



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Poslovna logistika

VARNOST POTNIKOV NA AVTOBUSNIH IN ŽELEZNIŠKIH POSTAJALIŠČIH

Mentor: Ljubo Zajc, univ. dipl. prav.
Lektorica: mag. Nataša Koražija, prof. slov.

Kandidatka: Jana Premužič

Kranj, maj 2014

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju gospodu Ljubu Zajcu za pomoč pri nastajanju diplomskega dela.

Zahvaljujem se ekipi Optiprinta, d. o. o., za hitro in kvalitetno lektoriranje ter vezavo diplomske naloge.

IZJAVA

»Študentka Jana Premužič izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom Ljuba Zajca.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

V diplomskem delu smo v uvodnem delu opisali cilj in namen naloge. Predstavili smo okolje, v katerem smo odkrivali napake in težave, povezane s postajališči in postajami v občini Domžale. Naslednje poglavje opredeljuje pravne aspekte postaj in postajališč. Pri avtobusnih postajališčih smo opredelili pojma avtobusna postaja in avtobusno postajališče. Pri železnicah smo se osredotočili na: čakalnico, nivojske prehode, perone, piktograme. V poglavju Pravni aspekti smo opisali kategorizacijo železnih postaj in zagotavljanje varnosti na postajališčih in postajah.

Glavno poglavje opisuje ključne tehnične standarde avtobusnih in železniških postajališč in postaj. V pravilnikih in zakonih smo pregledali pravila za izgradnjo in opremljenost postaj in postajališč.

V poglavju Primerjava standardov železniških postaj ter avtobusnih postajališč smo primerjali dejansko stanje z napisanimi pravili. Na avtobusnem postajališču smo ugotovili nekatere manjše pomanjkljivosti (širina in višina).

Na železniški postaji smo ugotovili, da ni prilagojena funkcionalnim oviranim osebam. Omenjene osebe nimajo dostopa do čakalnice, potniške blagajne, sanitarij. Dostop imajo le do perona. Prav tako so tla pred vhodom v čakalnico in potniško blagajno drseča. Širina perona je preozka in konec perona ni pravilno označen. Med pomanjkljivosti na Železniški postaji Domžale štejemo tudi neprimerno označeno čakalnico in potniško blagajno.

KLJUČNE BESEDE:

- varnost prometa,
- avtobusna postajališča,
- železniška postaja,
- tehnične specifikacije,
- Domžale.

ABSTRACT

The first part of the thesis describes its aims and goals. It presents the environment in which we were identifying mistakes and problems associated with bus stops and bus stations in the municipality of Domžale. The next chapter defines legal aspects of bus stations and bus stops. In the part dealing with bus stations, we defined the concepts of bus station and bus stop. As for railways, we focused on the following areas: waiting rooms, level crossings, platforms and pictograms. The part involving legal aspects describes the categorization of railway stations and touches on the safety at stops and stations.

The main chapter describes the key technical standards regarding bus and railway stops and stations and examines the rules for their construction and equipment.

Another chapter compares the standards of railway and bus stops with the actual situation. Minor weaknesses were identified on the bus stops (width and height).

Moreover, we found that the railway station is not adapted to functionally impaired persons – the waiting room, ticket office and toilets are inaccessible. Such people only have access to the platform. The floor in front of the waiting room and ticket office is slippery. In addition, the platform is too narrow and its end is not properly marked. The waiting room and the ticket office at the Domžale railway station are also marked poorly.

KEYWORDS

- Traffic safety
- Bus stops
- Railway station
- Technical specifications
- Domžale

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	2
1.2	CILJI NALOGE	2
1.3	PREDSTAVITEV OKOLJA	2
1.4	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE	4
1.5	METODE DELA	4
2	PRAVNI ASPEKTI POSTAJALIŠČ IN POSTAJ	5
2.1	PRAVNI ASPEKTI AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ	5
2.1.1	Avtobusna postaja	5
2.1.2	Avtobusno postajališče	5
2.2	PRAVNI ASPEKTI ŽELEZNIŠKIH POSTAJ	6
2.2.1	Čakalnica	7
2.2.2	Nivojski prehodi	7
2.2.3	Peron	7
2.2.4	Piktogrami	7
2.3	KATEGORIZCIJA ŽELEZNIŠKIH POSTAJ	7
2.4	VARNOST NA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČIH IN ŽELEZNIŠKIH POSTAJAH	8
2.4.1	Varnost na avtobusnih postajališčih	8
2.4.2	Varnost v železniškem prometu	9
3	KLJUČNI TEHNIČNI STANDARDI POSTAJALIŠČ IN POSTAJ	11
3.1	TEHNIČNI STANDARDI AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ	11
3.1.1	Semaforizirano križišče	11
3.1.2	Širina in višina avtobusnega postajališča	11
3.1.3	Odvodnjavanje	12
3.1.4	Tehnični elementi čakališča	12
3.1.5	Prometna signalizacija	12
3.1.6	Prehod za pešce	13
3.1.7	Vozni red	13
3.2	ŽELEZNIŠKI TEHNIČNI STANDARDI	13
3.2.1	Parkirišča	13
3.2.2	Dostopi brez ovir	14
3.2.3	Postajno poslopje	14
3.2.4	Sanitariji	15
3.2.5	Blagajne za prodajo vozovnic	15
3.2.6	Sistemi za obveščanje potnikov	15
3.2.7	Čakalnica	16
3.2.8	Garderobe	16
3.2.9	Pot na peron	16
3.2.10	Nivojski dostop in službeni prehod	17
3.2.11	Višina in odmik perona	17
3.2.12	Potek tirov vzdolž perona	17
3.2.13	Širina in rob perona	17
3.2.14	Oprema perona	18
3.2.15	Zasilni izhodi	18
3.2.16	Video nadzorni sistemi	19
3.2.17	Razsvetljava	19
3.2.18	Vidne informacije	19

3.2.19	Uporaba barv v prostoru.....	20
4	PRIMERJAVA STANDARDOV ŽELEZNIŠKIH POSTAJ TER AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ.....	23
5	PRIMERJAVA PRAVNO TEHNIČNIH STANDARDOV Z DEJANSKIM STANJEM V DOMŽALAH	25
5.1	AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE V CENTRU DOMŽAL	25
5.2	ŽELEZNIŠKA POSTAJA V DOMŽALAH.....	31
6	ZAKLJUČKI.....	42
	LITERATURA IN VIRI	44
	KAZALO SLIK	46
	KRATICE IN AKRONIMI.....	47

1 UVOD

»Radonjič Miholič (2014) navaja, da so človekova radovednost ter potrebe po gibanju, ustvarjanju, spoznavanju pripeljale do razvoja prometa. Zaradi prometnih povezav postaja svet manjši, dostopnejši, manj skrivnosten, širijo se naša obzorja, več je priložnosti za spoznavanje krajev, medsebojno povezovanje, izmenjavo izkušenj, sodelovanje. Nedvomno so prav prometne povezave eden ključnih dejavnikov sodobnega življenja in prav njihova kakovost se tesno prepleta s stopnjo razvitosti neke skupnosti. Razvite dežele posvečajo več pozornosti kakovostnim prometnim povezavam, saj dobre prometne povezave pospešujejo razvoj, napredek in blagostanje« (Voznik – odločilen, a hkrati najbolj nepredvidljiv dejavnik v prometu, 2014).

Razvoj skozi čas nam je prinesel veliko prednosti, a tudi tragedije, ki se dogajajo zlasti v prometu. Z razvojem avtomobilov so se med seboj povezali kraji, ki so bili do sedaj nedosegljivi. Vendar ima promet tudi temno plat – prometne nesreče. Na nastanek prometnih nesreč vpliva več dejavnikov. Na prvem mestu so udeleženci v cestnem prometu, nato cesta infrastruktura, motorno vozilo in prometno okolje. Najpomembnejšo vlogo ima človek. Varnost cestnega prometa je odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno izobraževalnih in preventivnih institucij, medijev, represivnih organov, civilne družbe, gospodarske družbe, državnih organov ... (Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022, 2013).

Pri zagotavljanju varnosti v prometu upoštevamo prometno politiko. »Korsič (2009) navaja, da je prometna politika skupek političnih in ekonomskih inštrumentov družbe, z namenom razvoja prevoza kot samostojne ekonomske dejavnosti ter kot razvoj prevoza posamezne državne skupnosti. Pojem prometna politika združuje vse dele prometne politike, kot so politika cestnega, železniškega, zračnega ter pomorskega prometa« (Transportna politika v Evropski uniji, 2009).

»Kolarič (2009) navaja, da idealna prometna politika ne obstaja. Zato z njo ne moremo zagotoviti popolne in absolutne varnosti v različnih prometnih podsistemih. Opredelitev prednostnih ciljev prometne politike temelji na ugotovljenih neželenih trendih v prometnem sistemu. Osnovni cilji prometne politike so:

- obvladovanje prometnih tokov,
- varovanje okolja,
- izboljšanje prometne varnosti – zmanjšanje števila prometnih nesreč,
- nevtralizacijo in odpravljanje posledic deregularizacije in liberalizacije prometa« (Varnost v prometu in varnost pri delu, 2009).

»Prav tako Kolarič (2009) navaja, da so med ukrepi za zmanjšanje vpliva cestne infrastrukture na prometno varnost pomembni predvsem tisti, ki se nanašajo na odpravo črnih točk, na izboljšanje tehničnih elementov cestne infrastrukture in njeno redno in učinkovito vzdrževanje. V železniškem prometu je potrebno za ustrezno varnost zagotoviti sredstva za obnovo objektov ter sodobnih signalnih naprav, za zmanjšanje števila nivojskih križanj, za nabavo novih, konstrukcijsko varnejših vozil in za redno vzdrževanje prog in vozil« (Varnost v prometu in varnost pri delu, 2009).

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Postajališča in postaje (avtobusne in železniške) morajo biti zgrajene in organizirane na podlagi pravilnikov in zakonov, ki jih sprejmemo v Sloveniji. Četudi imamo določene okvire, kot so pravni in tehnični standardi ter specifikacije, ki bi jih morali upoštevati, pride v praksi do določenih odstopanj. Ali pa je bil pravilnik ali zakon sprejet kasneje, pa se postaje oziroma postajališča niso prilagodile novostim. Neupoštevanje sprejetih pravil ogroža varnost v vseh podsistemih prometa. Za boljšo varnost v prometu bi morali zagotoviti bolj učinkovito inšpekcijsko kontrolo.

1.2 CILJI NALOGE

Cilj naloge je seznanitev s pravnimi aspekti ter tehničnimi standardi varnosti na železniških postajah in avtobusnih postajališčih. Preverili smo zagotavljanje varnosti vstopajočih in izstopajočih potnikov na železniški postaji in avtobusnem postajališču v Domžalah. V diplomski nalogi smo raziskali pravne in tehnične standarde postajališč in postaj. Prav tako smo izpostavili ključne razlike med avtobusnimi postajališči in železniškimi postajami. Cilj naloge je preveriti skladnost predpisanega z dejanskim in v primeru pomanjkljivosti nakazati možne rešitve oziroma izboljšave na postajališčih in postajah.

1.3 PREDSTAVITEV OKOLJA

V diplomskem delu smo se osredotočili na tri glavna okolja:

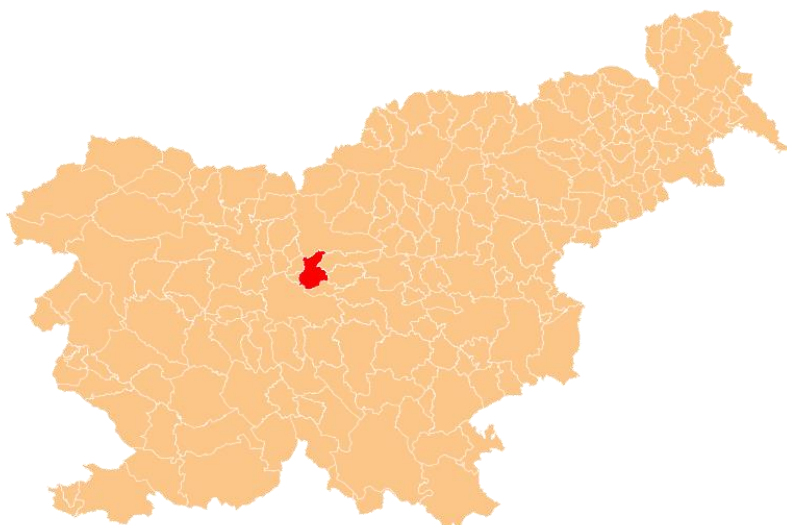
- pravno okolje,
- tehnično okolje,
- občino Domžale (postajališče in postaja).

