

## **Kolesarjenje v Sloveniji - alternativni način potovanja med in po Covid-19**

---

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

**Različica 1.1**

**7/12/2020**

---

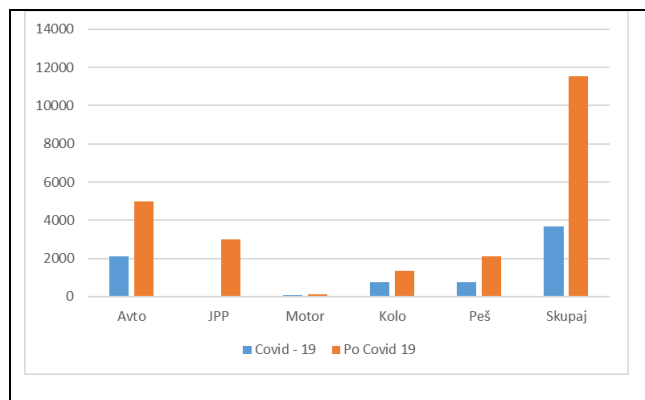
Mitja Klemenčič (UM)

Kolesarjenje je v Sloveniji priljubljen način potovanja za rekreativne namene ter za kratke in srednje dolge poti. Republika Slovenija trenutno investira v nadgradnjo kolesarske infrastrukture preko finančnega mehanizma centralnih teritorialnih naložb (CTN), kjer lokalne urbane strategije in načrti za trajnostno mobilnost nakazujejo potrebo po nadgradnji.

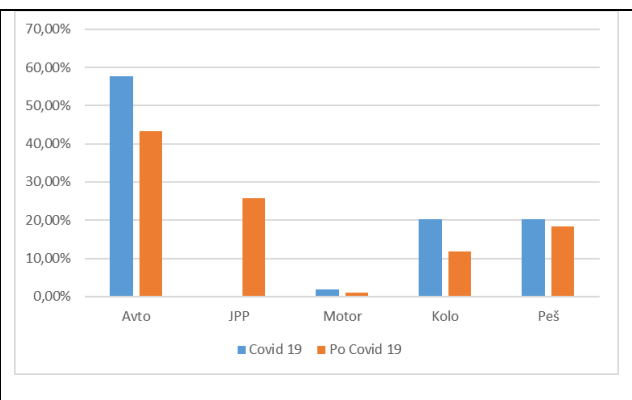
Čeprav je modalni delež kolesarjev v slovenskih občinah nizek (npr. 4% na Ptujju, 8% v Mariboru, 11% v Ljubljani), predstavlja ključno alternativo za razvoj potovanj do 5 km. Med krizo Covid-19 je zaradi nedelujočega javnega prevoza kolesarjenje postalo priljubljen način potovanja. Ker število kolesarjev v slovenskih mestih ni doseglo kritične mase, ni bilo večjih ukrepov v prid kolesarjenju, kot v nekaterih večjih evropskih mestih (npr. Budimpešta), kjer se je zaradi izjemnega povečanja števila kolesarjev spremenil prometni režim in tudi prepovedal avtomobilski promet na nekaterih ulicah, s ciljem povečanja zmogljivosti kolesarske infrastrukture in varnosti kolesarjev.

Med meritvami prometa v Mariboru (Glavni most) med in po zapori Covid-19 (grafa 1 in 2) so bile ugotovljene tri glavne ugotovitve:

- Skupna količina ljudi, ki je prečkala Glavni most (vsi prometni načini), se je po zapori Covid-19 potrojila. Število kolesarjev se je podvojilo.
- Večina ljudi, ki med Covid-19 ni mogla uporabljati javnega prevoza, je uporabila avtomobil ali kolo.
- Delež ljudi, ki so prečkali Glavni most peš, se med Covid-19 in po njem ni bistveno spremenil



Graf 1: Povprečno dnevno število ljudi, ki so prečkali Glavni most glede na prevozno sredstvo v času Covid-19 in po njem



Graf 2: Delež ljudi, ki so dnevno prečkali Glavni most glede na prevozno sredstvo v času Covid-19 in po njem

Ker so bile meritve izvedene s kamero za prepoznavanje prevoznih sredstev in podporno programsko opremo, so bili zabeleženi tudi o konfliktih med pešci in kolesarji zaradi ozkih kombiniranih pločnikov za hojo in kolesarjenje. Med Covid-19 so bili ti konflikti dodatno izpostavljeni zaradi nezmožnosti zagotavljanja socialne oddaljenosti 1,5 metra med samimi pešci ter pešci in kolesarji. Da bi se ta izziv rešil, so nekatera evropska mesta mapirala širino pločnikov v mestih in opredelila kritične odseke, kjer so pločniki ožji od 2,4 m (npr. Milano). Čeprav je razširitev pločnikov logičen ukrep za izogibanje konfliktom in zagotavljanje socialne distance, se v času Covida-19 ukrep v Sloveniji ni prednostno izvajal. Širitev pločnikov omogoča namreč več prostora za gibanje pešcev in tudi kolesarjev, izvedljivo pa je tudi na površinah, kjer se parkirna mesta ali ulice preuredijo za pešce in kolesarje. Na odsekih, kjer zaradi površinskih omejitev ni mogoče razširiti pločnika, se lahko uvede skupen prometni prostor ali mešane prometne rešitve z omejitvami hitrosti zaradi povečanja varnosti in socialne distance pešcev. Med načrtovanjem širitve pločnikov je potrebno razmisliti o dodatnih površinah za čakanje in ustavljanje, kjer se lahko uporabijo različni materiali za ločena območja za hojo in ustavljanje.

Ko se je v času Covidu-19 povečal delež kolesarjev, se je posledično povečalo lastništvo koles in tudi e-koles. Evropske države so ponovno rast kolesarstva podprle tudi s subvencijami za nova e-kolesa (npr. V Italiji je država položila 50% stroškov za nova e-kolesa). MSP, ki prodajajo koles, so v primerjavi z enakim obdobjem lani zabeležila 20-odstotno povečanje. Posledično so tudi MSP, ki se ukvarjajo s storitvami za vzdrževanje koles, poročala o povečanju svojega poslovanja.

Vzporedno s tem so bila predvidena dodatna navodila za razkuževanje in uporabo sistemov za skupno uporabo koles.

Čeprav je bilo med Covid-19 v Sloveniji ugotovljenih nekaj pozitivnih izkušenj za kolesarje, bistvenih sprememb ni bilo. V splošnem lahko trdimo, da je v Sloveniji še vedno nesorazmerna razporeditev javnega prostora v korist motoriziranega prevoza, kjer kolesarjenje predstavlja prihodnjo alternativo za kratka in srednja potovanja tudi na dolgi rok.