



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

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

IZREDNI PREVOZ

Kandidat: Sebastjan Salkić

Mentor: mag. Branko Lotrič, univ. dipl. inž. tehnol. prom.

Someter: Pavle Hevka, dipl. ekon.

Lektorica: Ana Peklenik, prof.

Ljubljana, september 2015

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju mag. Branku Lotriču in somentorju g. Pavletu Hevki, dipl. ekon., za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

IZJAVA

»Študent Sebastjan Salkić izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka Lotriča, univ. dipl. inž. tehnol. prom.«

»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 je predstavljena osnovna zakonodaja, ki ureja področje izrednih prevozov in hkrati določa znanja organizacijskega in spremljevalnega osebja, da se zagotovi varnost pri izvedbi. Prikazan je postopek pridobitve dovoljenja za izredni prevoz, pravice in odgovornosti spremljevalnega osebja. Predstavljena je pravilna označitev vozil ter osebja, oprema za spremljanje in njena uporaba, pa tudi komunikacija, ki je ključnega pomena pri izvedbi izrednih prevozov. Podrobneje so izpostavljene možne nevarnosti in ovire ter način njihovega odpravljanja, zavarovanja in izogibanja. Pogosta neprijetnost, ki pesti izvajalce izrednih prevozov, so cestninske postaje. Še posebno želimo izpostaviti cestninsko postajo Vransko proti Mariboru, ki je neprehodna za izredni tovor širine več kot 4,80 m. Zaradi neprehodnosti te cestninske postaje se tak izredni prevoz preusmeri na vzporedno državno cesto do naslednjega uvoza (Šentrupert) na avtocesto. Možna rešitev v bližnji prihodnosti je elektronski sistem cestninjenja za tovorna vozila s skupno maso nad 3,500 kg. Tak sistem cestninjenja bi omogočil lažje izvajanje izrednih prevozov, predvsem pa bi pomenil korak naprej na področju varnosti, saj bi omogočil enostavnejše cestninjenje tovornih vozil, posledično pa bi se sprostil promet pred cestninskimi postajami. Namen diplomske naloge pa je praktična predstavitev spremstva izrednega prevoza na tranzitni relaciji Fernetiči–Šentilj.

KLJUČNE BESEDE

- izredni prevoz
- zakonodaja
- dovoljenje za izredne prevoze
- spremstvo

ABSTRACT

This thesis presents the basic legislation, which regulates the field of emergency services, and at the same time provides the necessary knowledge, which must have an organizational and accompanying staff to ensure safety during the actual emergency services. Below is the procedure for obtaining authorization for exceptional transport, rights and responsibilities of probation staff. Presented is the correct labeling of vehicles and personnel monitoring equipment and its use, as well as communication which are crucial in the implementation of the emergency services. More specifically exposed to possible dangers and obstacles in emergency transport and a way of eliminating, collateral and the avoidance thereof. Frequently inconvenience experienced by providers of emergency services tollbooths. Especially we want to point out tollway Vrana in the direction of Maribor, which is impassable for part load width over 4,80m. Due to the inaccessibility of this toll is such an exceptional transport is diverted to the parallel state road until the next import (Šentrupert) on the highway. A possible solution in the near future is an electronic toll system for heavy goods vehicles with a total weight of over 3,500kg. Such a pricing system would facilitate the implementation of the emergency services, but above all to make a step forward in terms of security, as it would make it easier Toll-duty vehicles, and consequently to release traffic at toll stations. The aim of the thesis is a practical demonstration escort ad hoc transport costs on transit route Ferneti - Šentilj.

KEYWORDS

- exceptional transport
- legislation
- authorization for exceptional transport
- escort

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema	1
1.2	Cilji naloge	2
1.3	Predpostavke in omejitve	2
1.4	Metode dela	2
2	ZAKONSKE OSNOVE IZREDNIH PREVOZOV	3
2.1	Zakon o cestah (ZCes)	4
2.2	Zakon o cestah in izredni prevozi	7
2.3	Zakon o pravilih cestnega prometa	9
2.4	Pravilnik o delih in opremi vozil	11
2.4.1	Dimenzije oziroma mere vozil (dolžina, širina, višina)	13
2.5	Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji	16
2.6	Predpisi o prometni signalizaciji in opremi javnih cest ter o načinu označevanja in zavarovanja del in ovir na javni cesti	18
2.7	Nadzor in opravljanje nadzora izrednih prevozov	19
3	NAČRTOVANJE IZREDNIH PREVOZOV	20
3.1	Splošni pogoji	20
3.2	Kategorije izrednih prevozov	21
3.3	Pristojnosti za izdajo dovoljenj v Republiki Sloveniji	22
3.4	Postopek za pridobitev dovoljenja	22
3.5	Dovoljenje za izredne prevoze	23
3.6	Vsebina dovoljenja	24
3.7	Izjeme pri izrednih prevozi, kjer dovoljenja niso potrebna	25
4	SPREMSTVO IZREDNIH PREVOZOV	25
4.1	Spremstvo	26
4.2	Vozila za spremstvo in njihova oprema	27
4.3	Označitev oseb	30
4.4	Označitev tovora	31
4.5	Strokovno usposabljanje za spremljevalce in voznike	32
4.6	Sodelovanje in komunikacija pri izvajanju izrednega prevoza	34
4.6.1	Sodelovanje pred pridobitvijo dovoljenja za izredni prevoz	34
4.6.2	Sodelovanje in komuniciranje pred začetkom izvajanja izrednega prevoza	35
4.6.3	Komuniciranje med izvajanjem izrednega prevoza	35
4.6.4	Neverbalno komuniciranje med izvajalci izrednega prevoza – signaliziranje spremljevalcev	36
5	NEVARNOSTI PRI IZREDNEM PREVOZU	38
5.1	Prometna varnost izrednih prevozov	38
5.2	Izvajanje izrednih prevozov ob posebnih razmerah na prevozni poti	39

5.3	Vožnja skozi predore in preko premostitvenih objektov.....	40
5.4	Delne ali popolne zapore ceste zaradi izvajanja izrednih prevozov.....	42
5.4.1	Dovoljenje za zaporo ceste.....	42
5.5	Ukrepi v primeru okvar ali nesreč pri izvajanju izrednih prevozov.....	43
6	OBJEKTI (OZKA GRLA), KI NA AVTOCESTAH POVZROČAJO TEŽAVE PRI IZVAJANJU IZREDNIH PREVOZOV.....	46
7	MOŽEN PRIMER REŠITVE.....	49
8	SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA NA RELACIJI FERNETIČI- ŠENTILJ.....	50
8.1	Splošni podatki o izrednem prevozu.....	50
8.2	Praktični potek spremstva izrednega prevoza.....	54
9	ZAKLJUČEK.....	60
	LITERATURA IN VIRI.....	63
	PRILOGE.....	64

KAZALO SLIK

Slika 1:	Tranzitne smeri za izredne prevoze v Republiki Sloveniji.....	18
Slika 2:	Vozilo, opremljeno za enostavno spremstvo.....	27
Slika 3:	Oprema vozila za enostavno spremstvo.....	28
Slika 4:	Dodatna oprema za zahtevno spremstvo (signalna tabla).....	29
Slika 5:	Dodatna oprema za zahtevno spremstvo (merilnik dolžine in višine).....	29
Slika 6:	Tabla za označevanje izrednega prevoza.....	29
Slika 7:	Označitev vozila »pluženje – posipavanje«.....	30
Slika 8:	Predpisana oblačila oseb, ki opravljajo delo na cesti zunaj vozila.....	30
Slika 9:	Primer označenega izrednega prevoza (spredaj z belimi, zadaj z rdečimi lučmi).....	31
Slika 10:	Tabla velikosti najmanj 40 x 40 cm.....	32
Slika 11:	Tabla za označevanje izrednega prevoza.....	32
Slika 12:	Oprema za komunikacijo med spremstvom in komandna plošča za tablo pri zahtevnem spremstvu.....	36
Slika 13:	Zapora ceste K-1 (konkretna tipska zapora na avtocesti).....	45
Slika 14:	Primer prehoda cestninske postaje s sodelovanjem policije.....	47
Slika 15:	Primer prehoda cestninske postaje izrednega prevoza s spremljevalnim osebjem.....	47
Slika 16:	Dimenzije (V (max) = 4,80 m, Š (max) = 4,80 m) ABC-steze cestninske postaje Vransko.....	48
Slika 17:	Primer elektronskega cestninjenja tovornih vozil.....	49
Slika 18:	Celotna kompozicija z izrednim tovorom.....	50
Slika 19:	Skica celotne kompozicije izrednega prevoza.....	51
Slika 20:	Tovor – stiskalnica.....	52

Slika 21: Vlečno vozilo MAN TGX 41.680.....	53
Slika 22: Priklopno vozilo Goldhofer	53
Slika 23: Vozilo z opremo za kontrolni pregled	54
Slika 24: Kontrolna tehcnica.....	55
Slika 25: Kontrolno merjenje dolžine celotne kompozicije.....	55
Slika 26: Označevanje izredne širine tovora	56
Slika 27: Ustrezna označitev kompozicije	56
Slika 28: Priprava spremljevalnih vozil.....	57
Slika 29: Preizkus delovanja signalne table	57
Slika 30: Odhod z mejnega prehoda Fernetiči ob 20.00	58
Slika 31: Mejni prehod Šentilj	59
Slika 32: Parkiranje kompozicije na mejnem prehodu Šentilj	60

KAZALO TABEL

Tabela 1: Znaki za splošne signale	36
Tabela 2: Znaki za navpične premike	36
Tabela 3: Znaki za vodoravne premike.....	37
Tabela 4: Znaki za nevarnost	37
Tabela 5: Podatki o tovoru.....	51
Tabela 6: Podatki o vozilu	52

1 UVOD

Ko je po cestah treba prepeljati tovor oziroma blago, ki s svojimi lastnostmi skupaj z vozilom presega zakonsko dovoljene omejitve običajnih cestnih prevozov ali omejitve, postavljene s prometno signalizacijo, govorimo o izrednih prevozih. Izredne prevoze je treba organizirati tako, da predstavljajo čim manjšo oviro in da ne ogrožajo varnosti drugih udeležencev v cestnem prometu. Obenem pa je treba upoštevati zakonsko natančno določene pogoje. Pri organiziranju in izvedbi takšnega prevoza mora sodelovati več oseb in institucij. Neposredno ali posredno angažirane osebe, ki opravljajo izredne prevoze po pooblastilu izvajalca, so lahko v projekt vključene kot voznik, organizator ali spremljevalec izrednega prevoza. Med izvajanjem izrednih prevozov pa lahko pride do nepredvidljivih situacij, ki zahtevajo hitre, vendar premišljene odločitve. Pogosta neprijetnost so cestninske postaje. Posebej želimo izpostaviti cestninsko postajo Vransko proti Mariboru, ki je za izredne prevoze s širino več kot 4,80 m neprehodna. Tak izredni prevoz mora obvoziti cestninsko postajo po državni cesti, kar zahteva dodatne priprave in tudi sodelovanje policije. Zato morajo vsi sodelujoči poznati posebnosti svojega dela ter obveznosti in dolžnosti ostalih udeležencev. Seznanjeni morajo biti z zakonskimi predpisi, ki urejajo izvajanje izrednih prevozov, z organizacijskimi, tehničnimi in tehnološkimi pogoji realizacije transporta, ki omogočajo varen in učinkovit prevoz.

1.1 Predstavitev problema

Danes se v logistiki ter posledično pri prevozih postavljajo vedno večje in zahtevnejše ovire, ki jih je treba uspešno reševati. Slovenija ima pomembno geografsko lego, saj je na križišču 5. in 10. evropskega cestnega koridorja. Po tranzitnih cestah se prevaža tudi vedno več blaga, ki svojimi lastnostmi presega zakonske omejitve običajnih cestnih prevozov in takrat gre za izredne prevoze. Pri procesu načrtovanja in izvedbe izrednih prevozov je treba koordinirati delo in sodelovanje več oseb in institucij, ki pred, med ali po prevozu opravljajo različna dela z različno odgovornostjo. Zakonodaja RS natančno določa pogoje, pod katerimi se lahko izvajajo izredni prevozi, ampak na ravni EU ne obstaja enotna zakonodaja in zato podjetja v mednarodnem okolju čutijo poslovno škodo, če niso dobro pripravljeni na delo v lokalnem okolju. Pri pisanju diplomskega dela želimo raziskati zakonske lastnosti izrednega prevoza v RS ter izpostaviti najpomembnejše izzive, težave ter poiskati možne rešitve.

