

Evaluacija planova održive urbane mobilnosti

7. CIVINET Forum mreže Slovenija-Hrvatska-Jugoistočna Europa

Velenje, 13. 10. 2022



Agenda

- Evaluacija planova održive urbane mobilnosti
- Evaluacija mjera planova održive urbane mobilnosti
- Evaluacija procesa planova održive urbane mobilnosti

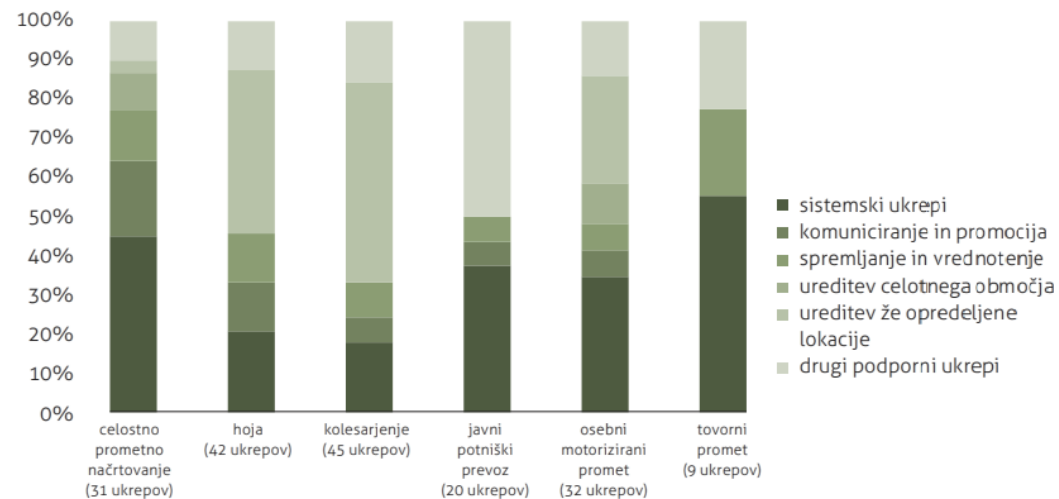
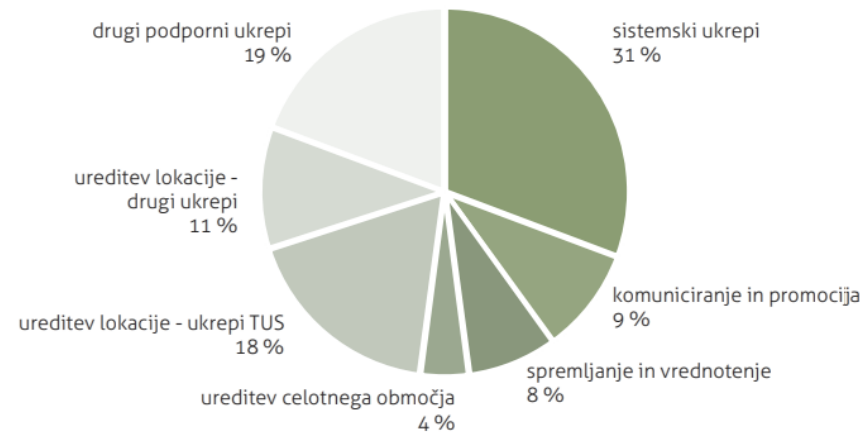
Format