Najpomembnejši pravi vir pri izgradnji avtobusnih postajališč je Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (POAP). Drugi pravni vir, ki smo ga uporabili, je Pravilnik o avtobusnih postajališčih (PAP). Pri izgradnji in opremljenosti železniških postaj je najpomembnejši Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč (POZPP). Za zagotavljanje varnosti na železniških

postajah in postajališčih je pomemben Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZP) in Zakon o železniškem prometu (ZZeIP).

Pri tehničnih standardih avtobusnih postajališč so pomembni naslednji elementi: semaforizirano križišče, širina in višina avtobusnega postajališča, odvodnjavanje, tehnični elementi čakališča, prometna signalizacija in prehod za pešce. Pri železniških tehničnih standardih smo se osredotočili na: parkirišča, dostop brez ovir, postajno poslopje, sanitarije, blagajno, sistem za obveščanje potnikov, čakalnico, garderobo, peron, video nadzorni sistem ipd.

Diplomsko delo je osredotočena na odkrivanje napak v mestu Domžale. »V Razvojnem programu občine Domžale (2012) navajajo, da je občina Domžale ena izmed šestindvajsetih občin, ki sodijo v Osrednjeslovensko regijo. Geografsko leži na severovzhodnem delu Ljubljanske kotline na stičišču intenzivnih prometnih tokov. Zajema 50 naselij in po velikosti ozemlja sodi med manjše občine, saj s 72,3 km² predstavlja 0,36% vsega ozemlja Slovenije. Po številu prebivalcev in gostoti poseljenosti se uvršča med velike občine, saj je s 33.936 prebivalci leta 2011 predstavljala 1,66 % vsega prebivalstva Slovenije« (Razvojni program občine Domžale 2012–2025, 2012).



Slika 1: Občina Domžale

(Vir: http://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Domzale.svg)

»Ložar (2012) navaja, da je bila občina Domžale do leta 1994 po površini večja. Na vzhodu je segala do Trojan, na zahodu je vključevala občino Trzin in Mengeš. Leta 1994 so občine Mengeš, Moravče, Lukovica postale samostojne občine, leta 1998 se je osamosvojila tudi občina Trzin. Tako občina Domžale meji na občini Trzin in Mengeš na zahodu, občino Kamnik na severu, občini Lukovico in Moravče na vzhodu ter občini Ljubljano in Dol pri Ljubljani na jugu« (Analiza načrta razvojnih programov občine z vidika starostne strukture prebivalstva, 2012).

»Tratnjek (2011) navaja, da je občina Domžale v preteklosti slovela po industriji in kmetijstvu. Občina je bila poznana po slamnikarstvu, usnjarstvu in tekstilu. Danes tovrstne industrije ni več, saj se podjetja niso dovolj hitro prilagodila strukturnim spremembam. Tako so začela propadati. Na območju tovarn so zgradili stanovanjske objekte in tako so Domžale razvile trgovsko dejavnost in poslovanje z nepremičninami« (Analiza proračuna občine Domžale, 2011).

1.4 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Predpostavka naše diplomske naloge je, da se varnost potnikov na postajah in postajališčih vedno in povsod ne zagotavlja optimalno.

Omejitve diplomske naloge so pri pridobivanju ustrezne literature. Pri pravnih aspektih bomo morali izbrati ustrezne podatke o tehnični specifikaciji železniških postaj in avtobusnih postajališč.

Druga omejitev je izvedba merjenja tehničnih specifikacij na železniški postaji in avtobusnem postajališču.

Naslednja omejitev so podatki o številu prometnih nesreč na avtobusnem postajališču in železniški postaji v Domžalah. Omenjeni podatki namreč niso dostopni.

1.5 METODE DELA

Pri izdelavi diplomske naloge smo uporabili teoretične metode. V uvodnem delu smo pri pregledu pravnih aspektov uporabili deskriptivno metodo. V diplomski nalogi smo analizirali pravila organizacije in postavitve avtobusnega postajališča in železniške postaje.

Uporabili smo tudi eksperimentalno metodo. Za podajanje rešitev na avtobusnem postajališču in železniški postaji smo uporabili eksperimentalno-kavzalno metodo. Podatke smo pridobivali z opazovanjem. Pri podajanju rešitev smo uporabili deduktivno metodo, saj smo pregledali literaturo, teorije in podali rešitev v praksi.

V zaključkih smo uporabili metodo sinteze, kjer smo glavne ugotovitve raziskovalnega dela povezali s teoretičnimi izhodišči.

2 PRAVNI ASPEKTI POSTAJALIŠČ IN POSTAJ

V tem poglavju smo pregledali in primerjali zakonsko podlago za gradnjo avtobusnih in železniških postajališč in postaj. V uvodnem delu smo predstavili osnovne pojme, ki so povezani z avtobusnim in železniškim transportom.

2.1 PRAVNI ASPEKTI AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

V Sloveniji uporabljamo POAP. Pravilnik je bil sprejet 9. 7. 2004. Datum začetka veljavnosti je bil 20. 8. 2004 (POAP, 2004). Prav tako je pomemben PAP, ki je začel veljati 28. 12. 2011. »PAP (2011) določa pogoje za določitev lokacije ter minimalne projektno-tehnične elemente in minimalne pogoje za ureditev avtobusnih postajališč na javnih cestah« (PAP, 2011).

2.1.1 Avtobusna postaja

»POAP (2004) opredeljuje avtobusno postajo kot določen prostor za sprejem in odpremo avtobusov. Postaja mora imeti pokrite perone, urejene za varno vstopanje in izstopanje potnikov, prostor za zadrževanje potnikov in voznega osebja. Prav tako moramo zagotoviti prostor za hrambo prtljage, elektronski medij za informacije o voznih redih ali tablo za objavo izvlečkov iz voznih redov, mesto za prodajo vstopnic, sanitarije ter prometni urad in s predpisi določeno opremo. Pomembnejše avtobusno postajališče je posebej zgrajena in označena prometna površina, ki omogoča varno vstopanje in izstopanje potnikov. Pomembnejše avtobusno postajališče mora imeti zadostno število peronov za varen izstop oziroma vstop potnikov. Poleg pomembnejšega avtobusnega postajališča poznamo tudi avtobusno postajališče« (POAP, 2004).

2.1.2 Avtobusno postajališče

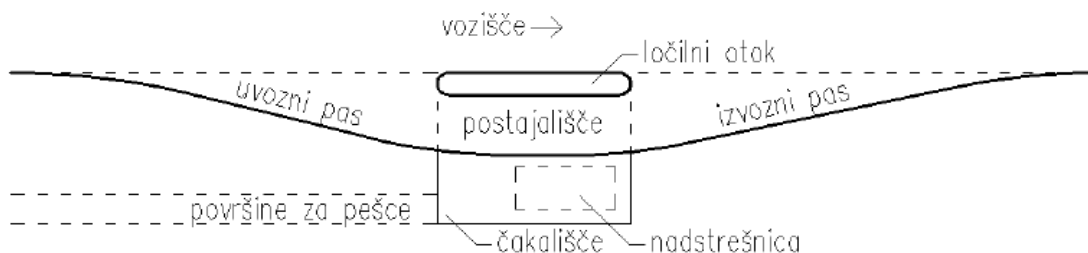
»POAP (2004) opredeli avtobusno postajališče kot posebej zgrajeno in označeno površino, določeno za postanek avtobusov, ki omogoča varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov« (POAP, 2004). PAP (2011) opredeli, da so avtobusna postajališča namenjena ustavljanju avtobusov v javnem linijskem cestnem prometu. Avtobusno postajališče je označeno s predpisano prometno signalizacijo ali je fizično ločen prostor, namenjen izključno ustavljanju avtobusov. Postajališče je površina med uvozom na avtobusno površino in izvozom iz avtobusnega postajališča, ločena od vozišča v primeru avtobusnega postajališča izven vozišča. Postajališče ima tudi uvozni pas. Uvozni pas je posebej zgrajena prometna površina, ki je namenjena izključno uvozu avtobusov z vozišča ceste na postajališče izven vozišča ceste. Na drugi strani postajališča imamo izvozni pas s postajališča.

Pomemben del avtobusnega postajališča je čakalnica, ki je namenjena potnikom, ki čakajo na avtobus oziroma vstopajo in izstopajo ob vozišču ceste» (PAP, 2011).

»PAP (2011) določa, da je avtobusno postajališče sestavljeno iz naslednjih elementov: postajališče, čakalnica, površine za pešce, predpisana prometna signalizacija« (PAP, 2011).

»Prav tako PAP (2011) opredeljuje, da je lahko avtobusno postajališče sestavljeno tudi iz:

- uvoznega pasa na postajališče,
- izvoznega pasa s postajališča,
- površin za pešce, ki čakališče povezujejo z obstoječimi javnimi površinami za pešce, če gre za avtobusno postajališče ob občinski cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet,
- nadstrešnice,
- ločilnega otoka« (PAP, 2011).



Slika 2: Elementi avtobusnega postajališča
(Vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV10311>, 2011)

2.2 PRAVNI ASPEKTI ŽELEZNIŠKIH POSTAJ

Pri pregledu pravnih aspektov železniških postaj sta pomembna dva zakona (ZZeIP in ZVZP) in POZPP.

Osredotočili se bomo na POZPP. »V POZPP (2004) je opredeljeno, da moramo omogočiti enak, varen, samostojen dostop do vlakov in iz njih ter gibanje po železniškem področju ter varno in učinkovito delo železniških delavcev, ki delajo na njem« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi zagotovitev enakega, samostojnega in varnega dostopa potnikov do vlakov in gibanja po železniški postaji. Zato je potrebno urediti:

- Zunanji prostor železniške postaje. (Zunanji prostor železniške postaje je področje, ki obsega zunanje površine na področju železniške postaje, to je dostop do nje ter območje med postajnim poslopjem in peroni, vključno z njimi. Zunanji prostor železniške postaje mora biti urejen tako, da omogoča

optimalno povezavo z ostalimi vrstami javnega potniškega prometa in neoviran dostop intervencijskih vozil. V zmožnostih zunanjega prostora ali v bližini železniške postaje je potrebno predvideti parkirne površine za osebna vozila in kolesa.)

- Notranji prostor železniške postaje. (Notranji prostor železniške postaje je območje, ki obsega notranje površine v postajnem poslopju.)
- Peron železniške postaje.
- Intervencijsko pot« (POZPP, 2010).

2.2.1 Čakalnica

»POZPP (2010) opredeli čakalnico na železniški postaji v območju postajnega poslopja kot predviden vsaj en prostor, ki je namenjen vsem potnikom in obiskovalcem ter je ustrezno opremljen tudi za dostop funkcionalno oviranih oseb« (POZPP, 2010).

2.2.2 Nivojski prehodi

»POZPP (2010) opredeljuje nivojski prehod kot dostop na peron in je prehod, namenjen dostopu potnikov na peron s prečkanjem tirov v istem nivoju« (POZPP, 2010).

2.2.3 Peron

»POZPP (2010) opiše peron kot objekt na železniški postaji ali postajališču, lociran med tiri oziroma ob tirih, in je namenjen sprejemanju in odpravljanju potnikov, prtljage in pošiljk na/z vlaka« (POZPP, 2010).

2.2.4 Piktogrami

»POZPP (2010) opredeli piktograme kot slikovne oznake, ki jasno in v splošno razumljivi obliki potniku omogočajo lažje gibanje in ga vodijo po železniški postaji in postajališču« (POZPP, 2010).