1.2 Cilji naloge

Pri pregledu in analizi področja izrednih prevozov smo dobili vpogled v zelo komplicirane postopke pri urejanju zakonsko predpisanih nalog. Raziskava se bo osredotočila na zakonske osnove, organizacijo in tehnično pripravo, prometno varnost izrednih prevozov, ovire, ki pestijo izvajalce izrednih prevozov, ter izvedbo izrednega prevoza v cestnem prometu na tranzitni relaciji Fernetiči–Šentilj. Za začetek želimo teoretično opredeliti panogo, opisati zakonske podlage izvajanja izrednih prevozov ter na koncu vse to prikazati na praktičnem primeru. Popis literature pa bo dal še smernice, kjer se lahko poiščejo dodatni odgovori.

1.3 Predpostavke in omejitve

Tovor, ki nima standardno predpisanih mer, se prevažna na način izrednega cestnega transporta. Pri tem se pojavi problem vključevanja v vsakdanji promet, saj nas močno omejuje zakonodaja, pridobitev dokumentacije za izvedbo tega je dolgotrajna, neprimernost infrastrukture ter sama izvedba izrednega prevoza predstavljata oviro oziroma zmedo za ostale udeležence v prometu. Celotno gospodarstvo zaradi manjših hitrosti in višjih stroškov lahko čuti negativne posledice. Analiza primera v Sloveniji bo prikazala kompleksnost priprave projekta izrednega prevoza. Objektivne ovire pa lahko predstavljajo predvsem bolj specifični podatki, saj so ti težje dostopni ali pa so s strani določenih podjetij tajni, ter spreminjajoča se zakonodaja.

1.4 Metode dela

Podatke v diplomski nalogi bomo zbrali z uporabo kvalitativne metode. Tako bomo iz sekundarnih virov pridobili vpogled v trenutno stanje in zakonodajo. Iz te baze podatkov in teorije lahko dobimo temeljit pregled raziskovalnega problema, ki vodijo v zaključke in hipoteze za nadaljevanje raziskave. V naslednjem delu bomo z metodo dedukcije analizirali in opisali praktični primer spremstva na relaciji Fernetiči–Šentilj.

2 ZAKONSKE OSNOVE IZREDNIH PREVOZOV

Na cesti se pogosto srečamo z tovornimi vozili, ki prevažajo tovore izrednih dimenzij kot so: plovila, gradbena mehanizacija in razna industrijska oprema. Po slovenskih cestah se dnevno opravi več kot dvajset takšnih prevozov, a so le redko deležni posebne pozornosti, največkrat tudi zato, ker se opravljajo v večernih urah. Ljudje pa jih opazijo šele takrat, ko gre za prevoze ekstremnih dimenzij in mas.

Glede na vrsto tovora se z izrednim prevozom največkrat prevažajo plovila, ki predstavljajo dobrih 40 % vseh izrednih prevozov. Pol manj je prevozov gradbene mehanizacije ter prevozov industrijskih strojev in opreme. Izredni prevoz se sme opravljati le na podlagi dovoljenja, ki ga kot upravno odločbo v imenu lastnika izda upravitelj ceste, na državnih cestah Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Med izredne prevoze sodijo tudi vozila zimskega vzdrževanja cest, ki s snežnimi plugi presegajo dopustno širino 2,55 m (metra). Pravilnik jih opredeljuje kot izjeme, ki za opravljanje prevoza ne potrebujejo dovoljenja, saj se prevozi opravljajo za zagotavljanje prevoznosti cest. Pri tem pa je treba opozoriti, da izjema velja zgolj za dovoljenje za opravljanje izrednega prevoza, ne pa tudi za predpisano usposobljenost voznika in opremo vozila.

Največ nejasnosti, povezanih z definicijo izrednega prevoza, je pri prevozu gradbene mehanizacije, ko izvajalci prevoza ne razmišljajo o osnih obremenitvah vozila niti se ne zmenijo za minimalno preseganje dovoljenje širine ali dolžine vozila s tovorom (vse do tehtanja ali merjenja s strani policije).

Direktive EU ne rešujejo problematike izrednih prevozov. To področje bo še naprej urejala vsak država posebej, kar pomeni, da bodo v vlogi organizatorjev izrednih prevozov na ozemlju RS nastopala izključno v Sloveniji registrirana podjetja z ustrezno usposobljenimi izvajalci.

Ovire na cesti, s katerimi se pri delu največkrat srečujejo izvajalci izrednih prevozov, so večinoma povezane s prometno signalizacijo, predvsem s prometnimi znaki, ter postavljenimi zaporami cest zaradi izvajanja gradbenih in vzdrževalnih del. Pogosta neprijetnost so cestninske postaje, ki v primerih preseganja širine tovora nad 5,5 metra nemalokrat predstavljajo težko ali celo neprehodno oviro. Zaradi neprehodnosti avtocest, kar bi najmanj pričakovali, se izredni prevoz v teh primerih izvaja po vzporednih državnih cestah.

2.1 Zakon o cestah (ZCES)

Javne ceste so državne in občinske. Zakon o cestah (v nadaljevanju ZCes) določa status in kategorizacijo 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 (Ur. l. RS, št. 109/2010).

Za uporabo javni cest se plačujejo naslednje takse in povračila:

- letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- cestna taksa za prevoze z motornimi in priklopnimi vozili,
- cestnina za uporabo določenih cest in objektov na njih,
- povračilo za izredne cestne prevoze,
- povračilo za čezmerno uporabo javnih cest in
- povračilo za uporabo prometnih površin zunaj vozišča javne ceste in za površine ob njej.

Vlada Republike Slovenije predpiše:

- višino takse,
- način plačevanja taks,
- oprostitev plačevanja taks,
- nadzor nad plačevanjem taks in
- sankcije za neplačevanje taks.

Določa tudi obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje usposobljenosti javnih cest, za varen in neoviran promet ter ureja upravljanje, graditev, vzdrževanje in varstvo državnih cest ter prometa na njih. Če je za vzdrževanje ceste dana koncesija, se z zbranimi sredstvi povračila krijejo stroški za njeno vzdrževanje.

Pojmi iz ZCes-1, povezani z izrednimi prevozi, imajo naslednji pomen:

- **cesta** je površina, omejena z mejo cestnega sveta, ki jo lahko uporabljajo vsi ali pa le določeni udeleženci v prometu pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi;
- **javna cesta** je cesta, ki jo država ali občina v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest razglasi za javno cesto določene kategorije in jo lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi;
- **državna cesta** je javna cesta, namenjena povezovanju regij in pomembnejših naselij v državi z enakimi regijami ali naselji v sosednjih državah, povezovanju regij znotraj države in povezovanju pomembnejših naselij znotraj regije;

- **avtocesta** je državna cesta, ki je namenjena daljinskemu prometu motornih vozil in je označena s predpisano prometno signalizacijo, njen sestavni del so tudi priključki nanjo in servisne prometne površine;
- **hitra cesta** je državna cesta, rezervirana za promet motornih vozil, ki izpolnjuje predpisane pogoje za hitro cesto in je označena s predpisano prometno signalizacijo. Povezuje najpomembnejša središča regionalnega pomena in se navezuje na avtoceste, njen sestavni del so tudi priključki nanjo;
- **glavna cesta 1. reda** je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju med središči regionalnega pomena, navezuje se na ceste enake ali višje kategorije v državi in cestni sistem sosednjih držav, njen sestavni del so tudi posebni priključki nanjo, če so zgrajeni;
- **glavna cesta 2. reda** je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju med večjimi središči lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije ter povezavam, vzporednim avtocestam in hitrim cestam, navezuje se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav, njen sestavni del so tudi posebni priključki nanjo, če so zgrajeni;
- **regionalna cesta 1. reda** je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju pomembnejših središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije, njen sestavni del so tudi priključki nanjo, če so zgrajeni;
- **regionalna cesta 2. reda** je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije;
- **regionalna cesta 2. reda** je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih (turistične ceste) in obmejnih območji ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne doseže višje kategorije;
- **občinska cesta** je javna cesta, namenjena povezovanju naselji v občini s povezovanjem naselij v sosednjih občinah, povezovanju naselij, delov naselij, naravnih in kulturnih znamenitosti in objektov v občini;
- **lokalna cesta** je občinska javna cesta, ki povezuje naselja v občini z naselji v sosednjih občinah ali naselja in dele naselij v občini med seboj in je pomembna za navezovanje prometa na javne ceste enake ali višje kategorije;
- **mednarodna cesta** je državna cesta, ki je z mednarodnim aktom uvrščena v omrežje evropskih cest;
- **cesta, določena za posamezne vrste prometa**, je javna cesta, ki jo smejo uporabljati samo tisti udeleženci v prometu, za katere prepoved uporabe ni označena s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo;

- **obvozna cesta** je cesta, s katero se nadomesti del državne ceste skozi naselje;
- **cestni objekti** so mostovi, viadukti, podvozi, prepusti, predori, galerije, podporne in oporne konstrukcije ter podhodi in nadhodi;
- **cestišče** je del javne ceste, ki ga sestavljajo vozišče, dostavni in ločilni pasovi, kolesarske steze, pločniki, bankine, naprave za odvodnjavanje, če so tik ob vozišču, ter zračni prostor v višini 7 metrov, merjeno od točke na osi vozišča;
- **križišče** je prometna površina, ki nastane s križanjem ali združitvijo dveh ali več cest v isti ravnini;
- **krožno križišče** je križišče, kjer prednostna cesta poteka v zaključenem krogu v smeri, ki je nasprotna smeri gibanja urinih kazalcev;
- **vozišče** je del cestišča, ki ima eno ali več smernih vozišč, namenjeno je prometu vozil pod pogoji, določenimi s predpisi o pravilih cestnega prometa, pa tudi pešcem in drugim udeležencem cestnega prometa, če s prometno signalizacijo ni določeno drugače;
- **nekategorizirana cesta**, ki se uporablja za javni cestni promet, je vsaka prometna površina, na kateri se opravlja promet na način in pod pogoji, kot jih v skladu s tem zakonom in predpisom, ki ureja pravila cestnega prometa, določi lastnik ali od njega pooblaščen upravljavec;
- **območje ceste** je prostor, na katerem so cesta z varovalnimi pasovi in zračni prostor v višini 7 metrov nad najvišjo točko vozišča;
- **prometna ureditev** je način potekanja in vodenja prometa, ki ga za cesto ali njen del oziroma naselje ali njegov del določi upravljavec ceste in ga označi s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo;
- **prometna oprema** so sredstva in naprave za označevanje roba vozišča in vodenje prometa (smerniki, snežni koli, ogledala, zapornice, markerji, stožci, varovalne ograje in podobno) ter sredstva in naprave za prisilno ustavljanje vozil;
- **prometna signalizacija** so sredstva in naprave, s katerimi se zagotavlja izvajanje prometnih pravil in varnosti prometa ter jo sestavljajo prometni znaki in druga sredstva in naprave za vodenje in zavarovanje prometa na cesti, ter turistična in druga obvestilna signalizacija;
- **prometni pas** je označen ali neoznačen vzdolžni del smernega vozišča, ki je dovolj širok za neovirano vožnjo dvoslednih vozil v eni vrsti;
- **prometni pas za počasna vozila** je označen prometni pas, namenjen vožnji vozil, ki zaradi počasne vožnje zmanjšujejo pretočnost prometa;
- **počasni in zaviralni pas** sta označena prometna pasova, namenjena pospeševanju vozil pri vključevanju na javno cesto oziroma zaviranju pri izključevanju z javne ceste;

- **cestne naprave in druge ureditve**, ki so namenjene varnosti, vodenju in nadzoru prometa, zaščiti ceste ter preprečevanju škodljivih emisij prometa, so telekomunikacijske in električne naprave, vgrajene v cestno telo, stacionarne naprave za nadzor in urejanje prometa, naprave za nadzor nad stanjem vozišča, naprave za daljinsko obveščanje in opozarjanje, naprave za štetje prometa, naprave za pridobivanje podatkov o osnih obremenitvah in skupnih masah v prostem prometnem toku, naprave za kontrolo prevoza nevarnih snovi, naprave za kontrolo hitrosti, naprave za umirjanje prometa, naprave in objekti za cestninjenje, prezračevalne in varnostne naprave v predorih in naprave in ureditve za zaščito pred snežnimi plazovi, padajočim kamenjem, zameti, hrupom, slepilnimi učinki in drugimi škodljivimi vplivi za promet na javni cesti;
- **cestni svet** je zemljišče, katerega mejo na podlagi predpisov o projektiranju javnih cest določajo linije med skrajnimi točkami prečnega in vzdolžnega profila cestnega telesa, vključno z napravami za odvodnjavanje. Meja cestnega sveta poteka največ 2 metra od linij skrajnih točk, vključno z napravami za odvodnjavanje, pri avtocestah največ 2 metra od varovalne ograje, pri predorih pa največ 5 metrov od stika predorske cevi z brežino, merjeno pravokotno na os ceste;
- **nedeljiv tovor** je tovor, ki ga iz tehničnih razlogov ni mogoče deliti ali pa bi njegova delitev predstavljala nesorazmerno visoke stroške.

