



# PROSPERITY



## POVZETEK IZOBRAŽEVANJA

### Raba prostora in upravljanje mobilnosti

Avtor: Karl-Heinz Posch | FGM-AMOR

Datum:

6.11.2017

Status:

Končni



# Vsebina

<b>1</b>	<b>UVOD</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>MOBILNOST</b> .....	<b>3</b>
2.1	DELEŽI POTOVALNIH NAČINOV ZA DNEVNA POTOVANJA .....	3
2.2	UPRAVLJANJE MOBILNOSTI .....	3
2.3	RABA PROSTORA IN MOBILNOST PRI NOVIH GRADNJAH .....	4
<b>3</b>	<b>KAKO LAHKO PROSTORSKO NAČRTOVANJE VPLIVA NA MOBILNOST</b> .....	<b>4</b>
3.1	VZORCI RABE PROSTORA.....	4
3.2	PROMETNA INFRASTRUKTURA.....	5
3.3	ZAHTEVE NA DOLOČENIH TOČKAH PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA.....	5
<b>4</b>	<b>PROSTORSKO NAČRTOVANJE IN CPS</b> .....	<b>5</b>
4.1	ZNAČILNOSTI PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA.....	5
4.2	POVEZAVA CELOSTNEGA PROMETNEGA IN PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA.....	5
<b>5</b>	<b>ZAKLJUČEK</b> .....	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>RAZPOLOŽLJIVO IZOBRAŽEVALNO GRADIVO</b> .....	<b>6</b>

# 1 Uvod

**Tema izobraževanja:** Raba prostora in upravljanje mobilnosti v okviru CPS

**Vodja izobraževanja za to področje:** Karl-Heinz Posch, Austrian Mobility Research

Prostorsko načrtovanje močno vpliva na mobilnostno vedenje bodočih stanovalcev, saj prostorski načrti določajo gostoto pozidave, mešanico različnih rab in površine za prometno infrastrukturo, od prostorskega načrtovanja pa so odvisna tudi gradbena dovoljenja. Ta lahko investitorjem nalagajo nekatere obveznosti na področju mobilnosti, kot sta sofinanciranje prometne infrastrukture ali zagotovitev določenega števila parkirnih mest. To pa spet vpliva na mobilnostno vedenje bodočih uporabnikov.

V tej izobraževalni enoti je na kratko orisana povezava med prostorskim načrtovanjem in upravljanjem mobilnosti. Vključuje tudi skupinsko vajo, ki bo udeležencem pomagala, da se pripravijo na delo z deležniki. Slednje je lahko v praksi težavno, saj imajo različne interese.

Predstavljeni bodo tudi nekateri zelo uspešni primeri, pri katerih je prostorsko načrtovanje pozitivno vplivalo na mobilnost, ter najnaprednejši primer razvoja nove mestne četrti na Dunaju, pri katerem aktivno sodeluje tudi vodja tega izobraževanja.

## Učni cilji

- (1) Razumeti, kaj opredeljuje mobilnost in kaj je mogoče spremeniti.
- (2) Spoznati dejavnike prostorskega načrtovanja, ki lahko vplivajo na mobilnost.
- (3) Razumeti stališča različnih deležnikov pri prostorskem načrtovanju.
- (4) Razumeti, kako se prostorsko načrtovanje lahko poveže s CPS.

# 2 Mobilnost

## 2.1 Deleži potovalnih načinov za dnevna potovanja

Načeloma so nekateri vidiki mobilnostnega vedenja zelo stabilni ne glede na zunanje okoliščine: posameznik v povprečju opravi 3 do 4 potovanja na dan, za mobilnost pa porabi povprečno 60 do 90 minut na dan. Razlika je v načinu, kako posamezniki opravijo ta potovanja v danem času: z avtomobilom, peš, s kolesom ali javnim potniškim prometom.

Izbira potovalnih načinov se razlikuje med posameznimi mesti in državami. V nekaterih mestih prebivalci do 40 % vseh potovanj opravijo s kolesom, v drugih jih do 50 % opravijo z javnim potniškim prometom, v tretjih pa do 80 % z avtomobilom. Vendar v vseh teh mestih prebivalci v povprečju opravijo približno enako število potovanj in zanje porabijo približno enako časa! Če torej želite vplivati na mobilnost, morate vplivati na izbiro potovalnih načinov.

## 2.2 Upravljanje mobilnosti

Učinkovito upravljanje mobilnosti pomeni, da skušate vplivati na izbiro potovalnega načina tam, kjer se te izbire naredijo, na primer doma, na delovnem mestu ali ob različnih dogodkih. Druga možnost je, da izberete pravi čas za spremembo – trenutek, ko ljudje razmišljajo o svoji mobilnosti, na primer ob spremembi prebivališča, kraja zaposlitve ali šole njihovih otrok.