- Polazišta (15 min)
- Rad u grupama (20 min)
- Izvještavanje (10 min)
- Pauza

Evalvacija planova održive urbane mobilnosti

7. CIVINET Forum mreže Slovenija-Hrvatska-
Jugoistočna Europa

Velenje, 13. 10. 2022



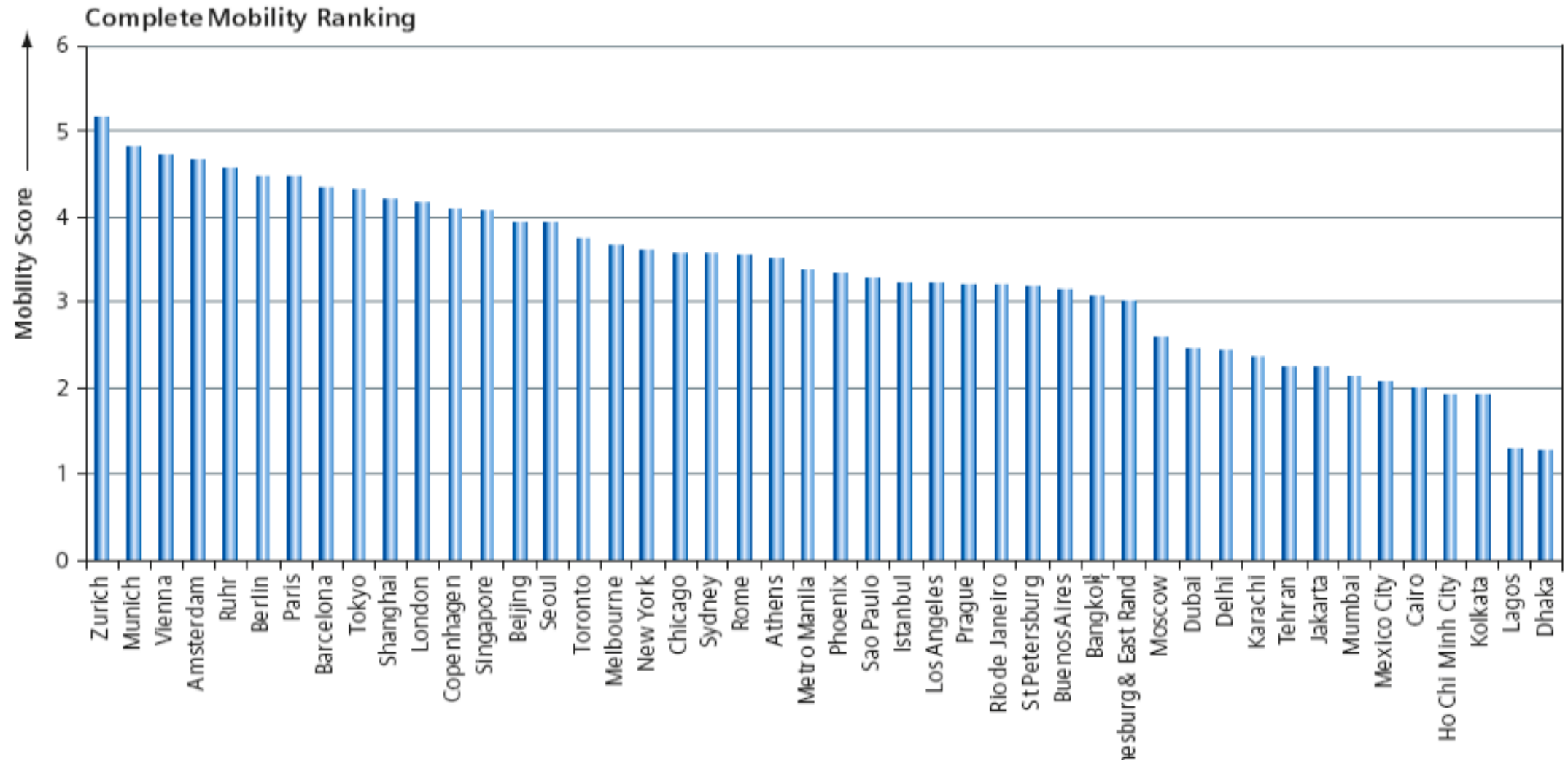
Poboljšana pristupačnost



Pozitivni učinci na okoliš i zdravlje



Bolja kvaliteta života



Poboljšana sigurnost u prometu



Poboljšán imidž općine



Odluke koje podržava javnost



Učinkovito rješavanje obaveza







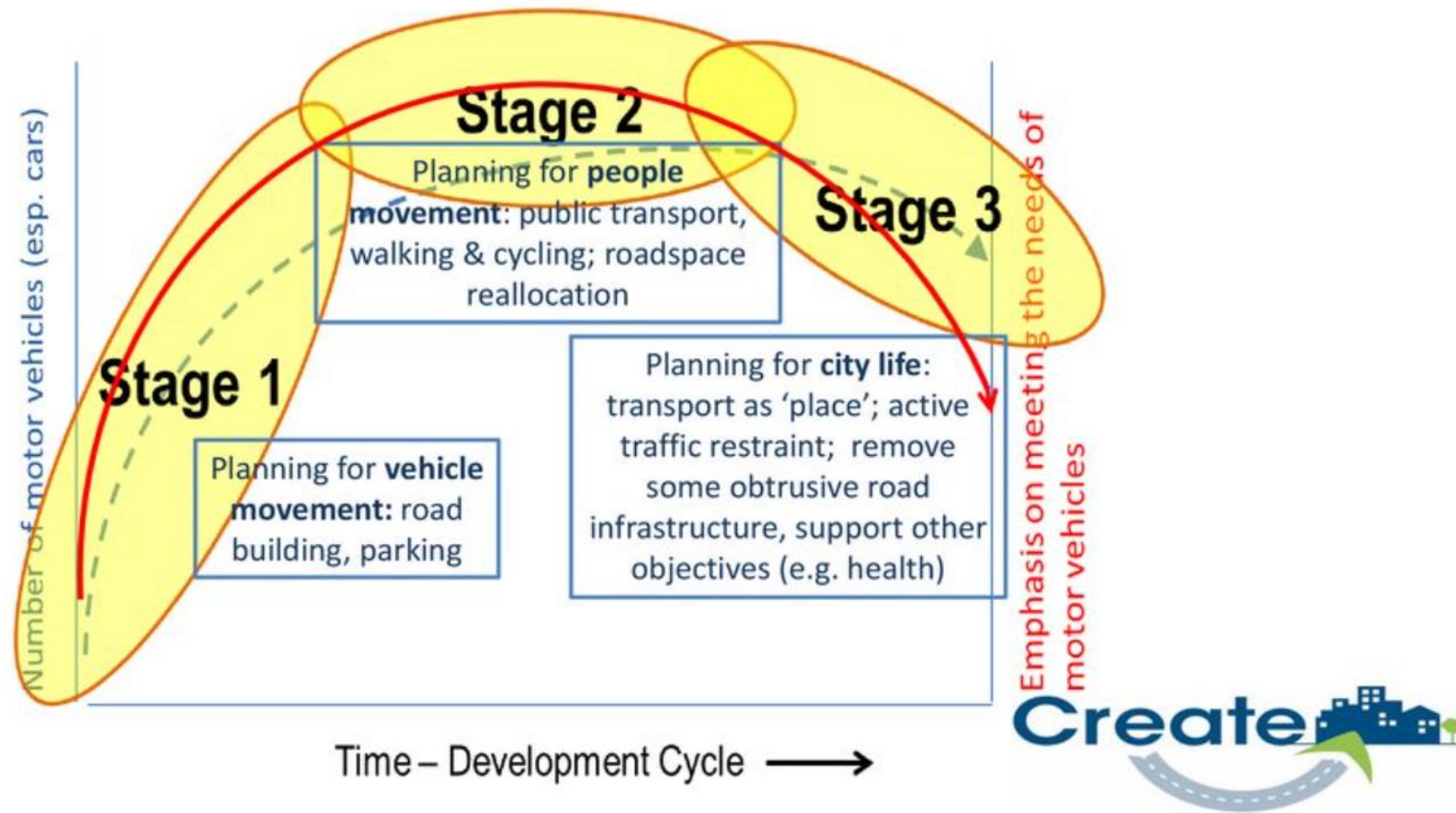
“We will work across government to develop a coordinated package of policy interventions to **reduce car kilometres by 20% by 2030** [compared to pre-pandemic].”



“We will support remote working so people can work from an office near their home one or more days a week instead of commuting long distances, in line with our wider Welsh Government target of **30% of the workforce to work remotely** on a regular basis.”



