

Dr. sc. Vedran Prelogović i dr. sc. Aleksandar Lukić

*Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski  
odsjek, Zagreb*

*e-mail: [vprelogo@geog.pmf.hr](mailto:vprelogo@geog.pmf.hr); [alukic@geog.pmf.hr](mailto:alukic@geog.pmf.hr)*

## **Akteri i koncepti razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu**

### **1. Uvod**

Rad proizlazi iz istraživanja “Navike i stavovi studenata Sveučilišta u Zagrebu o korištenju bicikla kao prijevoznog sredstva i oblika rekreacije” koje je napravljeno tijekom lipnja 2010. godine u okviru projekta PRESTO (mjere “Promocija korištenja bicikla među studentima (Z-B.2)”) koji je u ime Grada Zagreba koordinirao Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada, a koji je ujedno i naručilac istraživanja. Osnovni cilj bio je utvrditi broj studenata koji koriste bicikl kao prijevozno sredstvo i oblik rekreacije u Zagrebu. Svrha istraživanja bila je znanstvenim spoznajama o navikama i stavovima studenata o korištenju bicikla pridonijeti oblikovanju mjera za povećanje (udvostručenje) broja studenata koji koriste bicikl u Zagrebu.<sup>1</sup> Glavna metoda u istraživanju bila je anketa<sup>2</sup> kojom je obuhvaćeno 600 ispitanika ili 1,02% svih studenata Sveučilišta u Zagrebu. U anketu su bili uključeni svi fakulteti Sveučilišta u Zagrebu, osim Metalurškog fakulteta u Sisku i Geotehničkog fakulteta u Varaždinu. Broj ispitanika bio je proporcionalan broju upisanih studenata na pojedinom fakultetu u akademskoj godini 2009/2010.

Koncept ovog istraživanja u početku nije pretpostavljao identifikaciju, objašnjenje i detaljniju razradu uloge aktera uključenih u planiranje biciklističkog prometa i odgovarajuće infrastrukture u Zagrebu. Važnost i uloga

<sup>1</sup> Osim toga kroz anketno se istraživanje željelo saznati odgovore na pitanja: Koliko studenata Sveučilišta u Zagrebu koristi bicikl? Koliko često studenti koriste bicikl i ostale oblike prometnih sredstva kao prijevozno sredstvo? Kolike udaljenosti prevaljuju biciklom? Zašto studenti koriste odnosno ne koriste bicikl u Zagrebu? Osjećaju li se sigurno vozeći bicikl u Zagrebu? Koliko su studenti zadovoljni biciklističkom infrastrukturom u Zagrebu? Što bi ih potaknulo da više i češće koriste bicikl? Što bi gradske vlasti mogle učiniti da potaknu veće korištenje bicikla među studentima u Zagrebu? I brojna druga pitanja iz čijih se odgovora zrcale moguće smjernice budućeg planiranja i razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu.

<sup>2</sup> Detaljnije o samoj anketi i rezultatima istraživanja vidjeti u: Lukić i sur. (2011.).

aktera nametnula se autorima ovog članka nakon mnogobrojnih kontakata i razgovora s pojedincima, predstavnicima institucija i udruga uključenih u proces oblikovanja biciklističkog prometa u gradu, zatim u sudjelovanjima na tematskim skupovima i okruglim stolovima i, konačno, uvidom u recentno znanstveno štivo u kojemu se sve češće ističe važnost participativnih oblika urbanog planiranja kod donošenja odluka važnih za održivi prometni sustav grada (Blickstein, 2010.; Gehl i sur., 2006.).

