENWAY – DRŽAVNA BICIKLISTIČKA RUTA br.2	
Naziv Studije izvodljivosti	GREENWAY – Državna biciklistička ruta br.2
Naziv tijela nadležnog za izradu	Grad Zagreb Partner: Zagrebačka županija
Razdoblje savjetovanja	od 28. svibnja do 15. lipnja 2015.
Ime/naziv sudionika/ce savjetovanja (pojedinaac, udruga, ustanova i sl.) koji/a daje svoje mišljenje i primjedbe na Studiju izvodljivosti	Turistička zajednica grada Svete Nedelje
Tematsko područje i brojnost korisnika koje predstavljate, odnosno interes koji zastupate	Ukupno stanovnika 18.059 (12.318 stanovnika od 15-64 godine) Tematska područja: turizam, cikloturizam i dnevne migracije (prijevoz bicikl kao sredstvo prijevoza od doma do posla) Zastupanje interesa ugostiteljskih i smještajnih kapaciteta s ciljem jačanja turističke ponude, te interesa građana Grada Svete Nedelje koji svakodnevno putuju prema Zagrebu.
Načelni komentari na Studiju izvodljivosti	Pozdravljamo inicijativu za pokretanjem projekta biciklističke rute uz rijeku Savu te samim time i uključivanje područja grada Svete Nedelje u projekt
Primjedbe, komentari i prijedlozi na pojedine dijelove Studije	<ol style="list-style-type: none"> 1. U studiji je navedeno da se planira izvršiti uređenje prilaza na mostove kao i prilazi koji su poveznica sa postojećom biciklističkom i cestovnom infrastrukturom. Iz priloženih karata ne može se jasno iščitati da li se i na podsusedskom mostu planira urediti prilaz na cestovnu infrastrukturu što je iznimno važno obzirom na to da je u neposrednoj blizini željeznička pruga te kamp Zagreb na jezeru Rakitje. Naime već danas velik broj stranih turista koji borave u Kampu odlaze biciklima u posjet gradu Zagrebu stoga je iznimno važno da se biciklistička staza poveže s podsusedskim mostom tj. da se uredi (izgradi) prilaz. Osim turista navedeni spoj na podsusedski most je od velikog značaja i zbog dnevnih migracija stanovnika Svete Nedelje koji putuju biciklima na posao i s posla u Zagreb. 2. U studiji na str. 30 se spominju da postoje brojne rute na području Zagrebačke županije od kojih su označene samo dvije, no nije spomenuta lokalna biciklistička rute Sava - Svetonedeljska jezera (16 km) na području Svete Nedelje koja je također označena smeđom turističkom signalizacijom, a koja jednim dijelom prolazi i budućom planiranom državnom bic. rutom 2.,. Molimo da se za istu osigura povezivanje sa vašom bic. rutom 2.

	<p>Detaljan opis rute i kartu možete pogledati na linku: http://www.svetanedelja.hr/biciklisticka-ruta-sava-%E2%80%93svetonedeljska-jezera-16-km-c70</p> <p>3. Studijom su predviđena 3 odmorišta na kojima će biti punionice za e-bicikle, a nisu točno navedene mikrolokacije, pa predlažemo da jedna od njih bude na području Grada Sveta Nedelja.</p>	
Ime i prezime osobe/a koja je sastavljala primjedbe i komentare ili osobe ovlaštene za zastupanje ustanove, instit.,udruge	Renata Vlahović, direktorica	
Kontakti	E –mail: info@svetanedelja.hr ili renata@svetanedelja.hr Telefon: 01/ 3373 919	
Datum sastavljanja obrasca	15.06.2015.	
Jeste li suglasni da se ovaj obrazac, s imenom/nazivom sudionika/ce savjetovanja, objavi na internetskoj stranici nadležnog tijela?*	DA	NE

Popunjeni obrazac dostaviti na adresu elektronske pošte: zgcu@zagreb.hr ili poštom na adresu Zagreb Cycling Unit, Trg S.Radića 1, 10 000 Zagreb, zaključno do 15. lipnja 2015.

*Sukladno zakonu o zaštiti osobnih podataka (NN 106/12), osobni podaci neće se koristiti u druge svrhe, osim u povijesne, statističke ili znanstvene svrhe, uz uvjet poduzimanja odgovarajućih zaštitnih mjera. Anonimni, uvredljivi ili irelevantni komentari neće se objaviti.