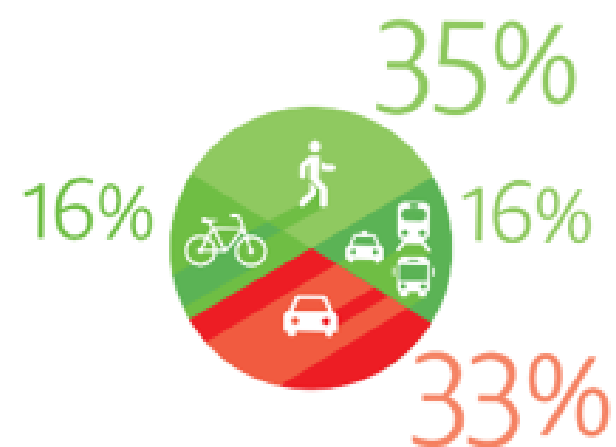
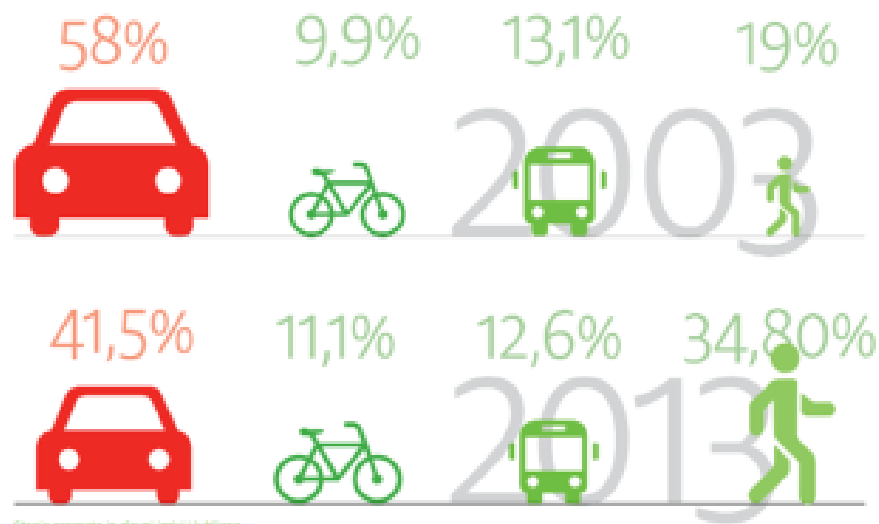
CREATE: 'Transport Policy Development Process'



Proširenje Dunajske c. u Ljubljani



Proširenje Dunajske c. u Ljubljani



Proširenje Dunajske c. u Ljubljani



PPU d.o.o.

NOVELACIJA PROMETNE ŠTUDIJE NA VPLIVNEM
OBMOČJU PARMOVE ULICE ZA POTREBE IZDELAVE
OPP N 173 PARMOVA

Elaborat

Ljubljana, januar 2018



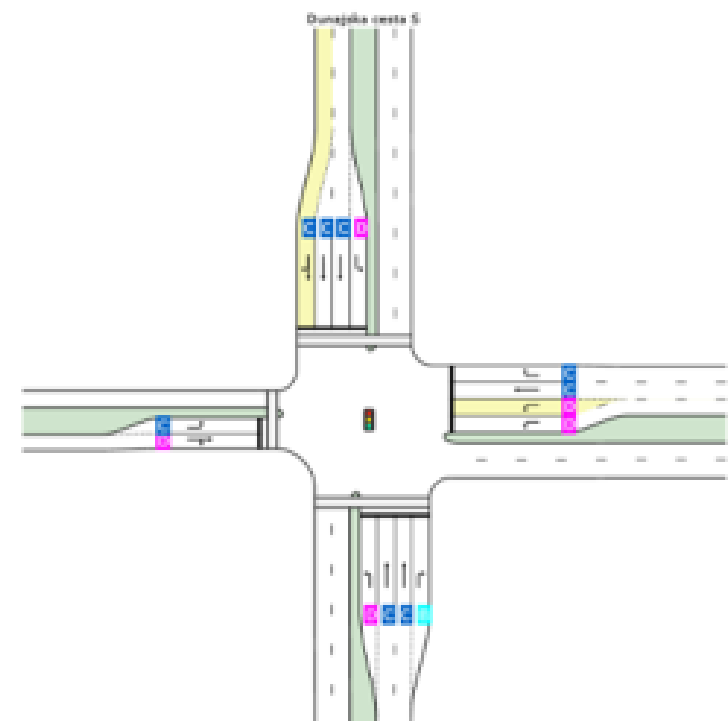
Proširenje Dunajske c. u Ljubljani

Kot glavno merilo ustreznosti križišč glede na prometne obremenitve je upoštevana dolžina zamud in pripadajoč raven uslug. Nivoji uslug so po HCM (Highway Capacity Manual) definirani kot razredi, v katere klasificiramo dolžine zamud glede na sprejemljivost.

Raven uslug	Povprečne zamude za semaforizirano križišče	Povprečne zamude za nesemaforizirano križišče
A	≤ 10 s	≤ 10 s
B	10–20 s	10–15 s
C	20–35 s	15–25 s
D	35–55 s	25–35 s
E	55–80 s	35–50 s
F	> 80 s	> 50 s

Preglednica 6: Kategorizacija ravni uslug po HCM

Na območju mestnih cest je zaželen raven uslug D ali boljše, nikakor pa ne sme v času konic pasti pod nivo E. Raven uslug se lahko izračuna za posamezni pas, krak v križišču ali za celotno križišče skupaj.



