



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

IZREDNI PREVOZI V CESTNEM PROMETU

Mentor: mag. Branko LOTRIČ
Lektorica: mag. Nataša Koražija

Kandidat: Marko KOHEK

Ljubljana, maj 2011

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju gospodu Branku LOTRIČU in gospodu Aljoši KOLANDRU za pomoč in nasvete pri izdelavi tega diplomskega dela

Zahvaljujem se tudi lektorici Nataši Koradžija, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

IZJAVA

»Študent Marko KOHEK izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka LOTRIČA.«

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Izredni prevozi v cestnem prometu so posebna oblika prevozov, so zelo zahtevni v tehničnem, tehnološkem, ekonomskem in pravnem aspektu. Zakonodajalec je zato tovrstne prevoze posebej specificiral z ustreznim pravnim aktom in jih zaradi kompleksnosti razdelil v različne kategorije.

V diplomski nalogi bo predmet raziskave povzemanje kategorij izrednih prevozov, načrtovanje tehnologije izrednih prevozov, tehničnih sredstev, ki so potrebna za izvajanje izrednih prevozov in usposobljenost osebja, ki sodeluje pri izrednih prevozih. Namen diplomske naloge je torej predstaviti izredne prevoze v cestnem prometu, jih analizirati in ponuditi konkretne rešitve za izboljšanje tovrstnih prevozov.

KLJUČNE BESEDE

- Logistika
- Tehnologija
- Tehnična sredstva
- Zakonodaja

ABSTRACT

Abnormal road transport services are a special form, are very demanding in technical, technological, economic and legal aspect. The legislature, therefore, such services specifically specified with relevant legal acts and by the complexity divided into different categories.

The thesis will be subject categories summarize the abnormal road transport services, abnormal road transport planning technology services, technical resources required for implementation of the abnormal road transport services and the qualifications of the staff involved in it. The purpose of this paper is therefore to present the abnormal road transport to road users, to analyze and offer concrete solutions to improve these services.

KEYWORDS

- Logistics
- Tehnology
- Technical assets
- Laws

KAZALO

1	UVOD.....	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE	1
1.3	METODE DELA	1
2	PRAVNI VIRI.....	2
2.1	PRAVNA PODLAGA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV V RS	2
3	IZREDNI PREVOZI – SPECIFIKACIJA	3
3.1	KATEGORIZACIJA IZREDNIH PREVOZOV.....	3
4	NAČRTOVANJE IZREDNIH PREVOZOV.....	4
4.1	PRISTOJNOSTI ZA IZDAJO DOVOLJENJA V RS	4
4.2	POSTOPEK ZA PRIDOBITEV DOVOLJENJA	4
4.3	IZJEME PRI IZRENIH PREVOZIH, KJER DOVOLJENJA NISO POTREBNA.....	6
5	TEHNIČNA SREDSTVA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV.....	9
5.1	VLEČNA SREDSTVA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV	9
5.2	VLEČENA SREDSTVA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV	11
5.3	SPREMLJEVALNA VOZILA	13
6	TEHNOLOGIJA IN PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE IZREDNIH PREVOZOV...	16
6.1	OCENA IN PREGLED IZREDNIH PREVOZOV V RS	16
6.2	EVROPSKE SMERNICE IN PRIMERJAVE	20
6.2.1	IDEJA »ONE STOP SHOP«.....	20
6.3	PREDLOG INFORMACIJSKEGA SISTEMA DIREKCIJE ZA CESTE RS	26
7	SPREMLJANJE IZREDNEGA REVOZ NA RELACIJI KRMELJ–ŠENTILJ.....	28
7.1	SPLOŠNI PODATKI O PREVOZU	28
7.2	PRAKTIČNI POTEK IZREDNEGA PREVOZA.....	29
8	SPREMEMBE ZAKONODAJE	35
9	ZAKLJUČEK.....	37
10	LITERATURA IN VIRI	38
	KAZALO SLIK.....	39
	KRATICE IN AKRONIMI.....	39

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Izredni prevoz po javnih cestah je prevoz velikega ali težkega nedeljivega vozila ali nedeljivega tovora, ki ga ni mogoče prepeljati z drugim prometnim sredstvom. Izredni prevoz po javnih cestah je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj z nedeljivim tovorom presega največje s predpisi dovoljene ali s prometnim znakom na javni cesti odredene dimenzije (dolžina, širina, višina), skupno maso, osne obremenitve.

Izredni prevozi v cestnem prometu so kompleksni ravno zaradi tega, ker sami kot taki predstavljajo oviro na cesti.

V diplomskem delu bo poleg predstavitve izrednih prevozov v cestnem prometu v RS raziskana problematika pridobivanja dovoljenj za opravljanje izrednih prevozov, ter rešitev za enostavnejše postopke pridobitve. V tej problematiki se bom dotaknil smernic EU, ki so v tej smeri že ponudile rešitve, tako v smislu dovoljenj, kot pri samem izvajanju tehnologije prevozov izrednih tovorov. Ustvarjanje koridorjev za prevoze izrednih tovorov, možnost načrtovanja tovrstnih koridorjev pri nas, tovrstni koridorji pa bi se nato lahko vključili v mrežo koridorjev, ki bi prepletale vse države članice Evropske skupnosti.

1.2 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Obstoječe stanje izvedbe izrednih prevozov v cestnem prometu kaže na določeno problematiko v smislu pridobivanja dovoljenj za izvedbo. Že to, da imamo pristojnost upravljanja cest v RS razdeljeno na tri področja (državne ceste, DARS in občinske ceste), ki si posledično delijo pristojnosti za dodelitev dovoljenj, ni v skladu z smernicami EU, ki zagovarjajo poenotenje pridobitve, na enotnem obrazcu ... (vizija one-stop-shop), do plačila različnih dajatev, ki bi lahko bile enotne. Paralelno s poenotenjem dokumentacije pa je stekla tudi zamisel o vzpostavitvi koridorjev v vseh državah članicah EU, ki bi nato tvorili skupno mrežo in podobno. Omejitve so na tem področju predvsem zakonodajne narave. Gre za skupek predpisov, ki terjajo spremembe v smislu poenotenja zakonodaje na skupnem evropskem nivoju, z namenom poenotenja in poenostavljanja izvedb prevozov izrednih dimenzij in mas v cestnem prometu.

1.3 METODE DELA

V diplomskem delu bom raziskoval literaturo na področju izrednih prevozov, pri delu bom posegel po različni literaturi, strokovnih revijah, medijih, Uradnem listu RS, slikovni material pa bom poiskal s pomočjo strežnikov svetovnega spleta, nekaterega pa bom pridobil kar na terenu. Pri delu bom uporabljal induktivno-deduktivno metodo, analitično, komparativno in metodo kompilacije.

2 PRAVNI VIRI

2.1 PRAVNA PODLAGA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV V RS

V Republiki Sloveniji poznamo štiri sprejete zakonske akte, ki urejajo področje izrednih prevozov tovora v cestnem prometu. To so:

- Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 138/2006,
- Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 4/2008)
- Zakon o javnih cestah (ZJC), Uradni list RS, št. 110/2010,
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP), Uradni list RS, št. 83/04 s spremembami in dopolnitvami objavljenimi v Uradnem listu RS, št. 35/05,
- Pravilniku o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov objavljen v Uradnem listu RS št. 47/2009.

Pravilnik o merah in masah v cestnem prometu v osnovi določa največje dovoljene mere in teže vozil v cestnem prometu tako domačem kot v mednarodnem prometu. Usklajen je z direktivami EU.

Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji določa kategorije tovorov, ki po dimenzijah in masah presegajo standardizirane dimenzije, določa postopke za pridobivanje dovoljenj, izjeme, ko ta dovoljenja niso potrebna, potrebno dokumentacijo s podajo vloge za izredni prevoz in načine izvajanja teh prevozov.

Zakon o javnih cestah določa status in kategorizacijo javnih cest, ureja pravila določanja mej javnih cest, določa enotna pravila in strokovne podlage za graditev in vzdrževanje vseh javnih cest, zaradi zagotovitve čim bolj enakih pogojev za kakovosten in varen prevoz vsem uporabnikom cest na celotnem cestnem omrežju v državi, določa obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje usposobljenosti teh cest za varen in neoviran promet ter ureja upravljanje, graditev, vzdrževanje in varstvo državnih cest in prometa na njih.

Zakon o varnosti cestnega prometa določa pravila in pogoje za udeležbo v cestnem prometu, sankcije za nespoštovanje določb ter pristojnost in pooblastila državnih organov (policija, mestno redarstvo, inšpekcijske službe-pristojni za inšpekcijski nadzor cest, pristojni inšpektorat za inšpekcijsko nadzorstvo prevozov v cestnem prometu, zdravstveni inšpektorat in inšpektorat pristojen za varstvo okolja).

3 IZREDNI PREVOZI – SPECIFIKACIJA

3.1 KATEGORIZACIJA IZREDNIH PREVOZOV

Izredni prevozi se v skladu z pravilnikom o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh v RS delijo na naslednje kategorije:

– izredni prevoz I. kategorije je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom ne presega 44 ton skupne mase, 3 m širine, 4,2 m višine, dolžine za več kot 25% od največje dovoljene s predpisi ali odrejene na cesti s prometnimi znaki ter osnih obremenitev, dovoljenih s predpisi ali odrejenih s prometnimi znaki,

– izredni prevoz II. kategorije je prevoz z vozilom, ki ima samo ali skupaj s tovorom naslednje vrednosti skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev: nad 44 ton do največ 60 ton skupne mase, nad 3 m do največ 3,5 m širine, nad 4,2 m do največ 4,5 m višine, ki presega dolžino za 25% do največ 40% od največje dovoljene s predpisi ali odrejene na cesti s prometnimi znaki, in ki presega osne obremenitve za največ 20% od največjih dovoljenih s predpisi ali odrejenih na cesti s prometnimi znaki,

– izredni prevoz III. kategorije je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom presega gornje meje skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, določene v prejšnjem odstavku za izredni prevoz II. kategorije,

– izredni prevoz IV. kategorije je prevoz z delovnim vozilom brez tovora, registriranim za udeležbo v prometu, katerega skupna masa presega s predpisi dovoljeno skupno maso in ne presega 60 ton oziroma so zaradi skupne mase presežene dovoljene osne obremenitve. V to kategorijo sodijo tudi delovna vozila brez tovora, katerih dimenzije presegajo s predpisi dovoljene mere.

-- izredni prevoz V. kategorije je prevoz z delovnim strojem, vleka zamenljivega vlečenega stroja ali traktorskega priključka brez tovora, kadar to vozilo presega s predpisi dovoljene dimenzije in osne obremenitve, vendar ne presega dovoljene skupne mase

Za navedene kategorije si je potrebno z ustrezno predpisano dokumentacijo pridobiti dovoljenje, za prevoz pri pristojnem organu, razen v določenih izjemah, ki bodo navedene v načrtovanju izrednih prevozov.