OBRAZAC SUDJELOVANJA U SAVJETOVANJU PROJEKT STUDIJA IZVODLJIVOSTI ZA PROJEKT GREENWAY – DRŽAVNA BICIKLISTIČKA RUTA br.2	
Naziv Studije izvodljivosti	GREENWAY – Državna biciklistička ruta br.2
Naziv tijela nadležnog za izradu	Grad Zagreb Partner: Zagrebačka županija
Razdoblje savjetovanja	od 28. svibnja do 15. lipnja 2015.
Ime/naziv sudionika/ce savjetovanja (pojedinaac, udruga, ustanova i sl.) koji/a daje svoje mišljenje i primjedbe na Studiju izvodljivosti	Udruga "Sindikata biciklista"
Tematsko područje i brojnost korisnika koje predstavljate, odnosno interes koji zastupate	Tematsko područje – razvoj cikloturizma i infrastrukture cikloturističkih ruta Direktno predstavljamo članove i podržavatelje Udruge, a indirektno sve potencijalne korisnice cikloturističke rute
Načelni komentari na Studiju izvodljivosti	<p>Pozdravljamo Projekt Greenway kao važan za unapređenje biciklističke infrastrukture na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije.</p> <p>Zbog ispunjavanja ciljeva Projekta, učinkovitosti i transparentnosti trošenja relativno visokih financijskih sredstava predviđenih za projekt generalni je stav da projekt sadrži određeni broj nedostataka koje bi bilo uputno riješiti.</p> <p>Kao glavni nedostatak ističemo predviđena ulaganja u već postojeće dijelove Savske rute čije je stanje s aspekta razvoja biciklističke mreže skoro u potpunosti zadovoljavajuće, a istodobno zanemarivanje ulaganja u dijelove gdje je stanje loše i gdje postoje znatno veće prometne potrebe.</p> <p>U projektu nije jasna opravdanost dvostranog vođenja biciklističkog prometa na izgrađenoj kraćoj ruti umjesto dužeg jednostranog vođenja koje je nužnije za razvoj a) cikloturizma i b) gradskog biciklističkog prometa</p> <p>Prometno najznačajnije dionice Savske rute prvenstveno su veze Zagreba s područjima Zaprešića i Samobora koje Projekt zanemaruje, kao i povezanost sa lokalitetom Šćitarjevo.</p>
Primjedbe, komentari i prijedlozi na pojedine dijelove Studije	<ul style="list-style-type: none"> • Primjer dijela rute na kojem je već sada stanje zadovoljavajuće je cijelo područje uz Savu nizvodno od Strmca Bukevskog i Rugvice, gdje postoje prometno neopterećene asfaltirane ceste s obje strane Save sve do Siska. Nije nužno uređivati visokokvalitetnu stazu s obje strane rijeke Save, naročito u rubnim dijelovima Grada uzvodno od Savskog mosta i nizvodno od Mosta Mladosti gdje su prometne potrebe znatno niže. • Prometno najznačajnije dionice Savske rute prvenstveno su veze Zagreba s područjima Zaprešića i Samobora koje Projekt ne

predviđa. U tom kontekstu je obrazloženje isplativosti Projekta, zasnovano na egzaktnim pokazateljima koji se odnose na cjelokupno područje Zagreba i Zagrebačke županije ili na gradove Zaprešić, Samobor i Sveta Nedjelja neutemeljeno. Nije dokazano da bi realizacija Projekta u ovakvom obliku utjecala na povećanje atraktivnosti korištenja bicikala kao prijevoznog sredstva u dnevnoj migraciji iz navedenih prostora prema Zagrebu, jer Projekt ne predviđa rješavanje biciklističkog spoja Zaprešića sa Podsusedom niti Samobora i Svete Nedjelje s Jankomirskim mostom kao ključnim pravcima povezivanja sa Zagrebom. Iz ovog oblika Greenway-a zaključuje se da bi mogao biti u većoj mjeri koristan samo stanovnicima općina Orle i Rugvica te biciklistima rekreativcima.

