

via vita

5. POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

3. RAZVOJNA OS

KAKO NADOKNADITI IZGUBLJENI ČAS MED 2010 IN 2015?

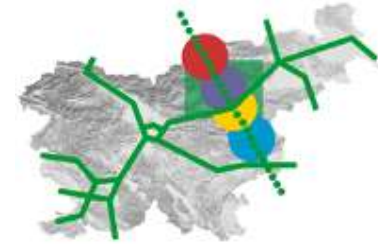
Celovita prometna študija Republike Slovenije s poudarkom na 3. razvojni osi

mag. Gregor Pretnar, u.d.i.g., PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. (gregor.pretnar@pnz.si)

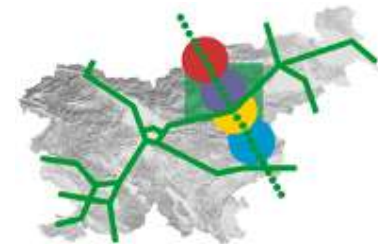
Prevalje, 15. 10. 2015

Vsebina

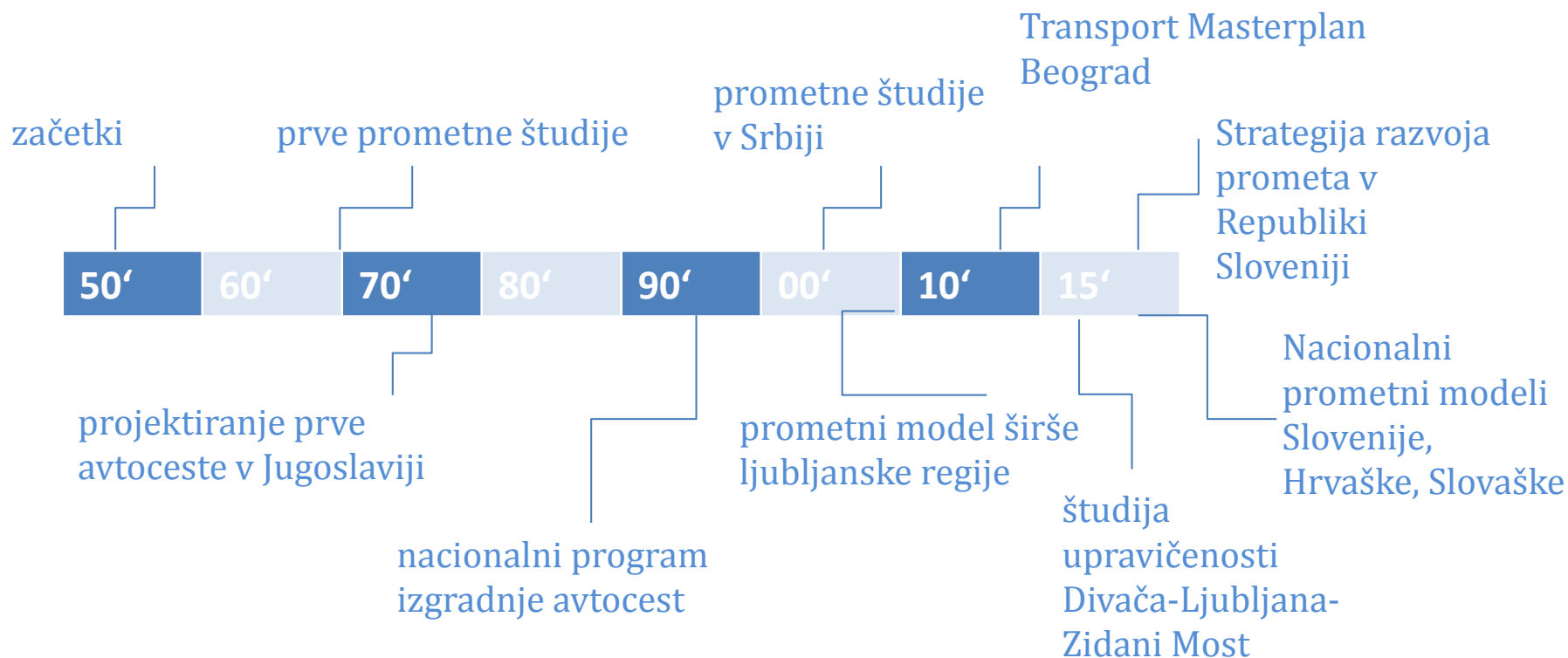
- Prometni model
- Prometno vrednotenje
- Zaključek



PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.