2.3 KATEGORIZACIJA ŽELEZNIŠKIH POSTAJ

»POZPP (2010) opisuje, da se železniške postaje z drugimi objekti in postajna poslopja razvrstijo v naslednje kategorije železniških postaj in postajališč:

- železniške postaje I. reda – glavne postaje oziroma evropostaje,
- železniške postaje II. reda,
- železniške postaje III. reda,
- železniške postaje in postajališča IV. reda« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) podrobneje opisuje železniške postaje I. reda, ki so glavne postaje ali evropostaje, na katerih se voznoredno ustavljajo mednarodni vlaki in na katerih je povprečni letni dnevni promet večji od 6000 odpravljenih in prispelih potnikov. Železniške postaje II. reda so postaje, na katerih se voznoredno ustavljajo mednarodni vlaki in na katerih je povprečni letni dnevni promet manjši od 6000 in večji od 1000 odpravljenih in prispelih potnikov. V to skupino spadajo tudi regijsko pomembne postaje. Železniške postaje III. reda so postaje lokalnega značaja, na katerih je povprečni letni dnevni promet manjši od 1000 in večji od 200 odpravljenih in prispelih potnikov. Železniške postaje IV. reda so vse preostale postaje, na katerih je povprečni letni dnevni promet manjši od 200 odpravljenih in prispelih potnikov. V to kategorijo so razvrščena tudi vsa postajališča, ne glede na število odpravljenih potnikov« (POZPP, 2010).

2.4 VARNOST NA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČIH IN ŽELEZNIŠKIH POSTAJAH

V tem poglavju smo pregledali, kako se zagotavlja varnost na omenjenih postajališčih in postajah.

2.4.1 Varnost na avtobusnih postajališčih

Kot navaja Pavlovšek (2013), v današnjem času javni prevoz uporablja manj ljudi kot v preteklosti. Največkrat se z avtobusi vozijo šolarji in starejši občani (Nova avtobusna postajališča za večjo varnost uporabnikov javnega prevoza, 2013).

»V POAP (2004) je zapisano, da je avtobusno postajališče posebna površina, ki mora omogočati varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov« (POAP, 2004).

»Zakon o pravilih cestnega prometa (2012) določa, da mora voznik voziti mimo avtobusa, ki je ustavljen na postajališču tako, da zagotavlja varnost pešcev. Če potniki vstopajo ali izstopajo, je potrebno voziti mimo z zmanjšano hitrostjo in večjo previdnostjo« (ZPrCP, 2008).

»Orodja za ocenjevanje dostopnosti avtobusnih postajališč in zagotavljanje varnosti (2011) določa, da se pri sami izgradnji avtobusnega postajališča osredotočimo na varnost in različna opozorila.

Temeljna načela varnosti in opozoril so:

- Avtobusnemu postajališču je potrebno zagotoviti ustrezno ergonomijo¹ in učinkovito usmeritev.

¹ Ergonomija je prilagoditev delovnega okolja uporabniku (Ergonomija, 2014). V našem primeru gre za prilagoditev avtobusne postaje uporabnikom.

- Ovire, s katerimi lahko preprečimo nevarnosti na avtobusnih postajališčih, so postavitve klopi, prostor za prodajo časopisa, dobra osvetljava.
- Zagotoviti je potrebno osvetlitev in preglednost iz zemljišč, ki obdajajo postajališče« (Orodja za ocenjevanje dostopnosti avtobusnih postajališč in zagotavljanje varnosti, 2011).

2.4.2 Varnost v železniškem prometu

»Babnik (2010) navaja, da je varnost odvisna od številnih faktorjev (na tehnični in organizacijski ravni). Kako zagotavljamo varnost železniškega prometa, je opredeljeno v zakonih, uredbah ter podzakonskih aktih. Kljub številnim predpisom imamo številne nesreče in motnje, predvsem na nivojskih prehodih. Slovenske železnice imajo 1224 kilometrov prog ter 913 nivojskih prehodov« (Vpliv nivojskih prehodov na varnost železniškega prometa, 2010).

ZVZP je bil sprejet 22. 6. 2007. Veljati je začel 11. 7. 2007.

»ZVZeIP (2007) določi pogoje, ki morajo biti izpolnjeni, da se zagotovi varen in urejen železniški promet. Zapisane so odgovornosti in pristojnosti udeležencev pri zagotavljanju varnosti v železniškem prometu (ZVZeIP, 2007).

»V ZVZeIP (2007) je zapisano, da ministrstvo, varnostni organ, upravljavec in prevozniki vsaki v skladu s svojimi pristojnostmi in področjem delovanja zagotavljajo:

- Da se varnost železniškega prometa v železniškem sistemu ohranja in, kjer je to upravičeno in izvedljivo, stalno izboljšuje ob upoštevanju razvoja zakonodaje Evropske skupnosti ter tehničnega in znanstvenega napredka, pri čemer se prednost daje preprečevanju resnih nesreč.
- Da se varnostni predpisi uporabljajo in izvajajo odprto in nediskriminatorno ter da se pospešuje razvoj enotnega železniškega sistema« (ZVZeIP, 2007).

»Rojs (2007) navaja, da so postajališča službena mesta na enotirnih ali dvotirnih progah. Služijo za vstopanje in izstopanje potnikov na vlake. Na teh postajališčih v večini primerov ni železniških delavcev, ki bi skrbeli za varnost potnikov« (Zagotovitev varnosti potnikov na odseku proge Zidani most–Pragersko, 2007).

»Rojs (2007) navaja, da se na postajališčih enotirne proge nahaja le en vlak. Varnost potnikov pri izstopu in vstopu na vlake ne mora biti ogrožena zaradi vožnje drugih vlakov ali železniških vozil.

Splošna načela in pravila za varen izstop in vstop potnikov na postajališčih enotirne proge:

- Dostopne poti na perone morajo biti označene, urejene, čiste, osvetljene (v času postanka vlakov).
- Za vstop in izstop potnikov morajo biti zgrajeni peroni, katerih dimenzije so odvisne od frekvenca potnikov, vlakov.
- Potniki morajo biti z voznim redom obveščeni o prihodu vlakov.
- Za varnost pri vstopu in izstopu potnikov na postajališčih, kjer ni osebja, ki bi skrbeli za varnost potnikov, je odgovorno vlakovno osebje – strojevodja, pomočnik strojevodje, vodja vlaka, sprevodnik« (Zagotovitev varnosti potnikov na odseku proge Zidani most–Pragersko, 2007).

»Prav tako Rojs (2007) navaja, da sta na postajališčih dvotirne proge lahko na postajališču hkrati dva vlaka. Večina postajališč dvotirne proge je brez dodatnega osebja, ki bi skrbeli za varnost potnikov pri vstopu in izstopu, tako da moramo na omenjenih postajališčih posvetiti veliko pozornost na varnost potnikov.

Posebni varnostni pogoji in načela:

- V času postanka vlaka s prevozom potnikov na enem tiru postajališča ne sme biti nobenih voženj po drugem, sosednjem tiru. Varen vstop in izstop potnikov na postajališčih se zagotavlja s samim voznim redom. Pri oblikovanju voznega reda morajo biti upoštevani intervali neenakomernega prihoda vlakov.
- V primeru, da ni glavnih signalov, se varnost potnikov ureja s sosednjima postajama. Slaba stran takšne organizacije je človeški faktor ter postanki vlakov na postajah ali pred uvoznimi signali postaje. S tem se zmanjšuje prepustnost in prevozna moč proge.
- Peroni na postajališčih dvotirne proge so lahko bočni – ob vsakem tiru ali otočni. Dimenzionirani so glede na frekvenco potnikov« (Zagotovitev varnosti potnikov na odseku proge Zidani most–Pragersko, 2007).

»Kot navaja Rojs (2007), se morajo za večjo varnost zgraditi podhodi, nadhodi« (Zagotovitev varnosti potnikov na odseku proge Zidani most–Pragersko, 2007).

3 KLJUČNI TEHNIČNI STANDARDI POSTAJALIŠČ IN POSTAJ

V tem poglavju smo se osredotočili na opis avtobusnega postajališča in železniške postaje. Pri avtobusnih postajališčih smo se osredotočili na PAP. Železniške tehnične standarde smo pregledali v POZPP.

3.1 TEHNIČNI STANDARDI AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

V poglavju tehnične specifikacije avtobusnih postajališč smo pregledali pomembne elemente avtobusnih postajališč. Pri tem smo se osredotočili na semaforizirano križišče, širino in višino postajališč, površino za pešce in prehod za pešce, odvodnjavanje, tehnične elemente čakališča, prometno signalizacijo.

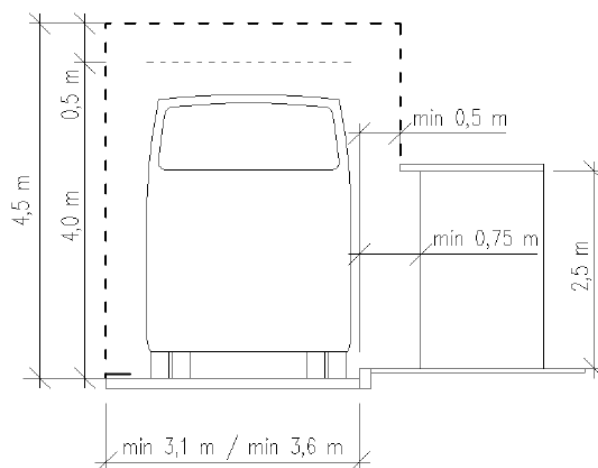
3.1.1 Semaforizirano križišče

»PAP (2011) določa, da mora biti avtobusno postajališče v območju semaforiziranega križišča locirano za križiščem. Če zaradi prostorskih zahtev ni mogoče postavitev avtobusnega postajališča za semaforiziranim križiščem, se lahko postajališče zgradi pred križiščem« (PAP, 2011).

3.1.2 Širina in višina avtobusnega postajališča

»PAP (2011) določa, da minimalna širina avtobusnega postajališča neposredno ob vozišču ceste znaša 3,10 metra. Na cestah, kjer je največja dovoljena hitrost več kot 50 km/h, je minimalna širina avtobusnega postajališča najmanj 3,60 metra. V širino avtobusnega postajališča se šteje širina ločilne črte med voziščem in avtobusnim postajališčem, kadar na cesti ni označene robne črte. Če je na cesti označena robna črta, šteje v širino avtobusnega postajališča tudi ločilna črta, zmanjšana za širino robne črte« (PAP, 2011).

Na spodnji fotografiji so prikazane vse mere, ki jih moramo upoštevati pri izgradnji avtobusnega postajališča.



Slika 3: Minimalni prosti profil avtobusnega postajališča
(Vir: Pravilnik o avtobusnih postajališčih, 2011)

»PAP (2011) določa, da moramo na avtobusnem postajališču ob postajališču zagotoviti varnostno širino. Varnostna širina ob postajališču avtobusnega postajališča izven vozišča mora znašati najmanj 0,50 metra. Med voziščem postajališča in nadstrešnico mora biti razdalja najmanj 0,75 metra, v višino pa 2,5 metra« (PAP, 2011).

3.1.3 Odvodnjavanje

»PAP (2011) določa odvodnjavanje na območju avtobusnega postajališča. Izvedeno mora biti v skladu s predpisom o projektiranju cest« (PAP, 2011). Na avtobusnih postajališčih se uporablja površinsko odvodnjavanje – jašek.

3.1.4 Tehnični elementi čakališča

»PAP (2011) določa, da mora imeti vsako avtobusno postajališče. Ploščad čakališča mora biti dvignjena nad nivo postajališča najmanj za 0,12 metra in največ za 0,15 metra. Širina čakališča mora znašati najmanj 2 metra, dolžina pa najmanj 7 metrov. Lahko je čakališče ob cestah v naselju urejeno najmanj v enaki širini kot pločnik za pešce, vendar ne manj kot 1,5 metra. Če avtobusno postajališče nima posebej urejenega čakališča, ampak je le-to urejeno v okviru površin za pešce, mora biti med robom čakališča in postavljenim pokritim objektom za potnike zagotovljen nemoten prehod pešcev mimo konstrukcije objekta« (PAP, 2011).

3.1.5 Prometna signalizacija

»PAP (2011) opredeljuje, da je avtobusno postajališče na ali izven vozišča. Na začetku uvoza mora biti označeno s predpisanim prometnim znakom »avtobusno postajališče«, v celotni dolžini pa označeno s predpisano talno prometno signalizacijo. Čakališče mora biti opremljeno s tablo, na kateri je napisano ime

postajališča in kateri prevozniki objavijo vozne rede. Na čakališču se lahko zgradi pokriti objekt za potnike – nadstrešnica» (PAP, 2011).

