

**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



# Upravljanje mobilnosti

Aljaž Plevnik  
Urbanistični inštitut RS

15. december 2010

# Vsebina

- Ozadje predstavitve
- Definicija upravljanja mobilnosti
- Elementi upravljanja mobilnosti
- Praksa v Sloveniji



## Ozadje predstavitve

- prenos Trajnostnih mobilnostnih načrtov v RS
- partnerstvo v EU projektih (LEDA, MAX, CIVITAS)
- priprava Prometne strategije MOL
- izdelava mobilnostnih načrtov za 2 ministrstvi, lokalno upravo in podjetje



## Upravljanje mobilnosti – definicija MAX

- Promovira trajnostni promet in upravlja prometno povpraševanje s spreminjanjem stališč in potovalnih navad prebivalcev.
- Temelji na "mehkih ukrepih" (informiranje, komuniciranje, organiziranje storitev in koordiniranje dejavnosti).
- Praviloma finančno nezahteven z ugodnim razmerjem med koristmi in stroški.
- Redko samostojni ukrepi, najpogosteje v svežnjih za medsebojno prepletanje in povečanje učinka.



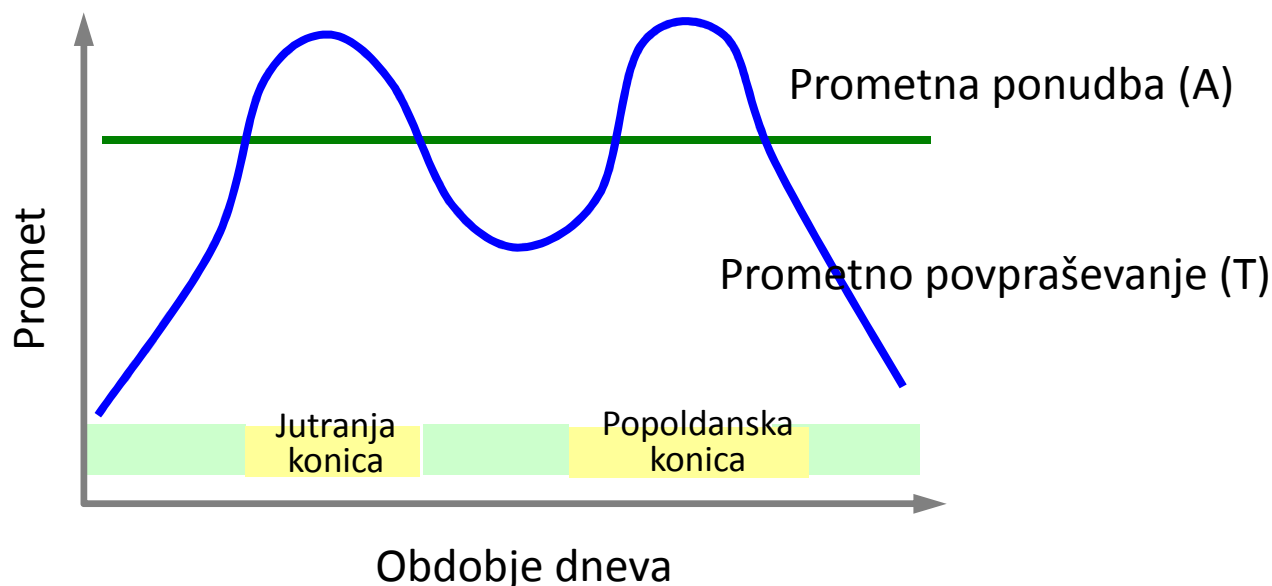
# Upravljanje prometnega povpraševanja

- če je “predict & provide” stara paradigma, je upravljanje prometnega povpraševanja nova paradigma prometnega načrtovanja,
- ne vključuje zgolj “upravljanja”, temveč vsebuje tudi podporne ukrepe zagotavljanja trajnostne mobilnosti:
  - širitev ponudbe trajnostnih alternativ (JPP, kolo, hoja),
  - obvladovanje povpraševanja motornega prometa,
  - zaračunavanje polnih stroškov uporabe storitev



# Upravljanje prometnega povpraševanja

- Uravnoteženje mobilnostnih potreb ljudi z zmogljivostmi obstoječe prometne ponudbe z namenom učinkovitega obvladovanja prometnega povpraševanja (TDM, ZDA).





