

---

### 3.

## Увод

Проблеми које савремени градови имају са саобраћајним системом улица и паркиралишта састоје се у противречностима које се јављају због нарочите привлачности путничког аутомобила и ограничених могућности пружања добрих услуга у густо насељеним подручјима за обављање путовања искључиво овим видом превоза. Немогућност опслуживања, односно немогућност извршавања основног задатка саобраћајног система – задовољавање захтева за превозом, праћена је низом негативних утицаја на животну средину урбаних подручја и друштво као целину.

Централне зоне градских подручја, по правилу градске целине највеће концентрације урбаних садржаја, истовремено су и подручја највеће просторне концентрације кретања. На простору централне зоне, наслеђени урбани садржаји ограничавају могућности решавања проблема саобраћаја и захтевају добро осмишљену саобраћајну политику. Неопходност очувања атрактивности и економске ефикасности градских центара као окоснице економског развоја града, захтева корените измене у досадашњој стратегији планирања и управљања саобраћајем у градовима. Највећи проблеми уочавају се у периодима вршних оптерећења, генерисаних путовањима која имају свакодневни карактер као што су одлазак на посао, у школу, свакодневна куповина и на крају повратак у стан.

Анализа оквирних политика развоја саобраћаја у градовима Европске уније (ЕУ) указује да се један део проблема може решити увођењем нових закона и регулатива у погледу карактеристика возила („чиста возила“), изменама у начину коришћења земљишта и увођењем нових информацио-них технологија. Проблеми који се манифестују дугим застојима, великим временским губицима, повећаном потрошњом енергије, нарушавањем квалитета животне средине и смањењем безбедности саобраћаја, захтевају имплементацију мера којима би се пре свега смањила зависност од коришћења путничког аутомобила. Прерасподела путовања са путничког аутомобила на јавни превоз и немоторизоване начине путовања, уз истовремено повећање приступачности градским подцелинама, један је од основних задатака савремених стратегија управљања саобраћајем у градовима.

Као и у почетним фазама развоја програмских пакета за тзв. свеобухватно планирање саобраћаја и коришћење земљишта, централно питање представља развој и примена математичких модела од којих суштински зависи коначан исход и валидност предложених решења. Пакети програма и модели који су данас у употреби достигли су за некадашње појмове незамисливу

сложеност и уз то изузету ефикасност. Примена модела је све присутнија и у градовима Србије, али на начин који још увек није испољио највиталнију особину система саобраћаја, његову тзв. отвореност, односно атрибут који указује на могућност управљања процесима који се одвијају унутар великог, сложеног и отвореног система као што је градски саобраћајни систем.

Упркос прецизности коју су достигли, савременој генерацији модела се приписује недостатак могућности анализе и тестирања бројних политика и инструмената саобраћајне политике града на избор вида превоза.

Истраживања резултата примене великог броја мера у области саобраћајне политике, политике коришћења земљишта и технолошких иновација примењених у градовима Европе указују да постоје управљачки механизми који омогућавају да се смањи степен коришћења аутомобила и истовремено повећа приступачност атрактивним градским потцелинама.

Узимајући у обзир поменуто зависност, измене у методологији планирања и чињеницу да је израда саобраћајних модела важно оруђе управљања саобраћајем у градовима, материја у оквиру монографије бави се развојем и имплементацијом нових модела понашања учесника у саобраћају приликом избора начина путовања. Модели спадају у групу бихевиористичких модела који су у складу са принципима одрживог развоја, односно одрживе мобилности чији је основни мото *„мање саобраћаја, већа мобилност“*.