

Suzana HABJANIČ

Prometna (ne)varnost registriranih avtobusnih postajališč v Sloveniji

Od leta 2004 se na področju daljinarja in stanja prometne varnosti avtobusnih postajališč ni veliko spremenilo, zaradi nezadostnih finančnih sredstev se obstoječe stanje le podaljšuje. O katastrofalnem prometnovarnostnem stanju registriranih avtobusnih postajališč, to so postajališča, ki so zavedena v daljinarju, poročata dva razvojno-raziskovalna projekta, delna rešitev do sanacije obstoječega stanja je predlog za uvedbo novega pravilnika o avtobusnih postajališčih, ki bo za legalizacijo obstoječih registriranih avtobusnih

postajališč določil minimalne kriterije, na podlagi katerih bodo po terenskem popisu vseh registriranih avtobusnih postajališč izvedeni kratkoročni in dolgoročni ukrepi, ki so uresničljivi po razumni časovni in finančni plati.

Ključne besede: avtobusna postajališča, prometna varnost, pravilnik o avtobusnih postajališčih, AVRIS, daljinar

1 Uvod

Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC) bo 1. 7. 2011 podaljšala obstoječe koncesijske pogodbe za opravljanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu (koncesijske pogodbe) z 41 avtobusnimi prevozniki, in sicer do 31. 12. 2012. Skladno z določili iz koncesijske pogodbe je koncesionar dolžan vse obveznosti po pogodbi opravljati v skladu s cestnoprometnimi predpisi.

DRSC za vodenje voznorednih podatkov za medkrajevni avtobusni promet uporablja Avtobusni Vozno Redni Informacijski Sistem (AVRIS). Na seznamu avtobusnih postajališč iz informacijskega sistema AVRIS je na državnih in občinskih cestah trenutno registriranih okoli 10.100 avtobusnih postajališč. Seznam avtobusnih postajališč je nastajal na podlagi predlogov avtobusnih prevoznikov in lokalnih skupnosti in se je dopolnjeval od leta 2004 do danes.

Bistvena pomanjkljivost AVRIS je predvsem ta, da ni bil pravočasno funkcionalno nadgrajen, saj ne temelji na realnih infrastrukturnih podatkih in realnem daljinarju. Avtobusna postajališča v podatkovni bazi ne pomenijo postajnih točk avtobusov, temveč težišče dveh ali več avtobusnih postajališč z istim imenom. Posledica navedenega je seznam točk, ki ne pomeni mest, na katerih avtobus dejansko ustavlja, razdalja in čas vožnje med zaporednima avtobusnima postajališčema pa sta v obeh smereh vožnje ista. Zaradi navedenega koncesionar (DRSC) še nima natančnega podatka o nazivu in številu avtobusnih postajališč, ki dejansko služijo potrebam izvajanja GJS javnega linijskega avtobusnega prevoza potnikov.

Drugi problem se kaže v lokaciji avtobusnega postajališča, saj iz informacijskega sistema AVRIS ni mogoče razbrati, kje v naravi se avtobusno postajališče res nahaja, saj avtobusno postajališče ni natančno geolocirano. Kako torej ovrednotiti, ali je lokacija avtobusnega postajališča varna, če dejansko sploh ne vemo, kje v naravi je avtobusno postajališče?

Zaradi vsega navedenega je največji problem ustreznost lokacije avtobusnih postajališč s stališča prometne varnosti, ki se nanaša na cestne in druge projektno-tehnične elemente avtobusnih postajališč ter na usklajenost prometnovarnostnih kriterijev z zakonskimi predpisi, ki urejajo to področje. Postavlja se ključno vprašanje, na kakšen način pristopiti k prometnovarnostni analizi lokacij avtobusnih postajališč in – glede na ugotovljeno stanje – kako izdelati sanacijski načrt, ki bo vključeval ukrepe za odpravo prometno nevarnih avtobusnih postajališč, za katera bo vsekakor treba zagotoviti stabilno finančno konstrukcijo. Prav tako je nujno ugotoviti smiselnost (ne)vztrajanja pri izpolnjevanju prometnovarnostnih kriterijev iz obstoječe zakonodaje, saj bo sicer treba ukiniti vsaj tretjino vseh avtobusnih postajališč.