4 NAČRTOVANJE IZREDNIH PREVOZOV

4.1 PRISTOJNOSTI ZA IZDAJO DOVOLJENJA V RS

Dovoljenje za izredni prevoz je dokument s katerim vzdrževalci – upravljavci cest predlagatelju dovolijo, da se po določeni cesti pod določenimi pogoji izvede izredni prevoz. To področje ureja Ministrstvo za promet in sicer Direkcija za ceste.

Gre za prevoze težkih ali nedeljivih tovorov, ki jih ni mogoče prepeljati z nobenim drugim prevoznim sredstvom, ter presega standardno določene dimenzije širino, dolžino višino in maso.

V RS se dovoljenja pridobivajo na podlagi tega v katero pristojnost spada cesta ki jo bo izvajalec izrednega prevoza uporabil v načrtovani poti. Pristojnosti za izdajo dovoljenj se delijo na tri veje:

- Ministrstva za promet Direkcije Republike Slovenije za ceste, v primeru državnih cest,
- DARS v primeru avtocestnega križa,
- ter organi lokalne samouprave v primeru cest, s katerimi upravljajo občine.

4.2 POSTOPEK ZA PRIDOBITEV DOVOLJENJA

Dovoljenje za izredni prevoz se izda na podlagi pisne vloge predlagatelja, vloga mora vsebovati predpisane podatke, ki so:

- podatki o predlagatelju in prevozniku izrednega tovora (naziv–naslov),
- podatki o času prevoza, številu prevozov, veljavnosti dovoljenja in konvoju,
- podatki o načrtovani poti,
- podatki o tovoru,
- podatki o vozilih,
- podatki o dimenzijah in skupni masi izrednega tovora,
- podatki o oseh, osnih obremenitvah in razdaljah med osmi in kolesi,
- podatki o prilogah v vlogi (skice prevoza, predlog prevoznega načrta, presoja stabilnosti objektov, seznam registrskih označb vozil, kopije listin o ustreznosti vozi, izjava o določitvi organizatorja prevoza, seznam prevoznih poti).

Za izdajo dovoljenja za izredni prevoz je potrebno predložiti pisno vlogo ali vlogo, ki je v elektronski obliki in je podpisana z varnim elektronskim podpisom s kvalificiranim potrdilom.

Vloga mora vsebovati najmanj podatke o:

– vložniku vloge za dovoljenje za izredni prevoz (podatki o fizični ali pravni osebi),

– tovoru (vrsta tovora in tehnični podatki o tovoru),

– vozilu ali vozilih, s katerimi bo izredni prevoz opravljen (registrska označba vozila; za vozila, ki niso registrirana v Republiki Sloveniji, se priloži kopija prometnega

dovoljenja in potrdila o skladnosti vozila ali druga listina, iz katere je mogoče ugotoviti ustreznost vozila ter državo registracije; za vozila, za katera ni potrebna registracija vozila, se predloži identifikacijska številka vozila),

- izrednem prevozu (dimenzije, skupna masa, osne obremenitve),
- času prevoza oziroma prevozov (predviden začetek in trajanje),
- načrtovani prevozni poti.

Za izredne prevoze II. in III. kategorije je treba vlogi priložiti tudi skico vozila ali vozil, s katerimi bo izredni prevoz opravljen, s prikazom naložitve tovora (tloris, naris in prečni prerez z označbo dimenzij in skupne mase). Kadar izredni prevoz presega osne obremenitve, mora skica vsebovati tudi označitev osnih obremenitev in razmike osi.

Za izredne prevoze III. kategorije, ki se uvrščajo med izredne prevoze zaradi preseganja mas oziroma dimenzij, in za izredne prevoze II. kategorije, pri katerih so potrebne kratkotrajne zaustavitve prometa, se vlogi priloži tudi prevozni načrt.

Za izredne prevoze, katerih skupna masa presega nosilnost premostitvenih objektov na prevozni poti (skupna masa izrednega prevoza presega 60 ton ali presega nosilnosti, določene v banki cestnih podatkov), se vlogi priloži tudi presoja stabilnosti premostitvenih objektov. Presoja, ki se nanaša na enak izredni prevoz ter nespremenjeno prevozno pot in objekte, ne sme biti starejša od enega leta.

Vlogi tuje pravne ali fizične osebe za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah v Republiki Sloveniji mora biti priložena izjava, da je za izvedbo izrednega prevoza, za katerega je s tem pravilnikom predpisano spremstvo, določila organizatorja izrednega prevoza iz 15. člena tega pravilnika.

Vloga za izdajo dovoljenja za izredni prevoz se lahko vloži na obrazcu, ki ga v skladu z določbami tega pravilnika določi direkcija.

Prevozni načrt za izredne prevoze III. kategorije mora vsebovati:

- prevozno pot z navedbo cest, po katerih naj bi izredni prevoz potekal, ter vseh parkirišč in drugih prometnih površin ob prevozni poti, primernih za ustavljanje izrednega prevoza,
- časovni potek prevoza z navedbo predvidenih postankov na parkiriščih ali drugih prometnih površinah ob prevozni poti,
- opis, lokacijo in predviden čas posebnega manevriranja z vozilom ali manipuliranja s tovorom,
- opis predvidenih posebnih ukrepov pri izvajanju izrednega prevoza (delna ali popolna zapora ceste zaradi izrednega prevoza s predvidenim časom njenega trajanja, predvideni posegi v naprave in napeljave v zračnem prostoru nad voziščem ceste in podobno),

- način urejanja prometa v primerih iz tretje ali četrte alineje tega člena (izmenično odvijanje cestnega prometa, usmerjano s pomočjo semaforjev ali ročno, preusmeritev prometa na obvozne ceste in podobno).

V Republiki Sloveniji se dovoljenje za prevoz izdaja za vsak posamezen prevoz posebej, razen v primerih več zaporednih prevozov I. kategorije, v teh primerih se lahko dovoljenje izda za prevoze, ki se izvajajo z istim ali enakim vozilom na isti prevoznici poti, za izredne prevoze IV. kategorije, za katere se v dovoljenju določijo mejne vrednosti skupne mase, dimenzij in osnih obremenitev vozila ter navedejo prevozne poti, za katere dovoljenje velja; za občasno (sezonsko) povečan obseg izrednih prevozov na krajših razdaljah, za več izrednih prevozov v kombiniranem transportu (cesta – železnica), ki se izvajajo z istim ali enakim vozilom na isti prevoznici poti, na kjer ni potrebno preverjati statične nosilnosti mostov in drugih objektov.

Dovoljenje za izvedbo izrednega prevoza se izda v naslednjih primerih:

- če sta vozilo ali tovor konstrukcijsko nedeljiva tako, da z demontažo delov vozila ali tovora ni mogoče zmanjšati njune skupne mase, dimenzij ali osne obremenitve na raven največjih dovoljenih s predpisi ali odrejenih s prometnimi znaki na javni cesti,
- če vozila ali tovora od izvora do cilja ni mogoče prepeljati po železnici ali z drugim prometnimi sredstvi ali če bi prevoz s temi prometnimi sredstvi povzročili večje skupne stroške prevoza s stroški dodatnih ukrepov za usposobitev prevozne poti kot prevoz po javni cesti,
- če je pri izvedbi izrednega prevoza moč zagotoviti pogoje za varno in čim manj moteno odvijanje cestnega prometa.

4.3 IZJEME PRI IZREDNIH PREVOZIH, KJER DOVOLJENJA NISO POTREBNA

Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji pa določa tudi izjeme za opravljanje izrednih prevozov, kjer dovoljenja niso potrebna. Te izjeme so:

- za izredne prevoze, ki se morajo opraviti takoj zaradi intervencije ob naravnih in drugih nesrečah, ob izrednih razmerah ali zaradi obrambnih potreb,
- za izredne prevoze, ki se morajo opraviti zaradi vzpostavitve prevoznosti javnih cest v zimski službi (pluženje cest in posipanje cest proti poledici),
- za izredne prevoze I. kategorije z vozili mednarodnih mirovniških sil, mednarodnih organizacij oziroma obrambnih sil drugih držav, ki potekajo po tranzitnih smereh iz VI. poglavja tega pravilnika, če je tako določeno s posebnim sporazumom ali pogodbo.

4.4 NAČRTOVANJE IZVEDBE

Pri načrtovanju opravljanja izrednega prevoza moramo narediti skrben načrt, ki mora vsebovati potrebne podatke. To pomeni, da moramo nakazati prevozno pot z navedbo cest, po katerih načrtujemo prevoz tovora, podatke o vseh parkiriščih in drugih prometnih površinah ob načrtovani poti, ki so primerna za zaustavitev izrednega prevoza. Temu sledi opis lokacij in predvideni čas za manevriranje in manipuliranje z tovorom. Opisati je potrebno časovni potek prevoza z navedbo predvidenih postankov na načrtovani poti, predvidene posebne ukrepe pri izvajanju izrednih tovorov, kot so delna ali popolna zapora ceste, različni posegi v naprave in napeljave v zračnem prostoru nad voziščem.

Kot primer tovrstnih posegov navajam primer prevoza izrednega tovora podjetja Transing, d. o. o., ki je v mesecu maju 2010 opravljala izredni prevoz ohišja generatorja za jedrsko elektrarno Krško, kje so morali pri prečkanju Viške ceste v Ljubljani in železniške proge delavci cestnega podjetja odstraniti električno napeljavo nad progo, da so manever lahko izvedli. Nadaljnje načrtovanje izrednega prevoza zahteva, da sestavimo predlog načina urejanja prometa med prevozom in podatke o poteku že opravljenih enakih ali podobnih prevozov na predlagani prevozni poti.

Primer prevoza ohišja generatorja specificirajo naslednji tehnični podatki: hitrost kompozicije znaša 20 km/h, kompozicija je dolga 68 metrov, široka 6 metrov, visoka 5 metrov in težka 368 ton. Glede na veliko težo tovora je organizator, tj. podjetje Transing, uporabil dve prikolici, ki sta težo razdelili, s tem pa so se izognili nevarnosti, da bi prišlo do poškodb vozišča, kar bi povečalo stroške prevoza.



Slika 1: Primer izrednega prevoza za NEK (Vir: 24ur.com, ime članka: Orjak skozi Ljubljano)

4.5 SPREMLJEVALNO OSEBJE

Izvajanje prevozov izrednih tovorov v cestnem prometu je izredno zahtevna oblika transporta, zato je zakonodajalec predpisal, da morajo imeti osebe, ki izvajajo oziroma sodelujejo pri teh prevozi, opravljeno ustrezno usposabljanje. Pravno podlago najdemo v Pravilniku o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov, ki določa program usposabljanja ter način in postopek opravljanja preizkusa strokovne usposobljenosti za spremljevalce izrednih prevozov.

Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov določa, da mora imeti voznik spremljevalnega vozila, ki opravlja tovrstne prevoze, opravljeno ustrezno usposabljanje, ki z ustrezno označenimi vozili opravlja nalogo spremstva. Udeleženci usposabljanja po zaključku prejmejo potrdilo, ki dokazuje njihovo usposobljenost. Usposabljanje za izvajanje izrednih prevozov pa mora imeti tudi sam organizator prevozov.

Izvajalec izrednih prevozov mora poskrbeti, da je osebje tako ustrezno usposobljeno, da je detajlno seznanjeno z načrtom prevoza, da je tovor pravilno naložen in da se pri izvajanju prevoza upoštevajo vsi predpisi in pogoji iz dovoljenja za izredni prevoz.

Usposabljanje za spremljevalno osebje izrednih prevozov lahko izvaja organizacija, ki ji Ministrstvo za promet z odločbo dodeli to pravico in se izda za dobo petih let.

Kandidat za preizkus strokovne usposobljenosti mora izpolnjevati določene pogoje, ki so: da ima vozniško dovoljenje najmanj B-kategorije, da ni voznik začetnik in da ni bil kaznovan za kazniva dejanja s področja cestnega prometa.

5 TEHNIČNA SREDSTVA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV

5.1 VLEČNA SREDSTVA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV

Vlečna sredstva za izvajanje izrednih prevozov predstavljajo vlačilce, ki so po svoji konstrukciji in moči motorja sposobni izvajati vleko vlečenih vozil v tovrstnem transportu, tu lahko govorimo o specialnih vozilih, ki s svojo konstrukcijo in optimiziranimi pogonskimi sklopi zagotavljajo ustrezno moč, zanesljivost in gospodarnost.

Šasije teh vozil so narejene tako, da dosegajo največjo učinkovitost, pri tem pa obdržijo najmanjšo lastno težo, morajo biti dovolj robustne in omogočati nadgrajevanje vozila.



Slika 2: Primer 4-osnega vlečnega vozila Scania (Vir: <http://www.tecnotrasporti.eu/abnormal-transport.aspx>)

Zaradi boljših manevrskih sposobnosti se pri prikazanem vozilu obračajo kolesa na obeh sprednjih oseh.



Slika 3: Primer 3 osnega vlečnega vozila, vleka pokvarjenega polno natovorjenega tovornjaka skupne mase 40 ton (Vir: Lastna fotografija)

Tabela 1: prikaz vlečnih vozil glede na osi in vrste pogonov:

	Dvoosno vlečno vozilo, s pogonom na vsa štiri kolesa (4x4)
	Triosno vlečno vozilo, s pogonom na zadnji par osi (6 x 4)
	Štiriosno vlečno vozilo, s pogonom na zadnji par osi (8 x 4), dve krmilni osi
	Triosno vozilo s pogonom na vsa kolesa (6 x 6)
	Štiriosno vlečno vozilo s pogonom na zadnje tri osi, dve krmilni osi
	Štiriosno vlečno vozilo s pogonom na vsa kolesa, dve krmilni osi (8 x 8)

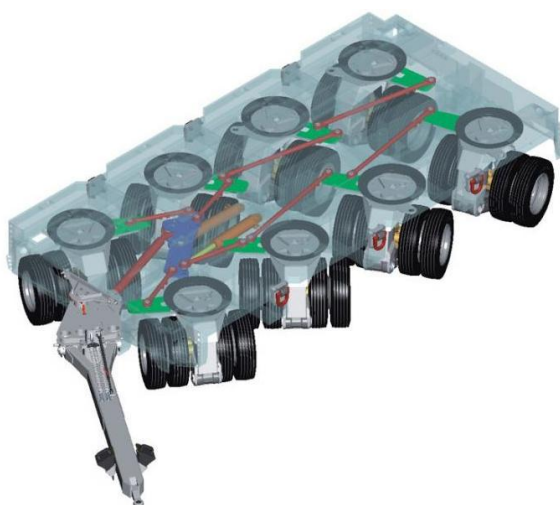
5.2 VLEČENA SREDSTVA ZA IZVAJANJE IZREDNIH PREVOZOV

Pri vlečenih vozilih za prevoz izrednega tovora govorimo o specialnih priklopnikih (to so vozila, ki se ne naslanjajo na vlečno vozilo) in polpriklopnikih (vozila, ki se ob priklopu naslonijo na vlečno vozilo), ki nimajo lastnega pogona, izjema so tako imenovani »transporterji«, ki se uporabljajo za premik najtežjih tovorov. Specialna vlečena vozila so konstruirana in prilagojena tako, da imajo kar največjo sposobnost manevriranja (praktično v vse smeri, kot tudi okoli svoje vertikalne osi). Priklopnike delimo na dve vrsti, in sicer: glede na višino tovora na nizke, klasične in visoke ter na odprte in zaprte priklopnike.

Vlečena priklopna vozila so konstruirana tako, da težo razporedijo na čim večjo površino ter s tem zmanjšajo pritiske na vozišče, kar pripomore k boljši stabilnosti, ter obvaruje vozišče pred poškodbami. S tem namenom imajo priklopna vozila namenjena za izvajanje izrednih prevozov povečano število koles, manjših dimenzij, ki se preko hidravličnih mehanizmov vrtijo v vse smeri, hidravlično uravnavani pa so tudi mehanizmi, ki skrbijo, za stabilnost tovora, to pomeni, da tovor kljub naklonom vozišča ostane v vodoravnem položaju.



Slika 4: Primer prilagajanja hidravlike koles priklopnega vozila (Vir: <http://www.goldhofer.de/gh-en/modular-vehicles/introduction-to-the-technology.php>)



Slika 5: Model priklopnika (Vir: <http://www.goldhofer.de/gh-en/modular-vehicles/introduction-to-the-technology.php>)

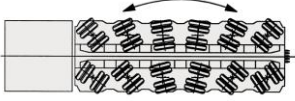
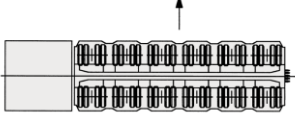
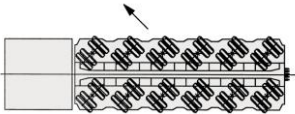
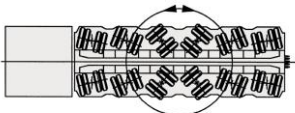


Slika 6: Primer priklopnega vozila (Vir: <http://www.goldhofer.de/gh-en/modular-vehicles/hydrostatic-drive-and-electronic-multipath-steering-pst-sl-e.php>)



Slika 7: Primer polpriklopnika (Vir: <http://www.goldhofer.de/gh-en/semitrailers/semi-lowloaders-with-lowbed-fixed-drop-deck.php>)

TABELA PRIKAZA HODOV PRIKLOPNIH VOZIL

	Prikaz običajnega hoda v fazi zavoja
	Prikaz pravokotnega gibanja
	Prikaz diagonalnega gibanja
	Prikaz krožnega gibanja

5.3 SPREMLJEVALNA VOZILA

Vozila, ki spremljajo izredni prevoz, morajo biti ustrezno označena v skladu z pravilnikom o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze.

Drugi in tretji odstavek 17. člena zgoraj navedenega pravilnika določata, da je obvezno spremstvo izrednega prevoza se določi za izredni prevoz v primeru, da ta zaradi svojih dimenzij presega širino ali prosti profil prometnega pasu na celotni ali delu prevozne poti, da v krivinah prehaja na drug prometni pas ali da je zaradi njegovega izvajanja potrebna kratkotrajna ustavitev prometa na delu prevozne poti. Spremstvo teh izrednih prevozov je obvezno samo za tisti del prevozne poti, za katerega je v dovoljenju za izredni prevoz izrecno določeno, in se izvaja najmanj z enim vozilom za spremstvo, ki vozi pred izrednim prevozom, na avtocesti pa za njim. Kadar izdajatelj dovoljenja pri zavarovanju in izvedbi izrednega prevoza določi sodelovanje policije, mora predhodno pridobiti pisno soglasje Generalne policijske uprave Ministrstva za notranje zadeve, v katerem sta določena obseg in način policijskega zavarovanja oziroma sodelovanja pri izvedbi izrednega prevoza.

Spremljevalna vozila izrednega prevoza morajo biti opremljena z brezžično napravo, ki jim omogoča komunikacijo z voznikom izrednega prevoza. Ne smejo presegati največje dovoljene mase 3,5 t in morajo biti dovolj pregledna, tako da vozniku omogočajo pregled v vseh smereh. Spremljevalna vozila ne smejo biti vključena ali sodelovati kot pomoč pri prevozu tovora npr. ne smejo sodelovati kot pomoč v sklopu kompozicije. Spremljevalna vozila so po mednarodnem evropskem standardu rumene barve.

Enostavno spremstvo mora biti opremljeno najmanj z naslednjo opremo:

- zeleno in rdečo zastavico za urejanje prometa ali z loparjem za urejanje prometa ter svetilko, ki oddaja rdečo svetlobo,
- dvema odsevnima prometnima znakoma triopan (tristranska piramida), na katerih sta upodobljena znak "nevarnost na cesti" (I-25), s stranico enakostraničnega trikotnika najmanj 60 cm, in dopolnilna tabla (IV-5) z besedilom »IZREDNI PREVOZ«, z velikostjo pisave najmanj 8 cm, oziroma z dvema samostojnima prometnima znakoma, ki vsebujeta znak "nevarnost na cesti" (I-25), s stranico enakostraničnega trikotnika najmanj 60 cm, in dopolnilno tablo (IV-5) z besedilom »IZREDNI PREVOZ«, z velikostjo pisave najmanj 8 cm,
- dvema prenosnima utripajočima svetilkama rumene barve ter,
- varnostnim jopičem živo oranžne barve z vdelanimi belimi odsevnimi trakovi za spremljevalca.

Zahtevno spremstvo mora biti poleg opreme za enostavno sredstvo opremljeno še z naslednjo opremo:

- z merilnikom dolžin in višin ter
- s svetlobno signalno tablo velikosti najmanj 1000 mm x 700 mm, s spremenljivo vsebino prometnih znakov: znak »nevarnost na cesti« (I-25) z dopolnilno tablo (IV-5) »IZREDNI PREVOZ«, znak »prepovedano prehitevanje vseh motornih vozil, razen enoslednih« (II-28), znak »prepovedano prehitevanje za tovorna vozila« (II-29), rumena utripajoča puščica, usmerjena levo ali desno, ki opozarja, da je prometni pas zaprt in ga je potrebno menjati v smeri puščice. Prometna signalizacija mora biti vidna naprej in nazaj. Na signalni tabli ne sme biti reklamnih sporočil. Uporaba znakov mora biti krmiljena iz vozila.



Slika 8: Primer spremljevalnega vozila (Vir: European Best Practice Guidelines For Abnormal Road Transports)



Slika 9: Najpogosteje uporabljeni prometni znaki pri izrednih prevozi (Vir: <http://translate.google.si/translate?hl=sl&langpair=en|sl&u=http://www.ideamerge.com/motoeuropa/roadsigns/>)

6 TEHNOLOGIJA IN PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE IZREDNIH PREVOZOV

6.1 OCENA IN PREGLED IZREDNIH PREVOZOV V RS

Pri oceni in pregledu izrednih prevozov sem uporabil konkretne podatke enega izmed podjetij, ki se ukvarja z izvajanjem izrednih prevozov pri nas in v tujini. Gre za podjetje MTS, izredni prevozi, d. o. o.