Upravljevec državnih cest je Republika Slovenija, če za določene ceste zakon ne določa drugače. Strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo državnih cest opravlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Te naloge obsegajo med drugim tudi izdajanje dovoljenj in soglasij, določenih z ukrepi za varstvo državnih cest in za zavarovanje prometa na njih.

2.2 Zakon o cestah in izredni prevozi

Vozila ne smejo presegati predpisanih največjih dovoljenih osnih obremenitev, skupne mase ali dimenzij. Prevoz z vozili, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo s predpisi dovoljene osne obremenitve, skupno maso, širino, dolžino ali višino, velja za izredni prevoz. Za izredni prevoz se šteje tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljenih mer, mase ali obremenitev, vendar pa presega omejitve katerega koli od teh elementov, ki je odrejena na državni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki. Za izredni prevoz je potrebno dovoljenje, s katerim se določijo način in pogoj prevoza ter višina povračila za izredni prevoz po državnih cestah ter avtocestah. Dovoljenje za izredni prevoz, ki poteka po državnih cestah ali državnih in občinskih cestah, izda Direkcija za infrastrukturo v 15 dneh po vložitvi zahteve (Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013).

O izdaji dovoljenja za izredni prevoz mora izdajatelj obvestiti 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 (ZCes-1).

V dovoljenju za izredni prevoz se lahko na predlog imetnika 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 (ZCes-1).

Izredni prevoz po javni cesti je dovoljen brez dovoljenja za izredni prevoz, ki se mora opraviti zaradi intervencije ob prometnih in drugih nesrečah ter izrednih dogodkih, zaradi obrambnih potreb, pri vleki pokvarjenega avtobusa ali tovornega vozila, ustavljenega na vozišču, vendar le do najbližjega kraja, kjer se lahko vozilo izloči iz prometa, ter za vozila pri zimskem vzdrževanju cest. Izvajalec prevoza mora pred začetkom izrednega prevoza z Direkcijo za infrastrukturo uskladiti potek izrednega prevoza in o tem obvestiti policijo (Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013).

Zakon določa, da smejo prometno signalizacijo in prometno opremo za kratkotrajno ustavitev prometa pri opravljanju izrednega prevoza, pod pogoji dovoljenja za izredni prevoz, postaviti in odstraniti izvajalci izrednega prevoza. Izvajalci izrednega prevoza s postavitvijo oziroma odstranitvijo prometne signalizacije in prometne opreme prevzemajo odgovornost za pravilnost njihove postavitve oziroma odstranitve.

Prometno signalizacijo in prometno opremo je treba odstraniti, ko preneha vzrok, zaradi katerega sta bili postavljeni, oziroma ju prekriti za čas, ko nista potrebni (ZCes-1).

Prometna signalizacija in prometna oprema morata biti postavljeni tako, da omogočata v primeru prometnih in drugih nesreč ter izrednih dogodkov pravočasno obveščanje in preusmerjanje udeležencev cestnega prometa na drugo državno, občinsko ali nekategorizirano cesto, ki se uporablja za javni cestni promet (ZCes-1).

Za izredni prevoz, ki poteka po cestah koncesionarja ali gospodarske družbe, mora izdajatelj dovoljenja o izdanem dovoljenju obvestiti tujo ali domačo pravno ali fizično osebo, ki vodi in izkorišča te ceste, oziroma gospodarsko družbo, ki jih upravlja. Ti so upravičeni do sorazmernega deleža povračila za izredni prevoz. Izredni prevozi so v zakonu posebej obravnavani v 32. členu, kjer je izredni prevoz pojmovno opredeljen, opredeljeni so tudi pogoji izvajanja, izjeme in zahtevana strokovna usposobljenost izvajalcev. Tovor ne sme obremenjevati osi vozila preko predpisane ali s prometnim znakom omejene osne obremenitve, vozilo s tovorom pa ne sme presegati predpisane ali s prometnim znakom omejene skupne mase ali dimenzije,

predpisane za posamezno vrsto vozil ali omejene s prometnim znakom, razen pod pogoji, navedenimi v dovoljenju, ki ga izda pristojni organ v skladu s predpisi o cestah. Pri tehtanju vozil so v primerih iz prejšnjega odstavka dovoljeni odmiki do 3 odstotke pri skupni masi in osni obremenitvi motornih in priklopnih vozil. Odmiki niso dovoljeni pri tehtanju vozil, za katera je izdano dovoljenje iz prejšnjega odstavka (Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013).

Višina povračila za izredne prevoze je odvisna od škodnih vplivov izrednih prevozov na javno cestno infrastrukturo in jih predpiše vlada (ZCes-1).

Za izredni prevoz, ki poteka tudi po občinskih cestah in cestah, ki jih upravlja koncesionar oziroma gospodarska družba in za katerega dovoljenja za izredni prevoz izdaja direkcija, so upravljavci teh cest upravičeni do sorazmernega deleža povračila za izredni prevoz (ZCes-1).

Izredni prevoz je mogoč le pod pogoji, navedenimi v dovoljenju. Spremljevalec oziroma spremljevalka (v nadaljnjem besedilu: spremljevalec) izrednega prevoza mora biti za izvajanje izrednih prevozov usposobljen po predpisanem programu. Minister, pristojen za infrastrukturo, predpiše program usposabljanja za spremljevalce izrednih prevozov, pogoje, ki jih mora izpolnjevati izobraževalna ali druga organizacija za izvajanje tega programa, obrazec potrdila o uspešno opravljenem programu, način vodenja evidence o izdanih potrdilih in pooblasti organizacije za izvajanje tega programa. Voznik, ki opravlja prevoz v nasprotju s predpisi, in oseba, ki naloži tovor v nasprotju s predpisi, se kaznujeta za prekršek. Minister, pristojen za infrastrukturo, je, v soglasju z ministrom, pristojnim za notranje zadeve, izdal predpis o načinu in pogojih opravljanja izrednih prevozov ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze po javnih cestah v Republiki Sloveniji (Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013).

2.3 Zakon o pravilih cestnega prometa

Čeprav opravljanje izrednih prevozov podrobneje ureja ZCes-1 oziroma njegovi podzakonski akti, je izvajalec prevoza dolžan spoštovati določbe, ki tudi sicer veljajo za udeležence v cestnem prometu in so predpisane v Zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, Ur. l. RS, št. 109/2010, v nadaljevanju ZPrCP).

ZPrCP je krovni akt, ki ureja prometna pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije, ki jih pri izvajanju tega zakona izrekajo pristojni organi. V svojih načelih ureja tudi pravila nalaganja tovara na vozilo ter označitve.

Tovor in naprave, ki so namenjene za prevoz ali pritrditev tovara, morajo biti na in v vozilu naložene in pritrjene oziroma pokrite tako, da:

- ne predstavljajo nevarnosti ali ovire za druge udeležence cestnega prometa;

- ne povzročajo škode na cesti in objektih;
- ne onesnažujejo okolja;
- ne zmanjšujejo stabilnosti vozila;
- ne povzročajo več hrupa, kot je dovoljeno;
- ne zmanjšujejo preglednosti vozniku;
- ne zakrivajo naprav vozila, registrskih tablic in drugih predpisanih označb;
- se ne razsipajo ali padajo z vozila.

Tovor, naložen na motornem ali priklopnem vozilu, ali naprave, ki so namenjene za prevoz ali pritrditev luči na zadnji strani vozila, morajo imeti kot najbolj izpostavljen del na zadnji strani vozila nameščen nosilec z registrsko tablico in predpisanimi lučmi in odsevniki.

Tovor mora biti naložen in pritrjen v skladu s predpisom ministra za promet, s katerim se podrobneje predpiše način namestitve, pritrditve in zavarovanja tovora na vozilu.

Tovor ne sme segati čez sprednji del vozila. Lažje predmete je dovoljeno prevažati na zunanjem prtljažniku na osebnem avtomobilu ali tovornem vozilu, tako da sega tovor največ 1 meter preko sprednjega dela vozila. Del tovora, ki sega preko sprednjega dela vozila, ne sme biti nižje od nivoja strehe vozila.

Tovor lahko sega največ 1,5 metra preko zadnjega dela vozila oziroma skupine vozil, razen pri izrednih prevozi, ki se opravljajo na podlagi dovoljenja pristojnega organa. Na tovornem ali priklopnem vozilu mora biti tovor oprt na najmanj 5/6 svoje dolžine.

Na enoslednih vozilih (vozilo, katerega sled ni širša kot 50 centimetrov) tovor lahko sega največ pol metra preko sprednjega in zadnjega dela vozila, njegova širina pa ne sme presegati enega metra. Na enoslednih vozilih ni dovoljeno prevažati nezavarovanega nevarnega orodja (kos, vil ipd.).

Če sega tovor več kot 1 meter preko zadnjega dela vozila, mora biti na najbolj izpostavljeni točki označen:

- na osebnih avtomobilih, trikolesih, lahkih štirikolesih, štirikolesih in lahkih priklopnikih, ki jih vlečejo osebni avtomobili – s tablo, veliko najmanj 25 × 25 cm, pobarvano izmenično s poševnimi trakovi rdeče barve, ki odseva svetlobo, nameščeno prečno na smer vožnje;
- na drugih vozilih – s tablo, veliko najmanj 40 × 40 cm, pobarvano izmenično s poševnimi trakovi rdeče in bele barve, ki odseva svetlobo, nameščeno prečno na smer vožnje.

Ob zmanjšani vidljivosti in ponoči je treba znaku iz druge alineje prejšnjega odstavka dodati rdečo ne slepečo luč. Izjemoma je lahko podnevi ob dobri vidljivosti tovor, ki se prevaža na osebnem avtomobilu, označen z rdečo tkanino, veliko 40 × 40 cm.

Če sega tovor čez vozilo na bočnih straneh, mora biti glede na vrsto vozila označen na bočno najbolj izpostavljenih mestih na sprednji in zadnji strani s prej omenjenimi tablami, ki morajo biti nameščene prečno na smer vožnje. Ponoči in ob zmanjšani vidljivosti mora biti tak tovor označen na bočno najbolj izpostavljenih mestih tudi z belima lučema na sprednji strani in z rdečima lučema na zadnji strani.

Če tovor na vozilu zakriva vidno polje v vzvratnih ogledalih, je treba namestiti dodatni vzvratni ogledali, ki omogočata normalno vidno polje. Dodatnih vzvratnih ogledal ni treba namestiti na vozila, s katerimi se opravlja izredni prevoz, pri katerem zagotavljata varnost prevoza najmanj dve spremljevalni vozili.

Posebna opozorilna svetilka, ki oddaja svetlobo rumene barve, se uporablja tudi na vozilih v cestnem prometu, s katerimi se opravlja izredni prevoz, in na vozilih, ki spremljajo takšna vozila, na posebno počasnih vozilih, delovnih strojih in vozilih, ki jim je dodano priklopno vozilo za vleko pokvarjenih vozil, ter na traktorjih s traktorskimi priključki, ki presegajo širino traktorja. Posebna opozorilna svetilka, ki oddaja svetlobo rumene barve, se lahko uporablja tudi kot opozorilo na prometno nesrečo, prireditev na cesti ali drugo oviro na cesti ter za označitev vozil, ki prevažajo nevarno blago, in za označitev kolone vozil, ki niso vozila v spremstvu. Nameščena sme biti samo na vozilih, na katerih jo je dovoljeno uporabljati, in sicer na enak način kot modra svetilka na vozilih s prednostjo. Voznik, ki sreča, dohiti ali pripelje do vozila s posebno opozorilno svetilko, ki oddaja svetlobo rumene barve, mora voziti posebno previdno in po potrebi ustaviti vozilo.

