

HRVATSKI AUTOKLUB i GRAD ZAGREB  
Stručni skup „Mobilnost- naš izbor danas za sutra“

**HAK**



# STRATEGIJE I MJERE UPRAVLJANJA PRIJEVOZNOM POTRAŽNJOM



Dr. sc. Marko Slavulj  
Izv. prof. dr. sc. Davor Brčić  
Fakultet prometnih znanosti  
Zavod za gradski promet

Zagreb, 17.09.2014.

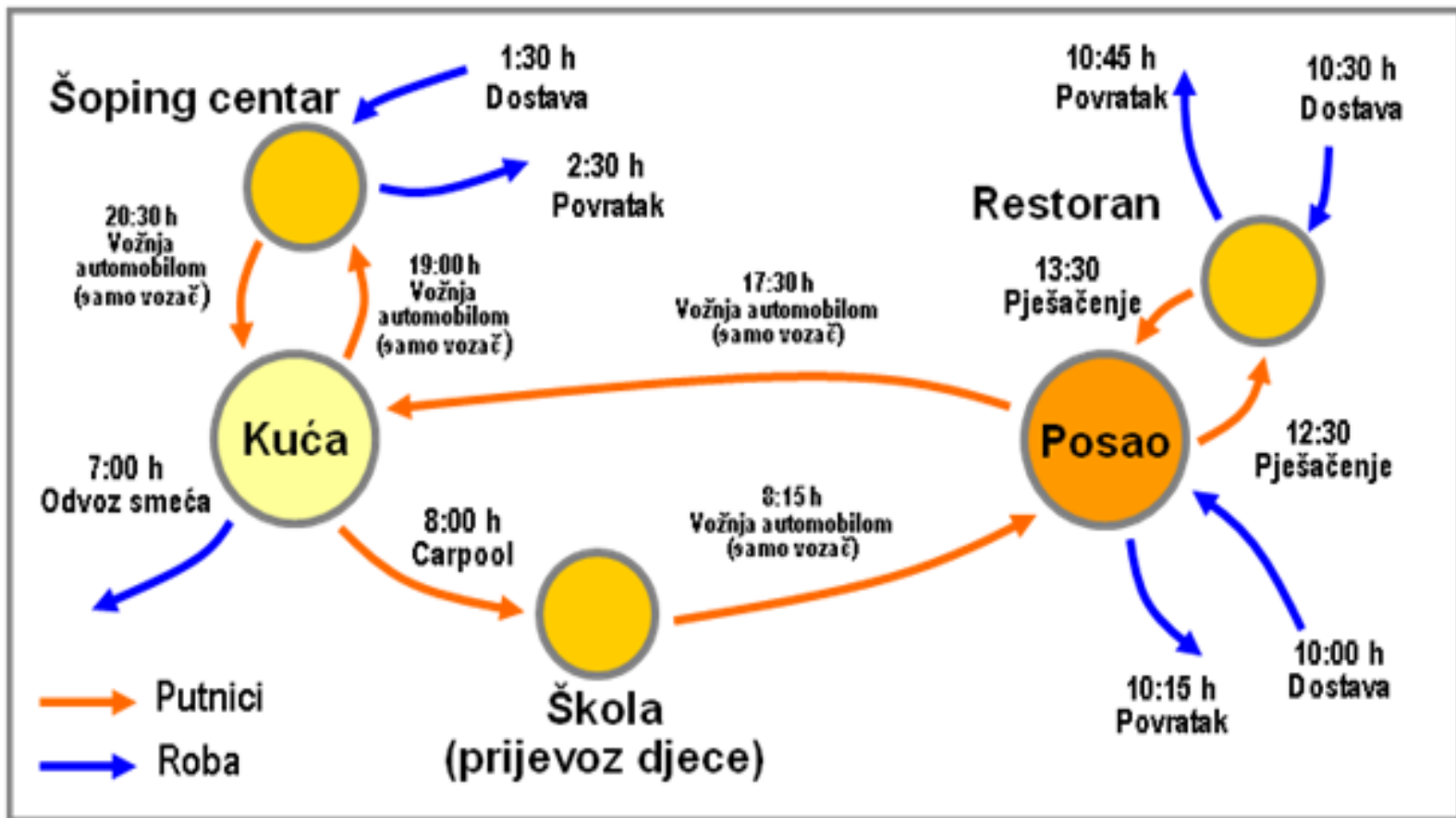
# Sadržaj :