Pri oceni in pregledu praktičnega izvajanja izrednih prevozov pridemo do podatkov, ki kažejo dejansko stanje in pogoje za izvedbo. Z raziskovanjem pridobitve dovoljenj sem prišel do naslednjih podatkov: izvajalec za dovoljenje z ustrezno dokumentacijo zaprosi na Ministrstvu za promet in zveze, kjer za dovoljenja za enostavne prevoze (v mejah dimenzij 3–5 metrov širine, 4–20 metrov dolžine in do 4,5 metrov višine) priskrbijo v povprečju v roku 2–3 delovnih dni. Dovoljenje ministrstvo priskrbi za celotno pot, ne glede na to, ali poteka po državnic cestah, avtocestah ali lokalnih cestah. Opisan način je skladen tudi s smernicami Evropske unije na področju izvajanja izrednih prevozov, in sicer s smernico »one-stop-shop«; ta usmeritev državam nalaga, da bi vse članice imele eno agencijo ali podobno ustanovo, kjer bi izvajalci izrednih prevozov, domači in tuji, lahko na enem mestu pridobili vsa potrebna dovoljenja.

Za zahtevnejše prevoze, ki odstopajo od zgoraj navedenih dimenzij, poteka pridobitev dovoljenja po podatkih iz terena (podjetje MTS, d. o. o.) v povprečju od 3 tedne do meseca dni. Po podatkih Direkcij za ceste je potrebno o dovoljenju za izredne prevoze odločiti v roku 15 dni, kot to predpisuje Zakon o javnih cestah (3. odstavek 51. člena). Postopek se po podatkih Direkcije za ceste lahko podaljša predvsem zaradi kompleksnejše dodatne dokumentacije, ki razširi seznam soglasij, katera morajo biti pridobljena za izdajo dovoljenja in velikega števila prejetih vlog za izdajo dovoljenja. Izvajalec mora na primer pri prevozu tovora, ki presega 60 ton, pridobiti ekspertizo nosilnosti mostov in podobnih objektov. Pri Direkciji za ceste se pri izdaji dovoljenja in ostalih odločb načeloma držijo rokov, zapisanih v Zakonu o splošnem upravnem postopku, kjer je rok za reševanje zadev 30 dni, v primeru, da ni potrebno ugotavljanja dodatnih dejstev, razen v primerih, kot je navedeno zgoraj, ko roke za izdajo dovoljenj predpisuje drug tehnični zakon.

Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji določa trajanja dovoljenj. V Republiki Sloveniji se roki v skladu z določili 13. člena navedenega pravilnika gibljejo od najmanj 1 meseca do 1 leta. Navedeno nihanje rokov za določene izredne prevoze je v neskladju s smernicami Evropske unije, ki stremi k izenačenem časovnem obdobju trajanja dovoljenja. Tovrstno področje je v članicah EU še vedno neizenačeno, na primer v sosednji Republiki Avstriji za transporte, ki ne presegajo 4 metre, in osne obremenitve izdajo dovoljenje za izredne prevoze za dobo enega leta. Pri nas se tovrstno dovoljenje lahko pridobi za prevoze do širine in višine 4,5 metra in skupne mase 44 ton, ob tem pa ni presežena predpisana osna obremenitev.

Z zbiranjem podatkov iz virov Ministrstva za promet in zveze in pri izvajalcu izrednih prevozov, podjetju NTS, izredni prevozi, d. o. o., lahko zaključimo, da postopki pridobivanja dovoljenj kljub odstopanju od smernic Evropske unije niso problematični. Ti stroški so:

- povračilo za izredni prevoz,
- plačilo upravne takse,
- obdelava dovoljenja.

Izvajanje izrednih prevozov na podlagi zbranih podatkov v smislu pridobivanja dovoljenj se ne kaže kot posebej problematično, izvajalci so na nekakšne rutinske postopke navajeni ter jih ocenjujejo kot manj problematične.

Ugotovljeno je bilo, da največjo oviro pri nas predstavlja slaba sinhronizacija med organi za izdajo dovoljenj in ostalimi organi, ki v postopkih za pridobivanju dovoljenj ne sodelujejo pa bi morali. Največjo težavo v Republiki Sloveniji predstavljajo gradbišča, ki se pojavljajo na načrtovani poti.

Pri izvajanju izrednega prevoza se izvajalci na načrtovani poti naletijo na gradbišče, ki predstavlja oviro, zaradi katere prevoza ni moč nadaljevati. Tu nastane problem, saj je dovoljenje za prevoz izdano le za načrtovano pot, izdajatelj pa podatka, da je tam gradbišče, ob izdaji dovoljenja očitno ni imel, saj bi v nasprotnem primeru v dovoljenje vključil tudi obvoz.

Izvajalec bi moral v takem primeru prekiniti izvedbo prevoza ter si pridobiti dovoljenje za obvoz, tovrstni »popravek« pa bi v primeru izvedbe enostavnega prevoza trajal vsaj 2 do 3 dni. Izvajalec je tako nekako prisiljen opraviti obvoz preko neke lokalne ceste brez dovoljenja, če želi prevoz izpeljati v dogovorjenem časovnem obdobju, s tem pa posledično tudi tvega kazen.

Zadeve z navedenega področja so na primer veliko bolje urejene v sosednji Avstriji, kjer ima izdajatelj dovoljenj izredno dober informacijski sistem, ki vključuje tudi podatke o aktivnih gradbiščih. To mu omogoča izdajanje dovoljenja za izredne prevoze z vključevanjem vseh potrebnih obvozov.

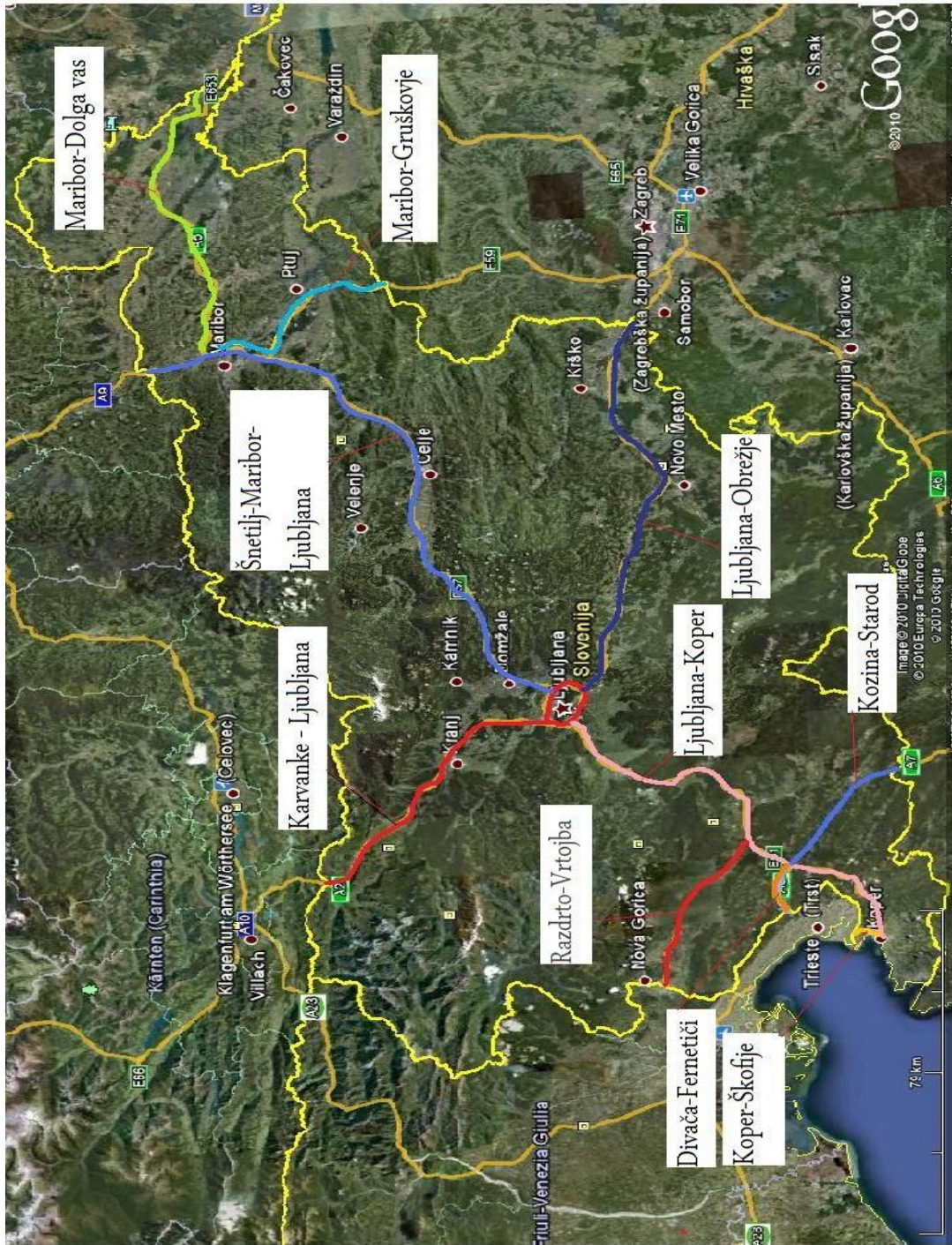
V našem prostoru bi bilo tako bilo nujno sodelovanje med tremi vejami, ki so relevantne za področje izvajanja izrednih prevozov. To so Ministrstvo za promet in zveze, DARS in Direkcija za ceste. Slednji bi morali imeti urejen ustrezen informacijski sistem, ki bi bil v podporo pri izdajanju dovoljenj za izredne prevoze.

Informacijski sistem, ki bi bil ustrezno ažuren, bi bil tako v veliko pomoč tudi pri zastavljanju koridorjev za izredne prevoze. Koridorji za izredne prevoze določajo tranzitne smeri v Republiki Sloveniji in določajo cestne povezave, na katerih se trajno zagotavlja usposobljenost za prevzem izrednih prevozov najmanj I. kategorije. Takšne koridorje pa zagovarjajo tudi smernice Evropske unije. Ta v svojih usmeritvah v zvezi izvajanja izrednih prevozov nakazuje, da bi vse države članice vzpostavile tovrstne koridorje, ki bi jih nato povezali v enoten sistem koridorje znotraj celotne Evropske unije. Kritika v zadevi nastajanja gradbišč na načrtovani poti izrednega prevoza oziroma slabe sinhronizacije pristojnih služb se ne nanaša na gradbišča, ki so nastala zaradi izrednih dogodkov, katerih ni moč predvideti.