- ustanovljeno leta 1953

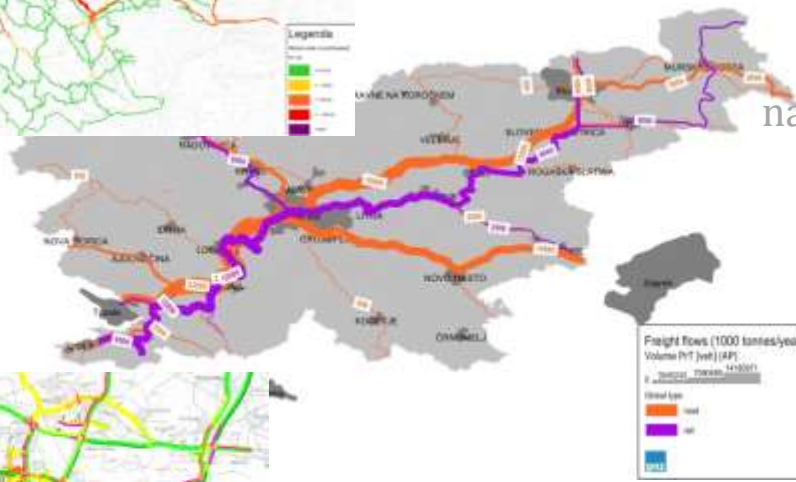


Reference

nacionalni prometni model PRIMOS (2011)



Strategija razvoja prometa v
Republiki Sloveniji (2014)



nacionalni prometni model Hrvaške (2015)



nacionalni prometni model Slovaške (2015)



Masterplan, Beograd (2008)



most čez Savo, Beograd (2007)



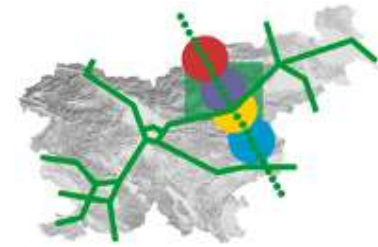
širitev ljubljanskega obroča (2009)



„All models are wrong...

...but some are more useful.”

George P.E. Box, angleški statistik (1919-)

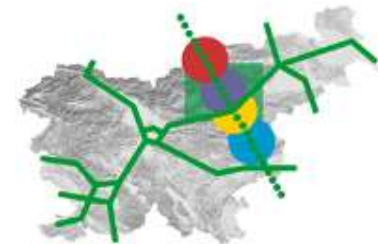


Zakaj sploh potrebujemo prometne modele?

Vizija brez uresničenja je sanjarija,
uresničenje brez vizije je polomija.