3.1.6 Prehod za pešce

»PAP (2011) določa označitev prehoda za pešce preko vozišča ceste na območju avtobusnega postajališča, in sicer je ta obvezna, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- zagotovljena preglednost na zaustavni razdalji,
- oddaljenost do sosednjega prehoda za pešce več kot 150 metrov,
- zagotovljen minimalni torni koeficient na vozni površini,
- zagotovljene morajo biti čakalne površine ob prehodu, ki morajo biti povezane s pločnikom,
- zagotovljena mora biti ustrezna osvetlitev mesta prehoda za pešce,
- promet pešcev in vozil mora biti tolikšen, da je upravičena ureditev prehoda za pešce» (PAP, 2011).

3.1.7 Vozni red

»Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP) (2006) določa, da je vozni red ureditev linije, s katero se določajo vrsta prevoza, način prevoza, vrstni red avtobusnih postaj in avtobusnih postajališč, njihova oddaljenost od začetne avtobusne postaje ali avtobusnega postajališča, čas prihoda, postanka in odhoda na vsako avtobusno postajo ali avtobusno postajališče, čas veljavnosti in režim obratovanja. Opredeljeno je, da mora vozni red prevoznik pred začetkom uveljavitve objaviti na avtobusnih postajah in avtobusnih postajališčih, na katerih so po voznem redu predvideni postanki. Prav tako morajo imeti vozniki, ki opravljajo linijski prevoz v vozlu, veljaven vozni red linije. Voznik ne sme ustavljati izven avtobusnih postaj in postajališč, ki so določene z voznim redom« (ZPCP, 2006).

3.2 ŽELEZNIŠKI TEHNIČNI STANDARDI

Opisali smo opremljenost železniških postaj I. reda, II. reda, III. reda, IV. reda in postajališča.

Opremljenost železniških postaj I. reda

3.2.1 Parkirišča

»POZPP (2010) določa, da če prostorske možnosti dopuščajo, mora biti v neposredni bližini postaje glede na frekvenco potnikov zagotovljeno posebno parkirišče z zadostnim številom parkirnih mest za vozila potnikov. Če ima postaja posebno parkirišče, so na njem rezervirana parkirna mesta za osebe z omejeno mobilnostjo, ki so upravičene do parkirnih mest za invalide, na tistem delu

parkirišča, ki je najbližje vhodu, dostopnemu tem uporabnikom. Razdalja med parkirnimi mesti in čakalnimi mesti, rezerviranimi za funkcionalno ovirane osebe, ter vhodom v postajno poslopje ne sme presegati 150 m ali pet minut hoje. Parkirno mesto, rezervirano za funkcionalno ovirane osebe, mora biti jasno označeno z mednarodnim znakom dostopnosti in ne sme biti zasedeno z drugimi vozili. Parkirno mesto, rezervirano za funkcionalno ovirane osebe, mora biti 3500 mm do 3750 mm široko, da omogoča prehod invalidskega vozička med vozili. Pri parkirnem mestu ob pločniku je potrebno predvideti dostop (s poglobitvijo pločnika) v dolžini 6600 mm ter parkirno mesto najmanjše širine 3500 mm. Nekaj parkirnih mest se mora predvideti za dovoz in odvoz potnikov ter za kratkotrajno zadrževanje vozil (največ 20 minut). Če v neposredni bližini postaje ni zagotovljeno posebno parkirišče za potnike, mora biti ob vhodu v postajno poslopje zagotovljena možnost za kratkotrajno ustavitev vozila osebe z omejeno mobilnostjo. V neposredni bližini železniških postaj mora biti glede na prostorske možnosti in frekvenco potnikov zagotovljeno zadostno število parkirnih mest za kolesa« (POZPP, 2010).

3.2.2 Dostopi brez ovir

»POZPP (2010) opredeljuje, da je potrebno na poti po zunanjem prostoru železniške postaje, ki vodi do postajnega poslopja, poskrbeti, da ni višinskih razlik med nivoji pohodnih površin oziroma se višinsko razliko reši z umestitvijo klančine. Vsi dostopi brez ovir, stopnice, nadhodi in podhodi imajo svetlo širino najmanj 1600 mm in svetlo višino najmanj 2300 mm po celotni širini 1600 mm. Ta zahteva ne velja za tekoče stopnice, tekoče klančine in dvigala« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) opredeli, da mora biti v univerzalnih sanitarijah in sanitarijah, dostopnih z invalidskimi vozički, opremljenih z ročnimi oporami na tečajih, grafični simbol, ki kaže ročno oporo v dvignjenem in spuščnem položaju« (POZPP, 2010).

3.2.3 Postajno poslopje

»POZPP (2010) določi, da mora biti vhod v notranjost postajnega poslopja jasno označen in na vidnem mestu. Postajno poslopje zajema postajno dvorano, službene prostore za izvajanje rednega in varnega železniškega prometa ter druge objekte in naprave, ki omogočajo potnikom in drugim osebam varno gibanje po notranjem prostoru železniške postaje. Postajna dvorana mora biti prostorna, svetla in vedno čista. V njej oziroma v njeni neposredni bližini morajo biti: prostor za informacije, blagajne za prodajo vozovnic, čakalnica, garderobe, javne sanitarije« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi, da se v postajnem poslopju nahaja prostor z osnovno sanitetno opremo za nudenje prve pomoči potnikom. Prvo pomoč lahko izvaja samo za to usposobljena oseba« (POZPP, 2010).

3.2.4 Sanitarije

»POZPP (2010) določa, da sanitarije dimenzioniramo glede na podatke o številu potnikov in času zadrževanja potnikov v notranjem prostoru železniške postaje. Sanitarije in oprema v njih morajo izpolnjevati naslednje zahteve: sanitarije morajo biti jasno označene, ločene morajo biti na moški in ženski del, najmanj ena kabina za oba spola mora biti dostopna osebam na invalidskem vozičku, imeti morajo umivalnico s previjalno mizo, biti morajo čiste, brezhibno delujoče in dobro osvetljene, opremiti se morajo z nedrsečo talno oblogo, sistemom za zaklepanje kabin, držalom za toaletni papir, metlico, obešalnikom, držalom za brisače ali sušilnikom rok ter posodo za odpadke« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi, da lahko sanitarije uporabljajo tudi potniki z večjimi kosi prtljage, kabine, katerih vrata se odpirajo navznoter, morajo biti široke najmanj 900 milimetrov in dolge najmanj 1700 milimetrov, kabine, katerih vrata se odpirajo navzven ali drsno, pa dolge najmanj 1500 milimetrov. Vrata in vsi vhodi v sanitarije imajo svetlo širino najmanj 650 milimetrov« (POZPP, 2010).

3.2.5 Blagajne za prodajo vozovnic

»POZPP (2010) opredeljuje, da morajo biti blagajne za prodajo vozovnic v postajnem poslopiju in so urejene tako, da imajo prodajno okno, pri katerem lahko potniki kupijo vozovnice. Prodajno okno je lahko urejeno tako, da ima vmesno zasteklitev, ki ločuje železniškega delavca od potnika, ali pa se uredi v obliki prodajnega okna odprtega tipa, ki nima vmesne zasteklitve in omogoča osebni kontakt med potnikom in železniškim« (POZPP, 2010).

3.2.6 Sistemi za obveščanje potnikov

»POZPP (2010) določi, da mora biti v notranjem prostoru železniške postaje in na peronih glede na pretok potnikov instalirano zadostno število elektronskih prikazovalnikov – zaslonov za tekoč prikaz informacij o voznem redu potniških vlakov. Prikazane morajo biti sledeče informacije: imena ciljnih postaj, časi odhodov in prihodov, številke vlakov, tiri in peroni, s katerih vlaki pripeljejo in odpeljejo, eventualne zamude, prikaz točnega časa – ura (opcijsko)« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi, da so zvočna sporočila v več kakor samo v slovenskem jeziku, katerega uporaba je obvezna. Za izbiro in število jezikov je odgovoren prevoznik v železniškem prometu. Pri izbiri drugih jezikov upošteva uporabnike posameznih prog. Ozvočenje se dimenzionira glede na velikost železniške postaje in obstoječi hrup tako, da so zvočna sporočila razumljiva v vseh pogojih« (POZPP, 2010).

3.2.7 Čakalnica

»POZPP (2010) določi, da mora biti na železniški postaji v območju postajne dvorane predvidena vsaj ena čakalnica, ki je namenjena vsem potnikom in obiskovalcem in je ustrezno opremljena tudi za dostop funkcionalno oviranih oseb. Čakalnica mora biti, razen v izjemnih primerih, ko to ni mogoče, urejena kot zaprt prostor, ki je dostopen skozi avtomatska drsna vrata. V njej morajo biti naslednji elementi: informacije o voznem redu, ki morajo biti podane na papirju ali na ekranu, informacije o času, sedeži ali klopi, ki morajo imeti naslone za roke, izložba z informacijskim materialom, na vidnem mestu mora biti naveden čas odprtosti čakalnice« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi, da se v čakalnici zagotavlja varnost oseb, ki se v njej mudijo. Vsaj ena stena čakalnice mora biti steklena, da je prostor preglednejši. Steklена površina mora biti iz varnostnega stekla in označena z nalepkami. V čakalnici je lahko omogočen dostop do svetovnega spleta in električne energije za priklop prenosnega osebnega računalnika« (POZPP, 2010).

3.2.8 Garderobe

»POZPP (2010) določi, da se mora na železniški postaji za shranjevanje prtljage predvideti garderoba, ki lahko nudi možnost shranjevanja v prtljažnih predalnikih. V primeru, da se predvidi možnost shranjevanja prtljage v prtljažnih predalnikih, mora biti sistem za zapiranje prtljažnih predalnikov za potnike na invalidskih vozičkih na višini od 700 milimetrov do 1200 milimetrov. Prtljažni predalniki se morajo postaviti na višini 300 milimetrov od tal in morajo biti visoki 1100 milimetrov. Najmanjši razmiki med prtljažnimi predalniki morajo biti 1600 milimetrov, da se lahko potnik na invalidskem vozičku neovirano giblje. Železniški delavec mora imeti nadzor nad prtljago, ki se hrani v garderobi ali v prtljažnih predalnikih, in mora ustrezno ukrepati, če potnik želi shraniti naslednje predmete:

- snovi in predmete, ki se po predpisih ne smejo prevažati kot prtljaga,
- predmete, ki utegnejo povzročati škodo drugi, že shranjeni prtljagi,
- živali,
- nevarne snovi in predmete, eksplozivne in lahko vnetljive snovi, predmete in snovi, ki se lahko same vnamejo, strupene, radioaktivne ali jedke ter zaudarjajoče ali kužne snovi,
- napolnjeno orožje« (POZPP, 2010).

3.2.9 Pot na peron

»POZPP (2010) določi, da mora biti pot, ki vodi od postajnega poslopja železniške postaje na perone in je namenjena potnikom, jasno označena. Dostop na perone

mora biti ne glede na število potnikov in vlakov izveden izvennivojsko. Za dostop oseb z omejeno mobilnostjo na perone je potrebno predvideti dvigala oziroma druge naprave za njihov transport. Če so na običajni poti za potnike na območju postaje uporabljeni nadhodi ali podhodi, morajo imeti svetlo širino najmanj 1600 milimetrov in svetlo višino najmanj 2300 milimetrov po celotni dolžini. V zahtevi glede najmanjše širine ni upoštevana dodatna širina, ki je morda potrebna za velike pretoke potnikov. Ta se opredeli s projektno nalogo« (POZPP, 2010).

3.2.10 Nivojski dostop in službeni prehod

»POZPP (2010) opredeli, da ima lahko vsak peron za potrebe oskrbe perona, kot je dovoz pripomočkov na vlak, dostop mehanizacije za odstranjevanje snega in podobno, nivojski dostop. Pri peronih, ki imajo za potnike urejen izvennivojski dostop, se uredi službeni prehod. Njegova uporaba je dovoljena samo za to usposobljenim osebam in železniškim delavcem, ki jih določa ta pravilnik in pravilnik, ki določa notranji red na železnici« (POZPP, 2010).

3.2.11 Višina in odmik perona

»POZPP (2010) določi v železniškem omrežju za konvencionalne hitrosti dve višini peronov: 550 milimetrov in 760 milimetrov nad gornjim robom tirnice. Dovoljeno odstopanje od teh mer znaša -35 milimetrov/+0 milimetrov. Pri peronih železniškega omrežja za konvencionalne hitrosti, na katerih se ustavlja tudi cestna železnica (npr. mestna železnica ali vlak-tramvaj), je dovoljena višina med 300 milimetrov in 380 milimetrov. Dovoljeno odstopanje od teh mer znaša +/-20 milimetrov. Ta višina perona je na obstoječih postajah in postajališčih dovoljena do nadgradnje postaje. Na krivinah s polmerom pod 500 metrov je lahko višina perona višja ali nižja od določene višine« (POZPP, 2010).

