

Meritve prometa pred in med Covid-19 v Mariboru

**Trajnostna in pametna
mobilnost za uspešen prehod
krize Covid-19 v Sloveniji (za
mala in srednje velika podjetja)**

**Različica 1.1
7/12/2020**

Mitja Klemenčič (UM)

Trajnostna in pametna mobilnost je strateško načrtovana s celostnimi prometnimi strategijami trajnostne urbane mobilnosti, ki so v Sloveniji sprejeti v več kot 60-ih občinah. Sprejete so tudi regijske celostne prometne strategije (npr. V Ljubljanski urbani regiji - LUR) in celostne logistične strategije (npr. Maribor). V skladu z evropsko politiko ima energija pomembno vlogo pri mobilnosti, zato bi morala pametna mesta svojo mobilnost graditi na električnem javnem prevozu kot hrbtenici prihodnjega razvoja.

V času Covid-19, se je mobilnost zaradi različnih ukrepov za zmanjšanje nepotrebnega pretoka blaga in ljudi, zmanjšala. Zapiranje šol, univerz, trgovin ali celo industrije so drastični ukrepi za zmanjšanje fizičnega stika med ljudmi z namenom preprečitve širjenja virusa COVID 19. To vpliva tudi na mobilnost ljudi in logistiko blaga, saj se na splošno z ukrepi, kot sta delo na daljavo in e-poslovanje, mobilnost zmanjšuje, dostava pa povečuje. Po drugi strani pa se je mobilnost vzpostavila za ključne zdravstvene delavce, karantenske postopke in osebe, okužene s COVID 19. Zeleni koridorji in pametna dostava so ukrepi v podporo logistiki v času Covid-19.

Ker nastaja manj prometa, imajo vsi ti ukrepi neposreden vpliv na število vozil na ulicah. Meritve prometa podpirajo odločevalce pri spremljanju rezultatov ukrepov mobilnosti. Sprememba povprečnega dnevnega prometa (PDP) v času Covid-19 predstavlja enega od kazalnikov za merjenje vpliva COVID 19 na število vozil na ulicah.

Vpliv Covid-a-19 na promet se je nepričakovano merili v Mariboru v okviru projekta LIFE-CARE4CLIMATE, kjer merijo razpršenost prometnih tokov zaradi prenove mestnega jedra oziroma zaprtja Koroške ceste za motoriziran promet.



Slika 1: Koroška cesta pred obnovo (vir: Večer, 2019)

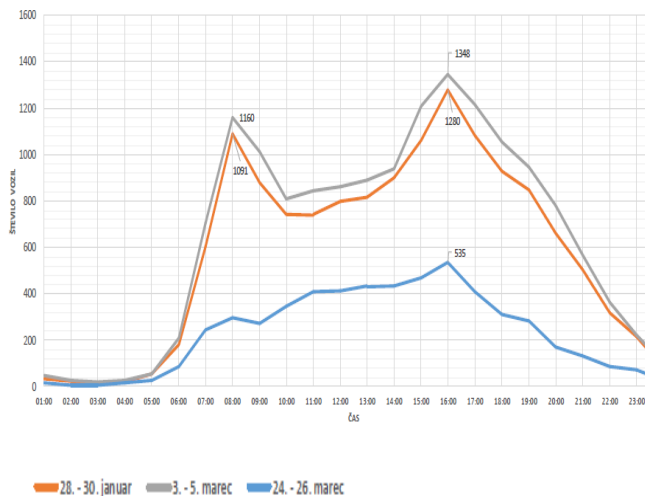


Slika 2: Koroška cesta po obnovi (vir: Večer, 2020)

Zaradi zaprtja Koroške ceste (15.000 PLDP pred obnovo) je bil motorni promet že pred pandemijo preusmerjen na druge ulice. Meritve so pokazale, da se je zaradi prenove na nekaterih cestnih povezavah (Koroški most (+ 13%), Krekova ulica (+ 27%), Lent (+ 54%)) motoriziran promet povečal, medtem ko se je PDP na nekaterih povezavah (npr. Glavni most) drastično zmanjšal (-35%). Čeprav se je promet na nekaterih ulicah povečal, so se prometni tokovi razmeroma enakomerno porazdelili in tam ni bilo dodatnih zastojev, tudi zaradi dobre komunikacije lokalnih medijev in sprememb prometnega režima na nekaterih križiščih. Približno 10% prometa je evaporiralo zaradi spremembe načina prevoza ali potovanja ni bilo. Med pandemijo se je celotni promet zmanjšal od 40% do celo 70% na izmerjenih lokacijah, v primerjavi s stanjem pred obnovo (slika 3). Glavni vzrok za zmanjšanje prometa so bili ukrepi vezani na Covid-19 glede zapiranja glavnih generatorjev prometa v centru mesta (šole, univerze, trgovine, restavracije in drugih). Poleg tega med pandemijo ni deloval javni prevoz.



Slika 1: Spremembe cestnih obremenitev zaradi obnove Koroške ceste (po obnovi in med Covid-19)



Slika 4: Število vozil na Koroškem mostu (pred obnovo, po obnovi in med Covid-19)

Meritve so pokazale tudi drugačno časovno porazdelitev števila vozil pred in med pandemijo. Na sliki 4 je prikazano število vozil na dan na uro, kjer sta bili pred pandemijo izmerjeni 2 konici (med 7:30 in 8:30 ter med 15:30 in 16:30). Med pandemijo ni bila izmerjena očitna konična ura, kar je mogoče pojasniti zaradi različnih namenov dnevnih potovanj v središče mesta. Če je v časih, ki niso Covid, glavni vzrok za povečan promet v času konice namen potovanja ob odhodu v šolo / službo, v času Covid-19, prevladuje namen potovanja za oskrbo. To vpliva tudi na časovno razporeditev vozil po cestnem omrežju.

Kar zadeva zmogljivosti cest, je meritev pokazala, da zapiranje Koroške ulice ni pomembno vplivalo na zastoje tudi pred Covid-om-19. Meritve prometa v času Covid-19 so dodatno izpostavila pomen "neprometnih" ukrepov na število vozil na ulicah. Meritve med Covid-om-19 so pokazale do 70-odstotni upad motoriziranega prometa v Mariboru, kar ni predvideno niti v najbolj ambicioznih načrtih trajnostne mobilnosti. Čeprav je Covid 19 negativno vplival na naše družbeno življenje in zdravje, je imel pozitivne učinke na okolje zaradi manj emisij, ki jih povzročata motorni promet. Ukrepi, kot sta delo na daljavo in elektronsko poslovanje, so neposredno vplivali na delavce, šolarje in kupce, saj jim ni bilo treba preživeti časa v prometu. Poleg tega so bile zdravstvene storitve, dostava in mobilnost ključnih zdravstvenih delavcev hitrejši zaradi manjšega prometa na ulicah.