- Općenito o strategijama i mjerama UPP
- Glavne podjele
- Primjeri provedenih strategija i mjera UPP
- Usporedba Grada Zagreba sa sličnim gradovima

# Općenito o strategijama i mjerama UPP

- Strategije upravljanja prijevoznom potražnjom (UPP) koncipiraju se i provode kao rezultat svjetskog procesa **kontinuirane urbanizacije**, te potrebe omogućavanja mobilnosti i dostupnosti urbanog prostora, uz prostornu, ekonomsku, energetska i ekološka racionalnost.
- Prometni problemi urbanih područja iako slični u činjenici **prekomjerne upotrebe osobnih vozila**, međusobno se razlikuju u lokalnim okolnostima, te je stoga za pretpostaviti da ni **ciljevi pri provođenju strategija i mjera UPP neće biti isti**.

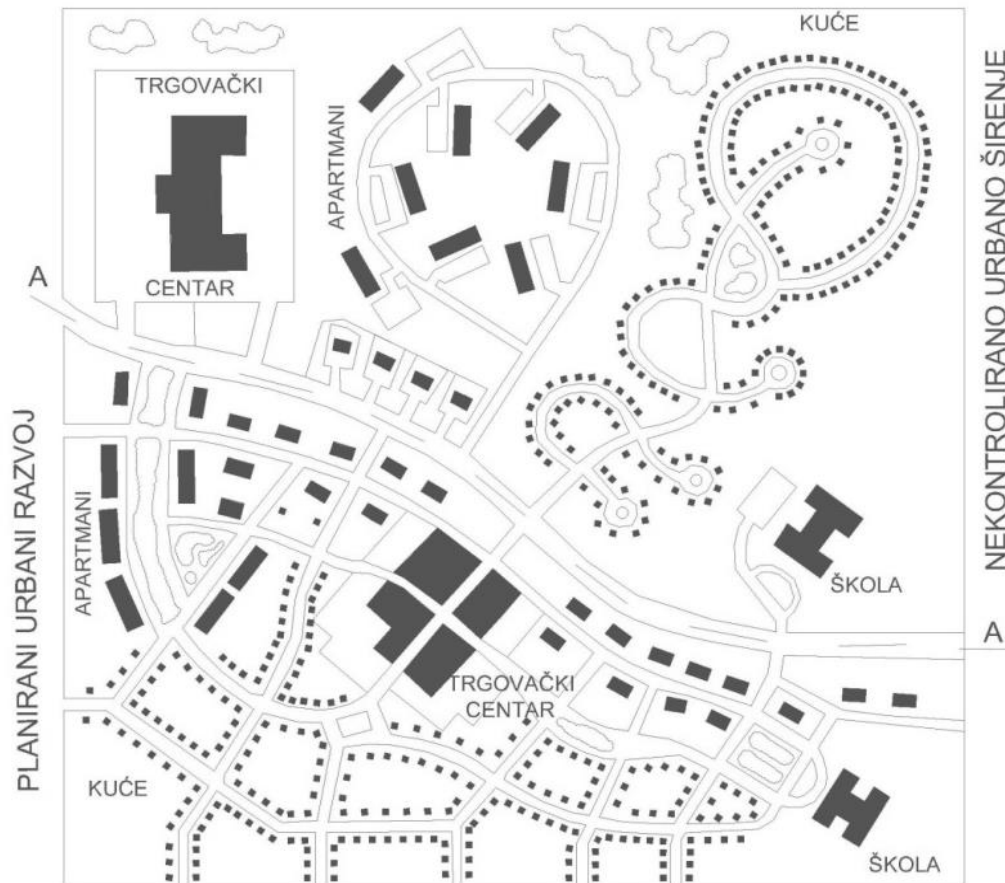
## Tipična dnevna gradska putovanja putnika i robe po izvorištima i odredištima



