

Težava je spoštovanje pravil!

POGOVOR Z DOC. DR. PETROM LIPARJEM, PREDSTOJNIKOM PROMETNOTEHNIŠKEGA INŠTITUTA FGG LJUBLJANA

 France Kmetič

Uporabniki, torej udeleženci v prometu, imamo svoj pogled na prometno infrastrukturo, na prometno signalizacijo in nasploh na urejanje prometa ter se velikokrat precej razlikuje od pogledov upravljalcev, ki, vsaj tako se zdi, vse opazujejo zgolj skozi denar. Tisti, ki naj bi bili najbolj objektivni in ki naj bi prispevali k čimbolj optimalnim rešitvam, pa so nedvomno prometni strokovnjaki. Med njimi ima eno najpomembnejših vlog doc. dr. Peter Lipar, univ.dipl.inž.grad., predstojnik Prometnotehniškega inštituta Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani. Z njim smo se pogovarjali o njegovih pogledih na nekatera vprašanja in dileme pri načrtovanju, gradnji in vzdrževanju prometne infrastrukture.



Kako vi vidite slovenske ceste: kot primerne, dovolj varne, primerno vzdrževane?

Slovenske ceste je treba razdeliti na dva ali tri dele. Prvi del so avtoceste, ki so vzorne, dobro vzdrževane in izjemno varne. Drugi del so državne ceste, ki so samo še v 50 odstotkih zadovoljujoče, vse ostale pa so slabe in zelo slabe. Prva akcija Direkcije za ceste RS (DRSC) za izboljšavo stanja je bilo zapiranje mostov, naslednja akcija pa bi morala biti zapora določenih odsekov cest zaradi slabega stanja. Morda luknja-te ceste še niso najslabše stanje, ker če vidiš luknje, se lahko nanje prilagodiš. Hujše je, če ni lukenj, a ima cesta neustrezen torni koeficient. Na več kot 60 odstotkih državnih cest je torni koeficient premajhen. To je še bolj zahrbtno; cesta izgleda

dobro, a ko pritisneš na zavoro, ugotoviš, da se avto ne ustavlja. Še hujši kot na suhem je problem na mokrem, kjer je stanje še bolj katastrofalno in je ta slabost še toliko bolj potencirana.

A težav z drsnostjo cest pri nas sploh ne priznamo, ker imamo v predpisih zapisano, da mora voznik vožnjo prilagoditi razmeram na cesti. Je to primerno?

To famozno pravilo je preživeta zadeva. Cesta mora nuditi določeno stopnjo varnosti in udobnosti, ne pa da se vse breme prevali na voznika, ki bi moral med vožnjo upoštevati marsikaj. Zapora nekaj odsekov cest bi bila eksemplarična in v poduk vsem ostalim, da tako ne gre več naprej in da je treba nekaj narediti.

So zapore res zadnja možnost za opozorjanje politike, da je z našimi cestami nekaj hudo narobe in da je treba ukrepati?

Seveda, do zapor bi skoraj moralo priti, da bo minister opazil, da je nekaj narobe. Upam vsaj, da bi opazil. Vsa druga opozorila so bila preslišana in neupoštevana.

A slabosti nimamo le na državnih cestah, temveč jih je še veliko več na lokalnih cestah, za katere skrbijo občine. Zdi se, da smo povsem brez strategije, kako ravnati z občinskimi cestami, kako jih upravljati in vzdrževati?

Največ prometnih nesreč se zgodi na lokalnih cestah. Lokalne ceste, ki jih upravljajo občine, znajo biti zelo proble-

matične glede prometne varnosti. Vse pregledovanje cest je usmerjeno na avtoceste in državne ceste. Imamo pregledovalce prometne varnosti, ki jih naroča ali DRSC ali pa DARS, nimamo pa pregledovalcev občinskih cest. Tu bi morali nekaj narediti. Občine bi morale biti toliko kritične do lastnih cest, da bi naročile pregled cest tam, kjer sumijo težave. Na tej osnovi bi morale delati načrt izboljšav v naslednjih 20 letih. Na vrhu bi bile najbolj kritične ceste, potem malo manj kritične. S tem bi postopoma izboljševali stanje.