2 Natančnost podatkov o aktivnih avtobusnih postajališčih

Na javnih cestah v Republiki Sloveniji so v voznih redih linijskih prevozov, na podlagi katerih se izvaja gospodarska javna služba izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v

notranjem cestnem prometu, določena postajališča, na katerih morajo avtobusni prevozniki ustavljati ter s tem omogočiti vstop in izstop potnikov. Koncesionarjem, ki so izvajalci pripadajočih koncesijskih pogodb, je s strani države treba zagotoviti potrebno označitev in ureditev avtobusnih postajališč. Ta morajo namreč potnikom in drugim udeležencem v prometu zagotavljati ustrezno raven prometne varnosti.

Vsi voznoredni podatki se vodijo v informacijskem sistemu AVRIS, ki je bil izdelan leta 2000. Zadnjo posodobitev predstavlja AVRIS U 2002 različica 01, ki je torej stara devet let. Ker sistem ob pravem času ni doživel večjih funkcionalnih sprememb, danes pri vsakdanjem operativnem delu z voznorednimi podatki prihaja do bistvenih vsebinskih pomanjkljivosti, med katere zagotovo spadajo enolični podatki o avtobusnih postajališčih. Seznam avtobusnih postajališč, ki v bistvu pomenijo osnovo voznorednemu obrazcu, ni pregleden, natančen in funkcionalen. Rezultat navedenega je podatek, da je na seznamu avtobusnih postajališč trenutno 6.340 težišč avtobusnih postajališč, ki ne pomenijo točke, na kateri avtobus dejansko ustavi. Seznam ni opremljen s podatkom o aktivnosti avtobusnega postajališča. Po križanju voznorednih obrazcev in seznama avtobusnih postajališč je mogoče ugotoviti, da se od avtobusnih postajališč, ki so na seznamu, aktivno uporablja le 5.052 težišč avtobusnih postajališč. Zakaj težišč avtobusnih postajališč? Bistvena pomanjkljivost sistema se kaže predvsem v nerealnih infrastrukturnih podatkih, saj v praksi podatek o avtobusnem postajališču iz AVRIS pomeni informacijo o težišču dveh ali več avtobusnih postajališč z istim imenom, v bistvu pa bi vsako avtobusno postajališče moralo biti vodeno vsaj dvakrat, saj dejansko obstaja na obeh straneh ceste, v primeru križišč pa vsaj tri- ali štirikrat. Zaradi navedenega je vsaka razdalja med zaporednima avtobusnima postajališčema, ne glede na smer vožnje avtobusa, enaka, saj se razdalja računa od težišč parov avtobusnih postajališč. Enaka napaka se pojavlja pri izračunu časov, dejstvo je, da razdalja in čas vožnje v eno smer nikoli nista popolnoma enaka razdalji in času vožnje v drugo smer. Napako v pretiranem številu neaktivnih avtobusnih postajališč pa je smiselno pripisati dejstvu, da je bilo posamezno avtobusno postajališče v fazi inicialnega polnjenja sistema AVRIS vneseno kot prenos stanja pred letom 2000, dodana avtobusna postajališča pa so se vnašala na željo prevoznikov, brez prometnovarnostne ali katere koli druge analize.

Skladno z navedenimi ugotovitvami je treba oceniti podatek o natančnem številu avtobusnih postajališč, ki so danes aktivna in dejansko pomenijo lokacijo, na kateri avtobus ustavi zaradi vstopa in izstopa potnikov. Najnatančnejši približek dobimo, če število aktivnih avtobusnih postajališč iz AVRIS pomnožimo z dve; podatek, ki ga ima trenutno na voljo DRSC, je torej okoli 10.100 aktivnih avtobusnih postajališč.