2.4 Pravilnik o delih in opremi vozil

Pravilnik o delih in opremi vozil med drugim določa mere in mase vozil ter nekatere lastnosti opreme cestnih motornih in priklopnih vozil in je temeljna podlaga za določanje izrednih prevozov, saj postavlja meje med običajnim in izrednim prevozom (Ur. l. RS, št. 44/2013). V njem so pomembni naslednji izrazi in pojmi:

- »**pravilnik UNECE**« je tehnični predpis, ki je izdan kot priloga k sporazumu o sprejemanju enotnih tehničnih pravilnikov za cestna vozila, opremo in dele, ki jih je mogoče vgraditi in/ali uporabiti v/na cestnih vozilih, ter o pogojih vzajemnega priznavanja homologacij, podeljenih na podlagi teh pravilnikov, sklenjen v Ženevi 5. oktobra 1995 (Ur. l. RS, št. 104/10), in vsebuje tehnične zahteve in pogoje za preskušanje posameznih delov in opreme vozil;

- »**kategorija vozila**« je kategorija vozila, kot je določena v pravilnikih, ki urejajo področje ugotavljanja skladnosti vozil;
- »**delovni žaromet**« je žaromet za osvetljevanje okolice pri opravljanju določenih dejavnosti;
- »**masa vozila**« je masa vozila, pripravljenega za vožnjo, brez potnikov oziroma potnic (v nadaljnjem besedilu: potnik) in blaga, z voznikom (75 kg; voznik se ne upošteva pri vozilih, ki spadajo v kategorijo dvo- in trikolesnih motornih vozil), z 90 odstotki goriva in polnimi rezervoarji tekočin, razen odpadne vode, ter rezervnim kolesom in orodjem, pri avtobusih pa tudi z drugim članom posadke (75 kg), če je zanj predviden poseben sedež;
- »**skupna masa vozila**« je masa vozila skupaj s tovorom;
- »**skupina vozil**« je med seboj povezana skupina najmanj enega vlečnega vozila in najmanj enega priklopnega vozila, ki so v cestnem prometu udeleženi kot celota;
- »**omejilnik hitrosti**« je samostojna naprava, prigrajena na motor vozila, katere naloga je omejevanje največje hitrosti vozila, kot tudi sistem, integriran v konstrukcijo vozila, ki ima enako funkcijo;
- »**širina vozila**« je razdalja med dvema navpičnima ravninama, vzporednima z vzdolžno osjo vozila, ki se dotikata skrajnih točk vozila na vsaki strani (gl. tehnični specifikaciji za vozila TSV 144 in TSV 148);
- »**dolžina vozila**« je razdalja med dvema navpičnima ravninama, pravokotnima na vzdolžno os vozila, ki se dotikata skrajnih točk vozila spredaj in zadaj (glej tehnični specifikaciji za vozila TSV 144 in TSV 148);
- »**višina vozila**« je razdalja med tlemi in najvišjo točko vozila (glej tehnični specifikaciji za vozila TSV 144 in TSV 148);
- »**največja konstrukcijsko določena hitrost**« je največja hitrost, za katero je proizvajalec projektiral vozilo, pri kateri je lahko varno udeleženo v prometu;
- »**osna obremenitev**« je del skupne teže vozila in je sila, s katero os vozila obremenjuje podlago;
 - a. »največja tehnično dovoljena osna obremenitev« je osna obremenitev, ki jo določi proizvajalec izključno glede na konstrukcijo – tehnične lastnosti osi;
 - b. »največja dovoljena osna obremenitev« je osna obremenitev, kot jo določa Priloga 2 tega pravilnika.

2.4.1 Dimenzije oziroma mere vozil (dolžina, širina, višina)

Navajamo dimenzije vozi, kot jih navaja Priloga 2 Pravilnika o delih in opremi vozil.

Največja dovoljena dolžina

a) Motorna vozila razen avtobusov	12,00 m
- Priklopnik	12,00 m
- Zgibni avtobus	18,75 m
- Dvoosni avtobus	13,50 m
- Tri- in večosni avtobus	15,00 m
- Avtobus s priklopnikom	18,75 m
b) Za skupino vozil	
- Motorno vozilo s priklopnikom	18,75 m
- Sedlasti vlačilec s polpriklopnikom	16,50 m
- skupina vozil, prirejena posebej za prevoz osebnih avtomobilov (samo na avtocestah in hitrih cestah)	22,00 m

Največja dovoljena širina

a) vozila s toplotno izoliranimi nadgradnjami z debelino stene najmanj 45 mm	2,60 m
b) traktorji na gospodarski vožnji	
- z dvojnimi pnevmatikami ali s širokimi pnevmatikami s tlakom največ 1,5 bara	3,06 m
- s priklopniki ali zamenljivimi vlečnimi ali vgrajenimi stroji	3,06 m
c) za vsa druga vozila	2,55 m

Največja dovoljena višina

a) za vsa vozila	4,2 m
-------------------------	-------

Priloga 2 – Del A: Mase in osne obremenitve vozil

Največja dovoljena osna obremenitev

Osne obremenitve enojnih osi

Osne obremenitve motornih in priklopnih vozil ne smejo presegati naslednjih vrednosti:	
a) enojna nepogonska os	10,0 t
b) enojne pogonske osi	11,5 t

Osne obremenitve dvojnih osi motornih vozil ob upoštevanju dovoljenih vrednosti za enojne osi

a) razmik osi do 1m ($d < 1,0$)	11,5 t
b) razmik od 1,0 m do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
c) razmik od 1,3 m do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
d) razmik osi 1,3 m in več, vendar manjši od 1,8 m, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in z zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem, oziroma če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in pri tem osna obremenitev posamezne osi ne preseže 9,5 t	19 t

Osne obremenitve tandemskih osi priklopnikov in polpriklopnikov, vsota obremenitev na posamezno os tandemskega sklopa ne sme presegati, če je razdalja med osmi

a) razmik osi do 1 m ($d < 1,0$)	11 t
b) razmik od 1,0 m do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
c) razmik od 1,3 m do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
d) razmik 1,8 m ali večja ($1,8 \leq d$)	20 t

Osne obremenitve trojnih osi priklopnih vozil ob upoštevanju dovoljenih vrednosti za dvojne osi

a) razmiki osi niso večji od 1,3 m	21 t
b) razmiki osi so večji od 1,3 m, vendar niso večji od 1,4 m	24 t

Največja dovoljena skupna masa

Dovoljena skupna masa motornih vozil, priklopnih vozil in skupine vozil

a) Motorna vozila	
- dvoosno motorno vozilo	18 t
- triosna motorna vozila	25 t
(če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem, kot je določeno v Prilogi 2 – Del A, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 t)	26 t
- štiriosna motorna vozila z dvema krmiljenima osema	31 t
(če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem (kot je določeno v Prilogi 2 – Del A), ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 t)	32 t

b) Priklopna vozila - dvoosni priklopnik - triosni priklopnik	18 t 24 t
c) Skupine vozil - skupina vozil (motorno vozilo in priklopnik) s petimi ali šestimi osmi - skupina vozil (sedlasti vlačilec in priklopnik) s petimi ali šestimi osmi - triosni vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki prevaža 12-metrski (40 ft) ISO zabojnik v kombiniranem prevozu - motorno vozilo in priklopnik s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega motornega vozila in dvoosnega priklopnika - sedlasti vlačilec s polpriklopnikom, s štirimi osmi, sestavljen iz dvoosnega vlačilca in dvoosnega polpriklopnika, če je razdalja med osmi priklopnika: <ul style="list-style-type: none"> ○ med 1,3 m in 1,8 m, ○ večja od 1,8 m. (+ 2 toni, če je upoštevana največja dovoljena masa motornega vozila 18 t, in največja dovoljena obremenitev tandemske osi plopriklopnika 20 t, in če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim vzmetenjem ali temu enakovrednim vzmetenjem, kot je določeno v prilogi 2	40 t 40 t 44 t 36 t 36 t

Priloga 2 – Del B: obravnava pogoje za enakovrednost drugih sistemov vzmetenja z zračnim vzmetenjem na pogonskih kolesih vozila.

Vzmetni sistem prevoznih sredstev se šteje kot zračno vzmetenje, če se vsaj 75 odstotkov vzmetenega učinka doseže z zračnim vzmetenjem. Da lahko vzmetni sistem štejemo kot enakovreden zračnemu vzmetenju, mora izpolnjevati pogoje, ki so natančno opredeljeni v vsebini priloge.

Priloga 2 – Del C: obravnava tablico o merah vozila.

Tablica o merah, po možnosti nameščena ob tablici proizvajalca iz tehnične specifikacije TSV, mora vsebovati naslednje podatke:

- ime proizvajalca,
- identifikacijska številka vozila,
- dolžina motornega vozila, priklopnega ali polpriklopnega (L),
- širina motornega vozila, priklopnega ali polpriklopnega (W),
- podatki o merjenju dolžine skupine vozil:
 - razlika (a) med sprednjo stranjo motornega vozila in središčem naprave za spenjanje na vlečnem vozilu (vlečna sklopka ali sedlo); v primeru sedla z več vlečnimi legami morata biti navedeni najmanjša in največja vrednost,

- razdalja (b) med središčem naprave za spenjanje prikolponika (vlečnim ušesom) oziroma polpriklopnika (kraljevim čepom) in zadnjm delom priklonika; v primeru naprave z vlečnimi točkami morata biti navedeni najmanjša in največja vrednost.

2.5 Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji

Navedeni pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju PIP) je temeljni akt za organizacijo in izvedbo cestnih izrednih prevozov (Ur. l. RS, št. 4/2008).

Vsebina pravilnika vsebuje štiri vsebinske sklope, ki podrobneje določajo:

- pogoje in postopek za izdajo dovoljenja za izredne prevoze,
- pogoje in način opravljanja izrednih prevozov,
- stroške izrednih prevozov,
- tranzitne smeri za opravljanje izrednih prevozov po javnih cestah v Republiki Sloveniji.

Tranzitne smeri za opravljanje izrednih prevozov v Republiki Sloveniji obsegajo cestne povezave, na katerih se trajno zagotavlja njihova usposobljenost za prevzem izrednih prevozov najmanj 1. kategorije.

Tranzitne smeri iz prejšnjega odstavka so sledeči koridorji:

- 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.

Usposobljenost tranzitnih smeri iz prejšnjega člena za prevzem izrednih prevozov najmanj 1. kategorije zagotavljata v skladu s svojimi obveznostmi in pristojnostmi Direkcija in Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d. (v nadaljevanju besedila DARS).

Če je zaradi stanja vozišča cest v tranzitnih smereh in objektov na njih, zaradi izvajanja vzdrževalnih in drugih del ali zaradi ovir na teh cestah potrebna omejitev njihove uporabe za izredne prevoze najmanj 1. kategorije, morata Direkcija in DARS določiti ustrezne obvoze za izredne prevoze. Prevoznost tranzitnih smeri za opravljanje izrednih prevozov se glede na naravo ovire omogoči vsaj dvakrat tedensko.

V primeru načrtovane popolne zapore ceste ali dela ceste na tranzitni smeri, pri kateri ni mogoče zagotoviti ustreznega obvoza, morata Direkcija in DARS najmanj 30 dni pred izvedbo zapore obvestiti ministrstvo za notranje zadeve, ministrstvo za zunanje zadeve ter javnost preko sredstev javnega obveščanja. V sporočilu se navede tudi predvideni rok trajanja popolne zapore in vrsta omejitve (skupna masa, širina, višina, osna obremenitev) opravljanja izrednih prevozov v tranzitni smeri.

Izvajalec rednega vzdrževanja državne ceste, na kateri je delna zapora ceste, mora v primeru upravičene potrebe vsaj enkrat tedensko vozilom, s katerim se opravlja izredni prevoz, brezplačno omogočiti prehod skozi zaporo ceste.