- Prijedlog je da se projektom predvidi ili barem ne onemogući i povezanost Zaprešić-Podsused lijevom obalom Save (poveznica na prijedlog: https://www.google.com/maps/d/viewer?usp=sharing&mid=zqylnXmc_gPM.k0Srtzg3bvxU). Za izlete postojeća skela Medsave funkcionira savršeno, ali ne i za dnevne migracije Zagreb-Zaprešić. Okvirno 25 tisuća vozila dnevno izlazi iz Zaprešića prema Zagrebu. Uz pretpostavku da bi se 5% navedenog broja prebacilo na bicikl kao prijevozno sredstvo u slučaju postojanja magistrale prema centru, to je 1000 prolaznika dnevno.
- Striktno trasiranje rute uz Savu čak i tamo gdje to nije potrebno (neatraktivno i bez sadržaja) te potpuno nepotrebno obilaženje na strani Save kod Lučkog gdje se sada može proći. Prijedlog planiranja smjera rute je opravdan onuda gdje živi i kreće se najveći broj ljudi.
- U dijelu gdje postoje kvalitetne cestovne prometnice s gustoćom prometa manjom od 60 vozila na sat, ne postoji opravdanost izgradnje zasebne biciklističke staze.
- Prijedlog za planirane rute je tvrda (asfalt ili sl) površina bez ikakvih makadamskih prekida.
Neki od argumenata: Tvrda podloga se lakše održava, manja je mogućnost prljanja bicikl/biciklista, manja je mogućnost pada i defekta, osjećaj ugone vožnje je bitno veći, radijus kretanja je veći.
- Nizvodno do Medsave postoje fragmenti asfaliranih cesta. Nedostaje 800m asfalta da se ti fragmenti spoje (na relaciji Medsave-Podsused nema dijelova uz Savu s tvrdom podlogom. Cca 800m južnije od rijeke postoje makadami na potezu Vrbec Samoborski (Medsave) - Strmec – Orešje
- Cesta južnije od križanja 1036 i 3070 (Rugvica, dalje prema Sisačkomoslavačkoj ž.) je u odličnom stanju. Promet je cca 30 km/h, asfalt u kvalitetnoj stanju, a kraj zanimljiv stoga je prijedlog vođenaj rute po toj cesti zbog financijske opravdanosti.
- Projekt Greenway potrebno je uskladiti s planiranim projektom "Zagreb na Savi" kojem je cilj izgradnja hidroelektrana kod Zaprešića, Jaruna i na još par mjesta.

- Istaknuti preduvjeti kvalitete biciklističke infrastrukture kao što su izravnost i povezanost nisu ispunjeni u Projektu jer je na ključnim relacijama prijevozni put dulji od najpovoljnijeg, a na spojevima prema glavnim okolnim naseljima biciklistička staza je prekinuta. Istovremeno se predviđaju velika sredstva za izgradnju pojedinih objekata koji a) nisu od presudnog značaja b) mogli bi se riješiti na znatno jeftiniji način, pri čemu se u prvom redu misli na izgradnju rampi na pristupima mostovima duljine 2000 metara i mosta kod Hrušćice.
- Iz studije nije jasno gdje Greenway počinje i završava:
 - A) U tekstu se spominje granični prijelaz Bregana koji nije uređen za bicikliste, a na karti je ucrtan početak biciklističke staze neposredno uz rijeku Savu. Na tom mjestu spoj sa Slovenijom nije moguć čak ukoliko bi došlo do ukidanja granične kontrole, jer od Otoka Samoborskog uzvodno nema puta uz Savu, već on ide uz potok Bregana. Prijedlog rješenja je vođenje biciklističke rute od Samoborskog Otoka po postojećoj cesti na granični prijelaz Bregana naselje koji biciklisti mogu koristiti, a tuda pokraj dvorca Mokrice ide i prirodni nastavak rute kroz Sloveniju.
 - B) Nije potpuno jasno gdje Greenway završava, budući da se u tekstu spominju i Oborovo i Lijevi Dubrovčak, iako su oba naselja na lijevoj obali Save, a za stazu je navedeno da nakon prolaska kroz Zagreb dalje ide samo po desnoj obali Save. Ukoliko uključivanje Sisačko-moslavačke županije u Projekt ne predstavlja problem, bilo bi znatno bolje da ruta umjesto u Lijevom Dubrovčaku završi u Martinskoj Vesi desetak kilometara nizvodno, gdje postoji most preko Save, ili još bolje u Sisku kao logičnom krajnjem odredištu. To ne iziskuje nikakve dodatne troškove, jer su postojeće ceste s obje strane Save nizvodno od Oborova, zbog niskog intenziteta prometa pogodne za odvijanje biciklističkog prometa.
- Pitanje nužnosti prometne potrebe dvije biciklističke trake na svakoj strani Save između Podsusedskog i Jankomirskog mosta
- Osim što nije potrebno imati dvije uređene biciklističke staze na obje strane Save između Podsusedskog i Jadranskog mosta, između Golf & Country cluba Zagreb i Remetinca postoji vrlo slabo opterećena asfaltirana cesta čime postoji neopravdanost građenja posebne biciklističke staze.
- Dvije biciklističke staze s obje strane Save nisu nužne između Mosta Mladosti i Domovinskog mosta, pri čemu jedna prolazi uz područje gradskog odlagališta otpada Jakuševac. Predlaže se izgradnja jedne staze uz atraktivniju lijevu obalu Save pokraj jezera Savica
- Prijedlog je da se jedna obala ostavi šetačima i trkačima i prirodi, a