Torej se strinjate, da smo na državnih ravni brez strategije, kako upravljati lokalne, občinske ceste?

Upravljanje je sedaj prepuščeno vsaki občini posebej in naklonjenosti županov temu področju – nekateri župani so celo gradbeniki in imajo več posluha ter znanja, drugi manj. Priporočilo, kako naj to izgleda, pa bi moralo priti z državne ravni, verjetno z DRSC. Na seminarjih, ki jih organiziramo za upravljalce občinskih cest – vsaj te imamo in so dobro obiskani –, jim skušamo svetovati, kako naj ravnajo. Ti napotki so nedvomno koristni, a temeljijo na prizadevanjih organizatorjev seminarjev, niso pa organizirani in vodeni na državni ravni.

Na lokalnih, torej občinskih cestah se zelo pogosto uporabljajo ukrepi za umirjanje prometa. Še zlasti priljubljene so grbine, ki pa so ze-

lo različnih oblik, prek njih pa se marsikdaj lahko vozite z bistveno manjšo hitrostjo kot je dovoljena v tistem območju. Mar res ne moremo zagotoviti poenotenja pri ukrepih za umirjanje prometa?

Za umirjanje prometa imamo sprejeto tehnično specifikacijo, ki natančno opredeljuje, kako morajo biti posamezni ukrepi izvedeni. Grbine prenesejo hitrosti med 15 in 20 km/h, 30 km/h je preveč, zato morajo biti postavljene tam, kjer je to res primerno. Pri nas pa so postavljene na (pre)številnih mestih. To je sistemska napaka. Grbine so sicer najbolj banalen ukrep za umirjanje prometa. Imamo celo paleto drugih, mnogo boljših in učinkovitejših ukrepov za umirjanje prometa. Grbina je učinkovita samo zato, ker se človek boji, da bo razbil svoj avto, če se bo prehitro peljal prek nje. Največkrat se zgodi, da ga najprej razbije, šele potem jo upošteva. Je pa res, da je grbina eden najučinkovitejših ukrepov za umirjanje prometa, ker ljudje pač ugotovijo, da ne dopušča velikih hitrosti, povrhu pa je še najcenejši. Grbine pred šolo ali vrtcem so morda še upravičene, druge so odveč.

Ampak z vidika prometne politike ni smiselno, da je na primer na določenem odseku hitrost omejena na 30 km/h, a je treba hitrost pred grbino zmanjšati na 10 km/h. Vozniki težko sprejmejo takšen ukrep, saj pričakujejo, da se bodo lahko peljali z dovoljeno hitrostjo. V čem je smisel takšnega ukrepa? To je res nesmiselno, do tega

pa pride, ker so grbine nepravilno narejene, torej mimo že omenjene tehnične specifikacije. Eden od mojih študentov je pregledal približno polovico vseh grbin po Sloveniji in od pregledanih jih je bilo več kot 70 odstotkov nepravilno postavljenih oziroma narejenih in to je nedvomno največji problem. V predpisih imamo natančno določeno, kako mora grbina izgledati: dolga mora biti 3,60 metra, sinusoidne ali trapezne oblike, višine 12 cm, tako da je avto z obema osema hkrati na grbini. Vse ostalo je napačno. Kot rečeno smo ugotovili, da je več kot 70 odstotkov grbin nepravilnih, našli pa smo tudi nekaj smrtno nevarnih grbin in smo predlagali inšpektorjem, da jih odstranijo in so to tudi naredili.

Torej so prometni inšpektorji tisti, ki preverjajo, če so grbine v skladu s tehnično specifikacijo in so tudi pooblaščen za ukrepanje?

Ja, to je v njihovi pristojnosti. Je pa res, da je prometnih inšpektorjev (pre)malo in je iluzorno pričakovati, da bodo ukrepali sami od sebe.

Kaj pa drugi ukrepi za umirjanje prometa?