?

- javna poraba
- zastoji
- kakovost bivanja
- socialna izključenost
- gorivo
- okolje/podnebje
- mesto





## Za prevoz 75 ljudi potrebujemo:

**60 avtomobilov**



V vsakem avtomobilu je povprečno 1,25 osebe

**2 avtobusa**



Ob 60% zasedenosti se v vsakem avtobusu pelje med 30 in 40 ljudi

**75 koles**



V povprečju se vozi 1 oseba, majhni otroci se peljejo na vozičku, večji na lastnem kolesu



## Elementi sodobnega UM

- zagotavljanje trajnostnega razvoja
- celovit in strateški pristop
- doseganje merljivih ciljev
- upravljanje, koordinacija akterjev
- prostorska pokritost
- integracija politik (prostor, okolje, zdravje)
- vključevanje deležnikov in javnosti
- razvoj znanj



## Praksa upravljanja mobilnosti v RS

- trajnostni razvoj je praviloma fasada
- neobstoj prometnih strategij
- prepad med strateško in operativno obravnavo
- projektni pristop - zagotavljanje ponudbe
- podhranjenost državne in lokalne uprave
- težavno upravljanje funkcijskih območij
- nesodelovanje sektorjev
- netransparentnost odločitev
- šibkost stroke

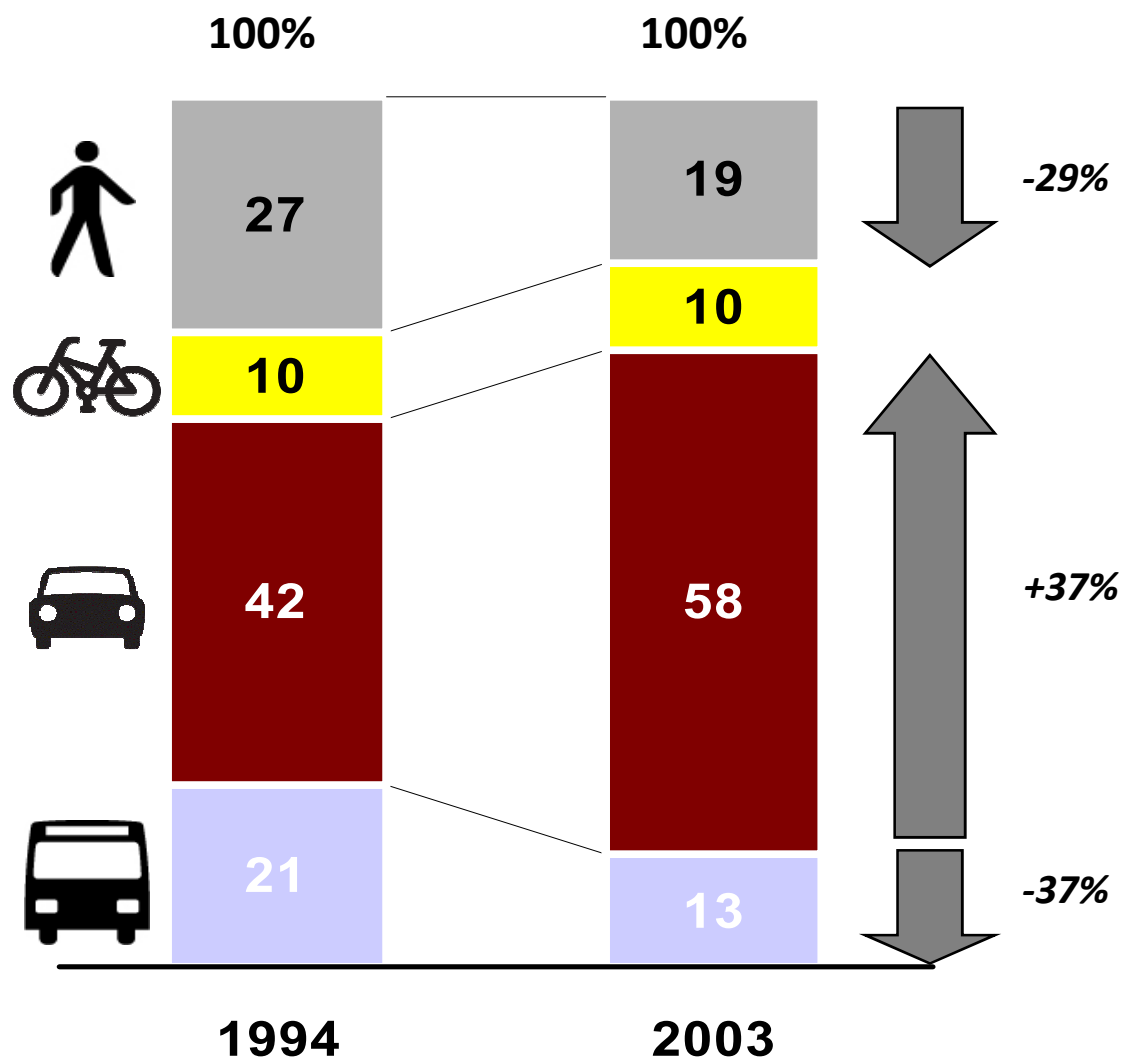




# Strateški cilji MOL - 1986

- na regionalni in mestni ravni bo spodbujan JPP, na mestni ravni bo omejena raba osebnega avtomobila,
- na regionalni in mestni ravni bo uveden nov sistem hitrega, udobnega in dostopnega JPP, ki bo temeljil na novih tehnologijah in bo upošteval uporabo alternativnih energetskega virov,
- pri gradnji cestnega sistema bodo imeli prednost tisti odseki, ki bodo omogočili gradnjo sistema JPP, ki bodo izboljšali ekološko stanje in omogočili navezavo novogradenj,
- učinkovito bo organiziran mirujoči promet in zgrajena bodo nova parkirišča, pri čemer bodo uvedeni strogi omejitveni ukrepi za daljša parkiranja v mestnem središču in zvišana bo cena parkirne pristojbine,
- uveden bo sistem privlačnih kolesarskih in peš poti,
- prevoz blaga bo v čim večji meri preusmerjen na železnico in spodbujane bodo metode in sredstva integralnega transporta v vseh prometnih panogah.