	<p>da se razmotri prijedlog dužeg jednostranog vođenja biciklističkog prometa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biciklistička staza uz desnu obalu Save kod Podsuseda velikim dijelom prolazi blizu autoceste Zagreb – Macelj. Prijedlog atraktivnijeg vođenja staze uz jezero Orešje i Svetonedeljska jezera s uređenijim ugostiteljskim objektima i turističkim sadržajima. • Nije predviđen nikakav spoj prema Zaprešiću ni sa jedne strane Save, iako je on potreban, a tehnički i financijski je relativno lako izvediv. Naime, uz željezničku prugu od Podsuseda do Krapinskog mosta u Zaprešiću dijelom već postoji zemljani put kojeg treba učvrstiti i asfaltirati, čime bi se na učinkovit način riješilo povezivanje sa Zagrebom ne samo Zaprešića, nego i okolnih općina te omogućila veza dalje s cijelim prostorom Hrvatskog zagorja. • Kod Jankomirskog mosta planom nije predviđen važan spoj prema naselju Rakitje i dalje prema Samoboru, koji je sada posve nemoguć uslijed pružanja autocestovnog čvorišta. • S obzirom na širinu mosta kod Ivanje Reke uređenje posebne trake za bicikliste je znatno jeftinije rješenje od izgradnje novog mosta. Pr. Biciklističke trake na autocestovnim mostovima su česta praksa u zapadnoeuropskim zemljama, jer jedini veći trošak predstavljaju pristupne rampe do obližnjih lokalnih cesta ili biciklističkih staza. S obzirom na potencijalni broj korisnika i prometne potrebe Pješačko-biciklistički mostovi su višestruko potrebni između Jankomirskog i Savskog mosta (između Jaruna i Arena centra ili između Prečkog i Lučkog) ili kod Zaprešića. • Staza uz desnu obalu Save od Jankomirskog mosta prema Lučkom ima nepotreban veliki obilazak kod početnog dijela kanala Sava - Odra, iako je već sada moguć izravan pristup. • Striktno pružanje uz savski nasip izrazito je neatraktivno i biciklistima nezanimljivo u pojedinim dijelovima gdje nema nikakvih pratećih sadržaja. (Pr. Relacija od Novaka Ščitarjevskih do Trnja je kraća, tehnički izvedivija i znatno atraktivnija kroz naselje Ščitarjevo i pokraj arheološkog lokaliteta Andautonie, gdje postoje i ugostiteljski sadržaji i turistička opravdanost izgradnje. <p>Iz priloga se može zaključiti da bi se značajan dio rute južno od Strmca Bukevskog trebao uređivati na način da se gradi posebna biciklistička stazu na nasipu, što nema opravdanosti jer je postojeća cesta pogodna za bicikliste.</p>
<p>Ime i prezime osobe/a koja je sastavljala primjedbe i komentare ili osobe ovlaštene za zastupanje ustanove, instit.,udruga</p>	<p>Davorin Belamarić Marko Stančec Vladimir Halgota</p>

Kontakti	E –mail: davorin.belamaric@sindikatbiciklista.hr , marko.stancec@sindikatbiciklista.hr , info@sindikatbiciklista.hr Telefon: 00385 91 510 6955	
Datum sastavljanja obrasca	12.06.2015.	
Jeste li suglasni da se ovaj obrazac, s imenom/nazivom sudionika/ce savjetovanja, objavi na internetskoj stranici nadležnog tijela?*	<input checked="" type="checkbox"/> DA	<input type="checkbox"/> NE

Važna napomena:

Popunjeni obrazac dostaviti na adresu elektronske pošte: zgcu@zagreb.hr ili poštom na adresu Zagreb Cycling Unit, Trg S.Radića 1, 10 000 Zagreb, zaključno do 15. lipnja 2015.