3.2.12 Potek tirov vzdolž perona

»POZPP (2010) opredeli, da je pri peronih v železniškem omrežju za konvencionalne hitrosti tir ob peronu po možnosti v premi, polmer krivine pa nikakor ne sme biti manjši od 300 metrov« (POZPP, 2010).

3.2.13 Širina in rob perona

»POZPP (2010) opredeli, da mora biti peron tako širok, da omogoča potnikom, zlasti tistim, ki so na invalidskem vozičku, da se lahko po njem neovirano gibajo in da se lahko ob prevozu vlakov od njegovega skrajnega roba dovolj odmaknejo na njegov varni del. Širina perona sme biti vzdolž perona različna. Najmanjša širina perona brez ovir mora biti večja od ene od naslednjih vrednosti:

- vsote širine nevarnega območja in širin dveh hodnikov po 800 milimetrov v nasprotnih smereh (1600 milimetrov) ali

- pri enostranskem peronu 2500 milimetrov, pri otočnem peronu 3300 mm (ta mera se lahko klinasto zoži na 2500 milimetrov na zaključkih perona)« (POZPP, 2010).

3.2.14 Oprema perona

»POZPP (2010) določi, da mora biti površina peronov takšna, da je v vseh vremenskih razmerah nehrseča in jo je možno enostavno vzdrževati oziroma čistiti. V primeru, da so peroni tlakovani, morajo biti fuge zapolnjene do višine talne obloge. Na talni površini perona morajo biti varnostne oznake, ki opozarjajo potnike na nevarno območje. Varnostne oznake se ponazorijo z barvo in z drugačno teksturo, kot je ostala talna površina. Varnostna oznaka, ki se ponazori z drugačno teksturo, kot je ostala talna površina, reliefno ne sme biti tako groba, da bi ovirala gibanje potnikov na vozičkih, niti tako gladka, da bi obstajala nevarnost zdrsa. Varnostna oznaka, ki se ponazori z barvo, mora izstopati od ostale talne površine. Uporablja se rumena barva. Talne varnostne oznake so:

- varnostni pas vzporedno s tiri, ki se izvede na razdalji od roba perona v obliki 100 milimetrov širokega pasu,
- varnostno opozorilo stopnišča, ki se izvede na tleh pešpoti na stikih s stopnišči s pasovi širine 400 milimetrov, v drugačni teksturi in v kontrastni barvi,
- varnostna označba klančine, ki se izvede na tleh ob vznožju in na vrhu klančine s pasom širine 600 milimetrov v drugačni teksturi in v rumeni barvi,
- zaključek perona je označen z vidnimi in otipnimi oznakami« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi, da morajo biti na peronih postaje: stebri za klic v sili (stebrički SOS), sistemi za obveščanje potnikov, ozvočenje, vozni redi prihodov in odhodov vlakov, tabla o sestavi vlakov, ki omogoča potnikom, da lahko ugotovijo, v katerem delu vlaka imajo rezerviran sedež, oznake sektorjev peronov, ki omogočajo potniku, da lahko pričaka vagon, v katerem ima rezerviran sedež, na točno določenem mestu postanka, oznake tirov, oznake izhodov in zasilnih izhodov, napisne table postaj, ure, posode za odpadke, klop in /ali sedeži« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi, da mora biti na vsakem peronu, na katerem lahko potniki čakajo na vlak, in na vsakem prostoru za počitek najmanj eno zavetišče pred vremenskimi vplivi s sedeži. Sedeži imajo hrbtna naslone in vsaj tretjina jih je opremljena z nasloni za roke. Predvidena sta držaj za stoječe potnike, dolg najmanj 1400 milimetrov, in prostor za invalidski voziček« (POZPP, 2010).

3.2.15 Zasilni izhodi

»POZPP (2010) opredeli, da morajo biti v postajnih poslopih in na peronih postaj na najvidnejših mestih nameščene oznake zasilnih izhodov. Priporočljive so svetlobne

označitve zasilnih izhodov. Neposredno ob zasilnem izhodu se lahko namesti alarmna naprava za akustično orientacijo in priklic železniškega delavca« (POZPP, 2010).

3.2.16 Video nadzorni sistemi

»POZPP (2010) določi, da so lahko na postajah in postajališčih vgrajene kamere za spremljanje in nadzor zunanjega dogajanja na peronih in samih postajah. Zahtevana je imunost na specifične vplive motenj vleke za opremo, ki se vgrajuje na elektrificiranih progah. Izveden mora biti sistem za shranjevanje in varovanje slikovnih posnetkov video nadzora za daljše časovno obdobje (najmanj 5 dni). Na objektih, ki so opremljeni z video nadzornim sistemom, mora biti skladno s predpisi, ki urejajo zasebno varovanje in varstvo osebnih podatkov, opozorilna tabla (napis), da je področje pod video nadzorom« (POZPP, 2010).

3.2.17 Razsvetljava

»POZPP (2010) določi, da je potrebno za zagotovitev varnega gibanja potnikov na postajnem področju izvesti razsvetljava. Dostop brez ovir je v mejah postajnega poslopja od dostopnega vhoda do dostopa na peron razsvetljen z najmanj 100 luks², merjeno na ravni tal. Osvetljenost glavnega vhoda, stopnic in zaključkov peronov znaša najmanj 100 luks², merjeno na ravni tal. Če je za to potrebna umetna razsvetljava, osvetljenost za najmanj 40 luks² presega naravno osvetljenost okoliških površin, svetloba pa ima hladnejšo barvo. Peroni in druge zunanje površine za potnike imajo povprečno raven osvetljenosti najmanj 20 luks², merjeno na ravni tal, najmanjša dovoljena osvetljenost pa je 10 luks²« (POZPP, 2010).

3.2.18 Vidne informacije

»POZPP (2010) določi, da morajo biti vidne informacije nameščene na takšni višini, da so na bralni razdalji razločne in vselej tam, kjer jih potnik potrebuje. Informacijske table, ki ne posredujejo informacij, vezanih na potovanje z vlaki, ne smejo segati v vidno polje elektronskih prikazovalnikov – zaslonov, namenjenih prikazovanju informacij o voznem redu vlakov, in se morajo od njih tudi oblikovno razlikovati. Informacijske in usmerjevalne table morajo biti nameščene tako, da se prepreči njihovo bleščanje. Barve, ki se uporabijo na informacijskih tablah, imajo naslednji pomen:

- zelena barva pomeni prosto pot,
- rdeča barva pomeni, da pot ni prosta ali prepoved,
- rumena barva pomeni tveganje ali nevarnost« (POZPP, 2010).

² Luks je enota za merjenje osvetljenosti. Enota luks nam pove, kolikšna je osvetljenost m² (Vir: <http://sl.wikipedia.org/wiki/Luks>)

3.2.19 Uporaba barv v prostoru

»POZPP (2010) za zagotovitev večje varnosti gibanja potnikov, posebej slabovidnih in slepih oseb, določa, da se morajo v prostorih postajnih poslopij in na zunanjih površinah železniškega območja barvno in tonsko poudariti določeni gradbeni elementi in oprema. Glede uporabe barv in barvnih kombinacij se mora upoštevati:

- da se rdeča, modra in zelena barva jasno razlikujejo od nevtralnih sivih, belih in črnih površin,
- da so najbolj vidne oranžna, rumena in rdeča barva,
- da je najtežje razpoznavna barva za slabovidne modra, pogosto jo dojemajo kot sivkasto,
- da je objekt v svetli barvi na svetlem ali temnem ozadju videti svetlejši, kot je,
- da kombinacije komplementarnih barv zaznave povečajo: modra-rumena, črna-bela« (POZPP, 2010).

Opremljenost železniških postaj II. reda

Pri opremljenosti železniških postaj II. reda upoštevamo opremljenost I. reda z izjemami. Ne upošteva se določil o: video nadzornem sistemu, nivojskih dostopih in službenih prehodih, garderobah, poti na peron.

Pri postajnem posloplju nam ni potrebno zagotoviti prostora z osnovno sanitarno opremo za nudenje prve pomoči potnikom. Prav tako ni potrebno, da imamo v čakalnici eno stekleno površino. Zadnja izjema je opremljenost peronov. »POZPP (2010) določi, da se v II. redu peroni opremijo le s/z: sistemi za obveščanje potnikov, sistemi za klic v sili (stebrički SOS), video nadzorni sistemi, vozni redi prihodov in odhodov vlakov, oznakami tirov, oznakami izhodov in zasilnih izhodov, napisnimi tablami postaj, urami, posodami za odpadke, klopmi in/ali sedeži« (POZPP, 2010).

Opremljenost železniških postaj III. reda

Opremljenost železniških postaj III. reda je že v manjšem obsegu. Upoštevajo se navodila za opremljenost železniških postaj I. reda. Izjeme so naslednje: postajno posloplje, čakalnica, blagajna za prodajo vstopnic, oprema peronov, pot na peron.

»POZPP (2010) določi, da je pri poslovnem posloplju pomembno, da je prostor sestavljen le iz prostora za informacije (kjer je lahko tudi blagajna za prodajo vozovnic) in čakalnice. V čakalnici ni potrebno zagotoviti steklenih površin. »Prav tako ni potrebno zagotoviti dostopa do svetovnega spleta. Pri blagajni za prodajo vstopnic je potrebno zagotoviti:

- Kadar je na postaji blagajna za prodajo vozovnic in je v prostoru, namenjenem potnikom, mora imeti prodajno okno, pri katerem lahko potniki kupijo vozovnice.

- Prodajno okno mora biti urejeno tako, da ima vmesno zasteklitev, ki ločuje železniškega delavca od potnika. Imeti mora dovolj širok izdajni pult, da lahko potnik plača vozovnico.
- Vmesna zasteklitev prodajnega okna ima lahko perforacijo. Prodajno okno se lahko po potrebi za pomoč naglušnim pri sporazumevanju opremi tudi z indukcijskimi komunikacijskimi zankami. Na vidnem mestu mora biti označba delovnega časa.
- Prodajno okno mora biti na višini, da ga lahko uporabljajo osebe na invalidskem vozičku.
- Zaradi varnosti slepih in slabovidnih oseb se je potrebno izogibati izstopajočim elementom iz ravnine prodajnega okna« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) opredeli opremo peronov: sistemi za obveščanje potnikov, sistemi za klic v sili (stebrički SOS), video nadzorni sistemi, vozni redi prihodov in odhodov vlakov, oznake tirov, oznake izhodov in zasilnih izhodov, napisne table postaj, posode za odpadke, klopi in/ali sedeži (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) bolj podrobno opredeli pot na peron. Dostop do perona mora biti izveden izvennivojsko. Funkcionalno oviranim osebam je dovoljen prehod le v spremstvu usposobljenega železniškega delavca. Površina prehodov za dostop na peron mora biti iz gumijastih nedersečih montažnih elementov. Nivojski prehodi morajo biti projektirani tako, da se na tiru ne sme zagozditi niti najmanjše kolo invalidskega vozička« (POZPP, 2010).

Opremljenost III. reda železniške postaje ne upošteva videonadzornega sistema, nivojskih dostopov, službenih prehodov, garderobe.

Opremljenost železniških postaj IV. reda in postajališča

Železniške postaje IV. reda imajo najmanj navodil in pravil za opremljenost. »POZPP (2010) določi, da morajo imeti postaje in postajališča zavetišče, ki omogoča potnikom zavetje v primeru neugodnih vremenskih razmer. Če ima postaja ali postajališče postajno poslopje s čakalnico ali pokritim peronskim nadstreškom, zavetišče na peronu ni potrebno. Zavetišče se mora postaviti vzporedno s peronom, tako da je streha najmanj 3000 mm oddaljena od osi bližnjega tira. Za izvedbo zavetišča se uporabljajo določbe predpisa, ki določa splošne ukrepe in normative za projektiranje, gradnjo in vzdrževanje zgornjega ustroja železniških prog. Na obstoječih peronih, kjer širina perona ne dopušča postavitve zavetišča, se ta ne postavlja. Zavetišče mora vsebovati: napisno tablo z imenom postajališča, ki se namesti levo in desno od zavetišča, posodo za odpadke, klop in/ali sedeže, vitrino za vozni red« (POZPP, 2010).