V Republiki Sloveniji imamo vzpostavljene naslednje koridorje:

- cestni koridor Karavanke–Ljubljana,
- cestni koridor Šentilj–Maribor–Ljubljana,
- cestni koridor Ljubljana–Razdrto–Divača–Koper,
- cestni koridor Divača–Fernetiči,
- cestni koridor Ljubljana–Obrežje,
- cestni koridor Kozina–Starod,
- cestni koridor Maribor–Gruškovje,
- cestni koridor Razdrto–Vrtojba,
- cestni koridor Maribor–Dolga vas,
- cestni koridor Koper–Škofije.

Navedeni cestni koridorji so ustrezno določeni v Pravilniku o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji.



Slika 10: Grafični prikaz obstoječih koridorjev v RS, vir podloga-google earth, grafika, lastno delo

6.2 EVROPSKE SMERNICE IN PRIMERJAVE

Evropska komisija »Directorate-general for energy and transport« je predstavila usmeritve Evropske unije na področju izvajanja izrednih prevozov z namenom poenotenja postopkov v vseh državah članicah Evropske unije. Smernice so postavljene z ciljem, da bi vsem izvajalcem izrednih prevozov na območju EU olajšale izvedbo in se delijo na naslednje segmente:

- poenotenje postopkov za pridobivanje dovoljenje,
- enotne standarde za vozila, ki izvajajo izredne prevoze,
- vzpostavitev koridorjev,
- poenotenje označevanja vozil in tovora,
- poenotenje označevanja spremljevalnih vozil in pridobivanja dovoljenje-certifikatov za spremljevalno osebje,
- standardizacija priklopnih vozil z lastnim pogonom (transporterji).

6.2.1 Ideja »one stop shop«

Evropska komisija je za izdajanje dovoljenj za opravljanje izrednih prevozov prišla z idejo »one stop shop«, ki stremi k izdajanju dovoljenj v vsaki državi članici preko enega samega državnega organa. Izvajalci prevoznikov (tuji ali domači) si tako dovoljenje za prevoz za celotno transportno pot pridobijo dovoljenje na enem mestu.

Ideja je že zaživela v večini držav članic EU, tudi v Sloveniji, kjer si izvajalci izrednih prevozov dovoljenje za celotno pot pridobijo pri Ministrstvu za promet in zveze – direkcija za ceste, ne glede na to, za katero kategorijo ceste gre oziroma kdo ima zakonsko pristojnost za izdajo dovoljenja na določeni cesti (občinske, državne, AC). Predlog evropske komisije pa gre še dlje in na dolgi rok prihaja z idejo vzpostavitve enotnega sistema za pridobivanje dovoljenj na način, da bi si izvajalci dovoljenje za prevoz na enem mestu lahko pridobili na primer v svoji matični državi, in sicer za celotno pot skozi več držav članic EU.

Za uspešno delovanje takšnega sistema bo potrebno vzpostaviti ustrezen informacijski sistem, ki bo uporabnikom dostopen preko interneta. Dostopna točka bi bila uporabnikom na voljo v domačem jeziku in vsaj enem mednarodnem (predlagan angleški jezik).

Spletna stran bi zajemala informacije o regulativah in postopkih za pridobivanje dovoljenj in vse potrebne obrazce za podajo vloge.

Skupina evropskih strokovnjakov je pri urejanju smernic za vzpostavitev tako imenovanega sistema »one stop shop« podala naslednje predloge:

- poslovanje in zagotavljanje uslug pridobivanja dovoljenje v času uradnih ur, ki bi bile poenotene,
- za pridobivanje dovoljenj se mora v prihodnosti vzpostaviti enoten obraz za celotno EU,
- vlogo za podajo dovoljenj bo možno podati preko: redne pošte, telefaksa, e-maila ali preko elektronskega obrazca na internetni strani,

- obrazci za podajo vlog morajo biti dosegljivi v elektronski obliki v vseh državah članicah EU.

Poleg enotnih obrazcev in opisanega sistema pa je delovna skupina evropske komisije predlagala tudi poenotenje dolžin trajanja dovoljenj, in sicer bi se za določene dimenzije izdalo dovoljenje za izvedbo izrednega prevoza za dolžino enega leta, ki bi veljalo po zastavljenih koridorjih znotraj EU.

Evropska komisija je pri vzpostavitvi skupnega sistema za izdajo dovoljenj znotraj EU predlaga tudi pogoje pod katerimi bi se dovoljenja pridobivala in časovne roke, ti so:

- odobritev dovoljenja znotraj en države članice 5 delovnih dni,
- odobritev dovoljenja med dvema državama članicama delovnih 7 dni,
- odobritev dovoljenja med tremi do petimi državami članicami delovnih 10 dni,
- odobritev dovoljenja med več kot petimi državami članicami delovnih 15 dni.

Iz raziskav evropske komisije je razvidno, da se roki za pridobivanje dovoljenj močno razlikujejo med članicami EU na primer v Republiki Avstriji povprečen čas znese 7 delovnih dni, v Belgiji 21 delovnih dni, na Finskem 2 delovna dneva, na Irskem 5 delovnih dni, v Republiki Sloveniji po podatkih izvajalcev 2–3 delovne dni (podatek je bil pridobljen od podjetja, ki se ukvarja z izvajanjem izrednih prevozov MTS, d. o. o., in podjetje B&B, d. o. o.).

Vloga za izdajo dovoljenja za izredni prevoz za pridobitev dovoljenja v RS (vir: Ministrstvo za promet in zveze, direkcija za ceste):

VLOGA ZA IZDAJO DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH

V skladu z 51. členom Zakona o javnih cestah - ZJC (Ur. l. RS številka 29/1997, 18/2002, 50/2002, Opj. UB štifa UH-224/00-15, 110/2002, 131/2004, Opj. UB štifa UH-95/02-20), 9. členom Pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smerih za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS številka 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006), v nadaljevanju Pravilnik o izrednih prevozih oz. P.P. in 30. členom Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji - ZDARS (Ur. l. RS številka 57/1993, 126/2003), spodaj navedeni predlagatelj s to vlogo prosi pristojnega izdajatelja dovoljenj za izredne prevoze po javnih cestah, za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah, z naslednjimi podatki, predlogi in prilogami:

A. PODATKI O PREDLAGATELJU IN PREVOZNIKU IZREDNEGA PREVOZA

Predlagatelj:		Ta stolpec izpolni pristojni izdajatelj dovoljenja!
Naslov:		
Poštna št.:	Pošta:	
Država:		
Telefon:	Faks:	
Davčna številka:		
Prevoznik:		
Naslov:		
Poštna št.:	Pošta:	
Država:		
Številka vloge:	Datum:	Kategorija izrednega prevoza:

B. PODATKI O ČASU PREVOZA, ŠT. PREVOZOV, VELJAVNOSTI DOVOLJENJA IN KONVOJU

Predviden datum začetka prevoza	Predviden čas trajanja prevoza	Predvideno št. prevozov	Predlagan čas veljavnosti dovoljenja	Predlagan konvoj	Predlagano št. vozil v konvoju

C. PODATKI O NAČRTOVANI PREVOZNI POTI

↔ Kraj začetka prevoza	
→↔↔↔ Načrtovana prevozna pot	
↔↔↔↔ Kraj zaključka prevoza	

D. PODATKI O TOVORU

Vrsta (ime) tovora	Motorno/vlečno vozilo		Priklonopogonsko vozilo	
Dimenzije (m) (dolžina X širina X višina)	X	X	X	X
Masa (t)				
Število kosov				

E. PODATKI O VOZILU OZ. VOZILIH

	Motorno/vlečno vozilo		Priklonopogonsko vozilo	
Registrska označba vozila				
Država registracije vozila				
Šifra potrdila o skladnosti vozila				
Vrsta vozila				
Znamka vozila				
Tovarniška oznaka vozila				
Oblika nadgradnje				
Masa vozila (t)				
Največja tehnično dovoljena masa vozila (t)				
Napolična obremenitev vlečne naprave/sedla (t)				
Največja tehnično dovoljena masa priklonnega vozila (t)				

Stran 2:

Nazivna moč motorja (kW)		
Najvišja hitrost (km/h)		

F. PODATKI O DIMENZIJAH IN SKUPNI MASI IZREDNEGA PREVOZA

Dolžina (m)	Širina (m)	Višina (m)	Min. višina (m) *	Skupna masa (t)

* - izpolniti le v primeru uporabe specialnih priklonikov z možnostjo urejevanja višine, ko je priklonik soustven na najnižjo višino.

G. PODATKI O OSEH, OSNIH OBREMITVAH, RAZDALJAH MED OSMI IN KOLESIH

Zap. št. osi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Osne osovje (t)															
Razpored največje tehnično dovoljene mase na osi (t)															
Št. koles na osi															
Pogonske osi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Široke pnevmatike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avtomatsko izravnavanje osnih obremenitev	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Razdalje med osmi (m)															

H. PODATKI O PRILOGAH K VLOGI

<input type="checkbox"/>	Skica izrednega prevoza (2. odstavek 10. člena PIP)
<input type="checkbox"/>	Predlog prevoznega načrta (3. odstavek 10. člena PIP in 11. člen PIP) števila: datum: izdelal:
<input type="checkbox"/>	Presoja stabilnosti objektov (4. odstavek 10. člena PIP) števila: datum: izdelal:
<input type="checkbox"/>	Seznam registrskih oznacb vozil (6. odstavek 10. člena PIP) števila: datum:
<input type="checkbox"/>	Kopije listin o ustreznosti vozil (6. odstavek 10. člena PIP)
<input type="checkbox"/>	Izjava o določitvi organizatorja izrednega prevoza (7. odstavek 10. člena in 23. člen PIP) števila: datum:
<input type="checkbox"/>	Seznam prevoznih poti (2. alineja 1. odstavka 19. člena PIP) števila: datum:

I. OPOMBE

--

J. UPRAVNA TAKSA

Prostor za upravne koleke ali za potrdilo o plačilu upravne takse s sodobnimi plačilnimi sredstvi:

Na podlagi Zakona o upravnih taksah - ZUT - UPB3 (Ur.l. RS, št. 114/2005 in 114/2006) je potrebno plačati naslednjo upravno takso:
 - po tarifi številki 1 za eno vlogo v višini 50 točk oz. v vrednosti 3,55 evrov;
 - po tarifi številki 30 za eno dovoljenje 200 točk oz. v vrednosti 14,18 evrov.

K. IZJAVE

Izjavljamo, da:

- so v tej vlogi in njenih prilogah podatki resnični in v skladu z dejanskim stanjem, vezanim na zadeven izredni prevoz,
- dovolimo obdelavo podatkov iz te vloge v statistične namene.

Žig:	Ime in priimek pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja:	Lastnoročni originalni podpis pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja:

Predlog enotne vloge za izdajo dovoljenja za izredni prevoz za pridobitev dovoljenja v EU (vir: European Best practice for Guidelines for Abnormal Road Transports).