## **2. Suglasja i konflikti u razvoju prostora – k participativnim oblicima planiranja**

Sudjelovanje u programu PRESTO, koje je podrazumijevalo komunikaciju i interakciju s nizom aktera uključenih u proces planiranja daljnjeg razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu, otvorilo je uvid u niz problema suvremene planerske prakse. Kao jedno od ključnih pojavilo se pitanje koncepta razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu, o čemu se mišljenja među (izravnije i neizravnije uključenim) akterima razlikuju. Upravo pitanje pluralnosti mišljenja, modaliteta razrješavanja konflikata među akterima različitih razina političke i financijske moći te demokratskog artikuliranja konačne odluke, smatraju neki od vodećih suvremenih teoretičara prostornog planiranja, ključni su izazovi koji se pred planiranje danas postavljaju. Allmendinger (2009.), primjerice, vrlo precizno postavlja pitanje: U trenutku kada postoji izrazito nepovjerenje u politički proces, fragmentacija u pojedinačne i nepovezane političke teme i pluralnost u mišljenjima, kako postići suglasje oko bitnih pitanja? (Allmendinger, 2009.:197). Healey (2006.) o problemima dosizanja suglasja u urbanizmu i prostornom planiranju slično zaključuje, ističući kako se među temeljnim uzrocima za fragmentiranost socijalnog poretka nalazi, uz pitanja političke moći, i pomak od zajedničkih ciljeva koji su dominirali modernizmom k postmodernističkom dobu raznolikosti životnih stilova i slavljenju različitosti (Healey, 2006.:32).

Takvi trendovi u društvu nužno zahtijevaju transformaciju sustava i uloge prostornog planiranja jer se prečesto doima kako ono nije u stanju pratiti njegove izrazito brze i intenzivne promjene ostajući čvrsto vezano za ideje i prakse iz nekog drugog vremena. Od niza zahtjeva koji se postavljaju pred struku prostornog planiranja kako bi bila sposobna odgovoriti zahtjevima vremena, u okviru novih, participativnih, komunikativnih i kolaborativnih pristupa, posebno se ističu:

- prepoznavanje različitih zainteresiranih strana, dionika i njihovih interesa,

- uvažavanje da se brojne aktivnosti tradicionalno smatrane isključivom domenom institucionalnog planiranja i urbanizma danas odvijaju izvan tih okvira,
- prepoznavanje da su svi oblici znanja socijalno konstruirani i da akademska i stručna znanja nisu toliko različita od iskustava temeljnih na praksi, kako su smatrali zagovornici tradicionalnijih pristupa planiranju (Healey, 2006.:29 i 288).

Iskustva autora ovog članka dobivena tijekom sudjelovanja u programu PRESTO uvelike reflektiraju navedene izazove u planiranju prostora, a posebno, kao što je već spomenuto, u pitanju viđenja koncepta razvoja biciklističkog prometa među akterima te različitih odnosa interesa i moći pojedinih aktera.

Prije razrade teme, dakle, aktera i koncepata biciklističkog prometa u Zagrebu, važno je ukratko istaknuti temeljne odrednice suvremenog planiranja prometnog sustava koje uvelike, barem deklarativno, počiva na postulatima održivog razvoja. To pak podrazumijeva snažnu podršku nemotoriziranim oblicima prometa, kakav je i biciklistički. Stoga se u nastavku kroz pregled literature i iskustva drugih gradova tumači značenje koje danas ima biciklistički promet u gradu.

### **3. Održivi prometni sustav grada**

Rastućim problemima u planiranju i održivosti prometa u gradu, kao i potrebama za podizanjem kvalitete života, posvećuje se zamjetna pažnja te se smatraju važnim pitanjima za razvoj urbanih područja u razvijenim zemljama svijeta. Zajednički i dominantan čimbenik razvoja prometa gradova intenzivna je automobilizacija koja je postala neminovan pokretač brojnih problema među kojima se posebno ističu sljedeći:

- konstantan porast onečišćenja zraka i buke (40% emisija CO<sub>2</sub> i 70% emisija ostalih polutanata nastalih cestovnim prometom izazvano je prometom u gradu),
- prometna zagušenja, s nizom neželjenih posljedica (koštaju gotovo 100 milijarda eura, što je oko 1% BDP-a EU),
- porast broja prometnih nesreća (najugroženije su skupine pješaci i biciklisti koji imaju šest puta veće šanse smrtnog stradavanja u prometnim nesrećama u odnosu na vozače osobnih automobila),
- neadekvatan način korištenja gradskog zemljišta, često na štetu javnih površina (npr. smanjivanje i nestajanje pješačkih zona, sužavanje nogostupa, izgradnja pristupa podzemnim garažama, itd.),

- smanjenje kvalitete života u gradskim područjima, posebice u središnjim dijelovima grada,
- porast broja pretilih osoba i dr. (Blanco i sur., 2009.; Rybarczyk i Wu, 2010.; Pucher i sur., 2010.).

