

MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
Direktorat za trajnostno mobilnost in prometno politiko
Langusova 4

1000 Ljubljana

Ljubljana, 23. april 2020

ZADEVA: Predlogi za zagon javnega prevoza potnikov

Spoštovani!

Skladno z našim dogovorom posredujemo predloge, ki bi po našem mnenju zagotovili, da bo zagon javnega prevoza potnikov:

- a) Varen do vseh udeležencev ob upoštevanju in spodbujanju osebne odgovornosti;
- b) Ekonomičen in predvsem trajosten iz vidika najvišje dovoljene kapacitete, ter potrebnih dodatnih zaščitnih ukrepov in s tem povezanih stroškov.

V luči zagotavljanja zgornjih dveh premis se je potrebno opredeliti do rešitev, ki jih prinaša sprememba Odloka o začasni prepovedi in omejitvah javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji, ki je z 20. aprilom 2020 dopustila začetek izvajanja posebnih linijskih prevozov ter na njegovi podlagi objavljenih Navodil za izvajalce posebnih linijskih prevozov v času epidemije COVID-19 s strani Nacionalnega inštituta za javno zdravje (NIJZ v nadaljevanju), ki verjetno nakazujejo osnovno ureditev tudi v časih ob začetku GJS JPP in mestnih prometov.

Dovoljena kapaciteta – zasedenost vozil

S spremembo Odloka je bilo sproščeno izvajanje posebnih linijskih prevozov ob obveznem upoštevanju priporočil - Navodil NIJZ. V obeh objavljenih dokumentih prihaja do pomembnejših neskladij med deklaratorno dovoljeno zasedenostjo in pa dejansko dovoljeno zasedenostjo. Dejansko dovoljeno zasedenost namreč posredno določa 10. alineja Navodil NIJZ, ki določa obveznost izvajalca prevoza zagotoviti, da bodo potniki od voznika in med seboj oddaljeni najmanj 1,5 m.

Ob upoštevanju navedenega določila smo člani GZS in OZS izvedli meritve na 3 tipih vozil, ki se najbolj pogosto uporabljajo tako za prevoz v GJS JPP, kot tudi za izvajanje posebnih linijskih prevozov:

- Mercedes Benz Intouro, dolžine 12 m, z 55 sedeži;
- Mercedes Benz Tourismo, dolžine 12 m, z 51 sedeži; ter
- Iveco Crossway, dolžine 12 m, z 55 sedeži.

Iz spodnjega prikaza razporeditve sedežev ugotovimo, da je v vseh primerih posledično največje dovoljeno število potnikov 9, kar v primeru vozila z 55 sedeži predstavlja 16,4 % zasedenost. Posledično je dejanska dovoljena zasedenost polovica tiste, ki je dovoljena deklaratorno.

Grafičen prikaza zasedenosti za označenimi vrati, prostorom za voznika in prvo prosto vrsto sedežev je v nadaljevanju:

12M Intouro 55
sedežev
šolska konfiguracija

				9
8				
				7
6				
				5
3				4
1				2
				Voznik

12M Tourismo 51
sedežev
turistična
konfiguracija

		9		
7				8
5				6
3				4
1				2
				Voznik

12M IVECO
Crossway 55
sedežev šolska
konfiguracija

				9
8				
				7
6				
				5
3				4
1				2
				Voznik

Predlog dovoljene kapacitete – zasedenost vozil

Ob upoštevanju navedenega predlagamo temeljit razgovor v okviru delovne skupine (oblikovanje katere smo predlagali v dopisu z dne 9. aprila 2020), v kateri bi sodelovali tudi predstavniki NIJZ, kjer bi preverili predlog, da bi bilo dejansko dovoljena kapaciteta v vozilih bila 45 %. Navedeno bi bilo mogoče doseči z jasno označitvijo sedežev na način, da bi vsak potnik sedel sam na vrsti sedežev ob oknu, medtem ko bi za vsa ostala vozila valjal najvišji dovoljeni praga zasedenosti 45 %. Predlagamo ogled na terenu z delovno skupino, ki bi preverila stanje tako na avtobusu za GJS JPP, kot tudi v avtobusu tipa mestnega prometa.

Verjamemo, da bi le z navedenim lahko zagotovili kolikor se le-da trajnostni prevoz ter hkrati tudi varen prevoz ob zagotavljanju zaščitnih ukrepov in osebne odgovornosti posameznikov.

1. ZAŠČITNI UKREPI

Strinjamo se z predlaganimi zaščitnimi ukrepi v Navodilih NIJZ, t.j. nošnja zaščitnih obraznih mask ter obveznost in priporočilo razkuževanja rok, itd., verjamemo pa, da ni potrebno predpisati obvezno prisotnost t.i. rediteljev (predstavnikov organizatorjev) za zagotovitev ustrezno distance na postajališčih in razporeditve na vozilih, ker je to stvar osebne odgovornosti. Ugotavljamo namreč, da je postala distanca in osebna odgovornost splošno sprejeta, bodisi pri čakanju na vstop v banko, na pošto ali v bencinsko črpalko, kot tudi na drugih lokacijah.