Proširenje Dunajske c. u Ljubljani



Zgoščevanje mesta

Od vseh odprtih vprašanj urbanističnega razvoja Ljubljane naj bi bilo najbolj sporno zgoščevanje mesta. Proti temu so usmerjene ostre kritike več civilnih iniciativ, ki jih na zborih in v medijih podp... [Preberi članek »](#)

dnevnik.si

EU SUMI indikatori

Core indicators

1. [Indicator 1: Affordability of public transport for the poorest group](#) {EN | ...}
2. [Indicator 2: Accessibility of public transport for mobility-impaired groups](#) {EN | ...}
3. [Indicator 3: Air pollutant emissions](#) {EN | ...}
4. [Indicator 4: Noise hindrance](#) {EN | ...}
5. [Indicator 5: Road deaths](#) {EN | ...}
6. [Indicator 6: Access to mobility services](#) {EN | ...}
7. [Indicator 7: Greenhouse gas emissions](#) {EN | ...}
8. [Indicator 8: Congestion and delays](#) {EN | ...}
9. [Indicator 9: Energy efficiency](#) {EN | ...}
10. [Indicator 10: Opportunity for Active Mobility](#) {EN | ...}
11. [Indicator 11: Multimodal integration](#) {EN | ...}
12. [Indicator 12: Satisfaction with public transport](#) {EN | ...}
13. [Indicator 13: Traffic safety active modes](#) {EN | ...}

Non-core indicators

14. [Indicator 14: Quality of public spaces](#) {EN | ...}
15. [Indicator 15: Urban functional diversity](#) {EN | ...}
16. [Indicator 16: Commuting travel time](#) {EN | ...}
17. [Indicator 17: Mobility space usage](#) {EN | ...}
18. [Indicator 18: Security](#) {EN | ...}

Rad u grupama



Pitanja za diskusiju

- Jesu li SUMP-ovi u regiji efikasni u pogledu ostvarivanja zadanih internih i općih ciljeva?
- Što znače ambicije / ciljevi dekarbonizacije za naše SUMP-ove (trebamo li povećati naše ambicije, promijeniti ciljeve)?
- Kako mjerimo efikasnost SUMP-a (kojim indikatorima, jesu li primjereni, mjerimo li uopće efikasnost)?

Evaluacija mjera planova održive urbane mobilnosti

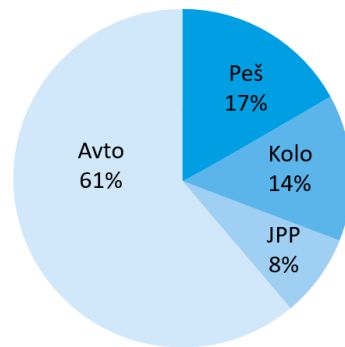
7. CIVINET Forum mreže Slovenija-Hrvatska-
Jugoistočna Europa

Velenje, 13. 10. 2022

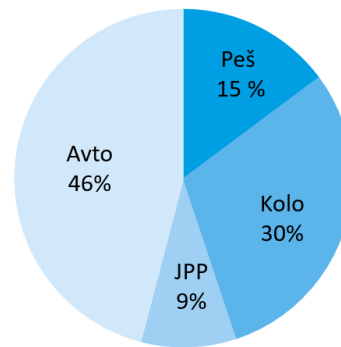




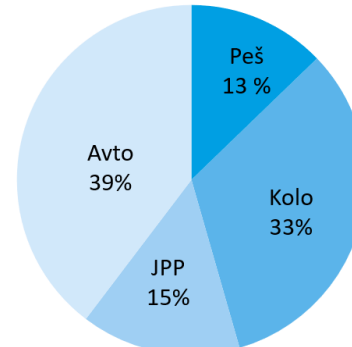
1999



2015



2018



Cilj 2030

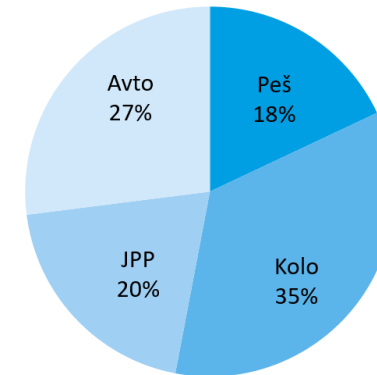




Foto: dnevnik.si

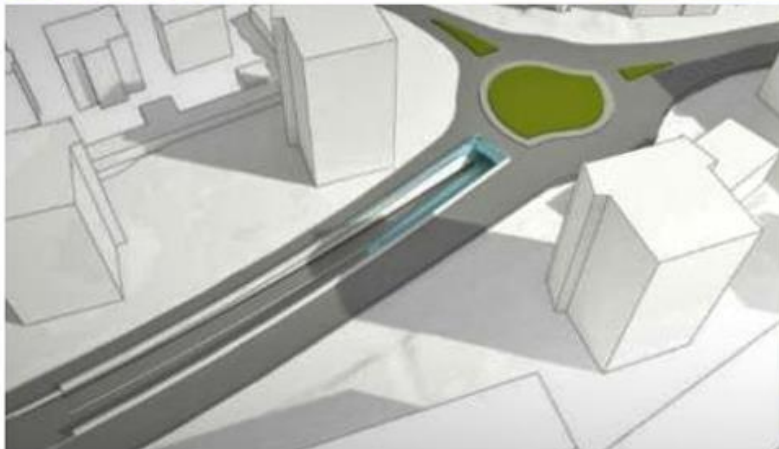


PREJ. *Before.*

DANES. *Now.*



- zbirne ceste - koridorji
- "prijazna cona"
- "preostali predeli"



maribor24.si



PRIMERI SVEŽNJEV UKREPOV, KI SO SE IZKAZALI KOT NAJUČINKOVITEJŠI

Med pripravo Celostnih prometnih strategij so slovenske občine v preteklosti največ pozornosti namenjale manj zahtevnim in hitro izvedljivim ukrepom, ki pa večinoma niso veliko prispevali k doseganju zadanih ciljev. Raziskave v evropskih mestih, ki so uspešno dosegla opazne spremembe potovalnih navad, nasprotno kažejo pogosto implementacijo izvedbeno bolj zahtevnih svežnjev ukrepov.

Umirjanje prometa: zmanjševanje obsega in hitrosti avtomobilskega prometa, ne le s prometnim označevanjem in režimi, ampak s preureditvami, ki omogočijo, da ulice postanejo prijetnejše za hojo in kolesarjenje.

Načrti vodenja prometa: uvajanje prometnih režimov in ureditev na večjem območju, s katerimi se ohranja dobro dostopnost peš, s kolesom in javnim prevozom, omejuje pa kratka potovanja in prehodnost z osebnim avtomobilom.

Upravljanje parkiranja: uvajanje časovno omejenega ali plačljivega parkiranja (oziroma kombinacije) na celotnem območju naselja in učinkovit nadzor nad izvajanjem režimov.