Održivi prometni sustav podrazumijeva optimiziranje različitih oblika prometa te integraciju javnog (vlak, tramvaj, metro, autobus, taksi) i osobnog prometa (automobil, motocikl, bicikl, pješaćenje). Na taj se način ostvaruju zajednički ciljevi u smislu ekonomskog prosperiteta, upravljanja potražnjom za prometom, tj. oblikom prometa ili prometnog sredstva koji će jamčiti mobilnost, kvalitetu života i zaštitu okoliša sadašnjim i, što je osobito važno, budućim generacijama (Geurs i Van Wee, 2003.).

Iz tog razloga, a kao odgovor na probleme s kojima se suočavaju i nose postojeći urbani prometni sustavi, sve se više zagovara implementacija alternativnih oblika mobilnosti, a biciklistički je promet jedan od glavnih oblika alternativne mobilnosti u kontekstu održivog višemodalnog prometnog sustava grada.

Navedeno sve više potiče znanstvenike, planere, političare, udruge, dakle, različite aktere na osmišljavanje i oblikovanje održivog i integralnog prometnog sustava grada. Akteri svoje interese nastoje ostvariti kroz zakonsku regulativu, artikulirajući ideje putem medija, znanstvenih istraživanja i javnih rasprava.

#### **4. Biciklistički promet kao dio održivog urbanog višemodalnog prometnog sustava**

Korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva i oblika rekreacije povećava se u sve većem broju gradova. Rezultat je to promjena u načinu života, osvještavanju pojedinaca o značenju i važnosti bicikla za zdravlje, ulaganja značajnih sredstava gradskih vlasti u biciklističku infrastrukturu i promociju korištenja bicikla bez obzira na spol, razinu obrazovanja i dob i dr. (Pucher i Buehler, 2008.). Nadalje, to je rezultat spoznaja kako svakodnevno ili često korištenje bicikla za odlazak na posao, školu, fakultet, kupovinu ili u rekreativne svrhe povećava dnevnu mobilnost pojedinaca, smanjuje onečišćenost zraka i buku uzrokovanu prvenstveno automobilskim prometom (Cycling in London, 2008.; Gatersleben i Haddad, 2010.; Pucher i Buehler, 2008.; Pucher i sur., 2010.). Važnim se smatra i promjena paradigme u urbanom planiranju kojemu je održivi i usklađeni razvoj grada jedan od proklamiranih ciljeva, a biciklistički promet kao održivi oblik prometa to zasigurno i jest.

Kao primjeri dobre prakse planiranja višemodalnih prometnih sustava u kojim biciklistički promet ima značajan udjel uglavnom se ističu nizozemski, danski i njemački gradovi u kojima je udio putovanja biciklom dosegao vrlo visoku razinu (čak i do 40% svih putovanja u gradu) (Gehl, 2010.; Pucher i Buehler, 2008.; Pucher i Buehler, 2011.).<sup>3</sup>

Bicikl je i u Zagrebu sve više prisutan kao prijevozno sredstvo. U posljednjih desetak godina dosta je uloženo u obnovu i izgradnju infrastrukture. Označene su biciklističke trake i izgrađene nove biciklističke staze. Danas u Zagrebu ima oko 200 km biciklističkih staza i traka, od kojih je većina napravljena u posljednjem razdoblju. Uređenje i izgradnja biciklističke infrastrukture donekle je i zakonski regulirana. Tako su, primjerice, Generalnim urbanističkim planom (2007.) određeni neki standardi izgradnje biciklističkih traka i staza u gradu. Pored toga Grad Zagreb se uključio i u europske inicijative za čisti urbani transport: CIVITAS I (2002-2006), CIVITAS II (2005-2009), CIVITAS+ te participirao u konzorciju gradova koji je pripremio prijedlog projekta CIVITAS-ELAN, u kojem i sudjeluje (Bedenko, 2008.).<sup>4</sup> Sve navedeno pridonijelo je, barem na temelju opažanja, povećanju broja građana koji koriste bicikl kao prijevozno sredstvo.