*Sukladno zakonu o zaštiti osobnih podataka (NN 106/12), osobni podaci neće se koristiti u druge svrhe, osim u povijesne, statističke ili znanstvene svrhe, uz uvjet poduzimanja odgovarajućih zaštitnih mjera. Anonimni, uvredljivi ili irelevantni komentari neće se objaviti.

OBRAZAC SUDJELOVANJA U SAVJETOVANJU PROJEKT STUDIJA IZVODLJIVOSTI ZA PROJEKT GREENWAY – DRŽAVNA BICIKLISTIČKA RUTA br.2	
Naziv Studije izvodljivosti	GREENWAY – Državna biciklistička ruta br.2
Naziv tijela nadležnog za izradu	Grad Zagreb Partner: Zagrebačka županija
Razdoblje savjetovanja	od 28. svibnja do 15. lipnja 2015.
Ime/naziv sudionika/ce savjetovanja (pojedinaac, udruga, ustanova i sl.) koji/a daje svoje mišljenje i primjedbe na Studiju izvodljivosti	Udruga Ruralni tandem, Zagreb
Tematsko područje i brojnost korisnika koje predstavljate, odnosno interes koji zastupate	Unapređenje i razvoj ponude ruralnog prostora i biciklistički turizam kao alat za umrežavanje ponude sadržaja i usluga ruralnog prostora Hrvatske
Načelni komentari na Studiju izvodljivosti	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projekt Greenway smatramo korisnim i važnim za unaprjeđenje biciklističke infrastrukture na području grada Zagreba i Zagrebačke županije. Obzirom smo radili projekt Mreža biciklističkih ruta Zagrebačke županije dobro poznajemo područje uz Savu, te prostor gradova i općina Zagrebačke županije, te bismo imali prijedloge poboljšanja projekta u: ➤ Činjenici da su predviđena razmjerno velika ulaganja u dijelove Savske rute gdje je već sada stanje s aspekta razvoja biciklističke mreže skoro u potpunosti zadovoljavajuće, dok se istodobno ne predviđaju ulaganja u neke dijelove gdje je stanje loše i gdje postoje znatno veće prometne potrebe. <p>Npr. Dio rute cijelo područje uz Savu nizvodno od Strmca Bukevskog i Rugvice, područje je prometno neopterećenih asfaltiranih cesta s obje strane Save sve do Siska s malim intenzitetom motornog prometa na istim.</p> <p>Također, smatramo da nije nužno uređivati visoko kvalitetnu stazu s obje strane rijeke Save, pogotovo u rubnim dijelovima grada uzvodno od Savskog mosta i nizvodno od Mosta Mladosti gdje su i prometne potrebe znatno niže.</p> <p>Istodobno projekt ne predviđa rješavanje biciklističkih veza na prometno najznačajnijim relacijama, a to su u slučaju Savske rute prvenstveno veze Zagreba s područjima gradova Sveta Nedjelja, Samobor i Zaprešić.</p> <p>Projekt ne predviđa rješavanje biciklističkog spoja Zaprešića sa Podsusedom niti Samobora i Svete Nedjelje s Jankomirskim mostom kao ključnim pravcima povezivanja ovih područja sa</p>

Zagrebom. Smatramo da bi realizacija Projekta u ovakvom obliku neznatno utjecala na povećanje atraktivnosti korištenja bicikala kao prijevoznog sredstva u dnevnoj migraciji iz naznačenih prostora gradova županije prema gradu Zagrebu, jer ne predviđa rješavanje biciklističkih veza na prometno najznačajnijim relacijama i spojevima (mostovima).

Stoga bi u ovakvom obliku Greenway mogao biti u većoj mjeri koristan samo stanovnicima općina Orle i Rugvica, kao i biciklistima rekreativcima.

