

Reševalni pas – kako je prav?

RAZLIČNA NAVODILA UPORABNIKOM AVTOCEST V RAZLIČNIH DRŽAVAH

 France Kmetič

Reševalni pas je prostor med kolonama ali kolonami vozil na avtocesti, po katerem peljejo intervencijska vozila ob prometnih nesrečah ali drugih ovirah na avtocestah. Približno takšna naj bi bila definicija reševalnega pasu – naj bi bila zato, ker slovenski zakon o pravilih cestnega prometa pojma reševalnega pasu ne pozna, pač pa v 30. členu pravi: "V primeru zastoja prometa morajo vozniki pustiti med kolonama vozil, ustavljenima na prometnih pasovih, ki sta najbližje levemu robu smernega vozišča, dovolj prostora za vožnjo intervencijskih vozil." Pojem reševalni pas je uvedel upravljavec slovenskih avtocest Dars, zelo podobno zasnovo reševalnega pasu pa poznajo tudi v Avstriji, Nemčiji, na Češkem, v Švici in na Madžarskem. Poudarek je na zelo podobno, ne pa enako: upravljavci avtocest dajejo uporabnikom različna navodila, kako je treba zagotoviti reševalni pas in tudi zato prihaja do različnih ravnanj udeležencev v prometu.

Vsi upravljavci avtocest se strinjajo, da se morajo vozniki na levem prometnem pasu, torej na prehitevalnem pasu, pomakniti povsem levo, vozniki na desnem prometnem pasu pa desno. Če ima avtocesta tri ali več prometnih pasov, še vedno velja: vozniki na levem prometnem pasu se pomaknejo v levo, vsi ostali proti desni. Seveda se zastavi vprašanje, koliko desno: do roba prometnega pasu ali tudi na odstavni pas? Prav v tem je največja razlika med navodili različnih upravljavcev avtocest.

Kaj svetuje Dars?

Dars kot upravljavec slovenskih avtocest uporabnikom svetuje, da se pomaknejo do robne črte in da ne uporabljajo odstavnega pasu (na skici desno). Ker uporabniki slovenskih cest to navodilo spoštujejo, je reševalni pas marsikdaj preozek in še posebej vozniki širših vozil imajo težave, da se nemoteno peljejo po reševalnem pasu. Tako so gasilci na svojih spletnih straneh objavili kar nekaj video posnetkov, ki prikazujejo

težavno vožnjo njihovih kamionov, ker je reševalni pas preozek. Hitra vožnja gasilskih kamionov pa je še kako pomembna, saj je v kamionih vsa potrebna oprema za reševanje v avtomobilih ukleščenih žrtev prometnih nesreč. Reševalni pas pa je preozek zato, ker se vozniki na desnem voznem pasu bojijo zapeljati na odstavni pas, temveč zapeljejo samo do robne črte voznega pasu. Če tedaj njihovo vozilo ni povsem vzporedno z robno črto, zadnji del sega v reševalni pas in zmanjšuje njegovo širino. To še zlasti velja za tovornjake, pa tudi kombije, avtodome in avtomobile, ki imajo pripeto bivalno ali tovorno prikolico. Izračun je povsem enostaven. Na avtocesti je prometni pas praviloma širok 3,75 metra. Dva pasova sta torej široka 7,5 metra. Ker so ograje na levi strani naših avtocest postavljene zelo blizu levemu robu avtoceste, se marsikdo boji zapeljati povsem do roba avtoceste, tudi zato, ker potem težko odpre leva, voznikova, vrata na avtomobilu. Avtomobili so danes skupaj z vzvratnimi ogledali široki decimeter do dva več kot

2 metra, kombiji, avtodomi in še zlasti bivalne prikolice še do tri decimetre več. Če upoštevamo, da zaustavljena vozila na levi strani zavzamejo vsaj 2,5 metra prostora in povsem enako še na desni strani, je to skupaj 5 metrov, reševalni pas pa je širok zgolj 2,5 metra. Občudujem gasilce, ki se s precej več kot 2 metra širokim kamionom peljejo po 2,5 metra širokem koridorju. In če nekdo ta koridor zmanjša za 20 ali 30 cm, je prostora za kamion premalo.

Takšna stiska s prostorom je povsem nepotrebna, če ima avtocesta odstavni pas. Ta je bil včasih namenjen vožnji intervencijskih vozil, z uvedbo reševalnega pasu pa je to svojo vlogo izgubil. Reševalni pas je namenjen zgolj zaustavljanju pokvarjenih vozil oziroma zaustavljanju v sili. Tako ga tudi opredeljuje zakon o pravilih cestnega prometa, ki v 11. točki 30. člena pravi: "Na odstavnem pasu ali odstavnih nišah je prepovedana vožnja, parkiranje ali ustavitev, razen ustavitve v sili." V 13. točki istega člena zakon pravi: "Na odstavnem pasu ali odstavnih nišah lahko vozijo in ustavijo

vozila: 1. nujne medicinske pomoči, gasilska vozila in vozila zaščite in reševanja pri izvajanju intervencijskih nalog, 2. izvajalca rednega vzdrževanja avtoceste pri pregledu in vzdrževanju ceste ter pri izločanju vozil, 3. upravljavca cestninskih cest, ki jih pri izvajanju nadzora nad plačevanjem cestnine uporabljajo cestninski nadzorniki, 4. policije in vojaške policije pri nadzoru in urejanju cestnega prometa in 5. inšpektorjev pri opravljanju inšpekcijskega nadzora. Pri tem morajo biti vsa navedena vozila označena s predpisanimi svetlobnimi znaki oziroma s pomičnimi signalnimi ali zapor-nimi tablami. V istem členu zakon določa, da je tisti, ki ne spoštuje odločbe 11. točke o uporabi odstavnega pasu lahko kaznovan z 200 evri globe.