Ipak, usprkos navedenim pozitivnim pomacima, na temelju redovitog korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva u Zagrebu zaključujemo kako se on još uvijek ne tretira kao ravnopravno i važno prijevozno sredstvo, odnosno kako se biciklistički promet nedovoljno doživljava kao integralni dio gradskog prometnog sustava. Primjerice, biciklističke staze, iako im je duljina povećana, nisu povezane u cjelovitu mrežu koja će omogućiti brzo, sigurno i učinkovito korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva. Na nekim je lokacijama njihova uporabljivost upitna zbog nedovoljne širine te konflikta s ostalim oblicima prometa. Problem je posebice izražen u središtu grada. Broj biciklističkih parkirališta, iako povećan, još je uvijek nedovoljan. Gradske vlasti, iako dosta financijskih sredstava ulažu u infrastrukturu, još uvijek, prema mišljenju studenta, ne rade dovoljno na povećanju sigurnosti, izgradnji infrastrukture (staza, traka, parkirališta) i promociji bicikla kao alternativnog oblika prijevo-

<sup>3</sup> Zanimljiv je podatak da u zemljama engleskog govornog područja broj dnevnih putovanja iznosi svega 1-2% (Pucher i sur., 2010.). Razlog je tome uznapredovao proces metropolitanizacije koji je bio potaknut snažnom automobilizacijom tijekom 1960-ih i 1970-ih. Tako, primjerice, u velikim gradskim regijama Ujedinjenog Kraljevstva i posebice SAD-a pojedinac dnevno na put od stana do posla i natrag prijeđe udaljenost veću od stotinu kilometara pa bicikl nije konkurentan automobilu ili željeznici.

<sup>4</sup> Ciljevi navedenih projekata na tragu su oblikovanja inteligentnijeg gradskog prometnog sustava u kojem će važniju ulogu imati i korištenje bicikla. Evidentno je i djelovanje nevladinih udruga na popularizaciju korištenja bicikla u svakodnevnom osobnom prijevozu te kao oblika rekreacije (udruga Bicikl, Zelena akcija).

za (Lukić i sur., 2011.). Zakonska regulativa uvelike ne odgovara suvremenim standardima biciklističkog prometa te ne postoji biciklistički dugoročni plan ni puna integracija biciklističkog s ostalim oblicima prometa u prostorno-planskoj dokumentaciji. Može se zamijetiti i jednodimenzionalan pristup biciklističkom prometu, bez propitivanja alternativnih koncepata razvoja (što se prvenstveno očituje u zagovaranju dijeljenja postojećih prometnica između sudionika u prometu, dok se koncepti izgradnje i uređivanja fizički odvojenih biciklističkih staza uglavnom smatraju neizvedivim u trenutnoj prometnoj situaciji grada).