Slika 1: Tranzitne smeri za izredne prevoze v Republiki Sloveniji
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

2.6 Predpisi o prometni signalizaciji in opremi javnih cest ter o načinu označevanja in zavarovanja del in ovir na javni cesti

Predpise o prometni signalizaciji ureja Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah (Ur. l. RS, št. 46/2000). Pravilnik je nastal na podlagi Zakona o javnih cestah, ki sicer zaradi sprejetja novega (ZCes-1) ne velja več. Kljub temu se pravilnik uporablja še naprej, če ni v nasprotju z ZCes-1. Pravilnik predpisuje vrsto, pomen, obliko, barvo, velikost in postavljanje prometne signalizacije in prometne opreme na javnih cestah.

Pri izvajanju izrednega prevoza so predpisane dodatne zahteve za zavarovanje izrednega prevoza kot ovire v prometu in za usmerjanje prometa v tem primeru. Sredstva in naprave, ki so namenjeni varnosti cestnega prometa, lahko postavljajo le osebe, ki so za to pooblaščen z zakonom ali predpisom lokalne skupnosti, kamor tudi sodijo izvajalci izrednega prevoza, pod pogojem, da so ustrezno usposobljeni.

Pri izvajanju izrednih prevozov je treba upoštevati vse predpise s področja prometne signalizacije, enako kot za vsa vozila, udeležena v cestnem prometu. Prometna signalizacija mora biti postavljena ob desni strani ceste poleg vozišča v smeri vožnje vozil. Prometna signalizacija mora biti postavljena tako, da ne ovira vozil in pešcev (v skladu s 5. členom omenjenega predpisa).

2.7 Nadzor in opravljanje nadzora izrednih prevozov

Pri izvajanju izrednih prevozov se pojavljajo tudi kršitve, kot so izvajanje izrednih prevozov brez potrebnega dovoljenja ali v nasprotju z določili, navedenimi v dovoljenju (ZEcs-1, Ur. l. RS, št. 109/2010).

Uresničevanje določb ZCes-1 in na njegovi podlagi izdanih predpisov nadzira inšpektorat RS za promet, energetiko in prostor, ki je organ v sestavi ministrstva za infrastrukturo. Pri izvajanju nadzora največjih dovoljenih osnih obremenitev, skupnih mas in dimenzij vozil na državnih cestah sodelujejo policisti in občinsko redarstvo. Občinski redarji opravljajo nadzor nad izrednimi prevozi na občinskih cestah, nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni cestni promet, in državnih cestah v naseljih.

Voznik mora na zahtevo policista ali občinskega redarja dovoljenje za izredni prevoz izročiti na vpogled, mora omogočiti pregled vozila, opreme, naprav, tovora in pri pregledu sodelovati.

Nadzor nad dovoljenjem za izredni prevoz, dovoljenimi osnimi obremenitvami, skupnimi masami in merami vozil ter ustreznostjo vozil, spremstvom in opremo za izvedbo izrednega prevoza ter označitvijo izrednega prevoza na javnih cestah, je sestavni del rednega vzdrževanja javnih cest.

Skladnost izrednega prevoza s pogoji iz dovoljenja za izredni prevoz izvaja izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz pred začetkom izrednega prevoza. Če pri pregledu izrednega prevoza pred začetkom izvajanja izredni prevoz ne izpolnjuje zahtev iz izdanega dovoljenja za izredni prevoz, se izvedba izrednega prevoza prepove do uskladitve z dovoljenjem. Izvajalec izrednega prevoza mora v primeru neizpolnjevanja zahtev iz izdanega dovoljenja za izredni prevoz plačati stroške pregleda izrednega prevoza izdajatelju dovoljenja za izredni prevoz.

Nadzorni organ, ki ugotovi, da se v prometu uporabljajo zakonsko neustrezna vozila, izloči vozilo iz prometa in ustrezno ukrepa. Policisti in inšpektorji v smislu zagotavljanja varnosti nadzorujejo tudi voznike in vozila, med drugim tudi izredne prevoze, če se ti odvijajo na cestah ali ob cestah in če vplivajo na promet na cestah.

Če pri pregledu izrednega prevoza pred začetkom izvajanja izredni prevoz ne izpolnjuje zahtev iz izdanega dovoljenja za izredni prevoz, se izvedba izrednega prevoza prepove do uskladitve z dovoljenjem.

Če se opravlja izredni prevoz brez dovoljenja, nadzorni organ prepove nadaljnjo vožnjo in izloči iz prometa motorno in priklopno vozilo. Izvajalec prevoza mora plačati povračilo za izredni prevoz in povrniti škodo na cesti, če jo je povzročil. Z dnem polnopravnega članstva RS v EU oziroma dnem, ko se odpravi mejna kontrola na mejah z državami članicami EU, se nadzor izvaja za vozila, ki niso registrirana v državah članicah EU in ki vstopajo na njeno območje skozi RS.

3 NAČRTOVANJE IZREDNIH PREVOZOV

3.1 Splošni pogoji

Zakon o cestah (ZCes-1) določa izredni prevoz kot prevoz z vozili, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo s predpisi dovoljene osne obremenitve, skupno maso, širino, dolžino ali višino. Za izredni prevoz se šteje tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljenih mer, mase ali obremenitev, vendar pa presega omejitve katerega koli od teh elementov, ki je odrejena na državni cesti ali njenemu delu s prometnimi znaki. Poenostavljeno bi lahko rekli, da je izredni prevoz tisti, ki presega dovoljene dimenzije in mase, določene s predpisi ali prometnimi znaki.

Zato morajo pri planiranju optimalnega načina transporta in pri organizaciji transportnih procesov sodelovati usposobljeni strokovnjaki. Transportne odločitve v nekaterih primerih sicer lahko sprejema uporabnik transportne storitve, vendar v večini primerov samo predlaga in dokazuje. Transportne odločitve se sprejemajo na podlagi pravih in pravočasnih informacij že na začetku, se pravi v času načrtovanja transportne naloge. K transportnim odločitvam uvrščamo predvsem:

- odločitev o vrsti in načinu transporta,
- odločitev o transportni poti.

Če je za zagotovitev izvedljivosti izrednega prevoza treba opraviti posebne ali dodatne ukrepe, se ti določijo v posebnem ugotovitvenem postopku, kjer poleg predstavnikov izdajateljev dovoljenja in predstavnikov predlagateljev sodelujejo tudi predstavniki upravljavcev cest, objektov ter seveda policije, če so določeni za sodelovanje pri zavarovanju in izvedbi izrednega prevoza.

Izdajatelj dovoljenja lahko zahteva, da izvajalec prevoza tega ne sme opraviti z vozilom, ki ga je navedel v vlogi, in določi primernejši tip vozila. Prav tako lahko izdajatelj dovoljenja zaradi tehničnih in cestnovarnostnih pogojev spremeni predvideno in določi novo prevozno pot.

3.2 Kategorije izrednih prevozov

Izredni prevozi se glede na preseganje največjih dovoljenih skupnih mas, dimenzij ali osnih obremenitev delijo v pet kategorij.

- **Izredni prevoz 1. kategorije** je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom ne presega:
 - 44 t 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 in
 - osnih obremenitev, dovoljenih s predpisi ali odrejenih s prometnimi znaki.

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

- **Izredni prevoz 3. kategorije** je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom presega **gornje meje** skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, določene za izredni prevoz **2. kategorije**.

- **Izredni prevoz 4. 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 t 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 5. kategorije** je prevoz z delovnim strojem, vleka zamenljivega vlečnega stroja ali traktorskega priključka brez tovora, kadar to vozilo presega s predpisi dovoljene dimenzije in osne obremenitve, vendar ne presega dovoljene skupne mase.

3.3 Pristojnosti za izdajo dovoljenj v Republiki Sloveniji

Dovoljenje za izredni prevoz je dokument, s katerim upravljavci cest dovolijo, da se po določeni cesti pod določenimi pogoji izvede izredni prevoz. Področje izdaje dovoljenj ureja ministrstvo za infrastrukturo oziroma njihov organ v sestavi Direkcije RS za infrastrukturo. Ko izredni prevoz poteka po državnih ali državnih in občinskih cestah, izda dovoljenje Direkcija RS za infrastrukturo. Kadar poteka izredni prevoz 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 posredovati Direkciji RS za infrastrukturo, v nasprotnem primeru se šteje, da je soglasje dano. Če izredni prevoz poteka samo po občinskih cestah, izda dovoljenje upravljavec občinske ceste, če občina z odlokom ne odloči drugače.

3.4 Postopek za pridobitev dovoljenja

Za izdajo dovoljenja za izredni prevoz je treba vložiti 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:

- naročniku in izvajalcu izrednega prevoza (firma in sedež)
- vozilu ali skupini vozil, s katerim bo izredni prevoz opravljen (vrsta vozila, tip vozila, število osi z razmiki osi in vrsto vzmetenja, moč motorja, dimenzije, masa in nosilnost vozila, masa balasta za obtežitev vozila),
- tovoru (vrsti tovora in tehnični podatki o tovoru),
- načrtovani prevozni poti,
- času prevoza oziroma prevozov (predviden začetek, trajanje in zaključek) ter predvideni postanki na parkiriščih ali drugih prometnih površinah ob prevozni poti.

Vloga za izdajo dovoljenja vsebuje le osnovne podatke o izvajalcu in o izrednem prevozu, ki morajo biti pred izdajo dovoljenja dopolnjeni z dokazili o izpolnjevanju vseh organizacijskih in izvedbenih pogojev. Vlogi se dodajo še priloge. Najbolj pomembne so:

- skica vozila ali vozil, s katerimi bo izredni prevoz opravljen, s prikazom naložitve tovora v tlorisu, narisu in v prečnem prerezu, z označbo dimenzij, osnih obremenitev in skupne mase, pa tudi z označenim načinom pritrditve

in označitve tovora (ta priloga je obvezna za izredne prevoze 2. in 3. kategorije),

- predlog prevoznega načrta za izredne prevoze, ki zaradi presejanja mas oziroma dimenzij spadajo v 3. kategorijo izrednih prevozov in pri katerih so potrebne kratkotrajne zaustavitve prometa. Prevozni načrt obsega natančen opis prevoza tovora z navedbo cest, po katerih naj bi prevoz potekal. Navedena morajo biti tudi parkirišča in druge primerne prometne površine za ustavljanje izrednega prevoza. Vsebovati mora časovni potek, predvidene postanke, opis, lokacijo in čas posebnega manevriranja z vozilom ali manipuliranja s tovorom. Opisani morajo biti še predvideni ukrepi, kot so zapore cest s predvidenim trajanjem zapore, predvideni posegi v naprave ali napeljave v zračnem prostoru nad voziščem,
- statična presoja nosilnosti objektov na prevozni poti za vse izredne prevoze, katerih skupna masa presega 60 t ali presega nosilnost ceste, določene v banki cestnih podatkov. Statična presoja mora vsebovati identifikacijske in tehnične podatke o cestnih objektih, poročilo o stanju vseh cestnih objektov na prevozni poti, maso in skupno maso izrednega prevoza, statične izračune za prevoz, posebne pogoje za prevoz in morebitne predhodne ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev varnosti. Priložena mora biti tudi ugotovitev, da so vsi cestni objekti na zahtevani trasi varni za izvedbo izrednega prevoza, in dodani pogoji, pod katerimi mora biti prevoz opravljen, da se prepreči poškodovanje objektov in s tem njihova trdnost in stabilnost.

Vložnik vloge za izdajo dovoljenja za izredni prevoz 2. in 3. kategorije mora v vlogi določiti organizatorja izrednega prevoza. Prav tako mora biti določen organizator izrednega prevoza in priložena izjava s strani tujih pravnih in fizičnih oseb za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah RS.