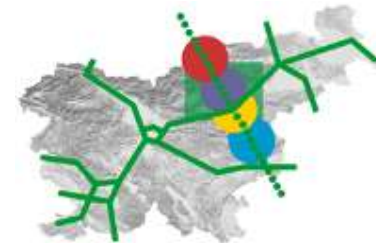
Japonski pregovor

Značilnosti nacionalnih modelov

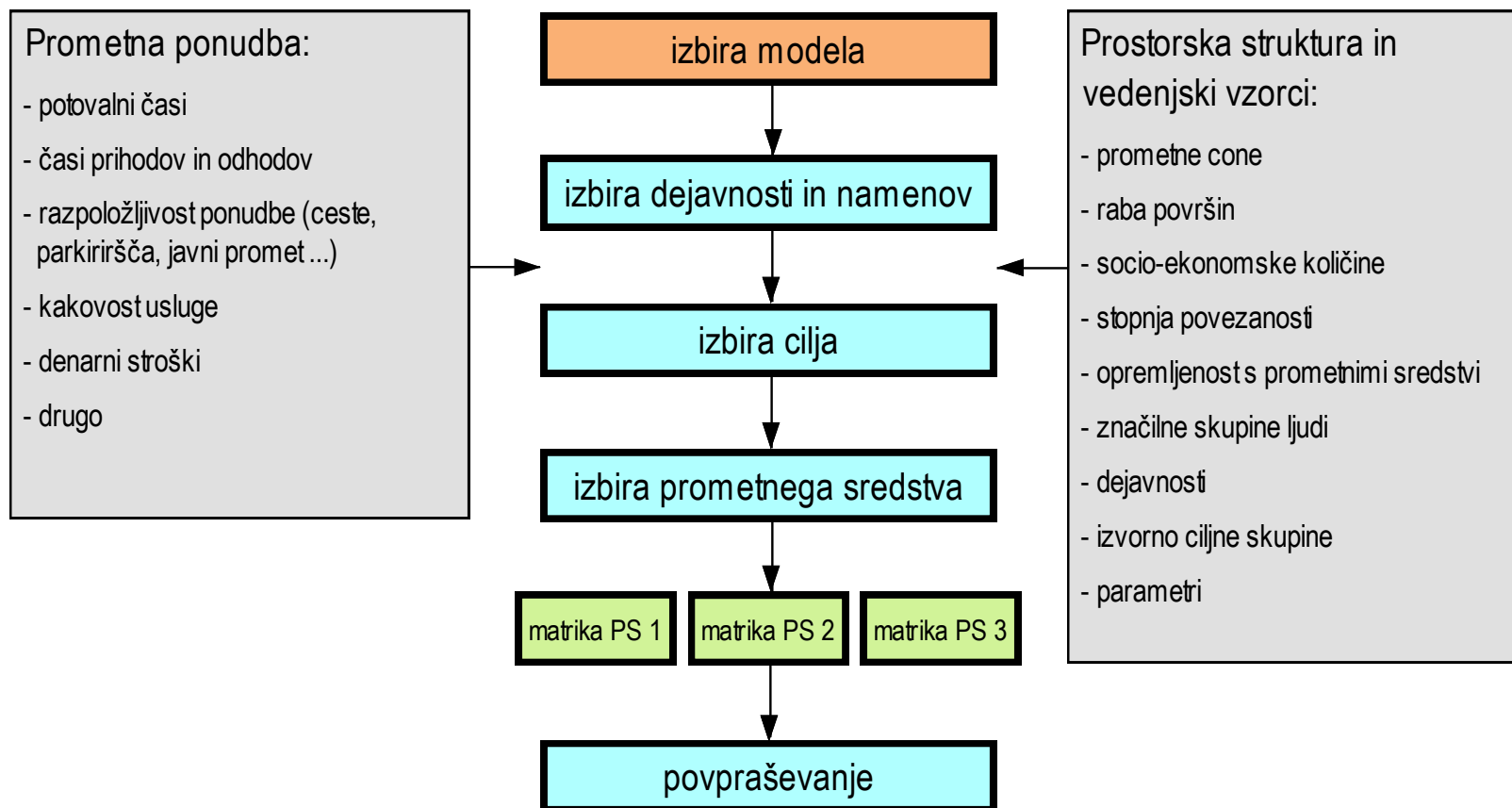


- vključuje celotno populacijo in območje **obravnane regije, države,**
- omogoča interaktivno modeliranje **rabe površin in prometa,**
- podrobno določa izbiro ljudi **kako, kam, kdaj in s kakšnim prometnim sredstvom** potujejo,
- je orodje za **napoved** in analizo učinkov raznih politik in ukrepov,
- omogoča tudi **modeliranje vpliva** cestninjenja cest, cestninjenja vstopa v mesto (*congestion charging, pollution charging*) ali/in dodatnega cestninjenja z namenom internalizacije eksternih stroškov (*internalisation of external costs*) ter parkirne politike (na izbiro prometnega sredstva, razporeditev prometa po omrežju itd.),
- predstavlja **okvir** za določitev prometnega povpraševanja na podrobnejši regionalni in lokalni ravni,
- predstavlja obširno **bazo podatkov** in
- omogoča širok nabor podrobnih analiz