{NAME OF THE MEMBER STATE} European flag and Member State flag
ABNORMAL ROAD TRANSPORT APPLICATION FORM

1. General information

RESERVED FOR THE ADMINISTRATION		
Client number* :		
File/reference number* :		
TO BE FILLED BY THE APPLICANT		
Name of the applicant :	Name of the haulier :	
Street number :	Street number :	
City :	City :	
Zip / Postal Code :	Zip / Postal Code :	
Country :	Country :	
Telephone :	Telephone :	
Fax :	Fax :	
E-mail :	E-mail :	
Country of vehicle's registration (if different)		
Date of the transport:	From (dd/mm/yyyy)	To (dd/mm/yyyy)
Completed truthfully Date: (dd/mm/yyyy):	Name of the applicant:	Signature of the applicant (not required if sent by e-mail)

2. Transport information

	Unladen vehicle	Load	Laden vehicle
Length (m)			
Width (m)			
Height (m)	(total / loading bed)		
Mass (tonne)			
Overhang rear (m)	XXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXX	
Overhang front (motor vehicle) (m)	XXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXX	
Overhang front (drawbar) (m)	XXXXXXXXXXXX	XXXXXXXXXXXX	

If the maximum authorised mass is exceeded, please fill table 3 otherwise continue at table 4.

3. Axle information

Axle n°	Axle spacing	Axle load	Axle n°	Axle spacing	Axle load
1	mm	tonne	10	mm	tonne
2	mm	tonne	11	mm	tonne
3	mm	tonne	12	mm	tonne
4	mm	tonne	13	mm	tonne
5	mm	tonne	14	mm	tonne
6	mm	tonne	15	mm	tonne
7	mm	tonne	16	mm	tonne
8	mm	tonne	17	mm	tonne
9	mm	tonne	18	mm	tonne

4. Vehicle information

Type (1)	Registration n°	SERT n° (2)	Type (1)	Registration n°	SERT n° (2)
<input type="checkbox"/> Tractor			<input type="checkbox"/> Semi trailer		
<input type="checkbox"/> Lorry			<input type="checkbox"/> Drawbar trailer		
<input type="checkbox"/> Ballast tractor			<input type="checkbox"/> Dolly		
<input type="checkbox"/> Self propelled machine					

- (1) please tick the appropriate box
(2) provide SERT number in case of:
 overlong transport/vehicle (combination) and/or
 extendable trailers
 transports exceeding maximum legal mass and axle loads and/or
 a modular concept vehicle

Stran 2:

5. Load and route information

Load	Brief description of load	
<input type="checkbox"/> Divisible Load <input type="checkbox"/> Indivisible Load	Evidence of indivisibility:	

Itinerary	Point of loading	
	Route / itinerary Exit point country 1 Entry point country 2 Exit point country 2 Entry point country 3 Exit point country 3 Entry point country 4 Exit point country 4 Entry point country 5	
	Point of unloading	

Remark: If the direct distance between the points of loading and unloading is greater than 65 km, the applicant has to confirm and justify that other modes of transports are not possible or economically viable.

Where applicable, describe the empty return trip.

6.3 PREDLOG INFORMACIJSKEGA SISTEMA DIREKCIJE ZA CESTE RS

Pri raziskovanju tematike izrednih prevozov v Republiki Sloveniji je bilo ugotovljeno, da v večji meri problematiko predstavljajo spreminjajoči roki trajanja dovoljenj, ki tako tudi še niso poenoteni skladno s smernicami Evropske unije, druga večja problematika, pa se je pojavila na področju nedelovanja ustreznega informacijskega sistema.

Na območju Slovenije obstaja splošna problematika zaradi velikega obsega gradbišč, ki se pojavljajo in izginjajo. Problem se pojavi, ker prevozniki dobijo dovoljenje za določeno pot, katere se pri izvajanju morajo držati, te poti so skrbno načrtovane, hkrati pa ustrezajo tudi po karakteristikah, glede na specifičen tovor.

Konvoj izrednega prevoza na poti naleti na takšno gradbišče, ki mu predstavlja nepremagljivo oviro. Prevoznik, ki je dobil dovoljenje za prevoz po določeni trasi, prevoza ne more izvesti v skladu z izdanim dovoljenjem in mora skreniti z začrtane poti. Pretok informacij pri izdajatelju dovoljenj – Direkciji za ceste Republike Slovenije, se tako pokaže kot popolnoma neustrezen, če bi izdajatelj dovoljenj ustrezen informacijski sistem imel, bi bile tovrstne težave odpravljene, saj bi lahko izdal dovoljenje za izredne prevoze, po trasi, ki bi bila izvedljiva, ter izvajalcev prevozov ne bi silila v kršitev predpisov pri realizaciji prevozov.

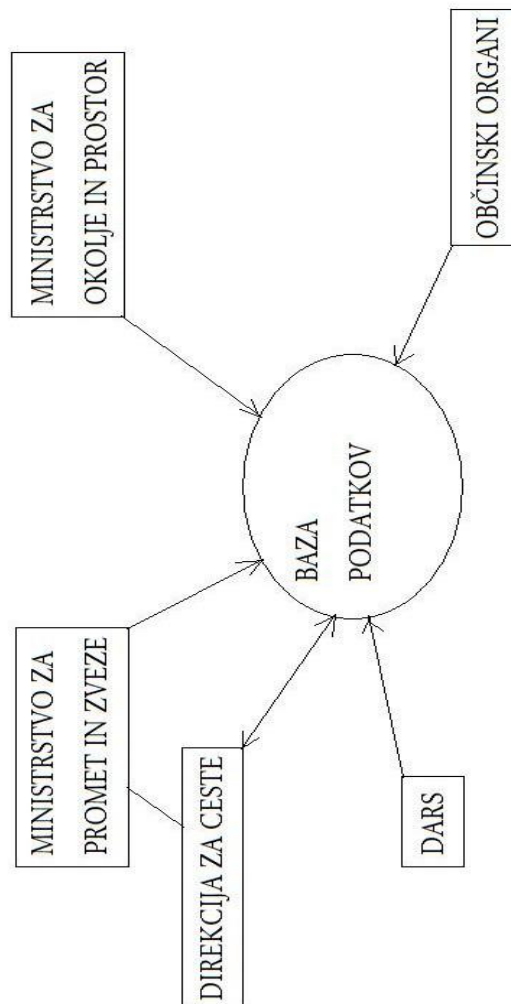
Direkcija za ceste Republike Slovenije bi morala paralelno s postopkom izdaje dovoljenja za izredni prevoz dostopati do informacijskega sistema, ki bi predstavljal ažurno bazo informacij o gradbiščih. Dejstvo je da s tovrstnimi informacijami razpolagajo različni državni organi kot je Ministrstvo za okolje in prostor, DARS, Ministrstvo za promet in organi lokalne samouprave. Večinoma problematiko zajemajo gradbišča, kjer gre za obnovitvena dela vozišč, tukaj so izključene zapore vozišč zaradi izrednih nepredvidljivih dogodkov.

Predlog sheme informacijskega sistema bi pomenil vzpostavitev baze podatkov, kjer bi se od vseh subjektov, ki so odgovorni stekali podatki, o:

- trenutnih gradbiščih,
- načrtovanih gradbiščih,
- načrtovanih adaptacijskih delih,
- poteku trenutnih adaptacijskih delih,

Izdajatelj dovoljenj bi ob tovrstnem informacijskem sistemu imel ustrezne podatke, ki bi jih lahko vključil pri izdaji dovoljenja ter tako izvajalcem določil ustrezno traso poti.

Shema predloga informacijskega sistema:



7 SPREMLJANJE IZREDNEGA REVOZ NA RELACIJI KRMELJ–ŠENTILJ

Pri izdelavi diplomske naloge sem se vključil v izvedbo izrednega prevoza, z namenom opazovanja postopka praktične izvedbe izrednega prevoza. Prevozno podjetje Setrans, d. o. o., je opravljalo prevoz na relaciji Krmelj–Pesnica–Šentilj.

7.1 SPLOŠNI PODATKI O PREVOZU

Prevoz je izreden zaradi preseganja dolžine, širine, višine, skupne mase in osnih obremenitev.

Dolžina: **26 m**, širina: **5,4 m**, višina: **4,5 m** skupna masa: **74,5 t**

Osne obremenitve se gibljejo med 7,5 in 11,5 t.

Za navedeni prevoz je bilo izdano dovoljenje za obdobje od 3. 1. 2011 v nočnem času med 20:00 in 05:00.

Pred izvedbo prevoza je bilo pred pridobitvijo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah potrebno pridobiti zajetno dokumentacijo.

Dokumentacija je zajemala:

- dovoljenje za izredni prevoz po javnih cestah,
- pozitivno mnenje za izvedbo izrednega prevoza po avtocesti,
- soglasje Policije k dovoljenju za prevoz po državnih cestah,
- pozitivno mnenje za izvedbo izrednega prevoza po avtocesti,
- potrdilo o pregledu presoje statične stabilnosti premostitvenih objektov na načrtovani relaciji,
- presojo statične stabilnosti premostitvenih objektov na načrtovani relaciji,
- navodilo za izvedbo izrednega prevoza
- poročilo o pregledu premostitvenih objektov na načrtovani relaciji,
- seznam premostitvenih objektov na načrtovani relaciji,
- presojo statične stabilnosti premostitvenih objektov na načrtovani relaciji,
- vlogo za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah,
- elaborat prometne ureditve v času izvajanja izrednega prevoza.

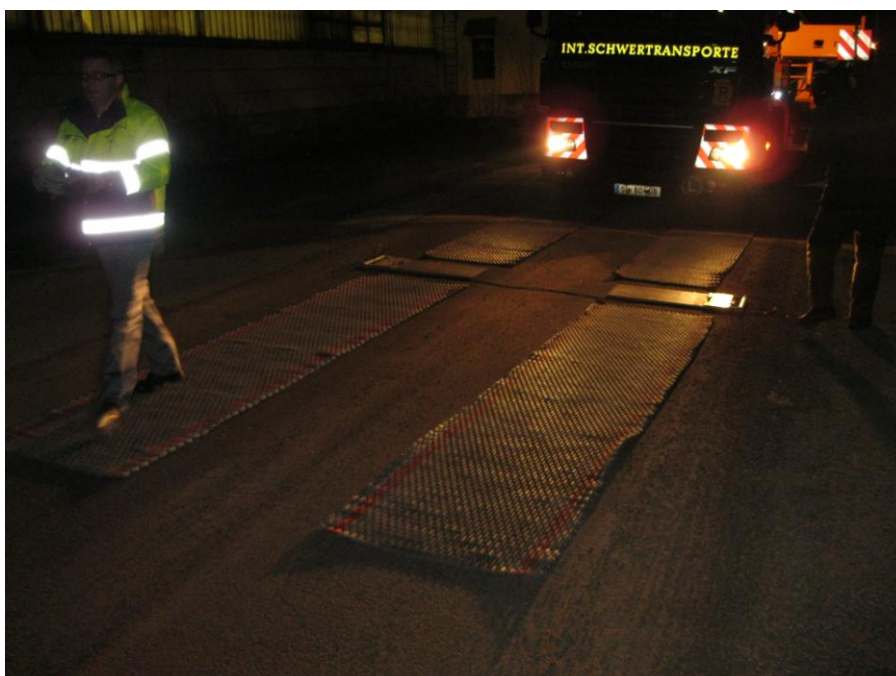
Kompozicija je zajemala ustrezno priklopno tovorno vozilo ter dve spremljevalni vozili, skupno torej tri člane prevoza.