Poleg tega obstajajo tudi zunanji dejavniki, s katerimi se upravlja mobilnost. Ti so pogosto v obliki bodisi spodbujevalnih ukrepov (ukrepi »pull«) bodisi odvračalnih ukrepov (ukrepi »push«). Na primer, zaračunate lahko višje ali nižje pristojbine za parkiranje, vožnjo z avtomobilom ali uporabo javnega potniškega prometa ali pa zagotovite dostopno infrastrukturo, ki omogoča enostavno uporabo določenih potovalnih načinov, na primer dobro okolje za hojo, dobro kolesarsko infrastrukturo ali prvovrstna parkirna mesta.

Pomemben cilj upravljanja mobilnosti je tudi boljša izraba avtomobilov (v vozile se vozi več oseb). To se lahko doseže s spodbujanjem souporabe ali skupnega lastništva avtomobila.

## 2.3 Raba prostora in mobilnost pri novih gradnjah

Raba prostora zelo vpliva na mobilnost. Ker je raba prostora stabilna in se v daljših obdobjih ne spreminja (običajno je potrebnega kar nekaj časa za spremembo grajenih struktur), je pri razvoju novega območja treba vedno misliti na mobilnost. Ko je vse zgrajeno, je zelo težko spremeniti mobilnostno vedenje ljudi, še težje pa ga je spremeniti, ko je enkrat že ustaljeno.

Območje, ki se na novo razvija, je lahko celotna mestna četrt (kot prikazujeta primera Seestadt Aspern na Dunaju in Vauban v Freiburgu) ali pa le določena lokacija (primer SihlCity v Zürichu).

Prednost takšnega načrtovanja je očitna: nove gradnje so prava priložnost za spremembe, saj ljudje in organizacije takrat razmišljajo o mobilnosti in so tudi najbolj pripravljeni spremeniti in prilagoditi svoje mobilnostno vedenje. Raba prostora in okvirni pogoji, ki se postavijo investitorjem, imajo velik vpliv na mobilnostno vedenje.

# 3 Kako lahko prostorsko načrtovanje vpliva na mobilnost

## 3.1 Vzorci rabe prostora

Ključna dejavnika, ki vplivata na mobilnostno vedenje, sta gostota in raznolikost določenega območja. Raznolikost vodi do mešane rabe in krajših razdalj, posledica večje gostote pa je učinkovitejša uporaba infrastrukture, zlasti javnega potniškega prometa, ulic in parkirišč.

Poskrbeti je treba tudi, da so javni prostori in zlasti ulice zanimivi (da arhitektura ni monotona), in zagotoviti uporabo pritličnih prostorov in površin za različne namene, kot so trgovine, kavarne, restavracije in odprte pisarne, namesto da jih zasedajo garažni vhodi, betonske ali steklene stene, avtomobilska parkirišča ali obzidani zasebni vrtovi. Dober način zagotavljanja večje raznolikosti je, če so posameznim investitorjem in arhitektom na voljo razmeroma majhne parcele – to že samo po sebi ustvarja raznolikost v videzu in prostorski razmestitvi.

Če ni raznolikosti, gostote in zanimivih ulic, ljudje uporabljajo avtomobile kot glavni potovalni način, čeprav je na voljo druga infrastruktura, kot so javni potniški promet in kolesarske poti.

## 3.2 Prometna infrastruktura

Raba prostora deloma določa tudi prometno infrastrukturo, na primer velikost cest, gostoto cestnega in uličnega omrežja ter infrastrukturo za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet.

Poleg tega je lahko raba prostora tudi infrastrukturno naravnana. Na primer, razvoj nekega območja je lahko usmerjen k javnemu potniškemu prometu, s koncentracijo gostote okoli postajališč javnega potniškega prometa z visoko frekvenco storitev. Lahko imate tudi ulično omrežje, ki je odlično za kolesarjenje in hojo. Seveda pa lahko vse usmerite v to, da omogočite lahek dostop do avtomobila in številnih parkirnih mest – vendar to privede do množične uporabe avtomobilov.

## 3.3 Zahteve na določenih točkah prostorskega načrtovanja

Obstajajo določene faze/elementi prostorskega načrtovanja, ko je mogoče vplivati na mobilnost oziroma jo upravljati. Sem spadajo med drugim:

- okoljska zakonodaja,
- celoten proces prostorskega načrtovanja,
- opredelitev projektnih zahtev oziroma pogojev za načrtovanje,
- opredelitev parkirnih standardov in parkirnega reda,
- občinski podrobni prostorski načrt (izvedbeni načrt),
- postopek pridobitve gradbenega dovoljenja,
- spremljanje in vrednotenje, izvrševanje nadzora ter prilagoditev ukrepov.