## 5. Akteri biciklističkog prometa u Zagrebu

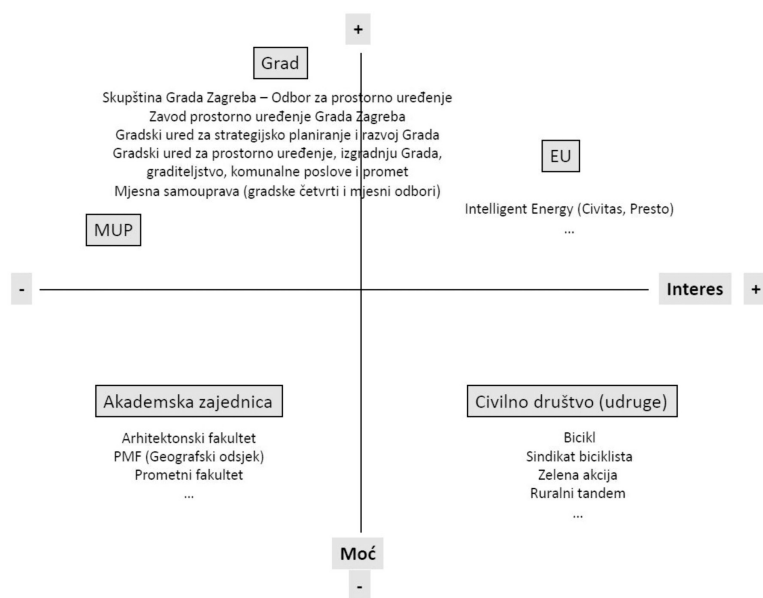
Razni akteri izravno ili neizravno sudjeluju u oblikovanju biciklističkog prometa i prateće infrastrukture u Gradu Zagrebu.<sup>5</sup> Akteri mogu poticati, zaustaviti ili utjecati na konačan izgled i funkciju biciklističke infrastrukture te odvijanje biciklističkog prometa i to kroz donošenje i provođenje zakona, pravilnika i drugih propisa, kroz proces prostornog (urbanog) planiranja te konkretnim akcijama u prostoru. U planiranju ovog oblika prometa sudjeluje čitav niz institucionalnih aktera na svim prostornim razinama, od državne, preko regionalne (županijske) do lokalne (gradske četvrti i mjesni odbori). Različiti institucionalni akteri imaju stalne službe čija se mišljenja, dozvole i suglasnosti moraju ishoditi u svim fazama planiranja biciklističkog prometa, izgradnje i uređenja potrebne infrastrukture. Na razini Grada Zagreba broj institucionalnih aktera vrlo je velik, a ističu se sljedeći: Skupština Grada Zagreba kao najvažnije i ključno gradsko tijelo s Odborom za prostorno uređenje, zatim Zavod za prostorno uređenje Grada Zagreba, Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj grada, Gradski ured za prostorno uređenje, izgradnju grad, graditeljstvo, komunalne poslove i promet, i na koncu mjesna samouprava, tj. 17 gradskih četvrti sa svojih 208 mjesnih odbora (Službeni glasnik Grada Zagreba, 9/09).

Uz navedene nadležne gradske urede kao aktere možemo prepoznati i civilne udruge, kao što su Bicikl, Sindikat biciklista, Zelena akcija i druge.

<sup>5</sup> Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08) biciklističku infrastrukturu definira kao prometnu površinu u okviru cestovnog prometnog sustava koja je namijenjena isključivo ili prije svega za prometovanje bicikala. Nadalje, ovim su zakonom izdvojeni i precizno definirani objekti namijenjeni isključivo prometovanju bicikala, a to su biciklističke staze i biciklističke trake. Biciklistička staza je izgrađena prometna površina namijenjena za promet bicikala koja je odvojena od kolnika i obilježena propisanim prometnim znakom. Za razliku od toga, biciklistička traka je dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji se prostire uzduž kolnika i koji je obilježen uzdužnom crtom na kolniku i propisanim prometnim znakom.

Iako prisutna, akademska je zajednica u začetku sudjelovala vrlo skromno, što je vidljivo i po sve donedavno vrlo malom broju publiciranih znanstvenih i stručnih članaka o ovoj problematici.<sup>6</sup> S vremenom je, potaknut dijelom i nekolicinom programa Europske unije koji promoviraju inteligentno planiranje gradskog prometa, prvenstveno putem intermodalnih sustava u kojim važno mjesto u europskim gradovima ima i bicikl, broj aktivnosti i mjera sve više rastao. Širila se i mreža aktera, posebno iz redova akademske zajednice i udruga civilnog društva, a i mediji postaju sve zaineresiraniji za ovu problematiku (dijelom potaknuti i rastućim cijenama goriva, kao i sve učestalijim konfliktima u prostoru između različitih sudionika u prometu). Na temelju poznavanja situacije i vlastite procjene, odnose između interesa i moći pojedinih aktera prikazali smo na slici 1.

Slika 1. Akteri biciklističkog prometa u Zagrebu



<sup>6</sup> Primjerice, pretraživanje dviju najsveobuhvatnijih baza domaćih znanstvenih časopisa, odnosno radova hrvatskih znanstvenika, rezultiralo je tek s nekoliko publikacija i priloga o problematici korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva (Hrčak-Portal znanstvenih časopisa Republike Hrvatske (<http://hrcak.srce.hr>) te Hrvatska znanstvena bibliografija (<http://bib.irb.hr>). Iako su posljednjih godina održana dva značajna znanstvena skupa o problematici razvitka Zagreba i njegovog prometnog sustava, niti jedan od priloga nije naslovljen odnosno posvećen isključivo biciklističkom prometu u Zagrebu, iako se on spominje u nekoliko referata (riječ je o skupovima "Prometna problematika Grada Zagreba" u organizaciji Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti 2006. te "Razvitak Zagreba" u organizaciji Gradskog poglavarstva Grada Zagreba i Hrvatskog inženjerskog društva 2008. Cjelovite reference navedene su u izvorima.).