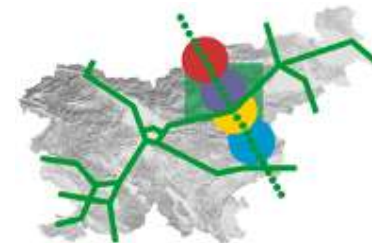
Razvoj 4-stopenjskega prometnega modela



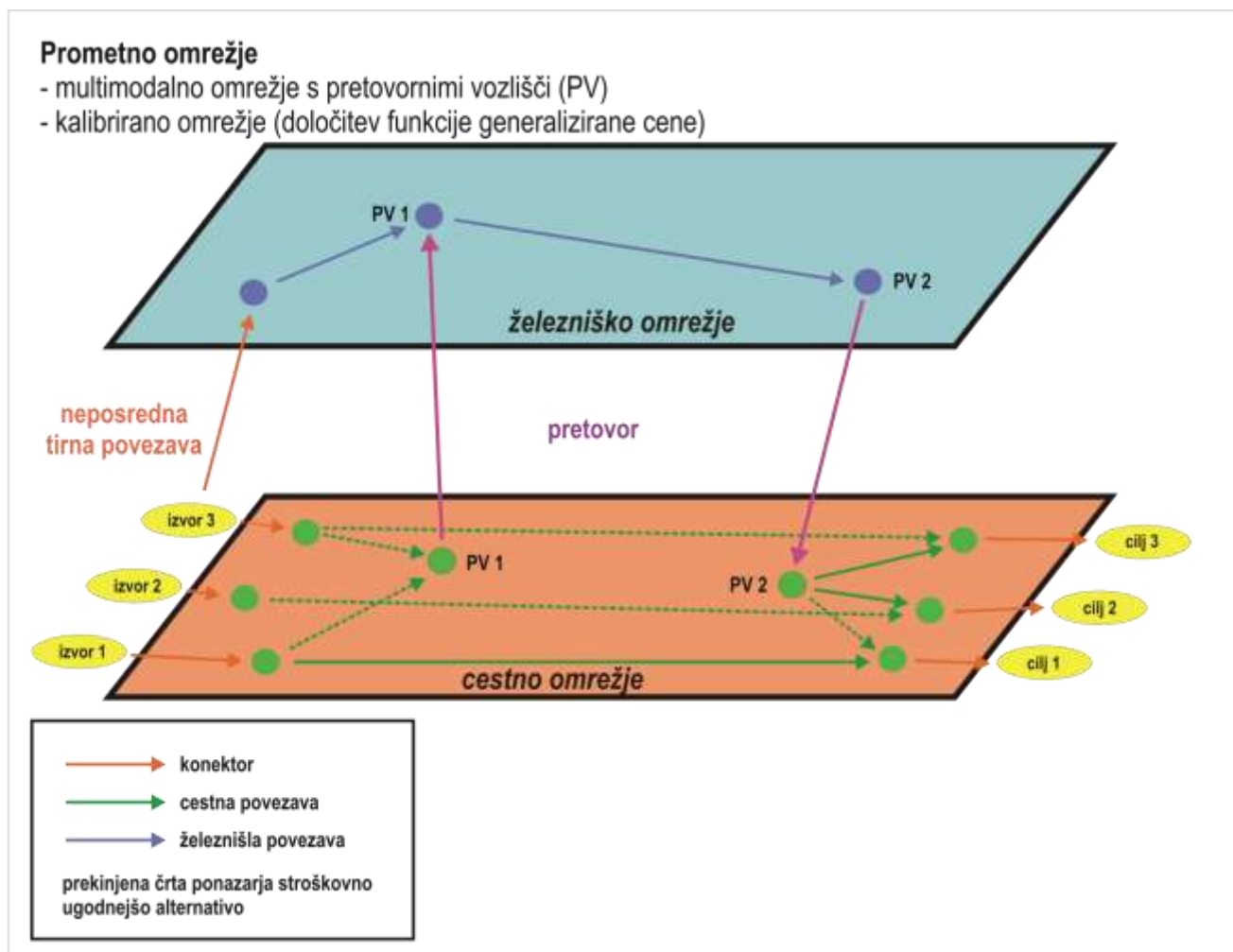
Zasnova potniškega prometnega modela



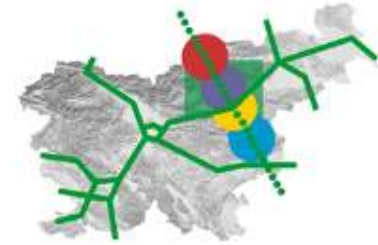
Razvoj 4-stopenjskega prometnega modela