# Glavne podjele

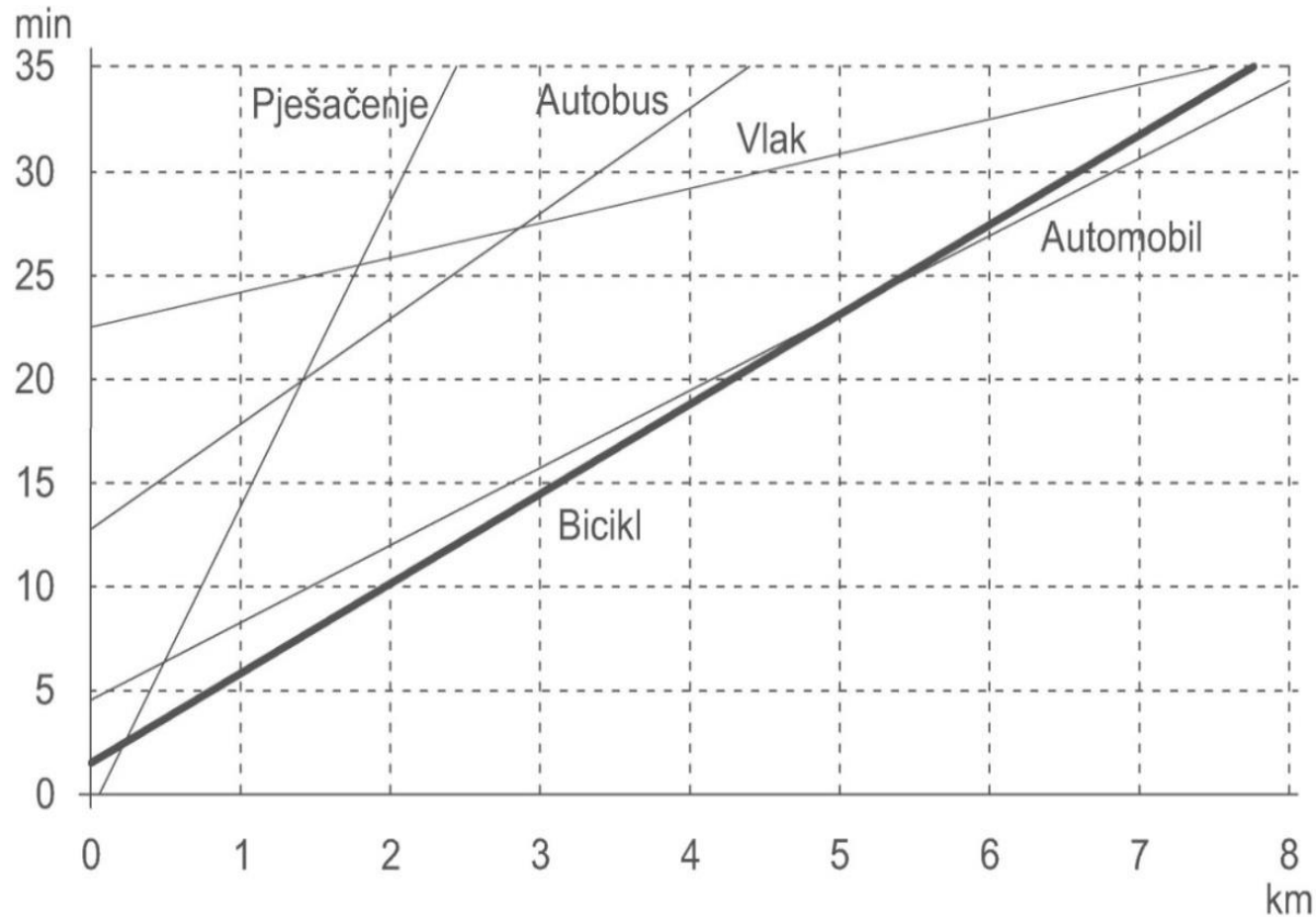
- Strategije UPP mogu se podijeliti na razne načine.
- Glavne podjele su: s obzirom na **vremenski period** (kratkoročne, srednjoročne i dugoročne), s **obzirom na stranu ponude i stranu potražnje** i **opća podjela strategija** (strategije povezane s prostornim planiranjem, strategije za povećanje mobilnosti, strategije za smanjenje uporabe automobila i ostale strategije).