7.2 PRAKTIČNI POTEK IZREDNEGA PREVOZA

Izredni prevoz je bil izveden dne 24. 1. 2011. Organizator prevoza je v kraju Krmelj tovor naložil na ustrezno tovorno vozilo, ob 19:00 je bilo izvedeno obvezno tehtanje.



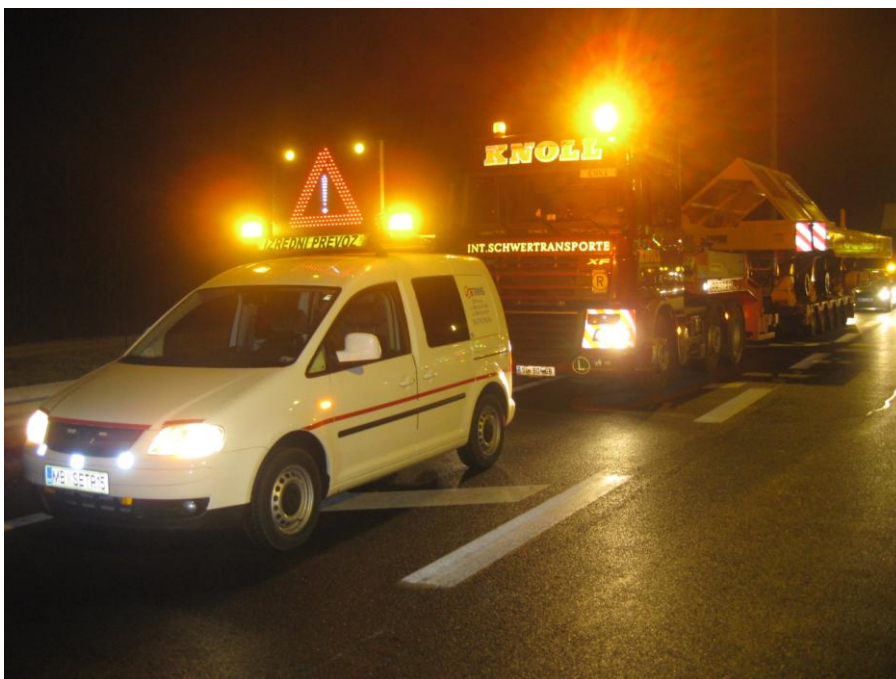
Slika 11: Prikaz naložene kovinske konstrukcije izrednih dimenzij, vir lastno delo



Slika 12: Prikaz tehtanja po osnih obremenitvah-1, vir lastno delo



Slika 13: Prikaz tehtanja po osnih obremenitvah-2, vir lastno delo

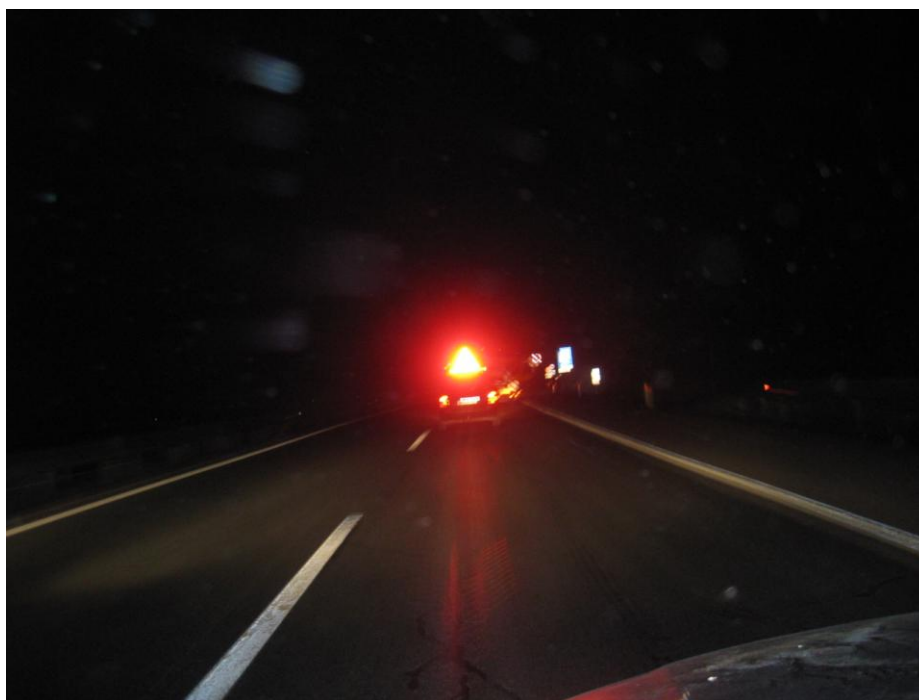


Slika 14: Prikaz kompozicije s spremljevalnim vozilom spredaj, vir lastno delo



Slika 15: Prikaz kompozicije s spremljevalnim vozilom zadaj, vir lastno delo

Izredni prevoz je zaradi širine potekal po desnem voznem pasu in odstavnem pasu, pri vožnji skozi predore pa je potekal po voznem in prehitevalnem pasu. Zadnje spremljevalno vozilo, je pred tem zapeljalo na prehitevalni pas in omogočilo varno menjavo pasov tovornemu vozilu.

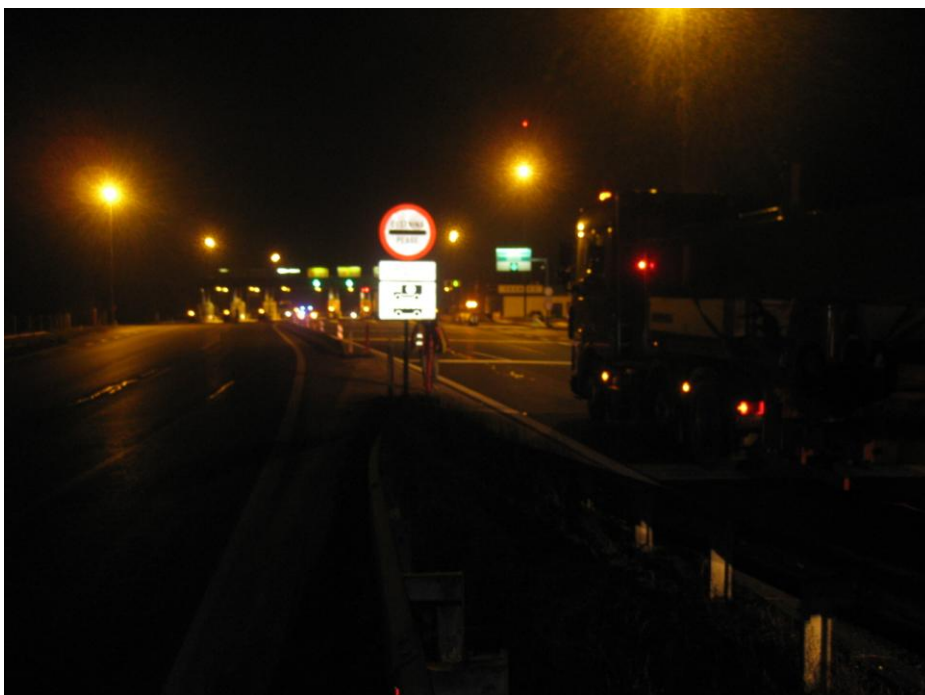


Slika 16: Prikaz vožnje izrednega prevoza po avtocesti, vir lastno delo

Izredni prevoz Krmelj–Pesnica–Šentilj je med prevozno potjo naletel na oviro, in sicer na avtocesti pri cestninski postaji Vransko, kjer je zaradi karakteristik prevoza moral cestninsko postajo prevoziti po nasprotnem voznem pasu. Za varno izvedbo je poskrbela policija, ki je za nujno potreben čas ustavila promet v obeh smereh. Sledila je odstranitev PVC pregrade ter izvedba manevra.



Slika 17: Prikaz odstranitve PVC pregrade med pasovi-1, vir lastno delo



Slika 18: Prikaz odstranitve PVC pregrade med pasovi-2, vir lastno delo



Slika 19: Prikaz manevra zavoja na nasprotni vozni pas, vir lastno delo



Slika 20: Prikaz vožnje skozi cestninsko postajo Vransko, vir lastno delo



Slika 21: Prikaz manevra vožnje nazaj na desni vozni pas, vir lastno delo

Opisani izredni prevoz se je začel dne 24. 1. 2011 ob 19:00 in zaključil ob 24:00, za prevoženih približno 400 km poti je bilo potrebnih približno 5 ur.

8 SPREMEMBE ZAKONODAJE

S 1. 4. 2011 vstopata v veljavo dva zakona, ki v svojih določenih vplivata na izredne prevoze v cestnem prometu, tu gre za Zakon o cestah (ZCes-1), ki bo nadomestil Zakon o javnih cestah (ZJC) in Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), ki bo nadomestil Zakon o varnosti cestnega prometa. Zakona bosta dejansko v uporabo nastopila z dnem 1. 7. 2011 in v primerjavi s starima zakonoma prinašata naslednje novosti, ki posledično v praksi prinašajo tudi nekatere operativne spremembe:

- **Zakon o cestah, 32. člen:**

V primeru poteka izrednega prevoza tudi po občinski cesti mora biti pridobljeno predhodno soglasje njenega upravljavca. Upravljavec občinske ceste mora soglasje izdati v roku treh dni od prejetja vloge in ga po elektronski poti posredovati direkciji, sicer se šteje, da je soglasje dano. V dovoljenju za izredni prevoz se lahko na predlog imetnika dovoljenja za izredni prevoz pred prenehanjem veljavnosti dovoljenja spremenijo podatki o vozilih za izredni prevoz, tovoru, prevoznih poti ali o roku veljavnosti, če je sprememba upravičena in je izredni prevoz pod spremenjenimi pogoji izvedljiv. O izdaji dovoljenja za izredni prevoz mora izdajatelj obvestiti pristojno policijsko upravo in upravljavce cest, po katerih bo izredni prevoz potekal, *občinsko redarstvo*, če bo izredni prevoz potekal tudi po občinskih cestah, in prometno-informacijski center.
- **Zakon o cestah, 33. člen:**
 - Upravno nadzorstvo nad izvajanjem izrednih prevozov, skladnost izrednega prevoza s pogoji iz dovoljenja za izredni prevoz izvaja izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz pred začetkom izrednega prevoza.
- **Zakon o cestah, 74. člen:**

(izdaja dovoljenj za zaporo državne ceste) Izvajalec rednega vzdrževanja državne ceste, na kateri je delna zapora ceste, mora v primeru upravičene potrebe vsaj enkrat tedensko vozilom, s katerimi se opravlja izredni prevoz, brezplačno omogočiti prehod skozi zaporo ceste, *kar pomeni, da ni nujno, da več kot 1-x.*
- **Zakon o cestah, 108. člen:**

(nadzor izrednih prevozov po javni cesti) Nadzor nad opravljanjem izrednih prevozov v prometu izvajata *občinsko redarstvo* in policija. Pri prečkanju cestninske postaje na avtocesti ali hitri cesti mora izvajalec izrednega prevoza *cestninskemu delavcu* predložiti na vpogled dovoljenje za izredni prevoz. Vsi izredni prevozi bodo preverjeni na cestninskih postajah, dodelitev pooblastil na druge državne oziroma občinske organe.
- **Zakon o cestah, 110. člen:**

(obveznosti voznika vozila) Voznik mora imeti pri sebi dovoljenje za izredni prevoz in ga na zahtevo policista ali *občinskega redarja* izročiti na vpogled. Voznik mora na zahtevo policista ali *občinskega redarja* omogočiti pregled vozila, opreme, naprav, tovora in pri njem sodelovati.