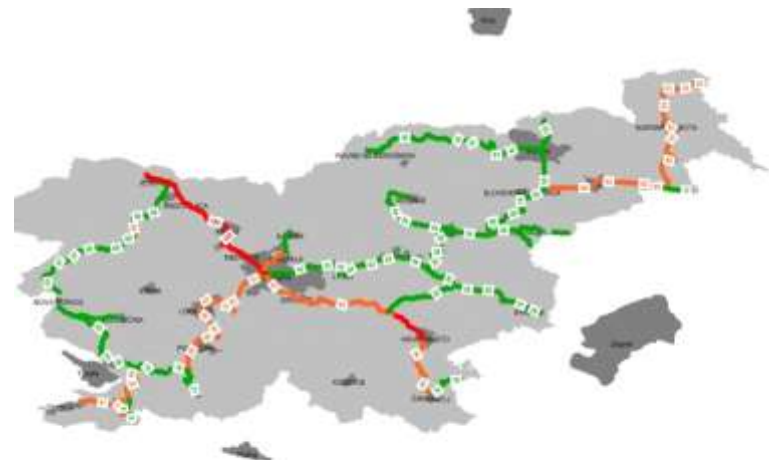
Izbira prometnega sredstva za prevoz blaga



Prometno vrednotenje

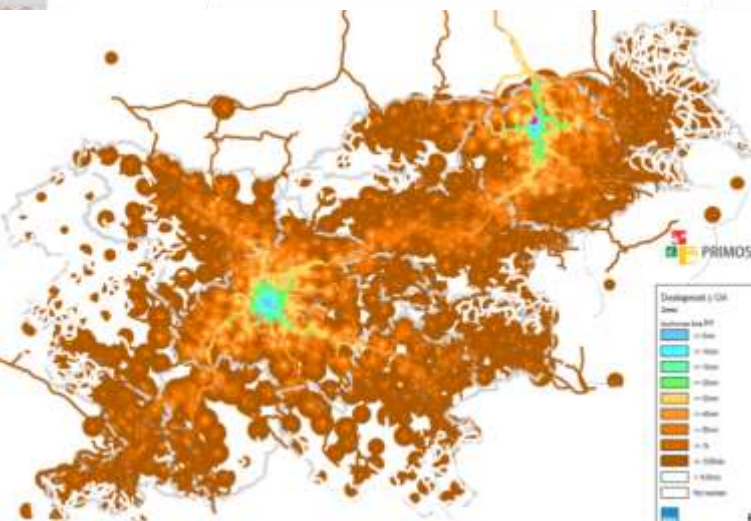
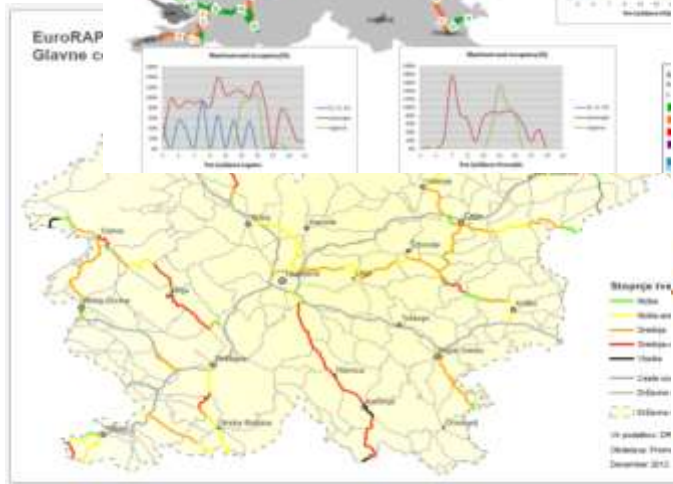
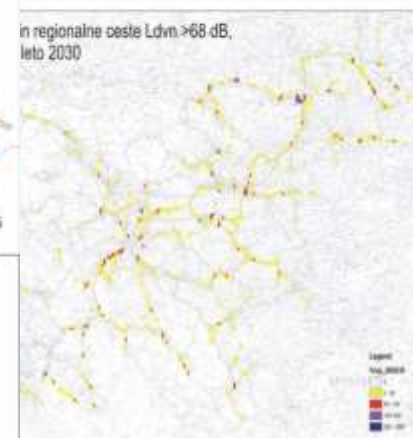
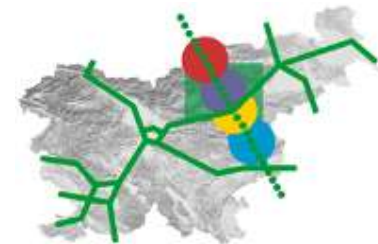


