

OSNOVNE KARAKTERISTIKE PUTOVANJA U GRADOVIMA

OSNOVNE KARAKTERISTIKE PUTOVANJA U GRADOVIMA

Karakteristike putovanja u gradovima se utvrđuju istraživanjima: anketiranjem i brojanjem učesnika u saobraćaju koji se sprovode različitim metodama u zavisnosti od cilja, predmeta i obima istraživanja. Najčešće se za potrebe transportnih studija sprovode ankete u domaćinstvima, anketiranje zaposlenih, ankete na spoljnom kordonu, anketiranjem korisnika JGPP-a, brojanje vozila i sl. Ovim istraživanjima utvrđuju se karakteristike putovanja u odnosu na geografsku relaciju (izvor – cilj) putovanja, vremenske karakteristike putovanja, raspodelu putovanja po svrhama – motivima putovanja i na načine – sredstva putovanja.

Opšte karakteristike putovanja u gradovima, mogu se uočiti preko sledećih pokazatelja:

- *Mobilnost*
- *Raspodela putovanja po sredstvima*
- *Raspodela putovanja po svrhama*
- *Vremenska raspodela*

Prikaz se odnosi isključivo na unutargradska putovanja, odnosno putovanja koja imaju i izvor i cilj na gradskoj teritoriji.

OSNOVNE KARAKTERISTIKE PUTOVANJA U GRADOVIMA

MOBILNOST

Mobilnost predstavlja pokazatelj, putem koga je moguće sagledati obim putovanja na posmatranom području, odnosno sagledati veličinu prevoznih zahteva za koje treba obezbediti odgovarajući kapacitet ulične mreže i prevoznih sredstava.

Na mobilnost stanovnika, odnosno prosečan dnevni broj putovanja po stanovniku, utiču brojni faktori, među kojima su najznačajniji:

- Socioekonomske karakteristike stanovnika**
- Stepen motorizacije**
- Veličina grada**
- Struktura gradskih sadržaja**
- Primenjena tarifna politika u JGPP-u, i sl.**

OSNOVNE KARAKTERISTIKE PUTOVANJA U GRADOVIMA

RASPODELA PUTOVANJA PO SREDSTVIMA

Za razliku od mobilnosti, kada je u pitanju raspodela putovanja po sredstvima, uočavaju se značajne razlike po različitim gradovima kod nas i u svetu.

Uočljivo je da je učešće pešačkih putovanja obrnuto proporcionalno veličini grada i to iz dva osnovna razloga:

- U manjim gradovima radijusi kretanja su manji i većim delom su u opsegu pešačkih rastojanja,
- U manjim gradovima JGPP je još uvek u nedovoljnom stepenu razvijenosti, ima nisku učestalost, što utiče da se i ona kretanja koja su inače izvan opsega ugodnog pešačenja obavljaju na ovaj način

OSNOVNE KARAKTERISTIKE PUTOVANJA U GRADOVIMA

SVRHE – MOTIVI PUTOVANJA

U analizi raspodele putovanja po svrhama potrebno je grupisati u dve osnovne vrste:

- Putovanja sa primarnim, i
- Putovanja sa sekundarnim motivom putovanja

Putovanja sa primarnim motivima su ona koji imaju svakodnevni – ustaljen karakter i tu spadaju putovanja koja su jednim krajem vezana za stan, a drugim, bilo ciljnim izvorom, za radno mesto odnosno školu (fakultet).

Putovanja sa sekundarnim motivima imaju privremeni – neustaljen karakter, a generišu ih razni motivi kao što su kupovina, razonoda, rekreacija, poseta i sl.

Ako se posmatraju primarni motivi, karakteristične su približno konstantne vrednosti njihovog učešća. To znači da veličina grada i njegova struktura, kako fizička, tako i funkcionalna, bitno ne utiču na odnose između pojedinih svrha kod ovih motiva putovanja. Isto tako i mobilnost stanovnika, ako se posmatraju primarne svrhe, ima približno konstantne vrednosti, što s jedne strane ima poseban značaj za utvrđivanje prevotnih zahteva, a s druge strane pruža mogućnost da se odgovarajućim urbanističkim rešenjima nepoželjni efekti generisanja saobraćaja svedu na što manju meru.

OSNOVNE KARAKTERISTIKE PUTOVANJA U GRADOVIMA

SATNE KARAKTERISTIKE PUTOVANJA

Satne (časovne) karakteristike putovanja imaju presudan uticaj na zbivanja u saobraćajnom sistemu grada. Opšte je poznato da najviše neprilika u saobraćaju u gradovima potiče zbog nemogućnosti da se prevozni kapaciteti dimenzionišu prema prevoznim zahtevima koji se javljaju u periodima vršnih opterećenja, koja po pravilu generišu primarne svrhe – odlazak na rad (posao), u školu (fakultet) ili povratak u stan. Istraživanja u našim gradovima vezana za ovu pojavu, pokazuju da se u periodima vršnih opterećenja pojavljuju prevozni zahtevi, čije se učešće u ukupnom dnevnom obimu kreće između 8 i 15%. Uočeno je takođe da je ovo učešće u gradovima sa većim brojem stanovnika manje, ali isto tako i da je kod njih period vršnog opterećenja duži. U manjim gradovima „udari“ su veoma izraženi i kratkotrajni.

Srednje vreme putovanja je bitan pokazatelj stanja transportnog sistema. Za veći broj naših gradova, mada se prosečno trajanje putovanja kreće oko 20 minuta, karakteristično je značajno učešće putovanja, čije se trajanje kreće između 30 i 40 minuta. Analizom ove pojave došlo se do zaključka da se ona javlja kao posledica kretanja iz perifernih i/ili prigradskih naselja koja su po pravilu siromašna sadržajima i nemaju odgovarajuću povezanost sa gradskim centrom i glavnim koncentracijama rada. Takođe u manjim gradovima uticaj na trajanje putovanja ima i pojava dužih pešačkih putovanja, zbog nedovoljno razvijenog sistema JGPP-a i značajnog učešća onih kategorija stanovnika koji nisu u mogućnosti da koriste putnički automobil.