Zelo slab ukrep za umirjanje prometa so zvočne ovire, torej deske, ki povečajo glasnost vožnje. To je izjemno banalen ukrep. Imamo veliko drugih ukrepov, ki so sicer dražji, a tudi estetsko lepši. Pri njihovi umestitvi pa morajo ali bi morali sodelovati tudi urbanisti.

V tujini promet umirjajo tudi z dovoljenjem za vzdolžno parkiranje na cesti, kar upočasni hitrost vožnje. Pri nas tega ukrepa, ki nič ne stane, a je učinkovit, ne uporabljamo. Zakaj ne?

To poznajo v ZDA, pa tudi ponekod v Evropi. Vzdolžno parkirani avti umirjajo promet, ker vsak voznik ve, da se lahko vsak hip nekaj zgodi in mora zato voziti počasi. Naša, ljubljanska prometna politika pa je prav nasprotna: vzdolžno parkiranje je nedopustno, naši urbanisti pravijo, da je to neprimerno in da je treba vse avte spraviti v garažne hiše ali stran od ceste. Očitno še nismo tako daleč, da bi doumeli prednosti tega ukrepa.

Na lokalnih cestah je često vprašljiva tudi razsvetljava ponoči, predvsem izvedba te razsvetljave. Tudi vi vidite v tem problem?

Imamo ustrezne predpise, ki to urejajo. Če ni tako urejeno, imajo prometni inšpektorji možnost, da ukrepajo. Osvetljenost je eden od ključnih dejavnikov zagotavljanja prometne varnosti, še zlasti na prehodih za pešce.

Za zagotavljanje prometne varnosti je zelo pomembna preglednost. Pri nas pa se zdi, da ima vse drugo (reklamne table, razni objekti, ograje, ...) prednost pred zagotavljanjem preglednosti. Mar res ni mogoče zagotoviti večje preglednosti na naših cestah?

Težko je stvari urejati na že obstoječih cestah in z že obstoječimi objekti. Pri novih prometnih površinah oziroma objektih pa je zagotavljanje preglednosti eno glavnih meril pri njihovem projektiranju. Pregledno polje je dolžina zavoranja in pogled na sosednjo ulico. V tem preglednem polju ne sme biti nobenega objekta višjega od meter. Ko gledamo črne točke po Sloveniji, ugotavljamo, da se da rešiti več kot 50 odstotkov črnih točk zgolj tako, da se poveča pregledno polje. Včasih je samo stvar vzdrževanja, na primer porezave grmovja, da se pregledno polje poveča, včasih že zasajena koruza vpliva na pregledno polje. Znan je primer, ko so na polje navozili dodatno zemljo, s tem zmajšali pregledno polje in prišlo je do hude nesreče. Včasih na pregledno polje vplivajo banalne zadeve. Moje študente učim: če ne morete sprojektirati ceste po predpisih zaradi različnih dejavnikov, upoštevajte preglednost, kajti če voznik vidi, kaj ga čaka, se lahko prilagodi.

Na prometno varnost vplivajo tudi slabo izvedeni priključki na glavne ceste. Najprej se priključi dovoz do ene hiše, potem zgradijo nove, dodatne hiše, priključek na glavno cesto ostane enak, promet pa se poveča. Tudi vi vidite v tem vzrok za prometne nesreče?

Glede državnih cest je zadeva stroga. Imamo pravilnik o priključkih in DRSC mora dati soglasje za vsak priključek, pa naj bo individualni (do štirih hiš) ali skupinski. V soglasjih so ve-

dno narisana pregledna polja in dodatni pogoji. Naš predlog je, da se dovoz za skupino hiš uredi z vzporedno cesto in z enim priključkom na regionalno cesto. A pri nas običajno nastane problem z zemljo: kdo jo bo dal za gradnjo vzporedne ceste? Vprašanje pa je, če se vse zahteve v soglasju za priključek tudi uresničijo. DRSC da soglasje na projekt, izvajalci pa ga lahko tudi naredijo po svoje. In spet smo pri prometnih inšpektorjih, ki so nadzorni organ.