Potrebna je le ustrezna in zadostna komunikacijska podprtost le-tega. V kolikor bomo sprejeli obveznost, da je dovoljeno sedeti le na sedežih ob oknih, kot je predlagano zgoraj, tudi ne bi bilo težav glede zaporedja vstopanja in izstopanja.

Standard obnašanja oz. osebne odgovornosti na avtobusih pa bi okrepili s skupno promocijsko kampanjo – Obvestili ob vstopu na avtobus in z ustreznimi piktogrami na sedežih – oz. kot se bomo dogovorili.

Zgoraj navedene predloge utemeljujemo tudi z primeri iz sosednjih držav, ki so epidemiološko v podobnem položaju:

- Avstrija – Graz <https://www.holding-graz.at/holding-graz/news/coronavirus-oeffis.html>, kjer ni omejitev glede zasedenosti vozil;
- Avstrija – Dunaj <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/programView.do?programId=5200304>, kjer velja 1 metrska razdalja ob upoštevanju stojšč v mestnem prometu;
- Avstrija - Koroška <https://www.kaerntner-linien.at/aktuelles/aktuelles/maskenpflicht-in-oeffentlichen-verkehrsmitteln>, kjer je predpisana obvezna maska
- Madžarska - Budimpešta, <https://bkk.hu/2020/04/kotelezo-az-arc-eltakarasa-fovarosi-kozossegi-kozlekedesben-aprilis-27-tol/>, kjer je predpisana le maska.
- Nemčija https://www.dbregiobus-mitte.de/regiobusmitte/view/index.shtml?dbkanal_008=L01_S01_D121_KLR0014_sta_rseite-regiobus-rheinmosel_LZ01, kjer je predpisana le zaščitna maska
- Nemčija – DB https://www.bahn.de/p/view/home/info/corona_startseite_bahnde.shtml, kjer je predpisana le zaščitna maska.

Verjamemo, da so zgornji argumenti v prid ustrezni redefiniciji pogojev za izvajalce javnih linijskih prevozov.

2. SPROŠČANJE JAVNEGA LINIJSKEGA PREVOZA

V nadaljevanju predlagamo korake za sproščanje javnega linijskega prevoza:

- V prvem koraku se omogočijo posebni linijski prevozi (delavski – po dogovoru z naročnikom), mestni prevozi (v celoti) in GJS JPP prevozi po omejenem voznem redu, ki izključuje linije, ki so pretežno potrebne za izvajanje prevoza osnovnošolskih otrok – tako bo namreč omogočen prevoz dijakom, ki se bodo v mesecu maju 2020 vrnili v šolske klopi ter prevoz ostalim zaposlenim, ki se bodo začeli vračati na delovna mesta;

- V drugem koraku se omogočijo tudi vsi ostali registrirani JPP prevozi v okviru GJS ter posebni linijski prevozi osnovnošolskih otrok, ko bo ponovno vzpostavljen pouk v osnovnih šolah.

3. FINANČNI UČINKI IZVAJANJA JAVNEGA LINIJSKEGA PREVOZA

- Za izvedene prevoze javnega linijskega prevoza v obsegu predlaganem v točki 2. se obračuna po dogovorjeni oz. veljavni stroškovni ceni po koncesijski pogodbi
- Za KM ki se skladno s koncesijskimi pogodbami ne izvajajo se poravnajo fiksni stroški skladno s podpisanim aneksom (0,69 EUR/KM)
- Glede na priporočilo o neizvajanju se nadomestila poravnajo po t.i. bruto principu
- Dodatni stroški povezani s stroški dezinfekcije in ostalih zaščitnih ukrepov se dogovorijo ločeno glede na dejanske stroške, ki so jih koncesionarji imeli vezano na ukrepe iz točke 1.

Glede na vse zgoraj navedeno predlagamo:

- a) čimprejšnje oblikovanje delovne skupine, kjer bodo sodelovali tudi pooblaščen predstavniki NIJZ; in
- b) čimprejšnjo prilagoditev že sprejetih navodil in sprejem navodil za ostale oblike izvajanja javnega potniškega prometa.

Prosimo, da se k predlaganim aktivnostim pristopi čim prej, saj je izvajanje javnega potniškega prometa ključno za mobilnost prebivalstva tudi v teh hudih časih epidemije.

S spoštovanjem,

Peter Pišek, l.r., predsednik
Sekcije za promet pri OZS



Jože Baškovič, l.r., predsednik
Sekcije za avtobusni prevoz pri GZS