Zaradi vsega navedenega je DRSC pristopila k poskusu reševanja obravnavane problematike tako, da je v letu 2008 po sistemu javnega naročanja razpisala nalogo Buso, na podlagi katere so bili pridobljeni podatki o aktivnih postajnih točkah in linijskih odsekih, temelječi na DOF, referenčnih slojih osi cest in podatkih iz BCP. Naloga je bila uspešno končana, vendar žal nikoli izpeljana v produkcijsko fazo.

3 Prometnovarnostna analiza avtobusnih postajališč

Ker avtobusna postajališča v informacijskem sistemu AVRIS niso geolocirana, torej nimajo geometrijskih koordinat x in y , se dogaja, da koncedent (DRSC) koncesionarju vsebinsko določa mesto, na katerem mora avtobus ustaviti, brez podatka o natančni lokaciji avtobusnega postajališča. V praksi se namreč zelo pogosto dogaja, da je v voznorednem obrazcu navedeno mesto za postanek avtobusa, na terenu pa to mesto navzven sploh ni prepoznavno kot objekt za avtobusno postajališče.

Kljub pomanjkljivostim AVRIS pa je DRSC zato, da se končno ugotovi prometno varnostno stanje avtobusnih postajališč v Sloveniji, v zadnjih treh letih razpisala dva večja razvojno-raziskovalna projekta na temo prometne varnosti avtobusnih postajališč.

V aprilu 2008 je bil končan razvojno-raziskovalni projekt z naslovom Evidentiranje in določanje avtobusnih postajališč na cestah v Republiki Sloveniji. Naročnik projekta je bila Direkcija Republike Slovenije za ceste, izvajalec pa Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, natančneje Center za prometne gradnje. Raziskovalna naloga je obravnavala problematiko vzorca okoli tristo naključno izbranih avtobusnih postajališč na cestnem omrežju v Republiki Sloveniji, podrobno evidentiranje lokacij, ugotavljanje primernosti lokacij in opremljenosti avtobusnih postajališč.

Novembra 2009 se končal razvojno-raziskovalni projekt z naslovom Prometno varnostna analiza ustreznosti lokacij avtobusnih postajališč na vzorcu LPP. Naročnik projekta je bila Direkcija Republike Slovenije za ceste, izvajalec pa DDC svetovanje inženiring, d. o. o. Namen naloge je bil zagotoviti popis osnovnih elementov avtobusnih postajališč, ki so potrebni za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu. V okviru naloge je bil izveden pregled vseh postajališč na seznamu medkrajevnega prometa LPP, preverjena je bila ustreznost njihove lokacije in določeni minimalni ukrepi, ki jih bo treba izvesti za zagotavljanje prometne varnosti in ustrezno označitev postajališča.

Sinteza obravnavanih razvojno-raziskovalnih projektov (glej

preglednico 1) je pokazala, da je bilo v obeh projektih skupno popisanih 1.115 avtobusnih postajališč (okoli 10 % vseh avtobusnih postajališč), od katerih je bilo kar 64 % avtobusnih postajališč na državnih cestah in 71 % avtobusnih postajališč v naselju. Glede na omejitve Pravilnika o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, da se sme avtobusno postajališče nahajati v premi ali levi krivini s polmerom, večjim od 300 metrov, je analiza obravnavanih podatkov pokazala, da se kar 17 % vseh avtobusnih postajališč nahaja v levi krivini, kar je s stališča zagotavljanja potrebne pregledne razdalje nepravilno lociranje. Več kot polovica avtobusnih postajališč je pravilno locirana zunaj vozišča (na podatek vpliva vključenost ljubljanskega mestnega prometa), zaskrbnjujoč pa je podatek, da se kar 43 % avtobusnih postajališč nahaja na vozišču brez vmesnega ločilnega otoka, kar potnika s stališča zagotavljanja prometne varnosti postavlja v nevaren položaj. Večina avtobusnih postajališč je locirana na odseku ceste, 12 % avtobusnih postajališč pa pred križiščem ali v njem, kar glede na navedeni pravilnik, če ne izpolnjuje pogoja zamenjave smeri avtobusne linije ali ceste s PLDP manj kot 5.000 vozil dnevno, ni ustrezno. S stališča prometne varnosti je seveda izjemno pomembno, da je v neposredni bližini avtobusnega postajališča lociran tudi zaznamovan prehod za pešce, praviloma pred uvozom na postajališče. Analiza obravnavanih podatkov je pokazala, da kar pri 60 % vseh avtobusnih postajališč v neposredni bližini ni označenega prehoda za pešce, pravilno lociran prehod za pešce pa je le pri 20 % vseh avtobusnih postajališč. Ustrezne preglednosti voznikov pri vključevanju v promet nima zagotovljena četrtnina avtobusnih postajališč, nekaj manj kot polovica avtobusnih postajališč pa nima zagotovljene talne ali vertikalne prometne signalizacije. Iz analiziranih primerov je bilo mogoče ugotoviti, da kar 38 % vseh avtobusnih postajališč nima povezanega čakališča s hodnikom za pešce, kar 36 % avtobusnih postajališč pa nima označenega čakališča, kar pomeni, da avtobusno postajališče navzven ni prepoznavno in je zato s stališča prometne varnosti izredno nevarno, saj ostali udeleženci v prometu niso opozorjeni na prisotnost drugih udeležencev na cesti. Večina avtobusnih postajališč nima nadstrešnice, prav tako nima izobešenega voznega reda niti koša za odpadke. S cestno razsvetlavo je opremljena le nekaj manj kot polovica avtobusnih postajališč.