## Opća podjela strategija - strategije povezane s prostornim planiranjem



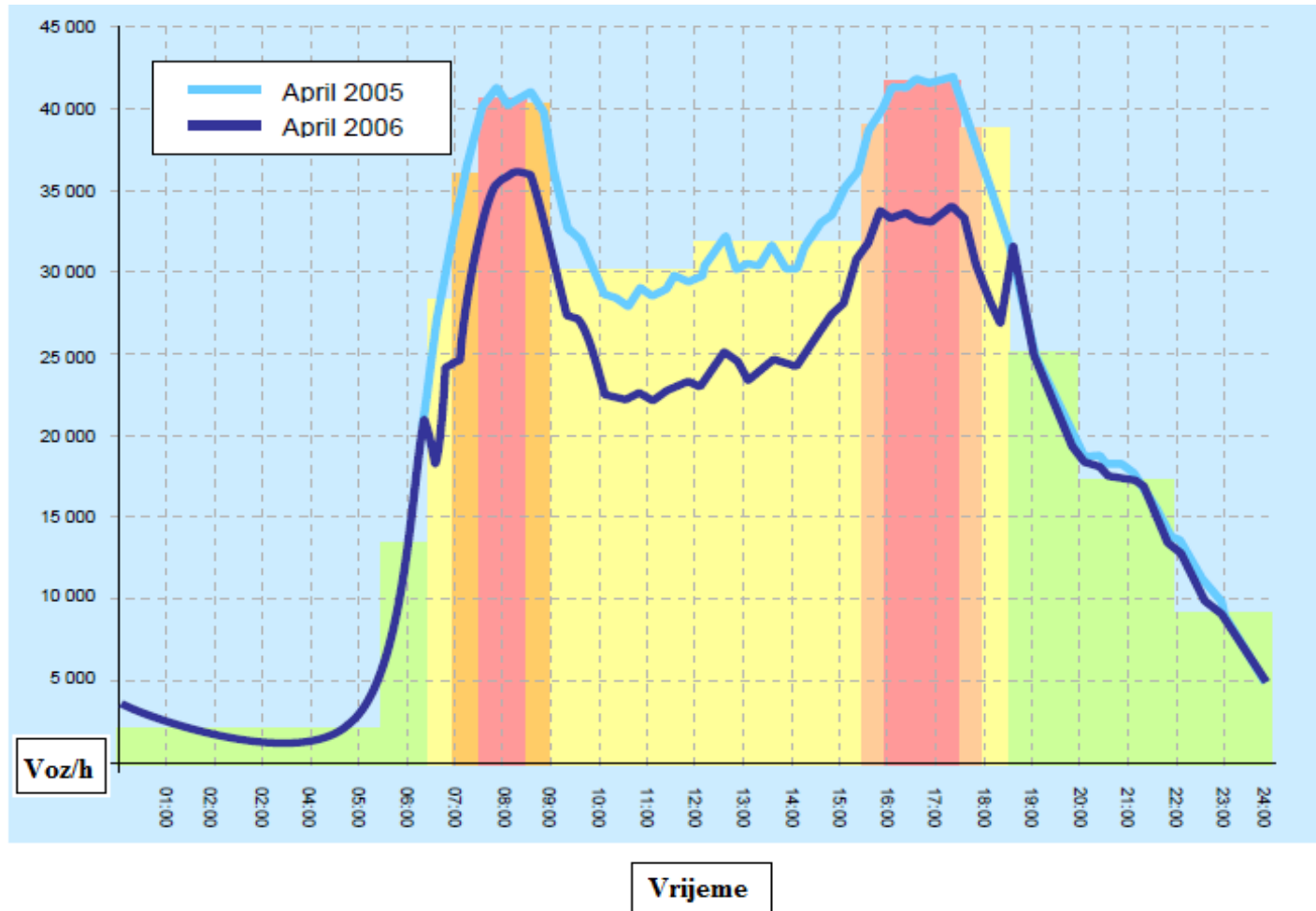
Shematski prikaz planiranog urbanog razvoja i nekontroliranog urbanog širenja

## Opća podjela strategija - strategije za povećanje mobilnosti (push)



Odnos između trajanja putovanja i udaljenosti za različita prijevozna sredstva

## opća podjela strategija - strategije za smanjenje uporabe automobila (pull)



Učinci naplate zagušenja u Stockholmu , 18% smanjenje



# Usporedba Grada Zagreba sa sličnim gradovima

- **Beč** – Grad koji se najčešće spominje kao ideal kojim bi Zagreb trebao težiti u svemu, pa tako i u prometnom sustavu.
- **Stockholm** – Grad koji ima dugu tradiciju prometnog i prostornog planiranja. Jedan od primjera je raspisivanje referenduma o uvođenju naplate automobilima koji ulaze u šire središte grada.
- **Amsterdam** – Grad poznat po orijentiranosti prema biciklističkom prometu. S obzirom da i Zagreb ima jako velike perspektive za biciklistički promet radi svoje ravničarske konfiguracije terena.
- **Prag** – jedan od gradova bivšeg sovjetskog bloka koji je započeo proces tranzicije približno u doba kada i Zagreb. Zbog toga je zanimljivo primijetiti sličnosti i razlike između ova dva grada.