Povećanje broja aktera potaknulo je i pitanje daljnjeg razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu. Naime, usprkos nabrojenim pozitivnim rezultatima dosadašnjeg koncepta razvoja, sve se jasnije artikulira kritičan pa čak i negativan stav dijela medija, javnosti i udruga civilnog društva o daljnjem razvoju biciklističkog prometa u Zagrebu. Akteri počinju izražavati različite vizije i moguće je prepoznati da se dosadašnji koncept svojevrsnog neumreženog rasta i mješovitog korištenja prometnica više ne smatra jednim mogućim i poželjnim rješenjem (npr. biciklističke staze i trake, kao i prilagođavanje postojeće infrastrukture potrebama biciklista, uglavnom su pratile rekonstrukciju gradskih prometnica i to većinom bez fizičkog odvajanja od ostalih oblika prometa). Nova znanja, koja proizlaze kako iz znanstvenih istraživanja tako i praktičnih iskustava članova udruga civilnog društva, upućuju na potrebu otvaranja diskusije o viziji, strateškim smjernicama i akcijskom planu za daljnji razvoj biciklističkog prometa u Zagrebu. To pak podrazumijeva argumentiranu raspravu u oblikovanju koncepta planiranog, mrežnog razvoja, usklađivanje zakonske regulative s odabranim konceptom, mrežni pristup razvoju infrastrukture, izradu odgovarajuće prostorno-planerske dokumentacije za biciklistički promet i njenu punu integraciju u planove višeg reda, kontinuirana istraživanja i vrednovanja postignutog te daljnje poticanje participativnih oblika u planiranju (tablica 1).

Tablica 1. Obilježja prepoznatih konceptata razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu

NEUMREŽENI RAST	MREŽNI RAZVOJ	
<b>Produljenje biciklističkih staza</b>	<b>Propitivanje koncepta razvoja biciklističkog prometa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pretežito odvojena infrastruktura</li> <li>• mješoviti koncepti</li> <li>• dijeljenje prostora</li> </ul>	
<b>Zakonska regulativa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• infrastruktura se širi usporedo s rekonstrukcijom prometnica (ograničavanje mrežnog sustavnog pristupa)</li> </ul>	<b>Usklađivanje zakonske regulative s odabranim konceptom</b>	
<b>Prilagođavanje postojeće infrastrukture</b>	<b>Mrežni pristup razvoju infrastrukture</b>	
<b>Nepostojanje biciklističkog dugoročnog plana ni pune integracije biciklističkog s ostalim oblicima prometa u prostorno-planjskoj dokumentaciji</b>	<b>Izrada odgovarajuće prostorno-planjske dokumentacije za biciklistički promet i njena puna integracija u planove višeg reda</b>	
<b>Jednodimenzionalni pristup biciklističkom prometu</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bez propitivanja alternativnih konceptata</li> </ul>	<b>Kontinuirana istraživanja i vrednovanja postignutog</b>	
	<b>Daljnje poticanje participativnih oblika u planiranju</b>	
~ 2000.	<b>Porast broja aktera</b>	~ 20XX.
<b>pridonosi promišljanju konceptata razvoja biciklističkog prometa</b>		