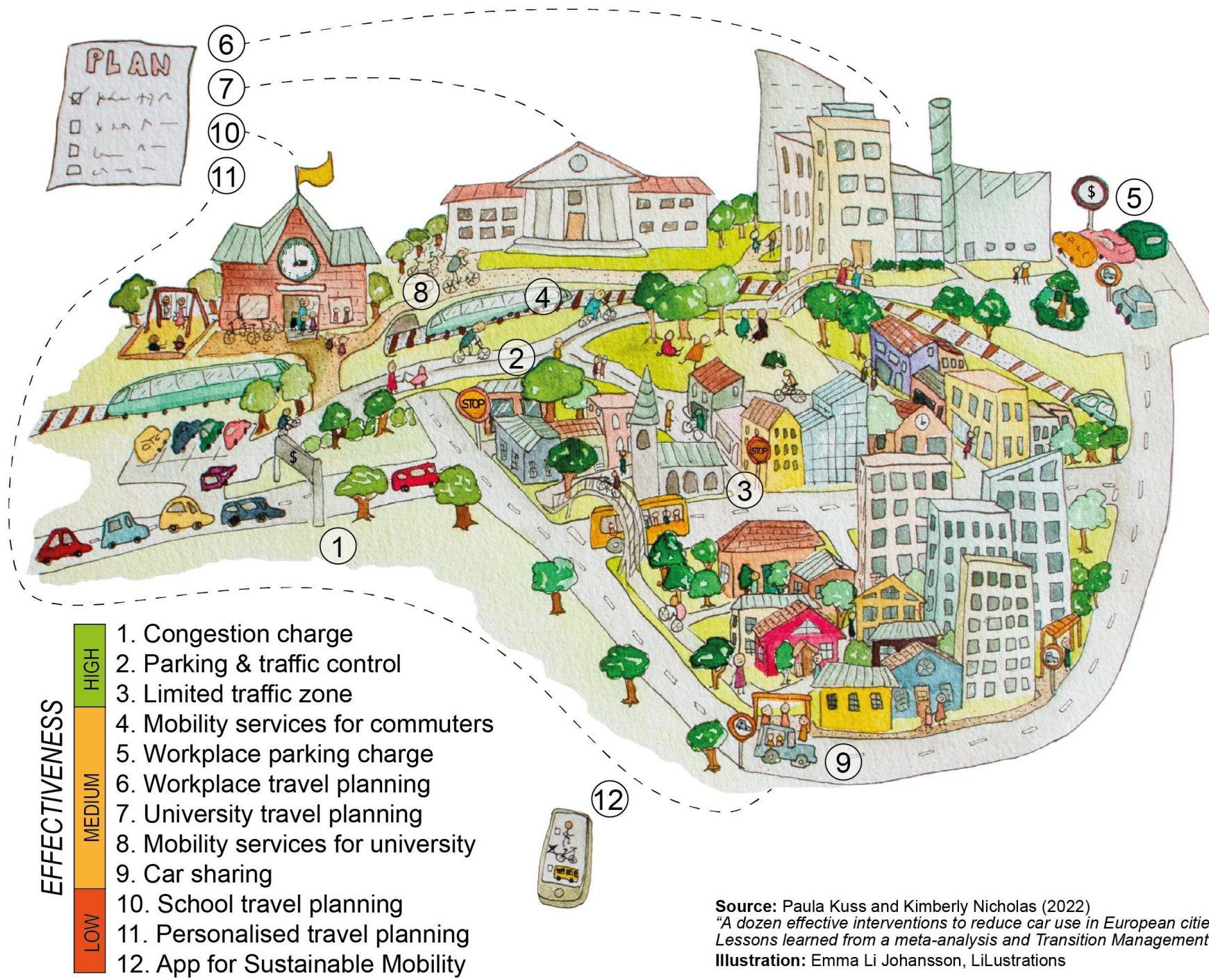
Transformacija cestnih površin: preurejanje površin za vožnjo in parkiranje avtomobilov na mestnih ulicah in trgih v površine za pešce, kolesarje in javni prevoz ter v kakovosten javni prostor, namenjen prebivalcem.

Boljši javni prevoz: ukrepi za hitrejši, pogostejši, neposrednejši, enostavnejši za uporabo in dostopnejši javni prevoz, zlasti za redne uporabnike.

Kolesarska infrastruktura: vzpostavljanje sklenjenega in gostega omrežja širokih, varnih, hitrih in neposrednih kolesarskih povezav.

Zeleni koridorji: vzpostavljanje ločenih povezav za hojo in kolesarjenje s poudarkom na zagotavljanju kakovostnega okolja (denimo urbana oprema, igrala, večji delež zelenih površin in senčenje).

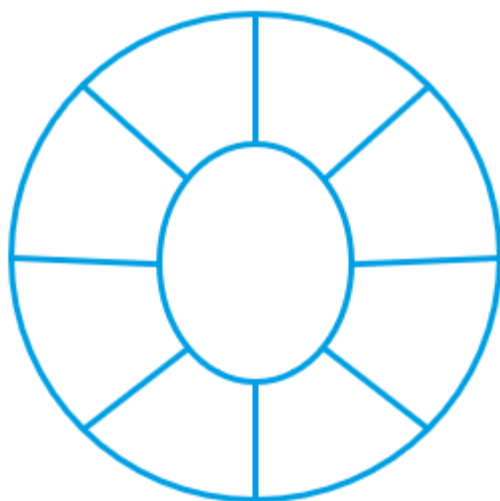
Raba prostora: usmerjanje gradnje višjih gostot v bližino kolesarskih povezav in prog javnega prevoza. Dolgoročno zagotavljanje gostejše poselitve in mešanja rab ter omejevanje širjenja poselitve, da prebivalci ne opravljajo dolgih dnevnih poti.