Ker so pridobljeni podatki prikazali izredno slabe razmere glede urejenosti avtobusnih postajališč z vidika prometne varnosti in opremljenosti in ker bi ukrepi ob obstoječi zakonodaji zahtevali preveč časa in izredno visoka finančna sredstva, ki jih ne bo mogoče kmalu zagotoviti, je bilo smiselno razmišljati o možnostih spremembe trenutne zakonodaje, ki bi ob minimalnih ukrepih legalizirala registrirana avtobusna postajališča in hkrati zadostila minimalnim pogojem zagotavljanja prometne varnosti.

4 Zakonodaja s področja načrtovanja in gradnje avtobusnih postajališč

Avtobusna postajališča na javnih cestah v Republiki Sloveniji morajo izpolnjevati ta določila veljavnih predpisov:

- Zakon o cestah v 35. členu določa, da morajo biti avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah urejena zunaj vozišča. Na podlagi mnenja strokovne komisije se lahko na predlog predlagatelja, če druge prostorske in tehnične zahteve ne omogočajo gradnje avtobusnega postajališča zunaj vozišča, avtobusno postajališče vzpostavi na vozišču.

Za urejanje avtobusnih postajališč je treba upoštevati tudi ta pravilnika:

- Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, ki obravnava osnovne tehnične elemente avtobusnih postajališč na državnih cestah, in
- Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč, ki po sprejetju prej navedenega pravilnika velja za urejanje avtobusnih postajališč na ostalih cestah.

Ker je pri podrobnejši analizi navedenih pravilnikov, čeprav sta dokaj celovito urejala področje avtobusnih postajališč, mogoče ugotoviti njune slabosti, kot je dejstvo, da imamo v Sloveniji dva predpisa, ki problematike avtobusnih postajališč ne urejata celovito (vsak za svoje področje) in nista v skladu z drugimi veljavnimi predpisi (Zakon o graditvi objektov, Pravilnik o projektiranju cest, Pravilnik o priključkih), ne nazadnje pa nista življenjska in ne legalizirata trenutnih potreb prihodnjega upravljavca JPP, ki se izražajo v ekonomsko vzdržnem in prometnovarnostno nespornem postopku načrtovanja, projektiranja in izvedbe avtobusnih postajališč.