»POZPP (2010) določi, da so lahko v zavetišču panoji za reklamiranje ali za lokalno informiranje in avtomat za vozovnice. Zavetišče mora biti razsvetljeno. Tlak v zavetišču se mora prilagoditi tlaku ostalega dela perona. Na peronih postajališč morajo biti označbe tirov, označena morata biti pot od zavetišča do perona in smer izhoda s perona. Če je postajališče na dvotirni progi, morajo biti označbe tirov dopolnjene z označbami smeri voznih poti vlakov. Na tleh perona mora biti varnostna oznaka« (POZPP, 2010).

Poleg omejitev in pravil za postajališča in zavetišča se uporabljajo določila iz opremljenosti železniških postaj I. reda (višina in odmik perona, potek tirov vzdolž perona, širina in rob perona, oprema perona).

4 PRIMERJAVA STANDARDOV ŽELEZNIŠKIH POSTAJ TER AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Po pregledu literature smo ugotovili, da je zakonodaja na področju železniškega prometa bolj podrobno opisana kot pri avtobusnem prometu. Na obeh področjih imamo pravilnike, ki urejajo urejenost in izgradnjo postajališč (železniški promet – POZPP, avtobusni promet – PAP in POAP).

Železniški promet oblikuje ZZelP, avtobusni promet pa nima svojega zakona, je pa vključen v Zakon o varnosti v cestnem prometu. Pri tem je potrebno poudariti, da je železniška infrastruktura bolj specifična od avtobusne.

Pri železniški infrastrukturi je pomembno, da se varnost zagotavlja na naslednjih delih:

- peroni,
- poti, ki vodijo do peronov,
- signalizacija.

Na avtobusnih postajališčih je pomembna lokacija čakališča, prehod za pešce in postajališče. Da zagotovimo ustrezno varnost v obeh zvrsteh prometa, se moramo osredotočiti in izboljševati omenjene dele postaj in postajališč.

Kot smo ugotovili skozi pregled literature, moramo funkcionalno oviranim osebam zagotavljati dostop do javnega potniškega prometa. Na železniški postaji so zagotovljena parkirna mesta in dostop do perona za funkcionalno ovirane osebe. Vendar jim ni zagotovljen dostop do čakalnice, potniške blagajne in sanitarij. Funkcionalno ovirane osebe imajo dostop do avtobusnega postajališča. Vendar tako na železniški postaji kot na avtobusnem postajališču ni zagotovljena možnost vstopa na prevozno sredstvo.

Pri obeh obravnavanih pojmi moramo zagotoviti ustrezno pot do prevoznega sredstva. Pri avtobusnem postajališču zagotavljamo pot do postajališča. Pri tem moramo biti pozorni na prehode za pešce, kolesarsko stezo, pot za pešce. Na železniški postaji moramo zagotoviti ustrezno pot do čakalnice in potniške blagajne. Prav tako moramo urediti nivojski prehod do peron, če nam prostorski načrt ne omogoča podhoda oziroma nadhoda. Čakališče na avtobusni postaji je nad nivojem od 12 do 15 centimetrov, železniški peron pa moramo dvigniti od 550 do 750 milimetrov.

Na železniški postaji morajo biti zagotovljeni naslednji elementi:

- parkirišče,
- postajno poslopje,
- sanitarije,
- blagajna,
- sistem za obveščanje potnikov,
- čakalnica,
- razsvetljava,
- oprema perona.

Na avtobusni postaji moramo zagotoviti ustrezno postajališče, odvodnjavanje, prometno signalizacijo, prehod za pešce.

Na železniški postaji in avtobusnem postajališču moramo zagotoviti sedišče, uro, koš za smeti, vozni red avtobusa oziroma vlaka.

V obeh prometnih sistemih z zakoni zagotavljamo prednost avtobusa in vlaka pred ostalimi vozili. Avtobusi imajo pri speljevanju iz postajališča prednost pred ostalimi vozili po 101. členu Zakona o varnosti v cestnem prometu. Na vlake nas opozarjajo nivojski prehodi. Prehodi so lahko zavarovani ali nezavarovani. Pri tem uporabljamo različne prometne zanke (Andrejev križ, prometni znak za približevanje prehodu ceste čez železniško progo).

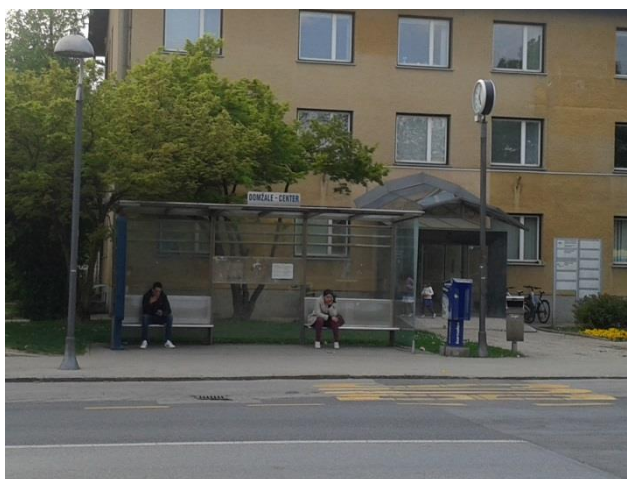
Domžalsko avtobusno postajališče in železniška postaja nista zgrajeni natanko po predpisih. Večja odstopanja od predpisov so na železniški postaji.

5 PRIMERJAVA PRAVNO TEHNIČNIH STANDARDOV Z DEJANSKIM STANJEM V DOMŽALAH

V teoretičnem delu smo pregledali PAP in POZPP in ju med seboj primerjali. V raziskovalnem delu smo se osredotočili na avtobusno postajališče (v centru mesta) in železniško postajo v Domžalah. Dejansko stanje smo primerjali z napisanimi pravili. Preverili smo, katere so pomanjkljivosti pri izgradnji objekta in predpisane infrastrukture.

5.1 AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE V CENTRU DOMŽAL

Avtobusno postajališče je v centru Domžal fizično od vozišča ločen prostor, ki je namenjen izključno opravljanju avtobusov v javnem linijskem cestnem prometu (PAP, 2011). Avtobusno postajališče je sestavljeno iz postajališča, čakališča – nadstrešnice, površine za pešce, prometne signalizacije, razsvetljave, ure, koša za smeti.



Slika 4: Avtobusna postaja Kamnik–Domžale--Ljubljana
(Vir: Lasten)

“PAP (2011) določa splošni pogoj za ureditev avtobusnega postajališča. Načrtujejo se v parih» (PAP, 2011). Kot je razvidno s spodnje fotografije, je v Domžalah urejeno avtobusno postajališče na obeh straneh cestišča.



*Slika 5: Avtobusna postaja Ljubljana–Domžale–Kamnik
(Vir: Lasten)*



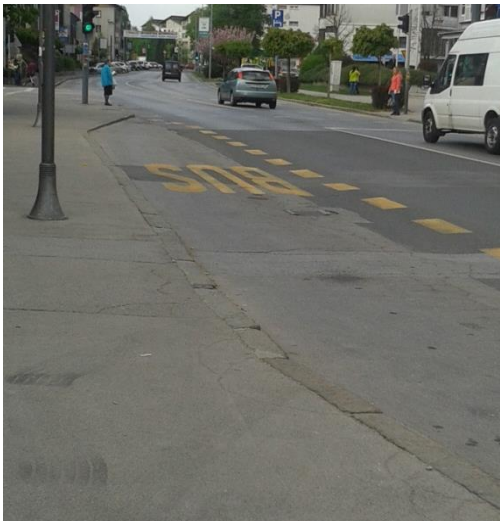
*Slika 6: Avtobusna postaja Kamnik–Domžale–Ljubljana
(Vir: Lasten)*

Avtobusno postajališče v Domžalah je locirano v območju semaforiziranega križišča. Postajališče je locirano za križiščem.

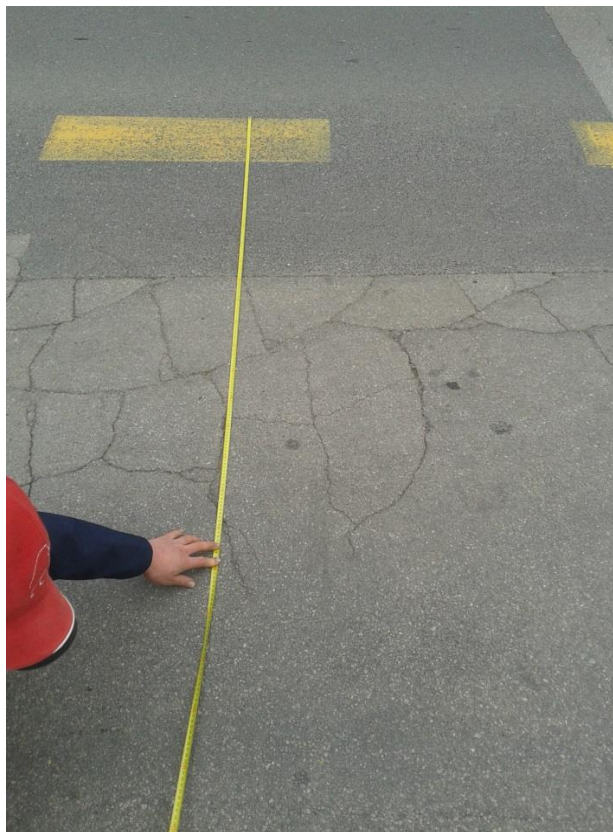


*Slika 7: Semaforizirano križišče
(Vir: Lasten)*

»PAP (2011) določa, da je minimalna širina avtobusnega postajališča neposredno ob vozišču ceste 3,10 metra« (PAP, 2011). V Domžalah je širina postajališča 3,00 metra, kar pomeni, da je 10 centimetrov preozka.



*Slika 8: Avtobusno postajališče
(Vir: Lasten)*



*Slika 9: Merjenje avtobusnega postajališča
(Vir: Lasten)*



Slika 10: Izmerjeno avtobusno postajališče
(Vir: Lasten)

Odvodnjavanje na postajališču je urejeno s pomočjo površinskega odvodnjavanja – jašek.



Slika 11: Odvodnjavanje

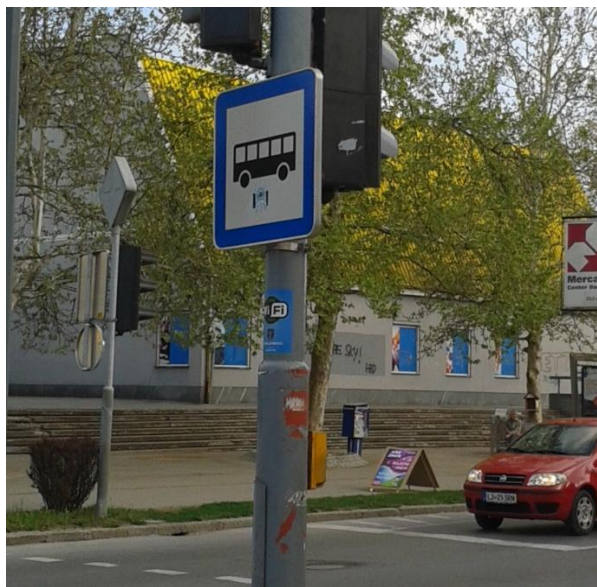
(Vir. <https://www.google.com/maps/@46.139133,14.594142,3a,75y,299.94h,61.96t/data=!3m4!1e1!3m2!1shXMst5KRleLhCHLAsc-PcQ!2e0?hl=sl>)

“PAP (2011) določa, da mora biti čakališče dvignjeno nad nivo postajališča najmanj za 0,12 metra in največ 0,15 metra» (PAP, 2011). Domžalsko avtobusno postajališče je dvignjeno nad nivo postajališča za 6 centimetrov. Lahko ugotovimo, da je za 6 centimetrov nižje od predpisane višine.



*Slika 12: Višina čakališča
(Vir: Lasten)*

Avtobusno postajališče je primerno opremljeno s prometnim znakom »Avtobusno postajališče«. Prav tako je v celotni dolžini označeno s predpisano talno prometno signalizacijo.