Zakon tako res prepoveduje uporabo odstavnega pasu za kaj drugega kot za zaus-tavitve v sili, a prav nobene potrebe ni, da ga vozniki ne bi uporabili ob zastoju in tako naredili širši reševalni pas ter s tem, ki so pooblaščen za vožnjo po reševalnem pasu, omogočili nemoteno in zato hitrejšo vožnjo.

Ožji pas na hitrih cestah

Uresničevanje zamisli o reševalnem pasu pa naleti na skoraj nepremostljive ovire na slovenskih hitrih cestah, ki imajo samo dva prometna pasova, pa še ta dva sta ožja kot na avtocestah, saj sta praviloma široka zgolj 3,5 metra, kar pomeni, da je skupna širina dveh prometnih pasov 7 metrov. Če upoštevamo, da vsaka od zaustavljenih kolon zahteva 2,5 metra prostora, za reševalni pas ostane le še 2 metra – premalo za vožnjo širokih kamionov. Odstavnih pasov hitre ceste nimajo, zato je na njih zagotavljanje reševalnega pasu zelo oteženo. Le če vsi udeleženci v prometu ravnajo skrajno skrbno, morda najdejo dovolj prostora. Hitrih cest pa imamo v Sloveniji kar nekaj: takšna je pomurska avtocesta, ki bi se pravzaprav morala imenovati hitra cesta, avtocesta po Vipavski dolini, tudi del ljubljanske obvoznice, prav tako pa ima 3,5 m široka prometna pasova avtocesta Blagovica–Vransko.

3,5 metra široki prometni pasovi so tudi v slovenskih predorih, na vsaki strani pa je dvignjen pločnik, kar otežuje umik vozil na skrajni rob predora.

Avstrijci pa drugače: uporabljajte tudi odstavni pas

Drugačna navodila daje avstrijski upravljavec njihovih avtocest Asfinag in jih je izdal v različnih jezikih, tudi v slovenščini. V nemškem originalu je jasno napisano, da je pri zagotavljanju reševalnega pasu treba uporabiti tudi odstavni pas. Na v slovenščino prevedenem letaku piše takole: "Na avtocestah in hitrih cestah oz. cestah z dvema voznima pasovoma peljite po levem voznem pasu čim bolj levo. Po desnem voznem pasu peljite čim bolj desno – pri

tem uporabite tudi vozni pas, namenjen okvaram. To velja tako za osebna vozila, kot tudi za motorna kolesa, tovorna vozila in avtobuse." Tudi na avtocestah z več kot dvema prometnima pasovoma Asfinag izrecno priporoča: "Vozila na zunanjem desnem pasu naj uporabljajo tudi vozni pas, namenjen okvaram."

Nemčija

V Nemčiji velja, da je na tripasovnih avtocestah treba reševalni pas vzpostaviti med skrajno levim in sredinskim prometnim pasom, pri štiripasovnih avtocestah pa po sredini, tako da sta levo dve koloni stoječih vozil, prav tako pa dve koloni desno. Nemci so pri uporabi odstavnega pasu zelo pragmatični: če je mogoče, pustite odstavni pas prost, pri čemer pa nemški predpisi odstavni pas obravnavajo nekoliko drugače kot naši.

Na Češkem pomembna širina

Na čeških dvopasovnih avtocestah je tudi predpisano zagotavljanje reševalnega pasu. Ta mora biti širok najmanj 3 metre. Če je avtocesta tropasovna, mora biti reševalni pas med desnim in srednjim prometnim pasom, torej drugače kot v Avstriji in Nemčiji.

Poenotenje

Vse to kaže, da v srednji Evropi velja enotna zasnova reševalnega pasu, a njegova izvedba je v vsaki državi nekoliko drugačna. Glede na razmere na slovenskih avtocestah in glede na izkušnje, ki jih imajo uporabniki reševalnega pasu, še zlasti gasilci, predlagamo, da se v Sloveniji odločimo, da lahko za zagotavljanje reševalnega pasu uporabljamo tudi odstavni pas. V času zastoja pač odstavni pas nima nobene funkcije (če je tam kakšen stoječ avto, lahko tam še naprej ostane, kdor ga želi uporabiti zaradi okvare, ga lahko uporabi), zato je neprimerno, da vozniki ustvarjajo (pre)ozek reševalni pas zgolj zato, ker se bojijo zapeljati na odstavni pas zato, ker so se birokrati tako odločili in ker jim grozijo s kaznijo 200 evrov. AMZS zato predlaga, da zakonodajalec ustrezno spremeni zakon in jasno opredeli, da se lahko odstavni pas uporablja za zagotavljanje reševalnega pasu.

Neusklajenost prometne zakonodaje

Vsekakor pa različni pristopi k zagotavljanju reševalnega pasu kažejo na neusklajenost prometne zakonodaje v državah, ki pa so vse članice Evropske skupnosti. Če ta lahko ureja najrazličnejša področja, bi nedvomno lahko izdala vsaj priporočila svojim članicam za tako pomembno področje, kot je učinkovito reševanje. A spomin na vse zamude pri uvajanju e-Calla – ta bo obvezen šele v letu 2018, torej s skoraj desetletno zamudo, je še preveč živ, da bi lahko pričakovali hitro reakcijo bruselskih uradnikov. Ali pa se morda motimo? ✖