4.1 Predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih

Zaradi izsledkov razvojno-raziskovalnih nalog, ki kažejo, da precejšnje število avtobusnih postajališč ne izpolnjuje kriterijev prometne varnosti iz zakonodaje, ki ureja to področje, je nastal predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih. Cilj vzpostavitve novega pravilnika o avtobusnih postajališčih je bil predvsem zagotoviti prilagoditev posameznih določil iz veljavnih zakonov minimalnim standardom, ki bodo kljub temu zagotavljali, da osnovni elementi avtobusnih postajališč, ki so potrebni za zagotavljanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, kljub odstopanju od zdaj veljavnih predpisov, ne bodo zmanjšali prometne varnosti na njihovem območju. Predlog novega pravilnika vsebuje določila minimalnih kriterijev, ki so po razumni časovni in finančni plati uresničljiva ter hkrati

Preglednica 1: Prometnovarnostna analiza avtobusnih postajališč – rezultati raziskav

Naziv raziskovalne naloge	AP vzorec LPP	Naključno izbrana AP	Skupaj	Odstotek (%)
AP na državni cesti	418	298	716	64
AP na občinski cesti	394	5	399	36
AP v naselju	595	201	796	71
AP zunaj naselja	217	102	319	29
AP v premi	474	210	684	61
AP v desni krivini	158	34	192	17
AP v levi krivini	180	58	238	21
AP na vozišču	460	25	485	43
AP zunaj vozišča – fizično ločeno	16	5	21	2
AP zunaj vozišča	336	273	609	55
AP na odseku ceste	366	208	574	51
AP pred križiščem	107	28	135	12
AP za križiščem	185	64	249	22
AP v križišču	135	0	135	12
prehod za pešce pred AP	170	58	228	20
prehod za pešce za AP	61	122	183	16
prehod za pešce pred in za AP	25	9	34	3
v bližini AP ni prehoda za pešce	556	114	670	60
neustrezna preglednost	235	63	298	27
neustrezna vertikalna signalizacija	463	57	520	47
neustrezna horizontalna signalizacija	311	133	444	40
ni povezave čakališča s hodnikom za pešce	279	140	419	38
ni čakališča	402	0	402	36
čakališče je denivelirano	307	264	571	51
čakališče ni denivelirano	103	39	142	13
ni nadstrešnice	540	102	642	58
ni izobešenega voznega reda	668	181	849	76
ni koša za odpadke	574	133	707	63
ni cestne razsvetljave	403	238	641	57

Opomba: AP = avtobusno postajališče

ti eliminirajo nesmisel, da so trenutno nekatera registrirana avtobusna postajališča opremljena nadstandardno, druga pa sramotno.

Predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih je sodobno zasnovan, saj je strukturiran po poglavjih, ki si smiselno sledijo od splošnih določb, terminologije, prek pogojev za ustreznost lokacije v situacijskem in vzdolžnem smislu, lokacij in načinov izvedbe v »običajnih« nivojskih nesemaforiziranih in semaforiziranih križiščih ter krožnih križiščih, prek odvodnjavanja, voziščne konstrukcije na območju avtobusnega postajališča, prometne signalizacije in opreme, vse do prehodnih določb.

V spremembah in dopolnitvah novega pravilnika o avtobusnih postajališčih, glede na obstoječa pravilnika, je poenostavljena vsebina nekaterih členov in usklajena z določili Pravilnika o

projektiranju cest, dodano je poglavje o določitvi lokacije avtobusnega postajališča in postopek določanja lokacije, dodan je postopek, če da investitor postajališča ni »država«, spremljen je kriterij za obvezno izvedbo avtobusnega postajališča zunaj vozišča, dodani so členi o lokacijah avtobusnih postajališč na območju krožnih križišč in semaforiziranih križišč, dodani so členi o poteku kolesarskih površin na območju avtobusnih postajališč, dodani so členi o poteku pločnikov na območju avtobusnih postajališč, dodano je poglavje o obračališčih, določeni so minimalni pogoji za obratovanje obstoječih postajališč in opredeljeno prehodno obdobje.