## Broj stanovnika u analiziranim gradovima

Grad	Broj stanovnika
Zagreb	779.145
Beč	1.680.447
Stockholm	798.715
Amsterdam	751.757
Prag	1.223.368

## Tramvaj

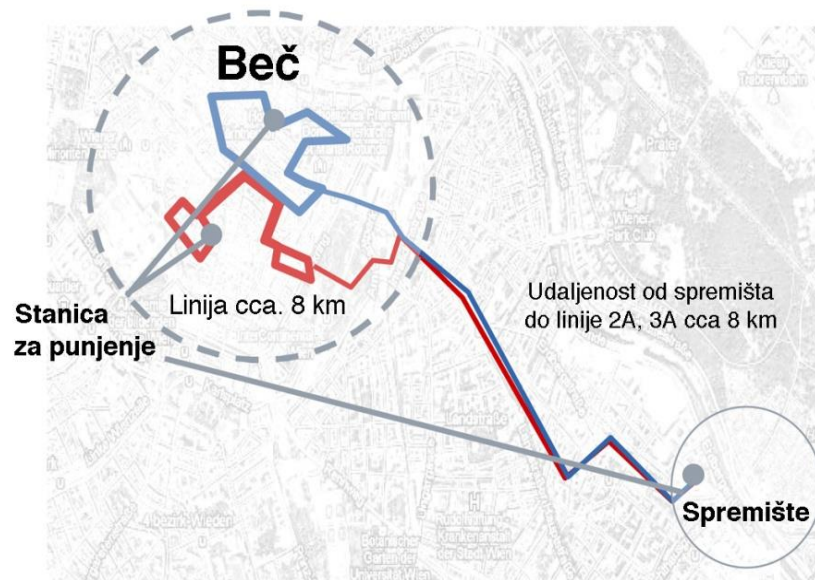
	Zagreb	Amstredam	Beč	Stockholm	Prag
Broj linija	15	16	28	4	25
Duljina linija (km)	57	80,5	<b>214,9</b>	29,3	141
Broj stajališta	256	-	1033	51	606

## Autobus

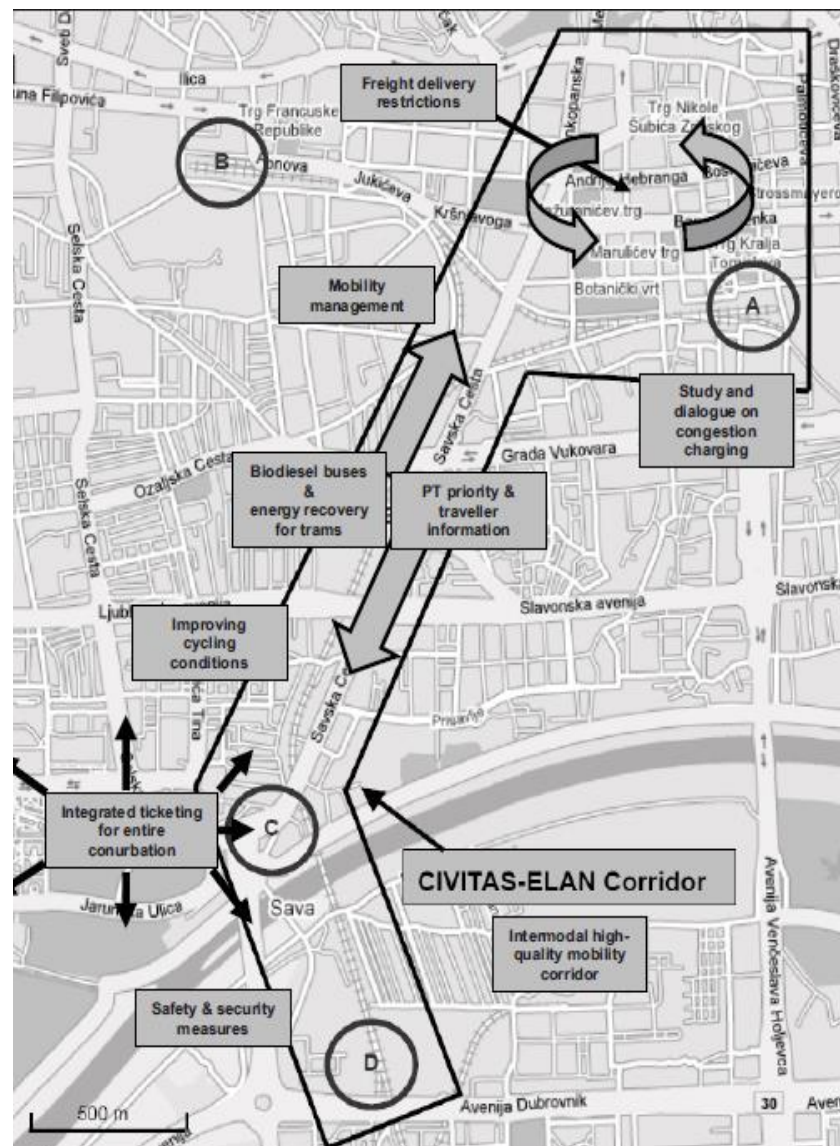
	Zagreb	Beč	Prag	Stockholm
Broj linija	134	84	182	469
Duljina linija (km)	1405	649,9	2123,4	<b>9159</b>
Broj stajališta	2103	3276	-	6000