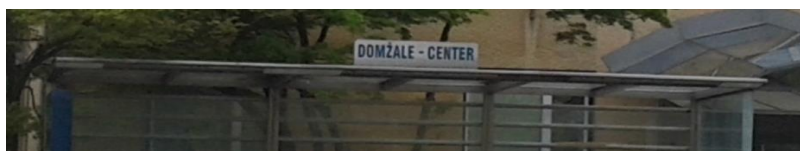


*Slika 13: Prometni znak Avtobusno postajališče
(Vir: Lasten)*



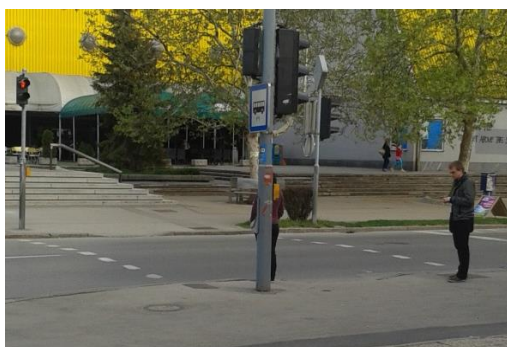
*Slika 14: Talna oznaka BUS
(Vir: Lasten)*

Prav tako je avtobusno postajališče ustrezno označeno z imenom postajališča.



*Slika 15: Ime postajališča
(Vir: Lasten)*

»V PAP (2011) je zapisano, da je obvezna postavitvev prehoda za pešce na območju avtobusnega postajališča, če je od sosednjega oddaljen 150 metrov (PAP, 2011). Po izmeri je v Domžalah prehod za pešce oddaljen od avtobusne postaje približno 30 metrov. Zato ni potrebno postaviti prehoda za pešce na območju avtobusnega postajališča.



*Slika 16: Semaforizirano križišče
(Vir: Lasten)*

Na avtobusni postaji v Domžalah je objavljen vozni red.

Slika 17: Avtobusni vozni red
(Vir: Lasten)

Avtobusno postajališče v Domžalah je ustrezno označeno, talne oznake so ustrezne. Pomanjkljivosti avtobusne postaje so: višina čakališča, širina avtobusnega postajališča.

5.2 ŽELEZNIŠKA POSTAJA V DOMŽALAH

Kot smo zapisali, Železniško postajo Domžale glede na opremljenost železniških postaj uvrščamo v postaje III. reda. »V POZPP (2010) je zapisano, da morajo biti zagotovljena parkirna mesta (če prostor to dopušča)« (POZPP, 2010). V Domžalah ni primerne prostora, da bi zagotovili parkirna mesta. So pa zagotovljena parkirna mesta za invalide. Od vhoda v postajo so oddaljena približno 70 metrov. Zapisano je, da so lahko oddaljena največ 150 metrov, tako da je oddaljenost primerna. Parkirna mesta, namenjena invalidom, morajo biti široki od 3500 milimetrov do 3750 milimetrov. V Domžalah je parkirno mesto široko 3920 milimetrov. Na levi strani parkirišča je tudi 72 centimetrov prostora, na desni 92 centimetra. V Domžalah so štiri parkirišča, ki so namenjena invalidom. Prav tako je neposredno v bližini železniške postaje zagotovljenih 10 parkirnih mest, ki so namenjeni kratkotrajnemu ustavljanju vozil – največ 20 minut.



Slika 18: Parkirišča, namenjena invalidom
(Vir: Lasten)



*Slika 19: Parkirna mesta
(Vir: Lasten)*

Kolesarnica je zagotovljena, vendar ni vzdrževana in popolnoma uporabljena.



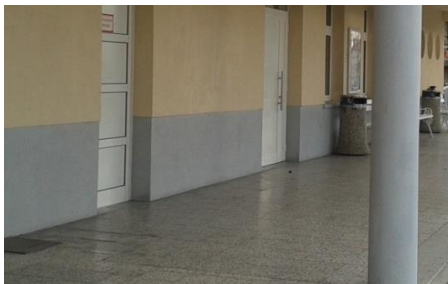
*Slika 20: Kolesarnica
(Vir: Lasten)*

Na Železniški postaji Domžale ni ustrezno poskrbljeno za funkcionalno ovirane osebe. Zagotovljen jim je dostop do perona, ki je na sredini. Vendar ne morejo v čakalnico, potniško blagajno, sanitarije.



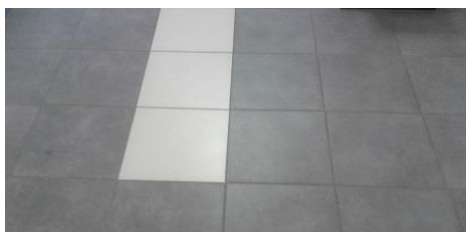
*Slika 21: Sprednji del Železniške postaje Domžale
(Vir: Lasten)*

Talne površine morajo biti iz nedrsečih materialov. Kot je razvidno s spodnje fotografije, so tla pred čakalnico in potniško blagajno drseča.



*Slika 22: Tla pred vhodom v čakalnico in potniško blagajno
(Vir: Lasten)*

Na spodnji sliki so prikazana tla v čakalnici.



*Slika 23: Tla v čakalnici
(Vir: Lasten)*

Sanitarije niso ustrezno označene.



*Slika 24: Vhod v moške sanitarije
(Vir: Lasten)*



*Slika 25: Vhod v ženske sanitarije
(Vir: Lasten)*

»POZPP (2010) predpisuje določene dimenzije vrat sanitarij. Da lahko sanitarije uporabljajo potniki, ki imajo s sabo večje kose prtljage, morajo biti vrata kabine, ki se odpirajo navznoter, široka najmanj 900 milimetrov in dolga 1700 milimetrov. Kabine, katerih vrata se odpirajo navzven, morajo biti dolga najmanj 1500 milimetrov. Vrata v sanitarije imajo širino 650 milimetrov« (POZPP, 2010). V Domžalah je širina vhodnih vrat v sanitarije 830 milimetrov. Vrata kabin se odpirajo navzven. Širina je 72 centimetrov. Kot je razvidno, vrata v kabine niso primerne širine. Zagotovljeni sta dve kabini sanitarij.

»POZPP (2010) določa v železniškem omrežju dve dovoljeni višini peronov: 550 milimetrov in 760 milimetrov nad gornjim robom tirnice. Dovoljeno odstopanje je -35 milimetrov (POZPP, 2010). V Domžalah je višina perona na eni stani 500 milimetrov, na drugi 600 milimetrov. Razlika je zaradi različne višine tirov na levi in desni strani perona. Ugotovimo lahko, da je odstopanje preveliko od dovoljenega.



Slika 26: Peron na Železniški postaji Domžale
(Vir: Lasten)

»POZPP (2010) določa, da je najmanjša širina perona pri otočnem peronu 3300 milimetrov, ki se lahko klinasto zoži na 2500 milimetrov na zaključku perona« (POZPP, 2010). V Domžalah je širina perona 1800 milimetrov. Ugotovimo lahko, da se predpis ne upošteva.

V Domžalah je peron tlakovan. Fuge morajo biti zapolnjene do višine talne obloge. Iz spodnje slike je razvidno, da so fuge ustrezno zapolnjene.



*Slika 27: Fuge na peronu
(Vir: Lasten)*

Na peronu mora biti označena varnostna oznaka. Uporablja se rumena barva. Iz Slike 28 je razvidno, da je oznaka pravilna.



*Slika 28: Rumene črte na peronu
(Vir: Lasten)*

Zaključek perona mora biti označen z vidnimi in otipnimi oznakami. V našem primeru leva stran perona ni jasno označena. Desna stran proge ima oznako za končanje perona. Vendar nobena stran perona ni zaključena s fizično prepreko.



*Slika 29: Leva stran perona
(Vir: Lasten)*



Slika 30: Desna stran perona
(Vir: Lasten)

“POZPP (2010) določi, da je na peronih naslednja oprema:

- stebri za klic v sili (stebrički SOS),
- sistemi za obveščanje potnikov,
- ozvočenje,
- vozni redi prihodov in odhodov vlakov,
- tabla o sestavi vlakov, ki omogoča potnikom, da lahko ugotovijo, v katerem delu vlaka imajo rezerviran sedež,
- oznake sektorjev peronov, ki omogočajo potniku, da lahko pričaka vagon, v katerem ima rezerviran sedež, na točno določenem mestu postanka,
- oznake tirov,
- oznake izhodov in zasilnih izhodov,
- napisne table postaj,
- ure,
- posode za odpadke,
- klopi in/ali sedeži« (POZPP, 2010).

Na izbrani železniški postaji so zagotovljeni sistem za obveščanje potnikov, vozni red prihodov in odhodov vlakov, posoda za odpadke, klopi.



Slika 31: Sistem za obveščanje potnikov in ura
(Vir: Lasten)



*Slika 32: Železniški vozni red na postaji
(Vir: Lasten)*



*Slika 33: Klopi in koši za smeti
(Vir: Lasten)*

Pot do perona mora biti iz gumijastih nedersečih montažnih elementov. Iz spodnje fotografije je razvidno, da v Domžalah ne upoštevamo tega dela pravilnika. Za prehod na peron uporabljamo lesene deske.



*Slika 34: Prehod na peron
(Vir: Lasten)*

Za varno gibanje potnikov moramo zagotoviti ustrezno razsvetljavo. Na železniški postaji je razsvetljava zagotovljena.



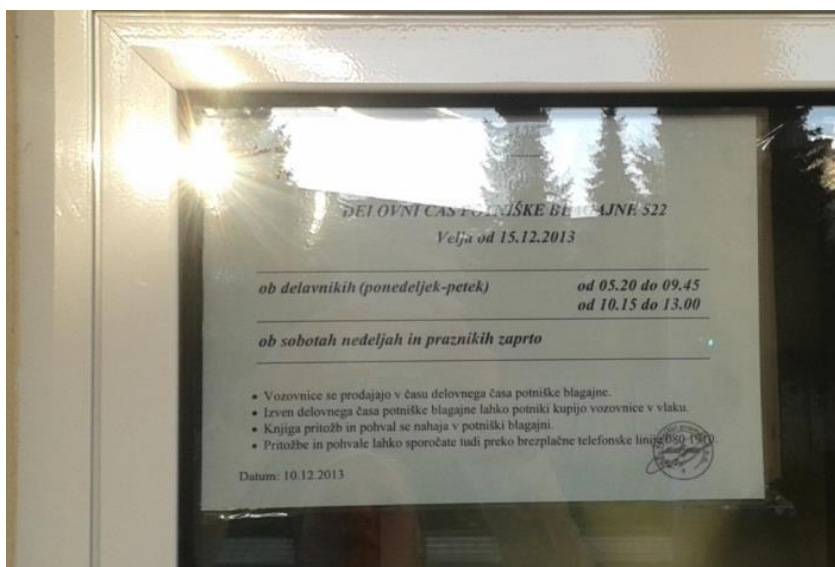
*Slika 35: Razsvetljava na železniški postaji
(Vir: Lasten)*

Vhod v notranjost poslopja mora biti javno označen. Iz spodnje slike je razvidno, da vhod ni primerno označen. Kot je razvidno, sta nad vrati dva lista, kjer je napisano, da se za vrati nahajata čakalnica in potniška blagajna.



*Slika 36: Vhod v čakalnico in potniško blagajno
(Vir: Lasten)*

V čakalnici se morajo nahajati informacije o voznem redu, informacije o času, sedeži, izložba z informacijskim materialom in na vidnem mestu mora biti napisan čas odprtosti čakalnice. Na domžalski železniški postaji izpolnjujemo naslednje pogoje, saj zagotavljamo informacije o voznem redu, informacije o času, sedeže, izložbo z informacijskim materialom. Odpiralni čas čakalnice je zapisan desno od vhodnih vrat v čakalnico in potniško blagajno.



Slika 37: Delovni čas čakalnice in potniške blagajne
(Vir: Lasten)



Slika 38: Izložba z informacijskim materialom
(Vir: Lasten)



*Slika 42: Vhod v čakalnico
(Vir: Lasten)*

Blagajna za prodajo vozovnic mora biti zastekljena in imeti mora dovolj širok izdajni pult.