- v okviru priprave strokovnih podlag za Strategijo
- uporabljen nacionalni prometni model
- obravnavano celotno območje Slovenije in vsi prometni sistemi



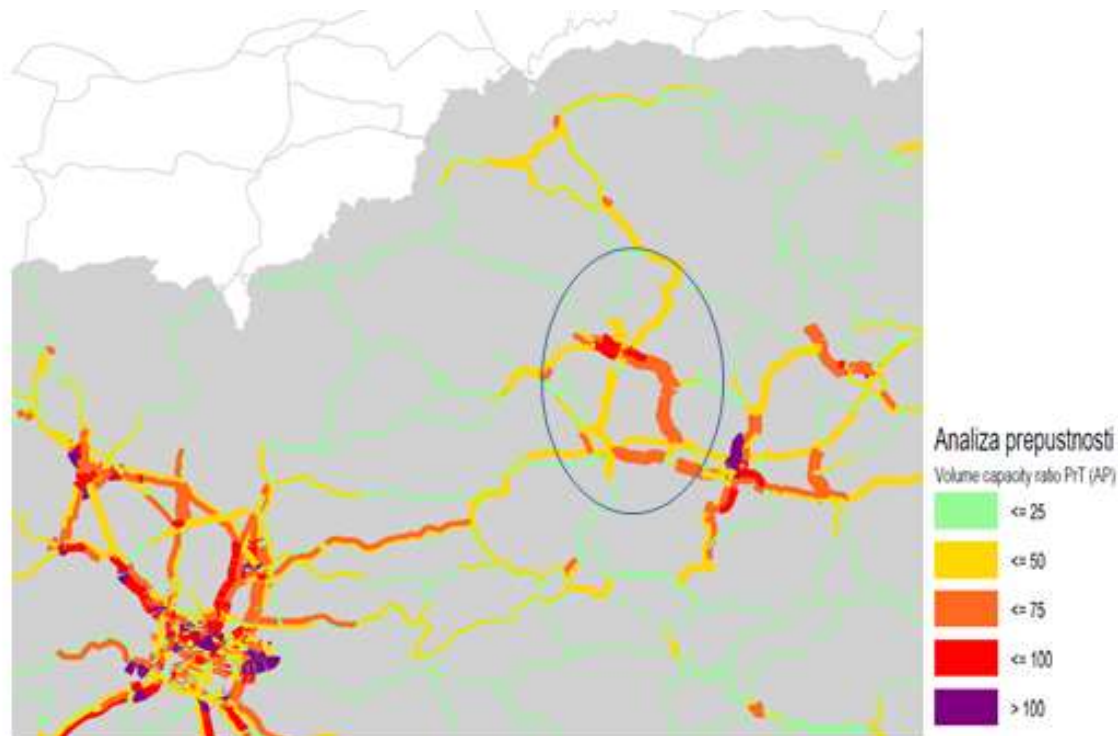