V slovenskih mestih, pa tudi vaseh pospešeno uvajamo območja prometa z omejeno hitrostjo, torej cone 30. A to delamo zgolj tako, da postavimo prometne znake, prometna ureditev in signalizacija pa ostane enaka. Mar ne bi bilo logično, da bi spremenili prometno ureditev, na primer z uveljavitvijo desnega pravila?

O coni 30 se pogovarja cela Evropa. A kako naj izgleda cona 30? Najbolj napredni so Nizozemci, Danci, Švedi. Oni na takoiimenovanem skupnem prostoru odstranijo vse prometne znake, vse je ista površina, ni več pločnikov in ni več pravil: tudi desnega pravila ne. Edino pravilo je, da se moraš z ostalimi udeleženci s pogledom z očmi zmeniti, kdo ima prednost. Temu primerne so tudi hitrosti – ne več kot 15 km/h.

Pri nas še nismo tako daleč, da bi lahko uvedli takšne skupne prostore. Vsekakor pa mora imeti cona 30 drugačen izgled kot da zgolj postavimo prometni znak cona 30. Zunanji izgled namreč vpliva na voznika, da podzavestno ve, da se je pripeljal v drugačno območje in se mora drugače obnašati, na primer da so po tleh tlakovci namesto asfalta, drugačna je hortikultura ureditev. Takšna preureditev ni poceni, a rezultati so zelo lepi. Doseči moramo takoiimenovani Peltzmanov učinek: človeku ne smeš dati občutka prevelike varnosti, temveč mu moraš dati občutek, da mora paziti nase. To velja za vse udeležence v prometu: pešce, kolesarje, voznike. Vsi morajo biti defenzivni.

A pri nas nimamo takšnih con 30?

Ne, pri nas sploh nimamo con 30, mi imamo samo hitrost omejeno na 30 km/h. Neumnost je tudi speljati progo mestnega prometa po coni 30. Zavedati se moramo, da cona 30 ni poceni rešitev: sodelovati morajo prometni strokovnjaki, krajinarji, urbanisti, arhitekti, zagotoviti moramo interdisciplinaren pristop. Če tega ni, je to zgolj omejitev hitrosti na 30 km/h.

V Sloveniji zelo hitro gradimo tudi krožna križišča oziroma krožišča, a z njihovo uporabo imajo vozniki ponekod zelo veliko težav zaradi različnih vzrokov: pomanjkljivih prometnih pravil, še zlasti pri dvopasovnih krožiščih, nepravilnega obnašanja voznikov, pa tudi nekaterih zelo slabo načrtovanih krožišč. Mar res ni mogoče doseči večje poenotenosti tudi pri gradnji krožišč?



V Sloveniji imamo 500 krožišč. Poznamo klasična enopasovna krožišča in po novem turbo krožišča s spiralnim potekom. V bodoče ne bomo več delali klasičnih krožišč z dvema pasovoma. Teh ne bo več, ker je tu največ težav. Če bo krožišče dvopasovno, bo turbo krožišče, kjer se bo moral voznik vnaprej razporediti in se odločiti, kje bo zapustil krožišče. Znotraj krožišča pač ne sme biti mogoče menjati pasov, ker to pripomore k večji prometni varnosti in tudi pretočnosti.

Za gradnjo krožišč imamo pravilnik iz leta 2011. To je že tretji pravilnik, v katerem so natančno opredeljene tehnične specifikacije. Te se spreminjajo, pa ne samo pri nas, tudi v drugih državah. Z vsakim pravilnikom imamo večja krožišča, večja je

tudi širina uvoznih pasov, večji so uvozni in izvozni radiji, ... Sedaj smo že zreli za nov pravilnik.

Že, a marsikateri voznik ima težave, ker ne ve, kako pravilno ravnati. To vsekakor ni dobro?