# Električni autobusi - Beč

- Među prvim gradovima u svijetu Beč je je uveo električne autobuse u rad kroz cijelo središte grada.
- Jedan od tih autobusa eksperimentalno je pokrenut od jeseni 2012.
- 2013 (ljetu) Beč je lansirao flotu od 12 novih autobusa, od kojih svaki može prevoziti do 40 putnika. Autobusi su uvedeni na linije 2A i 3A koje prolaze kroz centar grada.



MJERA	NAZIV /TEMA
1.3	Sustav očuvanja energije za tramvaje
1.14	Strategija čistog javnog prijevoza
1.15	Čista vozila u javnom gradskom prijevozu
2.5	Kombinirani prijevoz u koridoru
2.6	Elektronički sustav naplate karata
3.2	Naplata zagušenja (pristup centru osobnim automobilom)
4.4.	Upravljanje mobilnošću u velikim institucijama
4.8	Poboljšanje uvjeta za odvijanje biciklističkog prometa
4.11	Provedba sveobuhvatnog dijaloga i marketinškog plana o mobilnosti
5.1	Sveobuhvatne strategije sigurnosti u prometu
5.3	Pouzdanost i sigurnost za starije
7.4	Restrikcije u dostavi tereta
8.2	Prioritet javnog gradskog prijevoza



# Zaključak (1)

- Vrlo je važno istaknuti da većina primijenjenih mjera UPP ima **skroman pojedinačan učinak**, koji obično utječe na nekoliko postotaka smanjena od ukupnih putovanja vozilom u promatranom području.
- Također naglašavamo da **ulaganja u alternativne načine mogu biti promašena investicija, ako vožnja automobilom ostaje jeftiniji i vremenski učinkovitiji izbor.**
- Kako bi se postigli značajniji utjecaji, potrebno je razviti **sveobuhvatnu strategiju** koja uključuje odgovarajući skup mjera upravljanja prijevoznom potražnjom.
- Sveobuhvatna strategija UPP u pravilu ima **sinergijski učinak**, odnosno njezini ukupni učinci su veći od zbroja učinaka pojedinačnih mjera upravljanja prijevoznom potražnjom.

## Zaključak (2)

- Europski strateški dokumenti koji se odnose na urbanu mobilnost, potaknuli su **provedenje brojnih znanstveno-stručnih projekata** vezanih za upravljanje prijevoznom potražnjom.
- Provedene strategije i mjere UPP ostvarile su **pozitivne rezultate**, što je u konačnici utjecalo na značajne pomake u načinskoj razdiobi putovanja u korist javnog gradskog prijevoza te nemotoriziranog prometa.

HVALA NA PAŽNJI !

dr. sc. Marko Slavulj  
Fakultet prometnih znanosti  
Zavod za gradski promet

e-mail: [m Slavulj@fpz.hr](mailto:m Slavulj@fpz.hr)