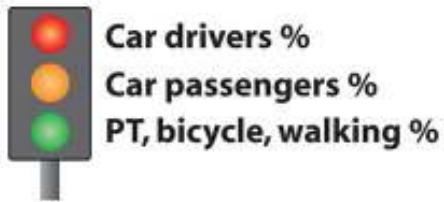


Spremembe v "modal splitu" MOL, 1994 – 2003, PNZ, 2003, avtor: B. Lokar

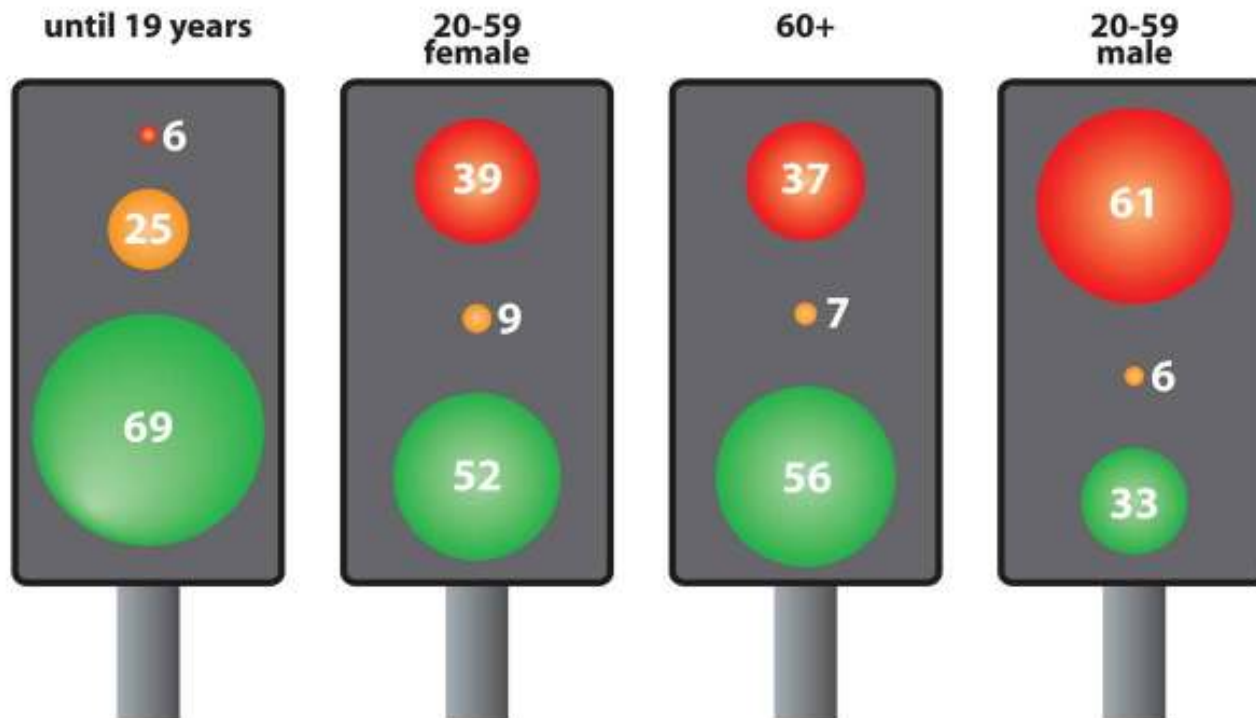




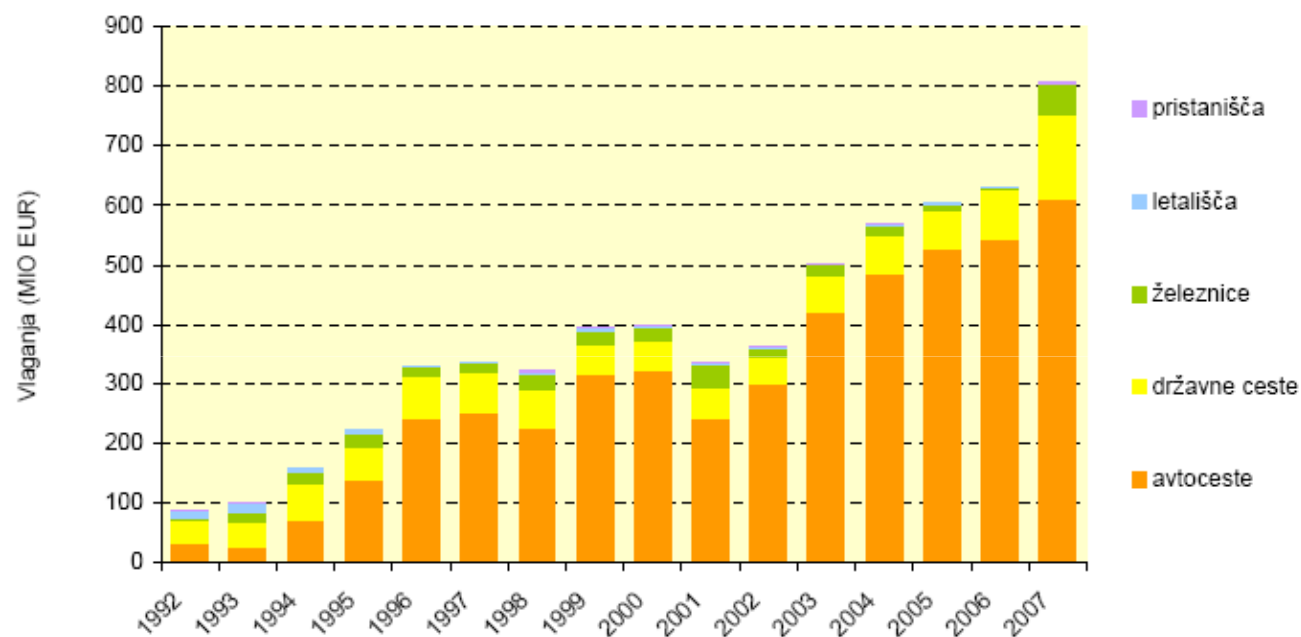
# Means of transport - Graz 2004



Source: Mobility behaviour Graz 2004  
Diagram: FGM-AMOR 2005



Slika 72-1: Obseg vlaganj v prometno infrastrukturo in deleži vlaganja v posamezne prometne podsisteme



Vir: DARS, 2008; MF, 2008