Prometno vrednotenje

- funkcionalno
- okoljsko
- socialno



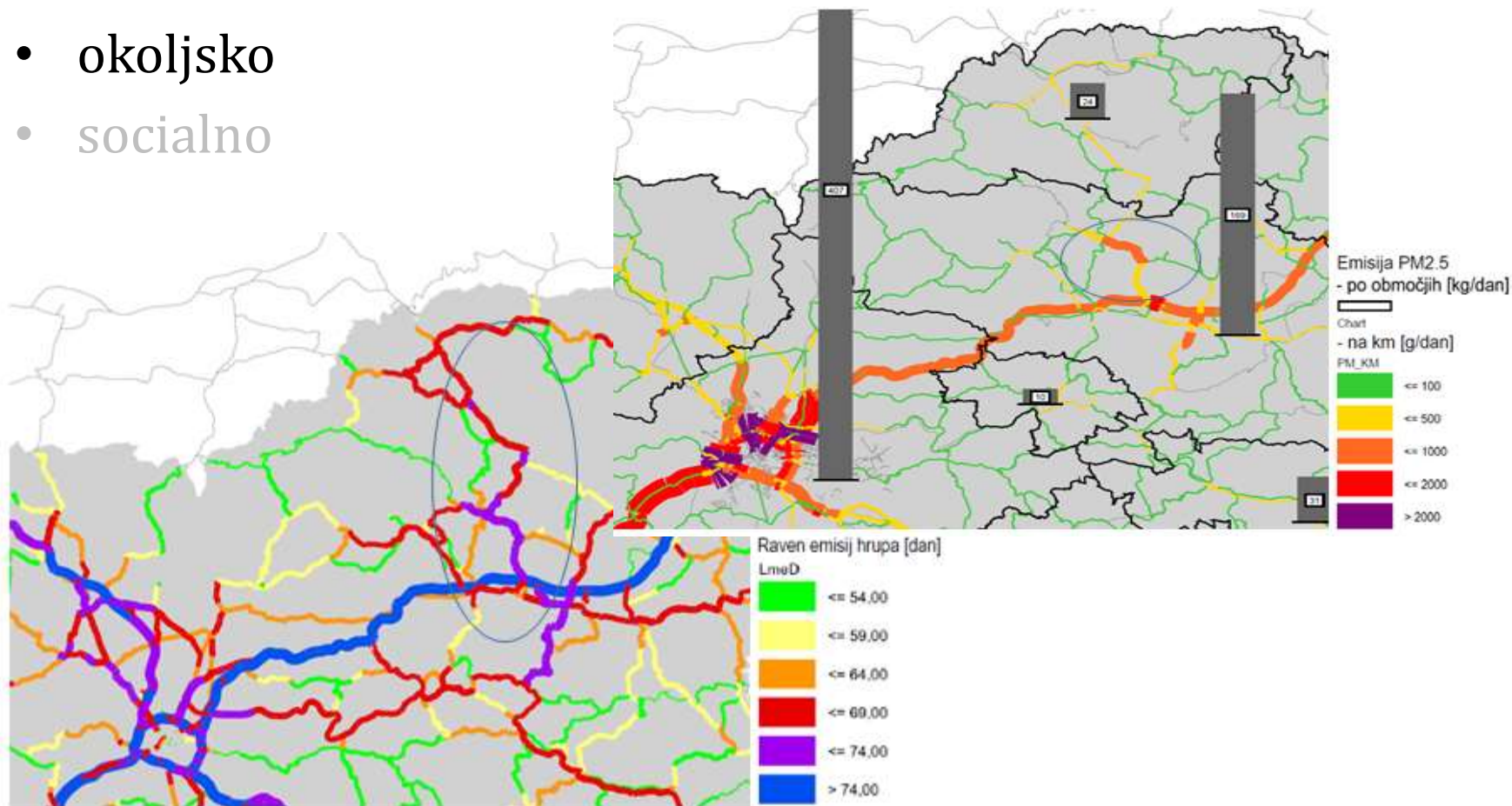
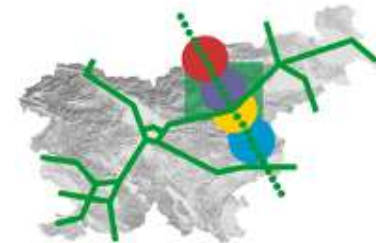
Koridor 3. razvojne osi