- **Zakon o pravilih cestnega prometa, 30. člen:**
(avtocesta in hitra cesta) Pešci ne smejo stopiti na avtocesto in hitro cesto ali hoditi po njej. Prepoved iz prejšnjega odstavka poleg ostalih »priviligiranih« skupin (policija, gasilci, reševalci ...) ne velja za: izvajalce izrednega prevoza, ki zaradi okvare obstane na avtocesti pri označevanju ovire ali pomagajo pri prehodih preko cestninskih postaj ali gradbišč.

Iz zgoraj navedenega je razvidno, da se nova zakonodaja izrednih prevozov v cestnem prometu dotika v delu pri izdaji določenih dovoljenj, v večji meri pa širi pooblastila o nadzoru nad izvajanjem teh prevozov tudi na občinske redarje in cestninske nadzornike. Občinske redarje in cestninske nadzornike bo potrebno dodatno usposobiti za opravljanje tovrstnih nadzorov, da bodo lahko svoje delo opravljali varno in strokovno za navedene službe pa bodo tovrstni nadzori predstavljali tudi dodatne obremenitve dela.

Novost, ki jo velja pozdraviti, je prav gotovo določilo 74. člena Zakona o cestah, ki izvajalcu zapore ceste nalaga dolžnost, da vsaj enkrat tedensko brezplačno spusti skozi izredni prevoz. Slabši del tega je, da zakonodajalec ne predvideva natančnega števila propustov skozi zaporo, kar pomeni, da izvajalec propusta (brezplačno) skozi zaporo ni obvezen ponuditi več kot enkrat tedensko.

Pri novostih, ki sledijo, se poraja tudi vprašanje pregledov na cestninskih postajah. Z morebitnim dejanskim uvajanjem elektronskega cestninjenja bo zagotovo sledila odstranitev le-teh (po sedaj predvideni zakonodaji bodo to nekakšne kontrolne točke), vendar bo takrat po vsej verjetnosti sledila dopolnitev oziroma ustrezna sprememba zakonodaje.

9 ZAKLJUČEK

Ob zaključku lahko glede na opisano povzamem, da je sistem izvajanja izrednih prevozov v Republiki Sloveniji zadovoljivo urejen, pristojne službe in ministrstva sledijo smernicam Evropske unije, ki stremijo k poenotenju in poenostavljajo postopkov urejanja dokumentacije, pridobivanja dovoljenj in vzpostavitvi koridorjev. Zakonodajalec je v skladu z uresničitvijo evropske ideje enotnega sistema izvajanja izrednih prevozov že vzpostavil prometne koridorje, po katerih lahko poteka večina izrednih prevozov, ti koridorji pa bodo lahko del enovitega evropskega sistema koridorjev za izvajanje izrednih prevozov.

Pri raziskovanju področja izvajanja izrednih prevozov v Republiki Sloveniji je bilo ugotovljeno, da največjo težavo izvajalcem predstavljajo gradbišča na trasah, ki predstavljajo oviro na poti, zaradi katere morajo narediti obvoze, ki niso v načrtu izvajanja prevoza, za kar pa nimajo dovoljenja. Za odpravo teh težav bi bilo nujno vzpostaviti ustrezen informacijski sistem, v katerega bi se stekale informacije o gradbiščih na trasah. Po teh informacijah bi posegla Direkcija za ceste, preden bi izdala dovoljenje za izredni prevoz, ter tako izvajalcu izrednega prevoza določila traso, ki bi bila izvedljiva v skladu z načrtom.

Navkljub omenjenim težavam pa lahko na koncu ocenim, da je sistem urejanja dokumentacije, oziroma pridobivanja dovoljenj pri nas solidno urejen, saj so na primer roki za pridobivanje dovoljenj pri nas celo krajši kot v nekaterih Evropskih državah.

S 1. julijem 2011 v veljavo vstopata zakonska akta, sicer že sprejeta s strani Državnega zbora RS, in sicer Zakon o cestah (ZCes-1) in Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). Oba zakona uveljavljata določene spremembe, in sicer glede prevoznosti skozi zapore na cestah, izzvemanja odgovornosti za prekrške izvajalcem izrednega prevoza v smislu gibanja po vozišču, v največji meri pa prenaša oziroma širi pooblastila na subjekte, kot so občinsko redarstvo in cestninski nadzorniki. Spremembe navedene zakonodaje so gotovo dobrodošle, saj bodo okrepile nadzor nad izvajanjem izrednih prevozov v cestnem prometu, kar bo zagotovo kvečjemu pripomoglo k boljši varnosti v cestnem prometu, dejanske prednosti in slabosti pa bo pokazal čas, ko bosta navedena zakona zaživela v praksi.

10 LITERATURA IN VIRI

Zakonodaja in podzakonski akti

Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu. Uradni list RS, št. 138/2006.

Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji. (Uradni list RS, št. 50/1999) s spremembami objavljenimi v Uradnih listih RS, št. 39/00, 115/00, 38/01, 11/02).

Zakon o javnih cestah (ZJC). Uradni list RS, št. 29/97 s spremembami in dopolnitvami objavljenimi v Uradnih listih RS, št. 18/02, 50/02 in 131/04.

Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP). Uradni list RS, št. 83/04 s spremembami in dopolnitvami objavljenimi v Uradnem listu RS, št. 35/05.

Pravilniku o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov. Uradnem listu RS, št. 47/2009.

Zakon o cestah (ZCes-1).

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP).

Publikacije EU

European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports, avtor: Jacques Barrot, Vice-President, Commissioner in charge of Transport (izdano 12. 12. 2009)

Spletne strani:

<http://24ur.com/novice/slovenija/orjak-bo-preckal-ljubljano.html> (obiskano dne 2. 8. 2010)

<http://www.tecnotrasporti.eu/abnormal-transport.aspx> (obiskano dne 2. 8. 2010)

<http://www.goldhofer.de/gh-en/modular-vehicles/introduction-to-the-technology.php> (obiskano dne 3. 8. 2010)

<http://www.ideamerge.com/motoeuropa/roadsigns/> (obiskano dne 2. 8. 2010)

http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/ceste/izredni_prevozi/ (obiskano dne 15. 8. 2010)

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/cargo_securing_loads/index_sl.htm (obiskano dne 15. 8. 2010)

<http://e-uprava.gov.si/e-uprava/dogodki/Prebivalci.euprava?sid=779&zdid=1041> (obiskano dne 15. 8. 2010)

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/vehicles/guidelines_cargo_securing_en.htm (obiskano dne 15. 8. 2010)

Priloge:

Dokumentacija izrednega prevoza Krmelj–Pesnica–Šentilj.

KAZALO SLIK

Slika 1:	Primer izrednega prevoza za NEK, vir 24ur.com, ime članka: Orjak skozi Ljubljano.....	str. 7
Slika 2:	Primer 4 osnega vlečnega vozila Scania, vir http://www.tecnotrasporti.eu/abnormal-transport.aspx	str. 9
Slika 3:	Primer 3 osnega vlečnega vozila, vleka pokvarjenega polno natovorjenega tovornjaka skupne mase 40 ton, vir lastna fotografija.....	str. 10
Slika 4:	Primer prilagajanja hidravlike koles priklopnega vozila, vir http://www.goldhofer.de/gh-en/modular-vehicles/introduction-to-the-technology.php	str. 11
Slika 5:	Model priklopnika, vir http://www.goldhofer.de/gh-en/modular-vehicles/introduction-to-the-technology.php	str. 12
Slika 6:	Primer priklopnega vozila , vir http://www.goldhofer.de/gh-en/modular-vehicles/hydrostatic-drive-and-electronic-mult-path-steering-pst-sl-e.php	str. 12
Slika 7:	Primer polpriklopnika , vir http://www.goldhofer.de/gh-en/semitrailers/semi-lowloaders-with-lowbed-fixed-drop-deck.php	str. 15
Slika 8:	Primer spremljevalnega vozila , vir European Best Practice Guidelines For Abnormal Road Transports.....	str. 15
Slika 9:	Najpogosteje uporabljeni prometni znaki pri izrednih prevozi, Vir: http://translate.google.si/translate?hl=sl&langpair=en sl&u=http://www.ideamerge.com/motoeuropa/roadsigns/	str. 15
Slika 10:	Grafični prikaz obstoječih koridorjev v RS, vir podloga-google earth, grafika lastno delo.....	str. 19
Slika 11:	Prikaz naložene kovinske konstrukcije izrednih dimenzij, lastno delo.....	str. 29
Slika 12:	Prikaz tehtanja po osnih obremenitvah-1, lastno delo.....	str. 29
Slika 13:	Prikaz tehtanja po osnih obremenitvah-2, lastno delo.....	str. 30
Slika 14:	Prikaz kompozicije s spremljevalnim vozilom spredaj, lastno delo....	str. 30
Slika 15:	Prikaz kompozicije s spremljevalnim vozilom zadaj, lastno delo.....	str. 31
Slika 16:	Prikaz vožnje izrednega prevoza po avtocesti, lastno delo.....	str. 31
Slika 17:	Prikaz odstranitve PVC pregrade med pasovi-1, lastno delo.....	str. 32
Slika 18:	Prikaz odstranitve PVC pregrade med pasovi-2, lastno delo.....	str. 32
Slika 19:	Prikaz manevra zavoja na nasprotni vozni pas, lastno delo.....	str. 33
Slika 20:	Prikaz vožnje skozi cestninsko postajo Vransko, lastno delo.....	str. 33
Slika 21:	Prikaz manevra vožnje nazaj na desni vozni pas, lastno delo.....	str. 34

KRATICE IN AKRONIMI

DARS:	Družba za avtoceste Republike Slovenije
NEK:	Nuklearna elektrarna Krško