Pri oblikovanju obravnavanih sprememb je bilo največ pozornosti posvečeno določitvi lokacije avtobusnih postajališč. Da bi upravičili določilo, da je avtobusno postajališče na regionalni in drugi občinski cesti v naselju ob določenih pogojih lahko locirano na vozišču, smo prvotno želeli dokazati predpostavko,

da je avtobusno postajališče na regionalni cesti zunaj naselja, v katerem so hitrosti veliko večje, ob določenih pogojih lahko locirano tudi na vozišču. Da bi dokazali navedeno, smo križali podatek prometnih obremenitev na posameznih državnih cestah (PLDP za leto 2009), število avtobusnih postajališč na državnih cestah in število postankov avtobusa na avtobusnih postajališčih na posameznih regionalnih cestah. Ugotovljeno je bilo, da je na državnem cestnem omrežju približno tretjina vseh avtobusnih postajališč, to je okoli 2.718 avtobusnih postajališč, od tega je na regionalnih cestah približno 85 % vseh avtobusnih postajališč na državnih cestah, da je število dnevnih postankov avtobusov na posameznem avtobusnem postajališču v razponu od 1 do 174 postankov in da je skupno število vseh postankov avtobusov na državnih cestah 41.380. Nadaljnja raziskava je pokazala, da ima približno 25 % avtobusnih postajališč na državnih cestah manj kot pet postankov avtobusa na dan, približno 50 % avtobusnih postajališč na državnih cestah ima manj kot 10 postankov avtobusa na dan in okoli 70 % obravnavanih avtobusnih postajališč ima manj kot 20 postankov avtobusa na dan. Približno 47 % vseh avtobusnih postajališč je na državnih cestah s PLDP, manjšim od 2.500, okoli 72 % vseh avtobusnih postajališč je na državnih cestah s PLDP, manjšim od 5.000, in okoli 91 % vseh avtobusnih postajališč je na državnih cestah s PLDP, manjšim od 10.000 vozil/dan. Glede na dejstvo, da je bilo za analizo upoštevano število vseh avtobusnih postajališč na državnih cestah, tako tistih v naselju kot zunaj njega, lahko hipotezo potrdimo na podlagi naslednjih dejstev. Na glavnih državnih cestah je ob upoštevanju navedenega dejstva le približno 15 % vseh avtobusnih postajališč, na državnih cestah s PLDP, večjim od 10.000 vozil/dan, je približno 9 % vseh avtobusnih postajališč in število postankov avtobusa, večje od 20, ima le okoli 25 % vseh avtobusnih postajališč. Zaradi že navedenega dejstva, da so bila obravnavana avtobusna postajališča na državnih cestah v naselju in zunaj njega, lahko zagotovo trdimo, da je za avtobusna postajališča na državnih cestah odstotek pridobljenih analiz še veliko manjši.

Kot je bilo ugotovljeno, je postavljen pogoj iz novega pravilnika o avtobusnih postajališčih za avtobusna postajališča na regionalnih cestah zunaj naselja praviloma tak, da morajo biti taka avtobusna postajališča izvedena praviloma zunaj vozišča. Če pa na odseku ceste, na katerem je predvideno avtobusno postajališče, prometne obremenitve (PLDP) ne presegajo 10.000 vozil/dan ali je število dnevnih postankov avtobusov manjše od 20, se avtobusno postajališče lahko izvede tudi na vozišču. Ker je navedena ugotovitev nekoliko sporna glede na 35. člen Zakona o cestah, predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih še ni bil uzakonjen.

Tisto, kar pa bo z novim pravilnikom o avtobusnih postajališčih dejansko rešilo največjo težavo trenutnega in prihodnje-

ga upravljavca JPP, torej legalizacijo obstoječih avtobusnih postajališč z minimalnimi ukrepi in minimalnimi pogoji za uporabo že registriranih avtobusnih postajališč, pa je določba, da mora biti avtobusno postajališče minimalno opremljeno s prometnim znakom, z označbo na vozišču ali avtobusnem postajališču, s čakališčem in tablo s potrjenim voznim redom. V primeru izvedbe avtobusnega postajališča na vozišču pa mora biti na območju avtobusnega postajališča minimalna širina vozišča 5,5 m. Ker je predlog novega pravilnika o avtobusnih postajališčih še v fazi predloga, pa se bo med medresorskim in drugim usklajevanjem pokazalo, katere so tiste pomanjkljivosti predloga, ki jih je treba še dodatno obdelati.