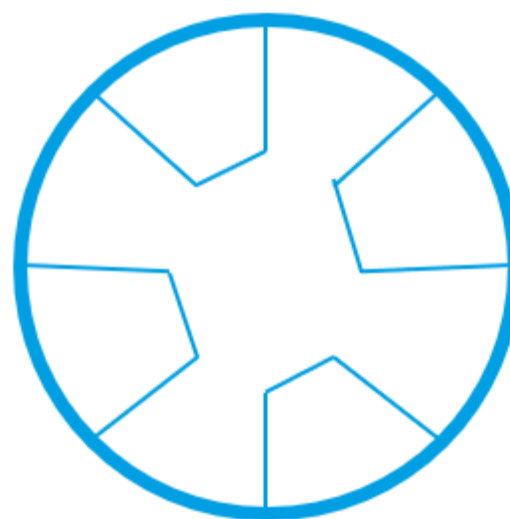
Source: Paula Kuss and Kimberly Nicholas (2022)
 "A dozen effective interventions to reduce car use in European cities:
 Lessons learned from a meta-analysis and Transition Management"
 Illustration: Emma Li Johansson, LiLustrations

„Circulation plan“

Prej



Potem



**Ovire, stebri, &
barva**



Zelenje & klopi



**Nadzorne
kamere**



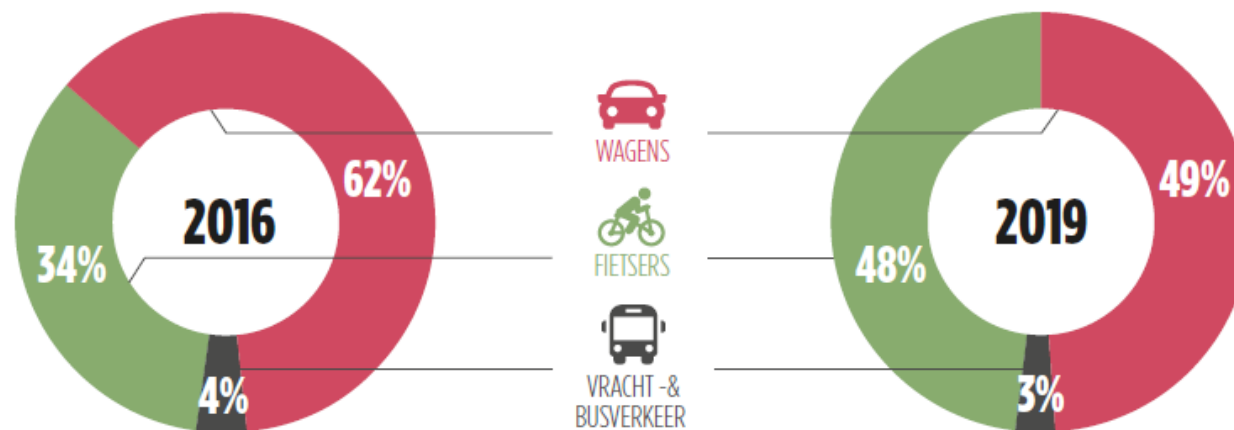
3 JAAR CIRCULATIEPLAN



MINDER AUTO'S MEER FIETTERS



Samenstelling van het **Leuvense** verkeer



Evolutie 2016 > 2019

Binnenstad



+44%
Fietters



-19%
Automobilisten

Ring



+32%
Fietters



+1%
Automobilisten

2019

Shop-and-goplaatsen

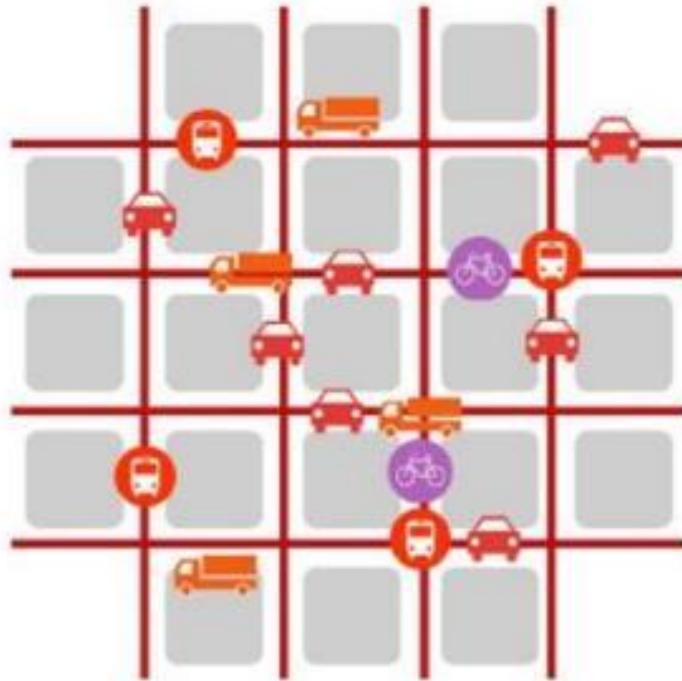
112 Plaatsen

23 MINUTEN Gemiddelde parkeerduur

60% Bezettingsgraad





SUPERBLOCKS MODEL





Current Model



Superblocks Model



-  PUBLIC TRANSPORT NETWORK
-  BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE)
-  BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION)
-  FREE PASSAGE OF BICYCLES

-  PRIVATE VEHICLE PASSING
-  RESIDENTS VEHICLES
-  URBAN SERVICES AND EMERGENCY
-  DUM CARRIERS

-  DUM PROXIMITY AREA
-  ACCESS CONTROL
-  BASIC TRAFFIC NETWORK
-  SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY)

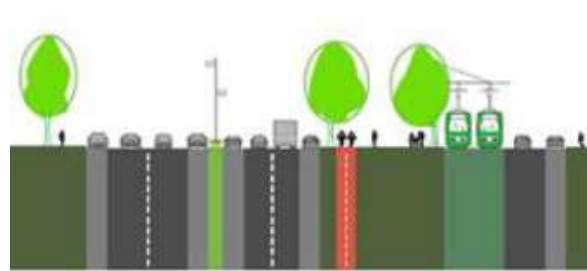
Pokritost celotnega mesta



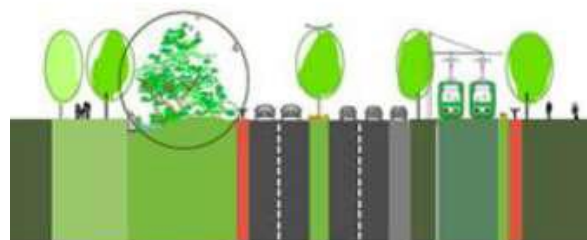
Preureditev javnega prostora



Transformacija cestnega prostora



Before



After





Rad u grupama



Pitanja za diskusiju

- Koje su efikasne mjere za ostvarivanje ciljeva SUMP-a?
- Primjernost mjera SUMP-a iz perspektive ciljeva?
- Implementiraju li se paralelno mjere koje narušavaju efikasnost SUMP-a?