## 6. Zaključak

Biciklistički promet u Zagrebu, iako je još uvijek relativno slabo zastupljen, nedovoljno integriran u gradski prometni sustav i nedovoljno razvijene infrastrukture (a tu se posebno ističu neumreženost biciklističkih staza i traka, mali broj adekvatnih parkirališta), postaje sve zastupljeniji oblik prometa o čemu zorno svjedoči vidljivo povećanje broja korisnika te aktera koji se zalažu za njegovu jaču i širu emancipaciju. Povećanje značenja biciklističkog prometa u posljednjih je desetak godina bilo povezano s pojavljivanjem novih aktera i to proaktivnih (npr. udruge, dio akademske zajednice i sl.) te reaktivnih koji su se pojavili kao moguća prepreka u odvijanju i razvoju ovog oblika prometa (pojedini institucionalni akteri). Povećanje broja aktera različite moći (financijske, političke), od institucionalnih do pojedinaca, svojim djelovanjem i utjecajem sve više pridonosi pluralizmu u promišljanju alternativnih koncepata planiranja prostora, u ovom slučaju biciklističkog prometa. Ipak korak k stvarno otvorenom, demokratskom i participativnom planiranju podrazumijeva odgovornost institucionalnih aktera u smislu formaliziranje sustava koji bi omogućio da, uz akademska i stručna znanja, i praktična iskustva svih zainteresiranih aktera budu uključena i odgovarajuće vrednovana. To podrazumijeva spremnost na promišljanje alternativnih vizija i koncepata razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu te osnaživanje svih aktera uključenih u taj proces.

## ZAHVALA

Zahvaljujemo se mr. sc. Veleriji Kelemen-Pepeonik, Željki Pavlović i Matiji Vugeru iz Gradskog ureda za strategijsko planiranje i razvoj grada na interesu, svesrdnoj pomoći i podršci u planiranju i provedbi istraživanja. Studentima Geografskog odsjeka PMF-a u Zagrebu: Martini Cvitković, Marti Jovanić, Zlatki Matek, Tamari Mihoci, Šimi Sušiću i Anti Šušnjari zahvaljujemo na suradnji u anketiranju. Također zahvaljujemo i Vladimiru Halgoti iz udruge Sindikat biciklista na vrlo korisnim savjetima i prijedlozima.

## Literatura

- Allmendinger, P. (2009). *Planning Theory*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Bedenko, V. (2008). *Održiva mobilnost za kvalitetu života u gradu*, u: Radić Jure (ur.). *Razvitak Zagreba*. Zagreb: Second HDGK d.o.o.
- Blanco, H.; Alberti, M.; Forsyth, A.; Krizek, K. J.; Rodriguez, D. A.; Talen, E.; Ellis, C. (2009). Hot, Congested, Crowded and Diverse: Emerging Research Agendas in Planning. *Progress in Planning*, 71:153-205.

- Blickstein, S. G. (2010). Automobility and the Politics of Bicycling in New York City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34 (4):886-905.
- Cycling in London, Final report, *Prepared for Transport for London* (2008). Pregledano 21. veljače 2011. (<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/cycling-in-london-final-october-2008.pdf>).
- Gatersleben, B. and Haddad, H. (2010). Who is the Typical Bicyclist? *Transportation Research Part F*, 13:41-48.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Gehl, J.; Gemzøe, L.; Kirknæs, S. and Søndergaard, B. S. (2006). *New City Life*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Generalni urbanistički plan grada Zagreba (2007).
- Geurs, K. and van Wee, B. (2003). The Role of Non-motorised Mode in an Environmentally Sustainable Transport System, In: Tolley, Rodney (Ed.). *Sustainable Transport: Planning for Walking and Cycling in Urban Environments*. Cambridge: Woodhead Publishing.
- Healey, P. (2006). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Lukić, A.; Prelogović, V. and Rihtar, S. (2011). Planning a More Humane City: Student Expectations Concerning Bicycle Use and Transportation in Zagreb. *Hrvatski geografski glasnik*, 73 (1):111-132.
- Pucher, J. and Buehler R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28 (4):495-528
- Pucher, J. and Buehler, R. (2011). Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5:43-70.
- Pucher, J.; Dill, J. and Handy, S. (2010). Infrastructure, Programs, and Policies to Increase Bicycling: International Review. *Preventive Medicine*, 50:106-125.
- Rybarczyk G. and Wu C. (2010). Bicycle Facility Planning Using GIS and Multi-Criteria Decision Analysis. *Applied Geography*, 30:282-293.
- Službeni glasnik Grada Zagreba (9/09).
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08).

**Internetski izvori:**

- Hrčak–portal znanstvenih časopisa Republike Hrvatske. Pregledano 9. siječnja 2012. <http://hrcak.srce.hr>
- Hrvatske znanstvena bibliografija. Pregledano 9. siječnja 2012. <http://bib.irb.hr>