*Slika 43: Blagajna in izdajni pult
(Vir: Lasten)*

Ugotovimo, da so parkirna mesta za funkcionalno ovirane osebe zagotovljena. Prav tako so zagotovljena parkirna mesta za dvajsetminutno parkiranje. Pomanjkljivosti so: drseča tla pred čakalnico, nedostopna čakalnica, neustrezne sanitarije, neustrezen peron.

6 ZAKLJUČKI

Mesto Domžale je razvito mesto. Prav tako pa je tudi zelo prometno mesto. Skozenj poteka ena izmed glavnih avtobusnih povezav Kamnik Ljubljana. Prav tako je zagotovljena železniška proga od Kamnika do Ljubljane. Kot smo seznanjeni, v Sloveniji ni denarnih sredstev za vzdrževanje tako cestne kot železniške infrastrukture. V Domžalah je cestna infrastruktura bolj razvita kot železniška. Sicer se župani trudijo in urejajo oziroma investirajo v našo infrastrukturo, vendar premalo. Pomembno je, da sledimo podatkom o številu prebivalstva v občini Domžale. Kot vemo, se to število vsako leto poveča. Posledično bi morali izboljševati in povečevati kapacitete v cestnem in železniškem prometu.

Pravila in zakoni so obsežnejše zapisani na področju železnic. Avtobusni promet ureja ZPCP, zato bi bilo treba podoben zakon o varnosti oblikovati tudi v avtobusnem prometu. Pri tem bi se poleg samega izgleda in organizacije postaje in postajališča osredotočili na varnost uporabnikov omenjenega transporta. Na področju železniškega prometa imamo različne preventivne akcije. Prav tako imamo akcije na področju cestnega prometa. Ne osredotočamo se na avtobusni promet in na njihove uporabnike.

Nadaljnji razvoj železniškega in avtobusnega prometa je odvisen od finančnih sredstev. V preteklosti smo vsa finančna sredstva usmerjali v gradnjo avtocestnega križa. Največ pozornosti smo usmerjali v cestni promet, z izjemo avtobusnega. Danes smo še vedno v obdobju recesije. V razvoj železnic in železniške opreme že več let ne vlagamo nič finančnih sredstev. Posledično sosednje države (Italija, Hrvaška) ne uporabljajo slovenskih železnic. Italijani iščejo rešitve skozi ozemlje Avstrije, Madžarske. Hrvati iščejo rešitve skozi svoje ozemlje in nato preko Madžarske naprej v svet. Če ne bomo zagotovili ustrezne infrastrukture, bomo izgubljali pomembne uporabnike železnic. Izgube bodo vidne tako na prevozu blaga kot tudi potnikov.

Po pregledu literature in dejanskega stanja smo ugotovili, da so odstopanja minimalna.

Z izvedenimi meritvami smo ugotovil, da je avtobusno postajališče preozko za 10 centimetrov. Prav tako je druga pomanjkljivost na avtobusnem postajališču nivo dvignjenosti avtobusnega čakališča. Čakališče je prenizko za 6 centimetrov.

Na železniški postaji imamo ustrezno širino in dolžino invalidskih parkirišč. Vendar invalidom ni zagotovljen ustrezen dostop do čakalnice in potniške blagajne. Prav tako ni zagotovljen ustrezen dostop do sanitarij.

Peron ni ustrezno zgrajen (je preozek in prenizek). Višina perona na eni strani meri 500 milimetrov, na drugi 600 milimetrov. Predpisana višina je 550 do 760 milimetrov. Peron je preozek za 1500 milimetrov.

Glavni problem za odstranitev napak pri že izgrajenih postajah in postajališčih so finančna sredstva. Prvi korak pri odpravi izpostavljenih problemov je pridobitev usposobljenih strokovnjakov, ki bi izvedli strokovni oziroma inšpekcijski nadzor nad železniškimi postajami in avtobusnimi postajališči. Nadalje bi morali pridobiti finančna sredstva za preureditev postaj in postajališč. Zadnji korak pri izboljševanju situacije je izbira osebja, ki bo izvedlo preureditev. Prav tako moramo izbrati ustreznega nadzornika, ki bi skrbel za pravilno in popolno izvedbo rekonstrukcije.

Občina Domžale ima pripravljen razvojni program do leta 2025. V program so vključili tudi železniški in cestni promet. Zastavljeni so cilji, da se poveča uporaba javnega potniškega prometa. V železniškem prometu se bomo osredotočili na:

- enotne vozovnice,
- rezervacije za drugi tir,
- parkirišče ob železniški postaji in
- večjo frekvenco vlakov ob konicah (Razvojni program občine Domžale 2012–2025, 2012).

V avtobusnem prometu bi se morali osredotočiti na obnovo in izgradnjo cest.

LITERATURA IN VIRI

Spletne strani:

Babnik, M. (2010). Vpliv nivojskih prehodov na varnost železniškega prometa. Pridobljeno 2. 5. 2014 z naslova http://www.bb.si/doc/diplome/Bbnik_Marjeta-Vpliv_nivojskih_prehodov_na_varnost_zelezniskega_prometa.pdf.

Ergonomija (2014). Ljubljana: Wikipedia. Pridobljeno 10. 4. 2014 z naslova <http://sl.wikipedia.org/wiki/Ergonomija>.

Kolarič, D. (2009). Varnost v prometu in varnost pri delu. Pridobljeno 22. 4. 2014 z naslova http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/podrocje/vs/Gradiva_ESS/Impletum/IMPLETUM_233LOGISTICNO_Varnost_Kolaric.pdf.

Korsič, J. (2009). Prometna politika v Evropski Uniji. Pridobljeno 26. 4. 2014 z naslova <http://www.cek.ef.uni-lj.si/UPES/korsic397.pdf>.

Ložar, M. (2012). Analiza načrta razvojnih programov občine z vidika starostne strukture prebivalstva. Pridobljeno 26. 4. 2014 z naslova <http://www2.fu.uni-lj.si/diplome/pdfs/diplomska/lozarmihovil.pdf>.

Luks (2014). Ljubljana: Wikipedia. Pridobljeno 11. 4. 2014 z naslova <http://sl.wikipedia.org/wiki/Luks>.

Pavlovšek, G. (2013). Nova postajališča za večjo varnost uporabnikov javnega prevoza. Pridobljeno 10. 4. 2014 z naslova <http://www.zelenival.com/nova-avtobusna-postajalisca-za-vecjo-varnost-uporabnikov-javneqa-prevoza/#>.

Občina Domžale (2014). Domžale: Wikipedia. Pridobljeno 11. 4. 2014 z naslova http://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Domzale.svg.

Odvodnjavanje (2014). Domžale: Google street view. Pridobljeno 15. 4. 2014 z naslova <https://www.google.com/maps/@46.139133,14.594142,3a,75y,299.94h,61.96t/data=!3m4!1e1!3m2!1shXMst5KRleLhCHLAsc-PcQ!2e0?hl=sl>.

Orodja za ocenjevanje dostopnosti avtobusnih postajališč in zagotavlja varnosti. Oregon: Bus stop toolkit. Pridobljeno 10. 4. 2014 z naslova <http://www.oregon.gov/ODOT/PT/docs/ada/ada-bus-stop-toolkit-aug2011.pdf>.

Radonjič Miholič, V. (2014). Voznik – odločilen, a hkrati najbolj nepredvidljiv dejavnik v prometu. Pridobljeno 22. 4. 2014 z naslova http://www.dars.si/Dokumenti/1_O_nas/zaposleni/Vesna%20Radonji%C4%8D%20Miholi%C4%8D-Voznik%20ko

[t%20odlo%C4%8Dilni%20in%20najbolj%20nepredvidljiv%20dejavnik%20v%20prometu.pdf](#)

Razvojni program občine Domžale 2012 – 2025. Domžale: Občina Domžale. Pridobljeno 22. 4. 2014 z naslova http://www.domzale.si/media/userfiles/20120622_razvojni_program_konna_verzija.pdf.

Rojs, B. (2007). Zagotovitev varnosti potnikov na odseku proge Zidani most – Pragersko. Pridobljeno 10. 4. 2014 z naslova http://www.bb.si/doc/diplome/Rojs_Bogdan-Zagotovitev_varnosti_potnikov_na_odseku_proge_Zidani_most-Pragersko.pdf.

Tratnjek, T. (2011). Analiza proračuna občine Domžale. Pridobljeno 26. 4. 2014 z naslova <http://www2.fu.uni-lj.si/diplome/pdfs/diplomska/tratnjektina.pdf>.

Zakonski akti:

Pravilnik o avtobusnih postajališčih. Ljubljana: PISRS. Pridobljeno 9. 4. 2014 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV10311>.

Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj, Uradni list RS, št. 86/2004. Ljubljana: PISRS. Pridobljeno 9. 4. 2014 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV5256>.

Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč. Ljubljana: PISRS. Pridobljeno 9. 4. 2014 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV9917>.

Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2022. Ljubljana: Agencija za varnost v prometu. Pridobljeno 11. 4. 2014 z naslova http://www.avp-rs.si/images/dokumenti/SARK/nacionalni_program/nacionalni_program_2013_2022.pdf.

Zakon o pravilih cestnega prometa. Ljubljana: Uradni list. Pridobljeno 26. 4. 2014 z naslova http://www.dz-rs.si/wps/portal/Home/deloDZ/zakonodaja/izbranZakonAkt?uid=5F11CF34D3B98AD2C1257A5A0034E89B&db=urad_prec_bes&tip=doc.

Zakon o prevozi v cestnem prometu. Ljubljana: PISRS. Pridobljeno 26. 4. 2014 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4236>.

Zakon o varnosti v železniškem prometu. Ljubljana: PISRS. Pridobljeno 09. 4. 2014 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4240>.

KAZALO SLIK

Slika 1: Občina Domžale	3
Slika 2: Elementi avtobusnega postajališča	6
Slika 3: Minimalni prosti profil avtobusnega postajališča.....	12
Slika 4: Avtobusna postaja Kamnik – Domžale -- Ljubljana	25
Slika 5: Avtobusna postaja Ljubljana – Domžale – Kamnik.....	26
Slika 6: Avtobusna postaja Kamnik – Domžale – Ljubljana.....	26
Slika 7: Semaforizirano kržišče.....	26
Slika 8: Avtobusno postajališče	27
Slika 9: Merjenje avtobusnega postajališča	27
Slika 10: Izmerjeno avtobusno postajališče	28
Slika 11: Odvodnjavanje.....	28
Slika 12: Višina čakališča	29
Slika 13: Prometni znak avtobusno postajališče	29
Slika 14: Talna oznaka BUS.....	30
Slika 15: Ime postajališča	30
Slika 16: Samofarizirano križišče.....	30
Slika 17: Avtobusni vozni red	31
Slika 18: Parkirišča namenjena invalidom	31
Slika 19: Parikrna mesta	32
Slika 20: Kolesarnica.....	32
Slika 21: Sprednji del železniške postaje Domžale.....	32
Slika 22: Tla pred vhodom v čakalnico in potniško blagajno	33
Slika 23: Tla v čakalnici	33
Slika 24: Vhod v moški sanitarij.....	33
Slika 25: Vhod v ženski sanitarij	33
Slika 26: Peron na železniški postaji Domžale.....	34
Slika 27: Fuge na peronu	35
Slika 28: Rumene črte na peronu	35
Slika 29: Leva stran perona.....	35
Slika 30: Desna stran perona	36
Slika 31: Sistem za obveščanje potnikov in ura	36
Slika 32: Železniški vozni red na postaji	37
Slika 33: Klopi in koši za smeti	37
Slika 34: Prehod na peron	37
Slika 35: Razsvetljava na železniški postaji	38
Slika 36: Vhod v čakalnico in potniško blagajno	38
Slika 37: Delovni čas čakalnice in potniške blagajne	39
Slika 38: Izložba z informacijskim materialom.....	39
Slika 39: Vozni red v čakalnici	40
Slika 40: Sedeži v čakalnici	40
Slika 41: Ura v čakalnici	40
Slika 42: Vhod v čakalnico.....	41
Slika 43: Blagajna in izdajni pult	41

KRATICE IN AKRONIMI

PAP:	Pravilnik o avtobusnih postajališčih
POAP:	Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj
POZPP:	Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč
ZPCP:	Zakon o prevozih v cestnem prometu
ZPrCP:	Zakon o pravilih cestnega prometa
ZVZP:	Zakon o varnosti v železniškem prometu
ZZeIP:	Zakon o železniških prevozih