V prilogi 1 diplomske naloge je Skica s tovorom (priloga k vlogi za izdajo dovoljenja za izredni prevoz), v prilogi 2 pa Vloga za izdajo dovoljenja za izredne prevoze

3.5 Dovoljenje za izredne prevoze

Na zahtevo prosilca izda dovoljenje za izredne prevoze pristojni organ (Direkcija RS za infrastrukturo ali pristojni občinski organ), s katerim se v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste, natančno določijo pogoji in način izvedbe izrednega prevoza in višina povračila za izredni prevoz. Če prosilec izpolnjuje zahtevane pogoje, ki opravičujejo razlog za izdajo dovoljenja, ga izdajatelj po predhodnem preverjanju izpolnjevanja zahtevanih pogojev izda. Hkrati v dovoljenju izvajalcu predpiše splošne in nekatere za posamezni prevoz specifične pogoje, ki jih mora izvajalec izpolnjevati pri izvedbi prevoza. Izdajatelj ima pravico preverjati izpolnjevanje teh pogojev vse do zaključka izrednega prevoza. V primeru neizpolnjevanja predpisanih pogojev za izvedbo ali nastalih izrednih razmer pa sme prevoz zaustaviti ali

dovoljenje preklicati. Predlagatelj izrednega prevoza mora poravnati vse stroške preverjanja izpolnjevanja pogojev za izvedbo izrednega prevoza in priprave prevozne poti. Poravnati mora nadomestilo za izredni prevoz po cesti, poleg tega odgovarja za vso dodatno nastalo škodo, ki nastane kot posledica izvedbe prevoza. Višina povračil za izredne prevoze je odvisna od škodnih vplivov izrednih prevozov na javno cestno infrastrukturo, predpiše pa jih vlada. Dovoljenje mora izvajalec med izvajanjem izrednega prevoza imeti pri sebi v vozilu. Vsi dokumenti, ki spremljajo izredni prevoz, morajo biti v originalu in morajo biti dani na vpogled pooblaščenemu nadzornemu organu, če jih zahteva. Pridobivanje dovoljenja za izredni prevoz spada med upravne postopke in se vodi v skladu s splošnim upravnim postopkom. Dovoljenje za izredni prevoz ima po tem zakonu značaj odločbe. Dovoljenje za izredni prevoz je treba izdati za vsak posamični izredni prevoz, veljavnost dovoljenja traja največ 30 dni od dneva izdaje. Kot izjema je določena tudi možnost izdajanja dovoljenj za več izrednih prevozov, če gre za hkratni prevoz enakih tovorov z enakimi vozili po isti prevoznici. Prevoz se ne sme izvajati ob petkih in na dan pred državnim praznikom ali dela prostim dnevom od 14. do 22. ure, ob sobotah, nedeljah, državnih praznikih ali dela prostih dnevih od 22. do 6. ure, kakor tudi ne ob slabi vidljivosti in neugodnem vremenu. V dovoljenju se lahko določi, da mora biti prevoz opravljen v času, ko na prevoznici ni pričakovati gostejšega prometa. Če v dovoljenju ni drugače določeno, se izredni prevozi 3. kategorije izvajajo v času med 20. in 5. uro. V nobenem primeru dovoljenje za izredni prevoz ne dovoljuje preseganja dovoljene skupne mase, dimenzij in osnih obremenitev preko nosilnosti in svetlega profila vozišča cest in objektov na predvideni prevoznici, niti ne dovoljuje preseganja največje dovoljene mase vozila oziroma obremenitve vozila s tovorom preko tovarniško deklarirane nosilnosti vozila (Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013).

3.6 Vsebina dovoljenja

Dovoljenje za izredni prevoz se izda na posebnem obrazcu in vsebuje najmanj podatke o (17. člen PIP):

- predlagatelju oziroma izvajalcu izrednega prevoza, na katerega se glasi dovoljenje za izredni prevoz,
- vozilu ali vozilih, s katerimi mora biti opravljen izredni prevoz,
- skupni masi, dimenzijah in osnih obremenitvah izrednega prevoza,
- prevoznici izrednega prevoza,
- času, v katerem bo opravljen izredni prevoz,
- obveznosti spremstva izrednega prevoza,
- drugih posebnih pogojev, pod katerimi mora izvajalec opraviti izredni prevoz.

Hkrati lahko izdajatelj dovoljenja v dovoljenju predpiše naslednje:

- da morajo imeti vozniki vozil za spremstvo izrednega prevoza in vozniki vozil, ki opravljajo izredni prevoz, mobilno telekomunikacijsko opremo za medsebojno sporazumevanje,
- da mora izvajalec izrednega prevoza o izvajanju izrednega prevoza obvestiti druge udeležence v prometu preko sredstev javnega obveščanja ter določiti vsebino obvestila in število njegovih ponovitev,
- da mora izvajalec izrednega prevoza izdajatelja dovoljenja pred začetkom prevoza obvestiti, da je izredni prevoz pripravljen za pregled.

3.7 Izjeme pri izrednih prevozi, kjer dovoljenja niso potrebna

Izredni prevozi, za katera dovoljenje ni potrebno, se izvajajo pod naslednjimi pogoji in na naslednji način:

- za izredne prevoze, ki jih je treba opraviti takoj zaradi intervencije ob naravnih nesrečah, izrednih razmerah ali zaradi obrambnih potreb, mora njihov naročnik ali izvajalec predhodno uskladiti pogoje njihovega izvajanja in prevozne poti z Direkcijo RS za infrastrukturo ter pred začetkom izvajanja izrednih prevozov o njih obvestiti policijo na telefonsko številko 113,
- opravljanje izrednih prevozov, ki se morajo opraviti zaradi vzpostavitve prevoznosti javnih cest v zimskih razmerah (pluženje cest in posipanje cest proti poledici), se določi v izvedbenem programu zimske službe,
- izredni prevozi iz tega člena se lahko opravljajo samo z vozili, ki so označena in opremljena v skladu z določbami pravilnika, ki ureja označitev.

4 SPREMSTVO IZREDNIH PREVOZOV

V dovoljenju za izredni prevoz se glede na zahtevnost in značilnost prevoza ter prevozne poti določijo obveznosti in vrsta spremstva izrednega prevoza, število vozil za spremstvo in obveznost sodelovanja policije pri zagotavljanju varnega odvijanja izrednega prevoza. Obvezno spremstvo se določi v primeru, če izredni prevoz zaradi svojih dimenzij presega širino ali prosti profil prometnega pasu na celotni ali delu prevozne poti, če v krivinah prehaja na drug prometni pas ali je zaradi njegovega izvajanja potrebna kratkotrajna ustavitev prometa na delu prevozne poti. Spremstvo pri izrednih prevozih je obvezno samo za tisti del prevozne poti, za katerega je v dovoljenju za izredni prevoz izrecno določeno in se izvaja najmanj z enim spremljevalnim vozilom, ki vozi pred izrednim prevozom, na avtocesti pa za njim. Ko pa je predpisano spremstvo dveh vozil, vozi eno od njiju na čelu, drugo pa na koncu izrednega prevoza. 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. V nasprotju s splošnim mnenjem soglasje policije ni enakovredno dovoljenju za izredni prevoz, temveč je v njem navedena le vsebina policijskega dela, konkretnije število policijskih spremljevalnih vozil in prevozna pot, kjer je potrebno policijsko spremstvo. Zaradi kvalitetne priprave in organizacije policijskega dela pri spremstvu izrednih prevozov se je treba najmanj sedem dni pred načrtovanim izrednim prevozom najaviti območni postaji prometne policije, ki bo sodelovala pri spremstvu izrednega prevoza.

4.1 Spremstvo

Namen spremstva izrednih prevozov je opozarjati udeležence v prometu, ki prihajajo nasproti, s strani ali pa dohitevajo izredni prevoz, na nevarno srečanje. Spremstvo mora poskrbeti, da se pravočasno in pravilno izvajajo vsi ukrepi, predpisani z dovoljenjem za izredni prevoz oziroma s predpisi. Udeleženci v prometu, ki se srečujejo z izrednim prevozom, morajo upočasniti vožnjo ali pa celo ustaviti, če cesta ne dovoljuje prehoda. Včasih je potrebna tudi popolna zapora nekaterih cestnih odsekov, za kar poskrbijo posebej usposobljeni delavci izvajalca rednega vzdrževanja cest. Dovoljenje za izredni prevoz ne nadomešča dovoljenja za delno ali popolno zaporo ceste.

Izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz določi sestavo in obveznosti spremstva izrednega prevoza, ki je odvisna od kategorije izrednega prevoza in značilnosti prevozne poti.

Spremstvo izrednega prevoza 2. in 3. kategorije je obvezno na celotni transportni poti. Spremstvo se izvaja z vozili predlagatelja ali izvajalca izrednega prevoza. Če je pri izvedbi potrebno tudi policijsko spremstvo, se to prav tako predpiše v dovoljenju. Izredni prevoz, pri katerem sodelujejo policisti, se mora ne glede na pravilnik, ki se nanaša na zavarovanje in izvajanje izrednega prevoza, izvajati skladno z navodili policistov. Vozniki in spremljevalci morajo dobro poznati prometne predpise, specifičnost transporta in transportno pot, po katerih bo potekal izredni prevoz.

Vložnik vloge za izdajo dovoljenja za izredni prevoz 2. in 3. kategorije mora v vlogi določiti organizatorja izrednega prevoza, ki skrbi, da so vsi sodelujoči seznanjeni z načrtom prevoza in pogoji njegove izvedbe in da se ob izvajanju prevoza upoštevajo predpisi in pogoji iz dovoljenja.

Organizator je odgovoren za sporazumevanje z izdajateljem dovoljenja, vzdrževalci cest, policijo in drugimi. Kadar ni potrebno spremstvo, za izredni prevoz skrbi imetnik dovoljenja. Pred začetkom opravljanja izrednega prevoza je imetnik dolžan prevoznika seznaniti s pogoji za njegovo izvedbo, določenimi v dovoljenju. Pred

začetkom opravljanja izrednega prevoza je dolžan seznaniti s pogoji za njegovo izvedbo tudi spremljevalce izrednega prevoza, če je z dovoljenjem za izredni prevoz določena obveznost spremstva.

Spremstvo izrednih prevozov se deli v dve skupini, in sicer:

- enostavno spremstvo in
- zahtevno spremstvo.

4.2 Vozila za spremstvo in njihova oprema

Vozila za spremstvo so lahko osebna ali tovorna vozila z največjo dovoljeno maso 3,5 t. Vozila morajo biti dobro pregledna, da zagotavljajo vozniku dobro vidljivost nazaj in ob straneh, ter označena po pravilniku (Pravilnik o obliki, pogojih in načinu uporabe posebnih svetlobnih znakov vozil za izredne prevoze, Ur. l. RS. št. 79/11). Vozilo za spremstvo mora biti opremljeno z brezžično napravo, ki omogoča vozniku vozila za spremstvo vzpostaviti zvezo z voznikom, ki izvaja izredni prevoz. Enostavno spremstvo se izvaja z vozili za spremstvo, ki morajo biti opremljena z rumeno svetlobno ali odsevno tablo z napisom »IZREDNI PREVOZ« in rumeno utripajočo ali vrtečo se lučjo, ki oddaja svetlobo, tako da so dobro vidna ostalim udeležencem v cestnem prometu. Rumena svetlobna ali odsevna tabla mora biti dolga najmanj 80 cm z višino črk najmanj 12 cm. Napis na odsevni tabli mora biti črne barve. Rumena utripajoča luč je lahko vgrajena v svetlobno tabla. Napis na tabli mora biti viden le v času opravljanja izrednega prevoza.



Slika 2: Vozilo, opremljeno za enostavno spremstvo
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

Dodatna oprema vozil za enostavno spremstvo je:

- zelena in rdeča zastavico, s katerima se ureja promet, ali lopar za urejanje prometa ter svetilka, ki oddaja rdečo svetlobo,
- dva odsevna prometna znaka triopan (tristranska piramida), na katerih sta upodobljena znak »nevarnost na cesti« s stranico enakostraničnega

trikotnika najmanj 60 cm in dopolnilno tablo z napisom »IZREDNI PREVOZ« z velikostjo pisave najmanj 8 cm oziroma z dvema samostojnima prometnima znakoma, ki vsebujeta znak »nevarnost na cesti« s stranico enakostraničnega trikotnika najmanj 60 cm in dopolnilno tablo z napisom »IZREDNI PREVOZ« z velikostjo pisave najmanj 8 cm,

- dve prenosni posebni rumeni svetilki,
- odsevni telovnik živo oranžne barve z vdelanimi trakovi bele barve za spremljevalca.



Slika 3: Oprema vozila za enostavno spremstvo
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

Zahtevno spremstvo se izvaja z vozili za spremstvo, ki morajo biti označena in opremljena enako kot vozila, s katerimi se izvaja enostavno spremstvo, ter dodatno opremljena še z merilnikom višin in dolžin ter s svetlobno signalno tablo velikosti najmanj 1000 × 700 mm, s spremenljivo vsebino prometnih znakov:

- znak »nevarnost na cesti« z dopolnilno tablo »IZREDNI PREVOZ«,
- znak »prepovedano prehitevanje vseh motornih vozil, razen enoslednih«,
- znak »prepovedano prehitevanje za tovorna vozila«,
- rumena utripajoča puščica, usmerjanje levo ali desno, ki opozarja, da je prometni pas zaprt in ga je treba 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 notranjosti vozila.