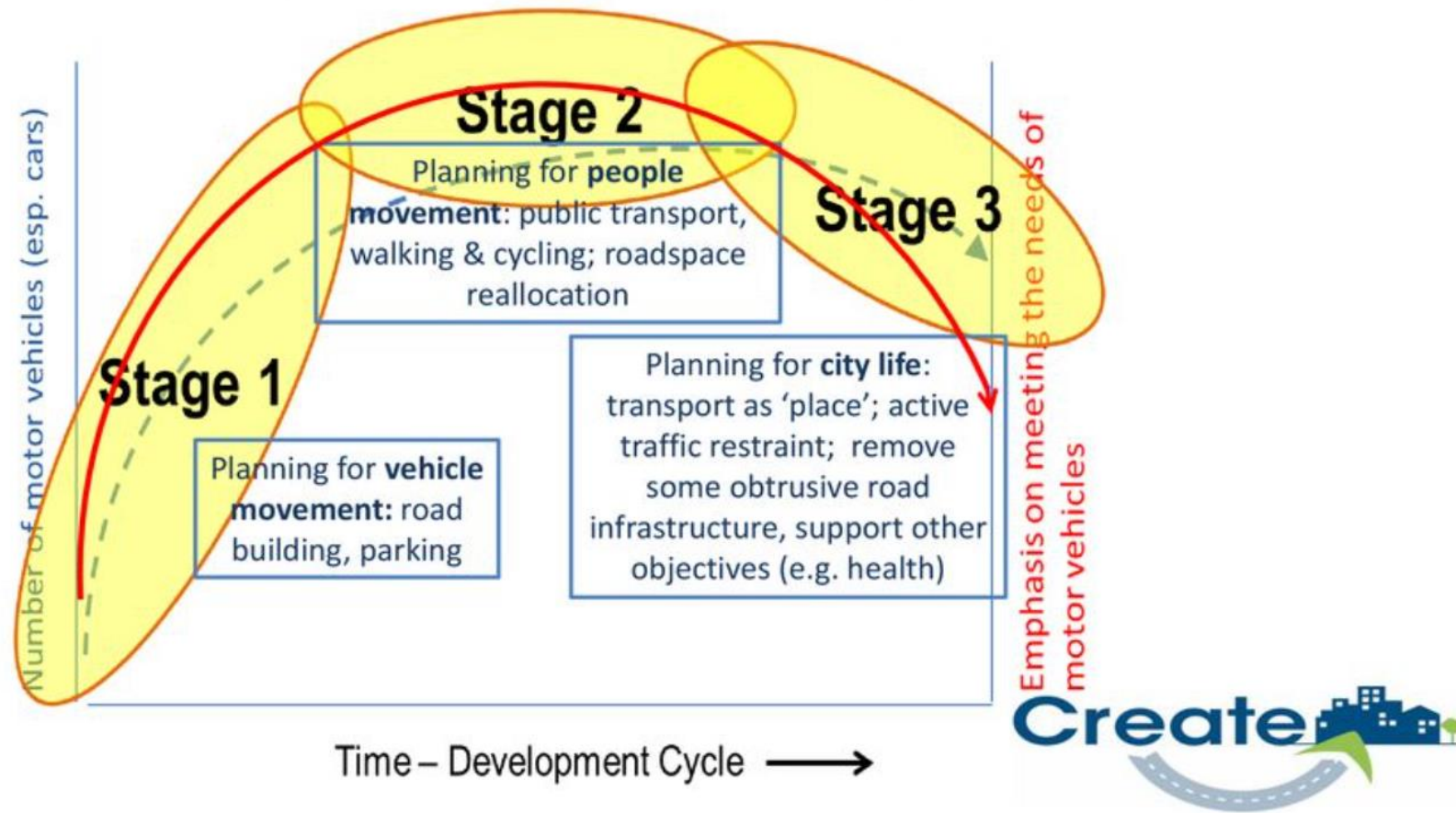
Evaluacija procesa planova održive urbane mobilnosti

7. CIVINET Forum mreže Slovenija-Hrvatska-
Jugoistočna Europa

Velenje, 13. 10. 2022



CREATE: 'Transport Policy Development Process'