Res je, marsikateri voznik ima strah pred krožiščem. Že zlasti jih je strah uproračljati notranji pas, ker ne vedo, kako bodo lahko zapustili krožišče. Poznam veliko ljudi, ki se izogiba krožiščem – tudi zato, ker jih nekateri drugi uporabljajo za dirkališča. Zato bodo v bodoče krožišča ali enopasovna ali turbo, v katerih ne bo mogoča menjava voznih pasov.

Bodo preurejena tudi sedanja dvopasovna krožišča?

Da, vsa obstoječa dvopasovna krožišča bodo preurejena v turbo krožišča.

Imamo kar nekaj zgrešeno načrtovanih krožišč – lep primer je krožišče na Duplici pri Kamniku, kjer z vsakim popravkom naredijo še večjo zmedo.

Poznam to krožišče: s plastičnimi vložki so ga naredili povsem neuporabnega. Tudi nisem zagovornik montažnih krožišč. Za študijske namene so sicer koristna, ne pa kot stalna krožišča. V pol leta moramo videti, ali je krožišče dobro ali ne. Če je dobro, naredimo fiksne, če ne, gremo na prejšnjo rešitev. Tako je bilo včasih. Sedaj, ko ni denarja, pa so tačasna krožišča, kot jaz rečem iz lego kock, lahko stalna, kar je zame kot strokovnjaka in voznika nedopustno.

Pri časasnih krožiščih je tudi veliko težav pri pluzenju snega, ko pride do deformacij.

Začasna krožišča ne izgledajo dobro. Voznika moraš že z izvedbo krožišča prepričati, da se mora obnašati tako, kot je treba. Če mu ponudiš na pol polomljeno krožišče, se bo tudi on tudi tako obnašal. Tudi psihologi pritrjujejo mnenju, da urejenost krožišča vpliva na obnašanje voznikov. Sicer pa: krožna križišča imajo šest osnovnih elementov, ki jih je treba narediti pravilno. Če en element narediš narobe, je krožišče napačno. Širina uvoza, uvozni radij, širina izvoza, izvozni radij, premer krožišča

in pa vozni pas znotraj krožišča je šest elementov, ki so biblija krožnega križišča. Če ima krožišče narobe vsaj enega od teh elementov, to vpliva na potek prometa, kaj šele, če je napačnih več elementov.

Ko ste že pri radijih: na avtocestah imamo izvoze z omejitvijo 40 km/h, ki dopuščajo bistveno večje hitrosti, nekatere pa komaj zvožite z dovoljeno hitrostjo. Čemu takšna ureditev?

Ne gre samo za radij, temveč tudi za prečni naklon: cesta včasih ne visi navznoter v ovinek, temveč navzen. Do tega je prišlo zato, ker predpisi niso bili dovolj natančni in so projektanti naredili napake. Radij 40 bi zahteval precej daljši upočasnjevalni pas, ki pa ga ni, zato vozniki zapeljejo v izvoz prehitro in začno zavirati sredi ovinka. Prej sem sicer rekel: avtoceste so varne, a vse nesreče se dogajajo na priključkih: ali tam, kjer greš ven ali pri uvozu.

Pred nekaj meseci je ministrstvo za infrastrukturo in prostor na spletnih straneh objavilo predlog novega pravilnika o prometni signalizaciji, ki pa so ga sedaj umaknili. Zakaj?

Predlog novega pravilnika so umaknili, ker je bilo tako veliko pripomb, da ga bodo očitno temeljito popravili in ga potem znova objavili. Sem pa razočaran, da na primer Prometno-tehniškega inštituta ni nihče vprašal za naše mnenje o ponujenih rešitvah.

Pa rabimo nov pravilnik o prometni signalizaciji?

Ni treba izdati novega pravilnika za vsak nov znak. Novi znaki res prihajajo, a jih lahko vključimo v pravilnik kot dopolnilo. Naša prometna signalizacija mora biti usklajena z evropsko, imamo pa zelo veliko svobode pri dopolnilnih tablah. Ne strinjam se z neprometno signalizacijo, na primer o motoristih na cesti. Enak učinek se da doseči s prometnimi znaki z dopolnilnimi tablam, ne pa, da se izmišljujemo neke dodatne znake oziroma kot jim jaz rečem stripe.