Slika 4: Dodatna oprema za zahtevno spremstvo (signalna tabla)
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)



Slika 5: Dodatna oprema za zahtevno spremstvo (merilnik dolžine in višine)
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

Vozila, ki opravljajo izredni prevoz zaradi vzpostavitve prevoznosti javni cest v zimskih razmerah, pa morajo biti na zadnji strani označena z odsevno tablo z napisom »PLUŽENJE - POSIPANJE« in s posebno opozorilno svetilko, ki oddaja svetlobo rumene barve. Priključki na vozilu (plug in podobno), ki presegajo dovoljeno širino, morajo biti označeni enako kot tovor na vozilu.



Slika 6: Tabla za označevanje izrednega prevoza
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)



Slika 7: Označitev vozila »pluženje – posipanje«
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

4.3 Označitev oseb

Tudi namen označitve oseb je izključno zagotavljanje pogojev za večjo varnost v prometu. Z označitvijo oseb zagotavljamo večjo varnost in vidnost oseb. Osebe, ki izvajajo gradbena, vzdrževalna ali druga dela na cestah, ki niso popolnoma zaprte za promet vozil, in osebe, ki pri izrednih prevozi opravljajo naloge na cesti zunaj vozila, morajo nositi oblačila živo oranžne barve z vdelanimi odsevnimi trakovi bele barve, ki so dobro vidna tudi z večje razdalje. Določilo zakona se nanaša tudi na izvajalce izrednih prevozov. Poudariti je treba, da zakon izrecno predpisuje, da morajo biti predpisana oblačila živo oranžne barve z vdelanimi trakovi bele barve, na kar je treba biti pozoren pri nabavi teh oblačil, saj so na tržišču prisotna tudi varnostna oblačila v živo rumeni barvi.

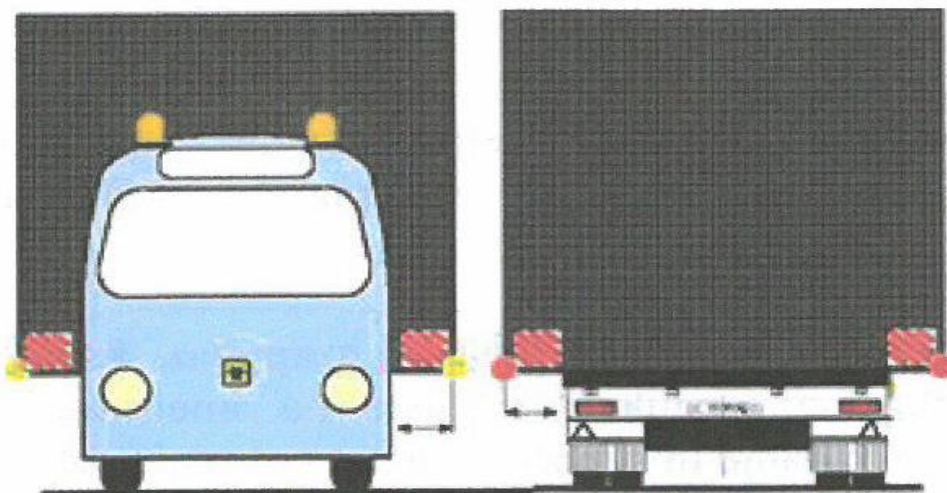


Slika 8: Predpisana oblačila oseb, ki opravljajo delo na cesti zunaj vozila
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

4.4 Označitev tovora

Skrb za primerno označitev tovora sodi med poglobitnejše naloge, ki jih je treba izvesti v fazi priprave izrednega prevoza. Zakonodaja natančno navaja pogoje in način označevanja tovora, ki sega čez najbolj izpostavljene točke na vozilu. Pri izrednih prevozih se v večini primerov srečujemo s takšno naložitvijo tovora, zato ima pravilna označitev velik pomen za varnost samega izrednega prevoza kakor tudi za varnost ostalih udeležencev v prometu.

Organizator izrednega prevoza je v celoti odgovoren tudi za njegovo pripravo. Kadar organizator ni predpisan, to odgovornost prevzame voznik. Ne glede na imenovanje organizatorja je voznik soodgovoren za ustrezno nakladanje in označevanje tovora ter izvedbo prevoza v skladu s predpisi, kot tudi sicer pri prevozu običajnega tovora v cestnem prometu. Če voznik oceni, da tovor ni varno naložen ali je pomanjkljivo pritrjen, je dolžan odkloniti vožnjo tako naloženega vozila, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo. Voznik mora poskrbeti za namestitev rumene luči. Luč mora biti nameščena na mestu, od koder je najbolj vidna. Zahteva se najmanj ena, zaradi varnosti pa jih je lahko več. Poleg rumene luči mora biti vozilo označeno tudi z osvetljeno tablo z napisom »IZREDNI PREVOZ«. Pogosto, še zlasti v mednarodnem prometu, opazimo poleg najmanj ene luči spredaj na kabini vozila še eno na spodnjem levem delu vozila zadaj.

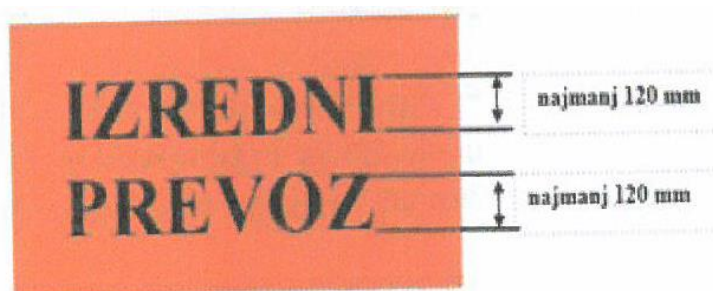


Slika 9: Primer označenega izrednega prevoza (spredaj z belimi, zadaj z rdečimi lučmi)

(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)



Slika 10: Tabla velikosti najmanj 40 x 40 cm
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)



Slika 11: Tabla za označevanje izrednega prevoza
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

4.5 Strokovno usposabljanje za spremljevalce in voznike

Strokovno usposabljanje sicer ni del operativnega organiziranja izrednih prevozov, vendar pa je prvi pogoj za izvedbo organiziranja izrednih prevozov. Pri nas po zakonu ne moremo izvajati izrednih prevozov brez licence za strokovno usposabljanje. Na podlagi Pravilnika o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Ur. l. RS, št. 47/09) je bila s strani ministrstva za promet preko javnega natečaja pooblaščen organizacija GZS, Center za poslovno usposabljanje, in sicer za izvajanje programa strokovnega usposabljanja za spremljevalce izrednih prevozov in vodenje evidenc za dobo petih let. Usposabljanje naj bi obsegalo osem pedagoških ur in najmanj dve uri praktičnega usposabljanja, ki se nanaša na usmerjanje prometa v primeru zapore ali delne zapore ceste, kadar mora vozilo za prevoz izrednega tovora manevrirati na javni cesti.

Program strokovnega usposabljanja za spremljevalce izrednih prevozov obsega naslednje predpise.

- 1) Predpise v delih, ki se nanašajo na izvajanje izrednih cestnih prevozov:
 - Zakon o cestah,
 - Zakon o pravilih cestnega prometa,

- Zakon o motornih vozilih,
 - Zakon o voznikih,
 - Pravilnik o obliki, pogojih in načinu uporabe posebnih svetlobnih znakov vozil za izredne prevoze,
 - Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v RS,
 - Predpisi o prometni signalizaciji in opremi javnih cest ter o načinu označevanja in zavarovanja del in ovir na javni cesti,
 - Uredba o povračilu za izredne prevoze,
 - Odredba o omejitvi prometa na cestah v RS.
- 2) Organizacijo in tehnično pripravo izrednih prevozov:
- pravice, odgovornost, pristojnosti in dolžnosti spremljevalnega osebja,
 - pomembni geografski in drugi podatki o cestah v RS,
 - vozila za spremstvo, njihova oprema in označitev,
 - nevarnosti v prometu, povezane z izrednim prevozom,
 - izvajanje izrednih prevozov ob posebnih razmerah na prevozni poti.
- 3) Prometno varnost izrednih prevozov:
- metode spremljanja izrednih prevozov,
 - vožnja skozi predore in preko premostitvenih objektov,
 - delne ali popolne zapore ceste zaradi izvajanja izrednih prevozov,
 - sodelovanje in komunikacijo z voznikom izrednega prevoza, policijo in izvajalci rednega vzdrževanja cest pri izvajanju izrednih prevozov,
 - prekinitve izvajanja izrednih prevozov,
 - ukrepe v primeru okvar ali nesreč pri izvajanju izrednih prevozov.
- 4) Praktično usposabljanje:
- načela defenzivne vožnje – prepoznavanje napačnega ravnanja drugih udeležencev v cestnem prometu in protiukrepi,
 - izvajanje različnih metod spremstva,
 - zavarovanje manevriranja vozila za prevoz izrednega tovora na javni cesti,
 - oprema spremljevalcev in označitev pri izvajanju izrednega prevoza,
 - usmerjanje prometa v primeru zapore ali delne zapore ceste:
 - znaki, ki se dajejo s položajem telesa,
 - znaki, ki se dajejo z rokami,
 - urejanje prometa na križišču,
 - uporaba svetlobne table na vozilu za spremstvo,
 - znaki, ki se dajejo z loparjem za urejanje prometa in svetilko.

V prilogi 3 te diplomske naloge je primer potrdila o opravljenem praktičnem usposabljanju, v prilogi 4 pa primer potrdila o usposobljenosti – kartica spremljevalca izrednih prevozov.

Pooblaščen organizacija za preizkus strokovne usposobljenosti kandidatov pripravi katalog vprašanj za preizkus. Komisija določi med 20 in 30 vprašanj iz kataloga za preverjanje, ki traja največ 60 minut. Končni rezultat se oceni z »opravil« ali »ni opravil«. Šteje se, da je kandidat opravil praktično usposabljanje iz prvih treh točk programa praktičnega usposabljanja, če je sodeloval pri najmanj sedmih zahtevnih spremstvih. Preizkus strokovne usposobljenosti opravlja petčlanska strokovna komisija. Kandidat, ki je uspešno opravil preizkus strokovne usposobljenosti, prejme potrdilo o opravljenem praktičnem usposabljanju. Potrdilo je v obliki kartice.

4.6 Sodelovanje in komunikacija pri izvajanju izrednega prevoza

Komuniciranje in sporazumevanje je potrebno v vseh fazah procesa izvedbe izrednega prevoza. Poleg komunikacijskih sredstev, ki jih uporabljamo predvsem za govorno sporazumevanje, komuniciramo tudi neverbalno. Neverbalno komuniciranje uporabljamo le v izjemnih situacijah po dogovoru in pogosto v fazi priprave vozila, nakladanja in razkladanja tovora. Pri neverbalnem komuniciranju je zelo pomembna univerzalnost znakov z vidika vseh udeležencev. Najpogostejša oblika neverbalnega komuniciranja je ročno signaliziranje. Ročni signali ne urejajo področja cestnega prevoza, za to veljajo le predpisi Zakona o varnosti v cestnem prometu. Dobra informiranost vseh sodelujočih in izdelava prevoznega načrta pri izvedbi izrednega prevoza je temeljnega pomena. Čim boljši in čim hitrejši je pretok informacij med izvajalci izrednega prevoza, tem bolj je zagotovljena hitra in pravočasna reakcija, ki lahko odvrne nevarno situacijo. Sodelovanje in sporazumevanje lahko razdelimo v tri večje sklope, in sicer na sodelovanje pred pridobitvijo dovoljenja za izredni prevoz, na sodelovanje pred pričetkom izvedbe izrednega prevoza ter na sodelovanje in komunikacijo med izvajanjem izrednega prevoza.

4.6.1 Sodelovanje pred pridobitvijo dovoljenja za izredni prevoz

Izvajalec izrednega prevoza, najverjetneje v njegovem imenu organizator, je oseba, ki mora zbrati točne podatke o tovoru, o prevoznih kompoziciji in trasi prevoza. Podatki morajo biti natančni in identični z dejanskim stanjem tovora in prevoznih sredstev. V primeru zahtevnejših izrednih prevozov, ko je potrebno izvajati zapore cest, je naloga organizatorja, da priskrbi ustrezen elaborat prometne ureditve, ki je podlaga za izdajo dovoljenja za zaporo ceste. Natančnost vloge za izdajo dovoljenja za izredni prevoz in elaborata prometne ureditve sta pomembna osnova za poznejšo varno izvedbo izrednega prevoza. V tej fazi se običajno določijo tudi neposredni akterji izvedbe izrednega prevoza.