# 4 Prostorsko načrtovanje in CPS

## 4.1 Značilnosti prostorskega načrtovanja

- Prostorsko načrtovanje je zakonsko predpisano (obvezno), CPS pa ni.
- Prostorsko načrtovanje lahko poteka na različnih ravneh:
  - splošni prostorski načrt na regionalni ravni,
  - občinski prostorski načrt,
  - občinski podrobni prostorski načrt (izvedbeni načrt).

## 4.2 Povezava celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja

Optimalno bi bilo, da bi priprava CPS in prostorsko načrtovanje potekala sočasno in čim bolj usklajeno.

Zato si je treba že pred začetkom razvoja posameznih projektov prizadevati za komunikacijo med različnimi mestnimi oddelki in organizacijo skupnih delavnic. S tem se doseže boljše razumevanje prioritet različnih deležnikov, to pa omogoča tudi višjo stopnjo sodelovanja.

# 5 Zaključek

Upamo, da vam bodo ta kratka pojasnila in predstavitev koristila ter pomagala pri vključevanju prostorskega načrtovanja v pripravo CPS za vaše mesto. V preglednici so navedeni viri za podrobnejše informacije. Če imate vprašanja, jih lahko pošljete na e-naslov Karla-Heinza Poscha ([posch@fgm.at](mailto:posch@fgm.at)). Ne pozabite, da se projekt PROSPERITY konča avgusta 2019, zato vam ne moremo zagotoviti, da boste po tem datumu prejeli odgovor, čeprav se bomo potrudili.

## 6 Razpoložljivo izobraževalno gradivo

Na srečo že obstaja nekaj izobraževalnega gradiva iz prejšnjih projektov EU. Nekateri deli so morda že malce zastareli, vendar še vedno uporabni.

Vir:	Vsebina in opis
Smernice MaxLupo in gradiva projekta Max	Projekt MAX je potekal v obdobju 2006-2009, del projekta pa se je nanašal na povezovanje upravljanja mobilnosti in prostorskega načrtovanja – ta del se imenuje MaxLupo. Ker spletna stran projekta Max ni več aktivna, je to gradivo zdaj na voljo na spletni strani platforme EPOMM: <a href="http://epomm.eu/maxlupo">http://epomm.eu/maxlupo</a>
Bilteni EPOMM	EPOMM redno izdaja biltene, ki so dober vir informacij za načrtovalce na tem področju. Nedavno objavljene e-novice vključujejo: <a href="http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0215&amp;lan=en">http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0215&amp;lan=en</a> o povezovanju prostorskega načrtovanja in upravljanja mobilnosti; <a href="http://epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0217&amp;lan=en">http://epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0217&amp;lan=en</a> odličen uvod v projekt Push & Pull – Pot do dobrega upravljanja parkiranja
Projekt Push & Pull	Spletna stran projekta Push & Pull (2014-2017) vsebuje zelo uporabno gradivo o parkiranju – zlasti pomembno je gradivo o zahtevah glede največjega dovoljenega in najmanjšega zahtevanega števila parkirnih mest, ki je na voljo na: <a href="http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15">http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15</a> . Neposredna povezava do diapozitivov v angleškem jeziku: <a href="http://push-pull-parking.eu/docs/Training/05/Slides/Training_Material_5_EN.ppt">http://push-pull-parking.eu/docs/Training/05/Slides/Training_Material_5_EN.ppt</a> in do dokumenta v litovskem jeziku: <a href="http://push-pull-parking.eu/docs/Training/06/Summaries/Summary_6_LT.docx">http://push-pull-parking.eu/docs/Training/06/Summaries/Summary_6_LT.docx</a>
KonSULT – baza znanja o trajnostni rabi prostora in prometu	Baza znanja je bila posodobljena v letih 2015 in 2016 v med izvajanjem projekta Ch4llenge ( <a href="http://www.sump-challenges.eu/">http://www.sump-challenges.eu/</a> ) in vsebuje zanimive datoteke v priročniku o politiki »Policy Guidebook«: <a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/</a> Zlasti je zanimivo poglavje o rabi prostora, kjer lahko najdete tudi informacije o gostoti in mešanici rab, rabi prostora kot podpora javnemu potniškemu prometu, parkirnih standardih ter prispevke investitorjev.