Omenili ste dopolnilne table: sporni se zdijo prometni znaki za omejitev hitrosti, ki imajo dopol-



Krožišče na Duplici pri Kamniku: primer slabega načrtovanja

nilno tablo za trajanje omejitve, na primer 350 m, saj imamo vendar pravilo, da prometni znak velja do prvega križišča ali preklica. Zdi se, da je to potuha vzdrževalcem cest in policajem, ki nadzirajo hitrost?

To je bedarija. Ali imate kot voznik občutek, koliko je 350 m? Imamo sicer mnogo preveč znakov na cestah, a v tem primeru ne: prometni znak mora biti jasen in če imamo pravilo, da križišče razveljavi prometni znak, potem mora biti za križiščem postavljen nov znak, če omejitev še velja.

Vsekakor pa je treba uskladiti predpise, da bodo vozniki iz drugih držav vedeli, kakšna prometna pravila veljajo: pri nas križišče razveljavi veljavnost prometnega znaka, v Avstriji imajo drugačno ureditev: preklic je urejen z znakom za preklic. Zato prihaja do neustreznega ravnanja avstrijskih voznikov na naših cestah in naših voznikov na avstrijskih cestah.

A to ni edini tak primer neusklajenosti prometnih pravil. Zgolj primer: če je v Nemčiji ali Avstriji kolesarski pas označen črtkano, osebni avto lahko vozi po kolesarski stezi, če na njej ni kolesarjev. Pri nas ni tako – vožnja po kolesarski stezi je za avtomobile prepovedana. Če pride tujec, se vozi tako, kot je navajen doma, kar pa ni skladno z našimi predpisi. To ne skladje bi morali odpraviti.

Pri urejanju prometa kolesarjev so zahteve in pričakovanja zelo raznolika: nekateri kolesarji bi bili radi povsem enakopravni udeleženci v prometu, drugi bi bili raje čim bolj odmaknjeni. Kako uskladi ti te interese?

Ja, zahteve so res različne. Večina kolesarjev želi imeti čim manj stika z drugimi udeleženi-

ci v prometu, nekateri zagovarjajo ravno nasprotno rešitve. Vsem ni mogoče ustreči, ni pa prav, da prevladajo interesi tistih, ki so bolj agresivni.

Mar ne velja podobno tudi za pešce?

Najhujši problem so nesemaforizirani prehodi za pešce. Obstaja velika dilema: ali prehod za pešce sploh načrtovati ali ne. Razne evropske in ameriške študije namreč ugotavljajo, da je največ nesreč na nesemaforiziranih prehodih za pešce, ker se pešci na njih počutijo preveč varne. Pešec pač enostavno stopi na prehod, ne pogleda ne levo, ne desno. Povsem neprimerna pa je ureditev v Ljubljani na Slovenski cesti: ta je zaprta za promet, pešci pa morajo za prehod čakati pred semaforjem. Tu je nekaj narobe. Ali se morajo vsi podrežati pešcem, tudi avtobus mestnega prometa, ali pa to ni zaprt prostor za promet. S tem pa sva že spet pri urbanizmu. Zato trdim; vsaka cesta je multidisciplinaren projekt, pri katerem morajo sodelovati gradbenik, prometnik, urbanist, krajinski arhitekt, arhitekt.

V Motoreviji smo lani decembra pisali o parkirnih hišah. V Sloveniji imamo kar nekaj slabo načrtovanih parkirnih hiš. Mar res nimamo pravega znanja na tem področju?

Garažne hiše, ki so grajene z zasebnim kapitalom, največkrat niso podvržene recenzijam. Garažne hiše delajo arhitekti, ki pa niso prometni strokovnjaki in zato ne upoštevajo pravil, ki jih je treba spoštovati pri načrtovanju garažnih hiš: pa ne samo glede postavitve parkirnih mest, temveč tudi glede ločevanja prometa vozil in pešcev, obračalnih krogov vozil, porabe prostora in podobno. ✖