- funkcionalno
- okoljsko
- socialno



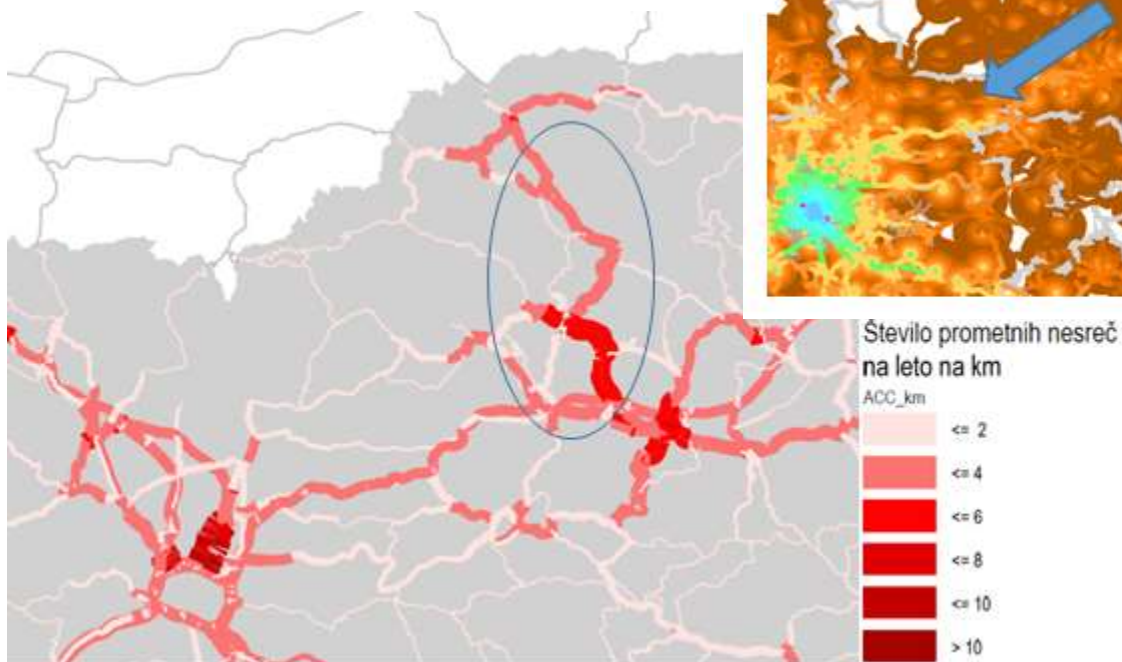
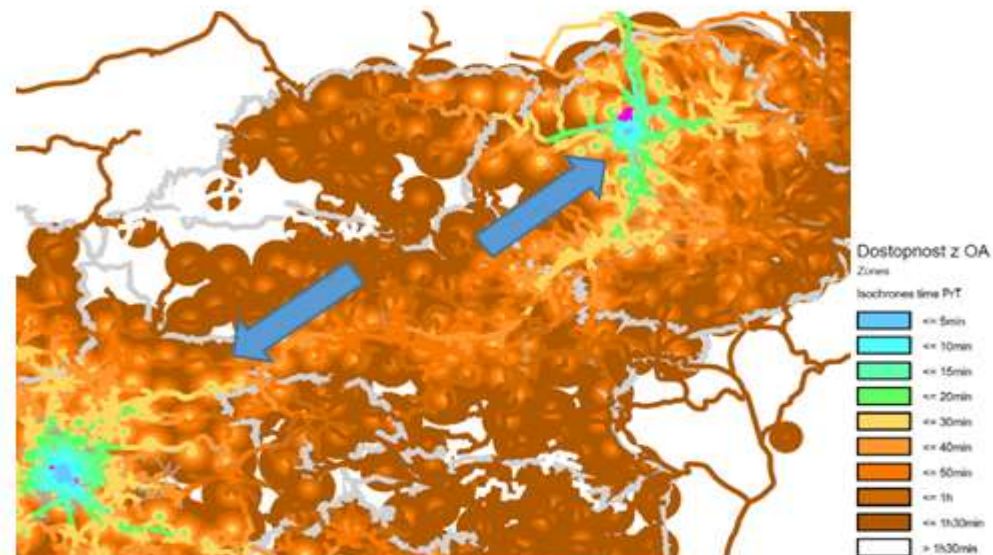
Koridor 3. razvojne osi

- funkcionalno
- okoljsko
- socialno

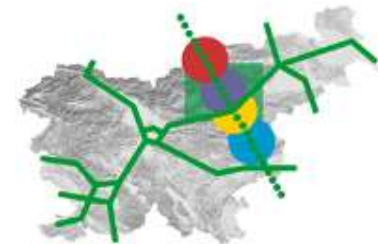


Koridor 3. razvojne osi

- funkcionalno
- okoljsko
- socialno



Zaključek



Celovita prometna študija izdelana v okviru Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji nedvoumno kaže, da:

- potrebujemo na odseku AC A1-Velenje dodatna dva pasova, ki bi omogočala vozno hitrost 100 km/h
- potrebujemo na ostalih odsekih sodobno cestno povezavo, ki bi večinoma omogočala vozno hitrost 100 km/h.

Na podlagi ugotovljenih problemov, so skladno z usmeritvami določenimi v izhodiščih strategije, določeni strateški ukrepi, ki rešujejo te probleme.

Podrobno načrtovanje rešitev v koridorju je stvar nadaljnjih študij in projektov, lahko tudi v okviru obstoječih aktivnosti.