- U Projektu istaknuti zahtjevi kvalitete biciklističke infrastrukture vezani uz izravnost i povezanost vezano uz sve ranije navedeno nisu ispunjeni, jer je upravo na ključnim relacijama prijevozni put dulji od najpovoljnijeg, a na spojevima prema glavnim okolnim naseljima biciklistička staza je prekinuta. Istovremeno se predviđaju velika sredstva za izgradnju pojedinih objekata koji nisu od presudnog značaja ili bi se mogli riješiti na znatno cjenovno povoljniji način, pri čemu se u prvom redu misli na izgradnju rampi na pristupima mostovima duljine 2.000 metara i mosta kod Hrušćice.
- Iz studije nije jasno gdje Greenway počinje, budući da se u tekstu spominje Granični prijelaz Bregana koji biciklisti ne mogu koristiti, a na karti je ucrtan početak biciklističke staze neposredno uz rijeku Savu. Na tom mjestu spoj sa Slovenijom nije moguć čak ukoliko bi došlo do ukidanja granične kontrole, jer od Otoka Samoborskog uzvodno nema puta uz Savu, već on ide uz potok Bregana. Stoga predlažem vođenje biciklističke rute od Samoborskog Otoka po postojećoj cesti na Granični prijelaz Bregana naselje (tzv. Kalin) koji biciklisti mogu koristiti, a tuda pokraj dvorca Mokrice prolazi i prirodni nastavak rute kroz Sloveniju (kroz selo Ribnica do Brežica).
- Nije potpuno jasno niti gdje Greenway završava, budući da se u tekstu spominju i Oborovo i Lijevi Dubrovčak, iako su oba naselja na lijevoj obali Save, a za stazu je navedeno da nakon prolaska kroz Zagreb dalje ide samo po desnoj obali Save. Ukoliko uključivanje Sisačko-moslavačke županije u Projekt ne predstavlja problem, bilo bi znatno bolje da ruta umjesto u Lijevom Dubrovčaku završi u Martinskoj Vesi desetak kilometara nizvodno, gdje postoji most preko Save, ili još bolje u Sisku kao logičnom krajnjem odredištu. To ne iziskuje praktički nikakve dodatne troškove, budući da su postojeće ceste s obje strane Save nizvodno od Oborova već sada zbog niskog intenziteta prometa pogodne za biciklistički promet.
- Između Podsusedskog i Jankomirskog mosta predviđaju se dvije biciklističke trake na svakoj strani Save, od čega se jedna se odnosi na postojeću cestu, makar je pitanje da li je to nužno s obzirom na prometne potrebe. Istovremeno nije predviđen nikakav spoj prema Zaprešiću ni sa jedne strane Save, iako je on izrazito potreban, tehnički lako izvediv i razmjerno cjenovno povoljan.

	<p>Naime, uz željezničku prugu od Podsuseda do Krapinskog mosta u Zaprešiću dijelom već postoji zemljani put kojeg treba samo učvrstiti i asfaltirati, čime bi se na učinkovit način riješilo povezivanje sa Zagrebom ne samo Zaprešića, nego i okolnih općina te omogućila veza dalje s cijelim prostorom Hrvatskog zagorja (na području kojeg je Udruga Ruralni tandem upravo završila projekt Mreža biciklističkih ruta Krapinsko-zagorske županije – Zagorje Bike – www.zagorjebike.com.hr)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Biciklistička staza uz desnu obalu Save kod Podsuseda velikim dijelom prolazi za bicikliste dosta neugodnom trasom sasvim blizu autoceste Zagreb - Macelj, iako postoji lako izvediva mogućnost znatno atraktivnijeg vođenja staze uz jezero Orešje i Svetonedeljska jezera s uređenim ugostiteljskim objektima i turističkim sadržajima. ➤ Kod Jankomirskog mosta planom nije predviđen vrlo važan spoj prema naselju Rakitje i dalje prema Samoboru, koji je sada posve nemoguć uslijed pružanja autocestovnog čvorišta. Stoga se predlaže rješavanje ovog problema izgradnjom podvožnjaka kod Svetonedeljskih jezera. ➤ Staza uz desnu obalu Save od Jankomirskog mosta prema Lučkom ima nepotreban veliki obilazak kod početnog dijela kanala Sava - Odra, iako je već sada moguć izravan pristup. ➤ Osim što nije potrebno imati dvije luksuzno uređene biciklističke staze na obje strane obale rijeke Save između Podsusedskog i Jadranskog mosta, napominjemo da od Golf & Country cluba Zagreb do Remetinca već vodi prometno vrlo slabo opterećena asfaltirana cesta pa nema opravdanja graditi posebnu biciklističku stazu. ➤ Dvije biciklističke staze s obje strane Save nisu nužne niti između Mosta Mladosti i Domovinskog mosta, pri čemu jedna prolazi izrazito neatraktivnim područjem gradskog odlagališta otpada Jakuševac. Stoga se predlaže izgradnja samo jedne staze po atraktivnijoj lijevoj obali rijeke Save pokraj jezera Savica, a ukoliko bi se staza gradila uz desnu obalu Save potrebno je zaobići odlagalište otpada prolaskom kroz naselje Jakuševac, što je već sada lako izvedivo. ➤ Umjesto striktnog pružanja uz savski nasip gdje nema nikakvih pratećih sadržaja, predlaže se barem na relaciji od Novaka Ščitarjevskih do Trnja uplanirati tehnički lako izvediv i znatno atraktivniji prolazak kroz naselje Ščitarjevo i pokraj arheološkog lokaliteta Andautonija, gdje postoje i ugostiteljski sadržaji. ➤ Iako se u Studiji ne navode procijenjeni pojedinačni troškovi, za pretpostaviti je da će daleko najskuplji pojedinačni objekt biti predloženi biciklističko-pješački most kod Hruščice (u Studiji svugdje krivo piše „Hraščica“) kod Ivanje Reke. Opravdanost izgradnje tog mosta je s
--	--