5 Sklep

Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC) kot upravljavec JPP zaradi primanjkljaja potrebnih finančnih sredstev nima celovitega in celostnega pregleda nad problematiko registriranih avtobusnih postajališč v Sloveniji. Prva pomanjkljivost se kaže pri informacijskem sistemu AVRIS, ki zaradi nepravočasne funkcionalne prenove ne temelji na realnih infrastrukturnih podatkih in realnem daljinarju. Posledica tega je neažuren seznam avtobusnih postajališč in nepregleden podatek o lokaciji avtobusnega postajališča. Zaradi nedefinirane lokacije registriranega avtobusnega postajališča se pojavlja problem, da avtobusi ustavljajo na neprimernih, neurejenih in nevarnih mestih, kjer potniki vstopajo in izstopajo.

Različne analize, izvedene v sklopu razvojno-raziskovalnih nalog pri DRSC, kažejo, da precejšnje število avtobusnih postajališč ne izpolnjuje kriterijev, določenih v veljavnih pravilnikih. Po drugi strani imamo avtobusna postajališča, ki so glede na prometne razmere na posameznih cestnih odsekih »predimenzionirana« oziroma »prebogata« opremljena. Nekatera avtobusna postajališča niso označena niti s prometnimi znaki, nekatera pa so opremljena bolj, kot bi bilo potrebno. V tem trenutku sta namreč veljavna dva pravilnika, in sicer Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč, ki se uporablja za občinske ceste, in Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah. Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč je, s sprejetjem drugega, ta trenutek veljavnega pravilnika, ostal za uporabo na cestah v upravljanju občin, kar je absurdno. Na avtobusnih postajališčih na občinskih cestah ustavljajo isti avtobusi in se jih poslužujejo isti potniki kot na državnih cestah. Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, je nekoliko boljši, saj je novejši. Kljub temu pa ni v celoti usklajen z zdaj veljavno zakonodajo, saj je večje število aktualnih predpisov nastalo po uveljavitvi pravilnika.

Zaradi navedenega je bilo treba pristopiti k izdelavi novega pravilnika, ki bo eliminiral prej navedene anomalije, z namenom zagotavljanja enovitega, preglednega, dorečenega, ekonomsko vzdržnega in prometnovarnostno nespornega postopka načrtovanja, projektiranja in izvedbe avtobusnih postajališč.

Realizacija navedenega bo dala osnovo za vzpostavitev novega daljinarja in pogojev za izvedbo terenskega popisa avtobusnih postajališč, na podlagi katerega se bo ugotovila dejanska potreba in prometna varnost avtobusnih postajališč. Na podlagi pridobljenih rezultatov bo treba izdelati načrt aktualnih avtobusnih postajališč in načrt sanacije nevarnih avtobusnih postajališč, ki bo vključeval kratkoročne in dolgoročne ukrepe. Vse navedeno pa brez primerne finančne vložitve zagotovo ne bo izvedljivo.

.....
Suzana Habjanič
Ministrstvo za promet, Direktorat za promet, Langusova ulica 4,
1000 Ljubljana, Slovenija
E-pošta: suzana.habjanic@gov.si
Telefon: 051 329 085

Viri in literatura

Zakon o cestah, Uradni list RS, št. 109/2010.

Pravilnik o tehničnih normativih in minimalnih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah, Uradni list RS, št. 37/2003.

Pravilnik o minimalnih pogojih za projektiranje, graditev in uporabo avtobusnih postajališč, Uradni list SRS, št. 17/82.

Predlog pravilnika o avtobusnih postajališčih, Direkcija RS za ceste, 2011.

Prometno varnostna analiza ustreznosti lokacij avtobusnih postajališč na vzorcu LPP, Direkcija RS za ceste, 2009.

Evidentiranje in določanje avtobusnih postajališč na cestah v Republiki Sloveniji, Direkcija RS za ceste, 2008.

AVRIS, Avtobusni Vozno Redni Informacijski Sistem, Direkcija RS za ceste, 2011.

Koncesijska pogodba za opravljanje gospodarske javne službe za javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, Direkcija RS za ceste, 2011.