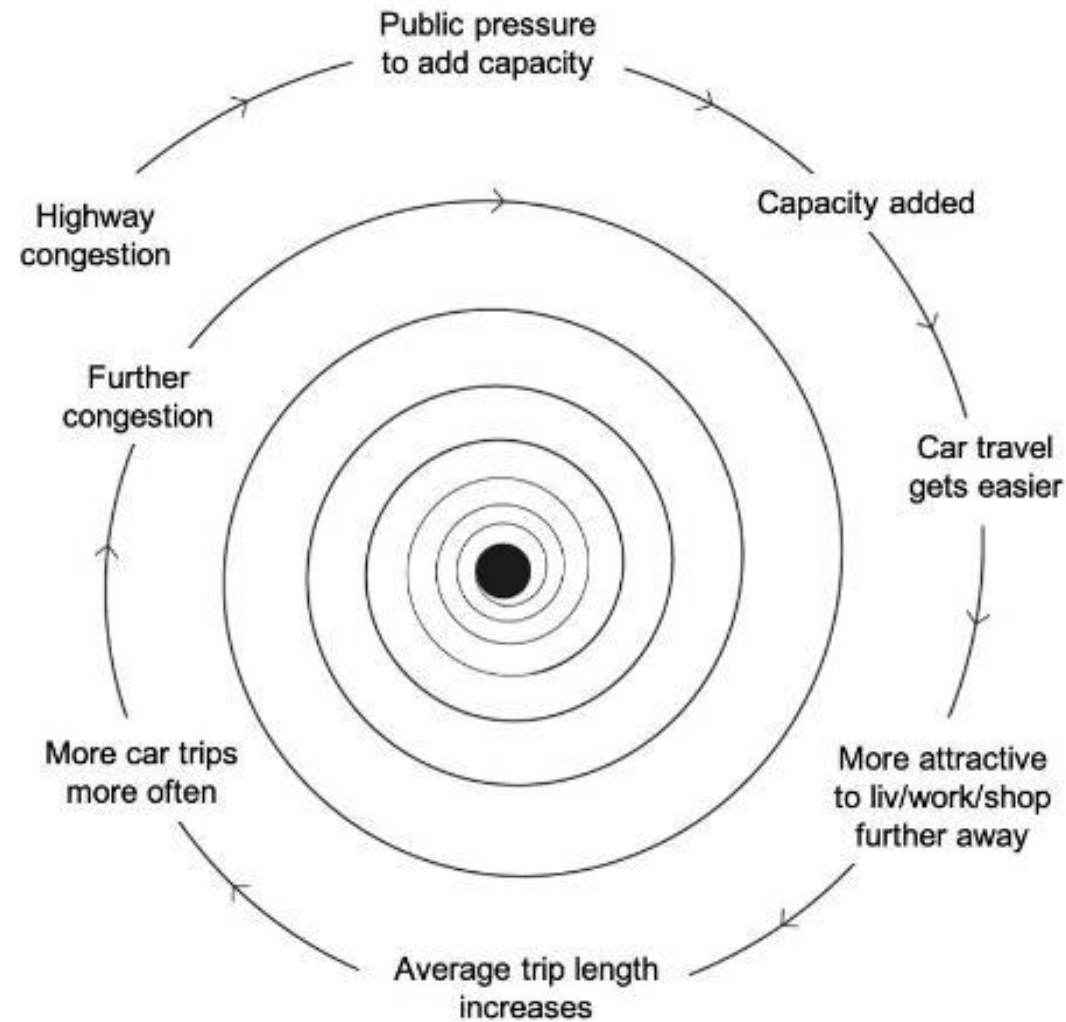


Traditional Transport Planning		Sustainable Urban Mobility Planning
Focus on traffic	→	Focus on people
Primary objectives: Traffic flow capacity and speed	→	Primary objectives: Accessibility and quality of life , including social equity, health and environmental quality, and economic viability
Mode-focussed	→	Integrated development of all transport modes and shift towards sustainable mobility
Infrastructure as the main topic	→	Combination of infrastructure, market, regulation, information and promotion
Sectoral planning document	→	Planning document consistent with related policy areas
Short and medium-term delivery plan	→	Short and medium-term delivery plan embedded in a long-term vision and strategy
Covering an administrative area	→	Covering a functional urban area based on travel-to-work flows
Domain of traffic engineers	→	Interdisciplinary planning teams
Planning by experts	→	Planning with the involvement of stakeholders and citizens using a transparent and participatory approach
Limited impact assessment	→	Systematic evaluation of impacts to facilitate learning and improvement





The black hole of highway investment



Bron: D.A. Plane, 'Urban transportation: policy alternatives'. In: Hanson & Giuliano (red.), *The Geography of Urban Transportation* (tweede editie), Guilford Press (1995), p. 439.

Predict and provide

Forecast a most likely mobility future

Demand-led supply

Conceals uncertainty

Reactive

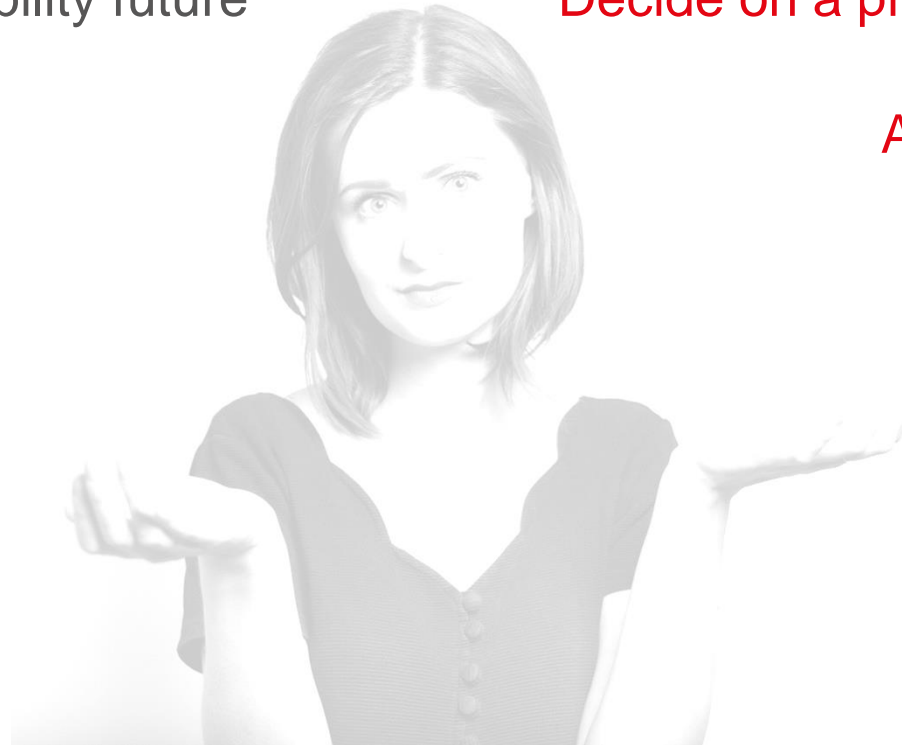
Decide and provide

Decide on a preferred accessibility future

Supply-led demand

Accommodates uncertainty

Proactive



Rad u grupama



Pitanja za diskusiju

- Koji su glavni uzroci problema o kojima se ranije raspravljalo te kako ih riješiti?