	<p>obzirom na nisku prometnu potražnju krajnje upitna, posebice stoga što predaleko nije niti Domovinski most koji se također ne ističe osobito snažnim biciklističkim prometom. S obzirom na lokaciju podalje od većih naselja i njegovu razmjerno veliku duljinu na eventualnom novom mostu kod Ivanje Reke nije za očekivati skoro nikakvo kretanje pješaka. S obzirom na cjelokupnu širinu mosta kod Ivanje Reke, a posebice razmake između voznih trakova, valja razmisliti i o mogućnosti uređenja posebne trake za bicikliste kao znatno jeftinijeg rješenja od izgradnje novog mosta. Biciklističke trake na autocestovnim mostovima su česta praksa u zapadnoeuropskim zemljama, jer jedini veći trošak predstavljaju pristupne rampe do obližnjih lokalnih cesta ili biciklističkih staza.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Predlažemo planiranje i izgradnju pješačko-biciklističkih mostova na biciklistički puno potrebnijim i prometnijim dijelovima grada Zagreba, obzirom na potencijalni broj korisnika i prometne potrebe npr. između Jankomirskog i Savskog mosta (između Jaruna i Arena centra ili između Prečkog i Lučkog) ili kod Zaprešića. ➤ Iz priloga proizlazi da bi se značajan dio rute južno od Strmca Bukevskog trebao uređivati na način da se gradi posebna biciklistička stazu na nasipu, iako za time nema potrebe s obzirom da je postojeća cesta sasvim pogodna za bicikliste. 	
Primjedbe, komentari i prijedlozi na pojedine dijelove Studije		
Ime i prezime osobe/a koja je sastavljala primjedbe i komentare ili osobe ovlaštene za zastupanje ustanove, instit.,udruge	Robert Rigo, predsjednik Udruge	
Kontakti	E –mail: robert@rute.hr Telefon: 098 1703 829	
Datum sastavljanja obrasca	14.06.2015.	
Jeste li suglasni da se ovaj obrazac, s imenom/nazivom sudionika/ce savjetovanja, objavi na internetskoj stranici nadležnog tijela?*	<u>DA</u>	NE

Važna napomena:

Popunjeni obrazac dostaviti na adresu elektronske pošte: zgcu@zagreb.hr ili poštom na adresu Zagreb Cycling Unit, Trg S.Radića 1, 10 000 Zagreb, zaključno do 15. lipnja 2015.

*Sukladno zakonu o zaštiti osobnih podataka (NN 106/12), osobni podaci neće se koristiti u druge svrhe, osim u povijesne, statističke ili znanstvene svrhe, uz uvjet poduzimanja odgovarajućih zaštitnih mjera. Anonimni, uvredljivi ili irelevantni komentari neće se objaviti.