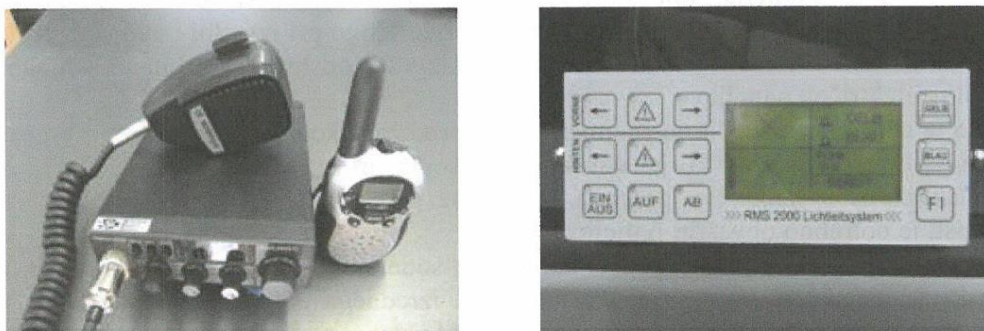
4.6.2 Sodelovanje in komuniciranje pred začetkom izvajanja izrednega prevoza

Obveznost sporazumevanja udeležencev izrednega prevoza je določena z dovoljenjem za izredni prevoz. Kadar dovoljenje predpisuje spremstvo izrednega prevoza ali sodelovanje s policijo ali z vzdrževalci cest, je predpisano seznanjanje vseh udeležencev izrednega prevoza s pogoji njegovega izvajanja. V teh primerih je potrebno vse sodelujoče, ki so navedeni v dovoljenju, pravočasno seznaniti z vsemi podatki, pomembnimi za njihovo uspešno pripravo. Podjetja, kot so na primer vzdrževalci cest, elektro podjetja, PTT podjetja ipd., je potrebno pravočasno seznaniti z njihovo vlogo pri izvedbi izrednega prevoza in z deli, ki jih bo zaradi izrednega prevoza potrebno izvesti (odstranitev prometne signalizacije, dvig kablov električne napeljave ipd.).

Prav tako je treba pravočasno (najmanj sedem dni pred začetkom izvajanja izrednega prevoza) seznaniti policijsko enoto, ki je navedena v soglasju za sodelovanje policije, o vseh okoliščinah izvedbe izrednega prevoza. Kadar se pri izvedbi izrednega prevoza izvajajo zapore cest, je treba obvestiti policijo. Omeniti je treba tudi zadnje seznanjanje vseh sodelujočih z vsemi pogoji, ki se izvede tik pred začetkom izvajanja izrednega prevoza. Pomembno je, da vsi udeleženi v izrednem prevozu razumejo svojo vlogo v procesu dela. Pred začetkom opravljanja izrednega prevoza je imetnik dovoljenja dolžan prevoznika in voznika seznaniti s pogoji za njegovo izvedbo, določenimi v dovoljenju za izredni prevoz. Pred začetkom opravljanja izrednega prevoza je dolžan s pogoji za njegovo izvedbo seznaniti tudi spremljevalce, če je z dovoljenjem za izredni prevoz določena obveznost spremstva. Organizator oziroma imetnik dovoljenja mora pred začetkom izrednega prevoza preveriti ustreznost pritrditve tovora, ustreznost označitve vozil in izvajalcev. Vse sodelujoče je dolžan seznaniti z vsemi pogoji in z načinom izvedbe izrednega prevoza. Če organizator ni prisoten na kraju začetka izvajanja izrednega prevoza in med samim izvajanjem, so gornje naloge dolžnost imetnika dovoljenja izrednega prevoza (Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013).

4.6.3 Komuniciranje med izvajanjem izrednega prevoza

Vozilo za spremstvo in vozilo, s katerim se izvaja izredni prevoz, morata biti opremljeni z brezžično napravo, ki omogoča vozniku vozila za spremstvo vzpostaviti zvezo z voznikom, ki izvaja izredni prevoz. Pred začetkom izrednega prevoza se spremljevalec in voznik dogovorita, na katerem kanalu na radijski postaji (brezžična naprava) bo potekala komunikacija med izvajanjem izrednega prevoza. V večini primerov je voznik tujec, zato se morata s spremljevalcem dogovoriti, v katerem jeziku bosta komunicirala. Vse to pa je nujno za varno izvedbo izrednega prevoza.



Slika 12: Oprema za komunikacijo med spremstvom in komandna plošča za tablo pri zahtevnem spremstvu
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

4.6.4 Neverbalno komuniciranje med izvajalci izrednega prevoza – signaliziranje spremljevalcev

Neverbalno komuniciranje uporabljamo le v izjemnih situacijah po dogovoru in pogosto v fazi priprave vozila, nakladanja in razkladanja tovora. Pri tem je zelo pomembna enoznačnost znakov z vidika vseh udeležencev komuniciranja. Najpogostejša oblika neverbalnega komuniciranja je ročno signaliziranje (Pravilnik o varnostnih znakih, Ur. l. RS. št. 89/99).

1. Splošni signali

ZAČETEK – Pozor! – Ukaz za začetek	Obe roki sta iztegnjeni vodoravno z dlanmi naprej.
STOJ – Motnja ali konec operacije premikanja	Desna roka je dvignjena navpično z dlanjo naprej.
KONEC – Konec operacije premikanja	Obe roki sta sklenjeni v višini prsi.

Tabela 1: Znaki za splošne signale
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

2. Navpični premiki

DVIGNI	Desna roka je dvignjena, dlan je obrnjena naprej in po zraku počasi opisuje kroge.
SPUSTI	Desna roka je spuščena, dlan je obrnjena navznoter in po zraku počasi opisuje kroge.
NAVPIČNA RAZDALJA	Obe roki kažeta želeno razdaljo.

Tabela 2: Znaki za navpične premike
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

3. Vodoravni premiki

PREMIK NAPREJ	Obe roki sta upognjeni v komolcih z navzgor obrnjenima dlanema in se počasi premikata proti telesu.
PREMIK NAZAJ	Obe roki sta upognjeni v komolcih z navzdol obrnjenima dlanema in se počasi premikata ob telesu.
DESNO Premik v smer, ki jo kaže signalist	Desna roka je iztegnjena vodoravno z navzdol obrnjena dlanjo in s kratkimi gibi kaže v desno.
LEVO Premik v smer, ki jo kaže signalist	Leva roka je iztegnjena vodoravno z navzdol obrnjeno dlanjo in s kratkimi gibi kaže v levo.
VODORAVNA RAZDALJA	Obe roki kažeta želeno razdaljo.

*Tabela 3: Znaki za vodoravne premike
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)*

4. Nevarnost

NEVARNOST	Obe sta dvignjeni navpično z dlanmi obrnjenimi naprej.
HITRO	Vsi gibi so hitri.
POČASI	Vsi gibi so počasni.

*Tabela 4: Znaki za nevarnost
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)*

Vrste znakov, ki jih morajo uporabljati izvajalci izrednih prevozov, kadar neposredno fizično urejajo promet ali izvajajo kratkotrajno ustavitev prometa, so:

- znaki, ki jih dajejo s položajem telesa in z rokami in
- drugi svetlobni znaki.

Znaki, ki jih dajejo udeležencem v cestnem prometu izvajalci izrednega prevoza z rokami, pomenijo:

- pokončno dvignjena roka z odprto dlanjo pomeni, da morajo vsa vozila obvezno ustaviti,
- počasno mahanje z vodoravno odročeno roko gor in dol z navzdol obrnjeno odprto dlanjo pomeni, da mora voznik zmanjšati hitrost vožnje,
- kroženje z roko v podlahti z odprto dlanjo v smeri proti sebi pomeni, da mora voznik pospešiti vožnjo,
- odročena roka z odprto dlanjo, usmerjeno proti določenemu vozilu, pomeni, da mora voznik tega vozila obvezno ustaviti.

5 NEVARNOSTI PRI IZREDNEM PREVOZU

5.1 Prometna varnost izrednih prevozov

Prometna varnost je ena temeljnih kakovosti prometnega sistema. Vsak udeleženec v prometu ali uporabnik prometne storitve želi imeti tak sistem, ki zadovoljuje njegove potrebe in pričakovanja. V tem pomenu je varen cestni promet tudi odgovornost države, ki ima s svojimi institucijami vpogled in pregled nad prometnim dogajanjem ter potrebne vzvode, s katerimi poleg posameznika posredno ali neposredno lahko vpliva na to področje. Od stopnje varnosti cestnega prometa je odvisna kakovost življenja vseh državljanov in državljanov. Zagotavljanje večje varnosti je mogoče s spodbujanjem udeležencev v prometu k odgovornejšemu vedenju, spoštovanju predpisov in oblikovanju zavesti o pomenu prometne varnosti, z zagotavljanjem varnejših vozil in cestne infrastrukture, kar lahko in morajo udeleženci načrtovalci, proizvajalci, vzdrževalci ter ustrezne nadzorne službe. V zapletenem sistemu je varnost cestnega prometa odvisna od odgovornega ravnanja posameznika, vzgojno-izobraževalnih in preventivnih organizacij, medijev, represivnih in pravosodnih organov, civilne družbe, gospodarskih družb, vodstev samoupravnih lokalnih skupnosti in ne nazadnje državnih organov.

Prometna varnost v Republiki Sloveniji se izboljšuje. Na to vplivajo številni dejavniki:

- ustrezno izobraževanje uporabnikov,
- stanje prometnih sredstev in infrastrukture,
- ustrezna omejevalna politika.

Varnost prometa ima velik vpliv na nacionalno gospodarstvo. Če je zagotovljena varnost prometa, je gospodarstvo močno in konkurenčno, kar pomeni več denarja za zagotavljanje varnosti prometa. Kadar govorimo o prometni varnosti in izrednih prevozi, lahko ugotovimo, da ne zaznavamo hujših prometnih nesreč in hujših posledic. Da je izvajanje izrednih prevozov kar se da varno, morajo biti vsi udeleženci izvajanja izrednega prevoza seznanjeni s prevoznim načrtom in pogoji, ki jih določa Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Ur. l. RS. št. 47/2009):

- predlagano prevozno pot z navedbo cest, po katerih naj bi izredni prevoz potekal, ter vseh parkirišč in drugih prometnih površin ob prevoznih potih, primernih za ustavljanje izrednega prevoza,
- časovni potek prevoza z navedbo predvidenih postankov na parkiriščih ali drugih prometnih površinah ob prevoznih potih,
- 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 napravi in napeljave v zračnem prostoru nad voziščem ceste ipd.),
- predlog načina urejanja prometa v primerih tretje in četrte alineje (izmenično odvijanje cestnega prometa, usmerjeno s pomočjo semaforjev ali ročno, preusmeritev prometa na obvozne ceste ipd.),
- podatke o poteku že opravljenih enakih ali podobnih izrednih prevozih na predlagani prevozni poti.

Vsi udeleženci izrednega prevoza morajo v času izvajanja izrednega prevoza zagotavljati, da se prevoz odvija v skladu z določili in pogoji iz dovoljenja za izredni prevoz. Prevoz morajo izvajati tako, da predstavlja najmanjšo možno oviro za odvijanje cestnega prometa in da ne ogroža varnosti v prometu.

5.2 Izvajanje izrednih prevozov ob posebnih razmerah na prevozni poti

Voznik prevoza izrednega tovora sme voziti vozilo s tako hitrostjo, da ga lahko stalno obvladuje in ustavi pred oviro, ki jo lahko pričakuje. Hitrost vožnje mora prilagoditi stanju ceste, gostoti prometa, vremenskim razmeram, vidljivosti in preglednosti ceste, stanju vozila in tovora, tako da lahko v vidni razdalji vozilo ustavi. (Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov, Ur. l. RS, št. 47/2009). Voznik ne sme brez upravičenega razloga voziti tako počasi, da bi oviral druge udeležence v cestnem prometu.

Če zaradi izvajanja izrednega prevoza nastane za njim kolona vozil, se morajo vse vozila, ki sodelujejo v izrednem prevozu, na prvem primernem mestu umakniti, tako da drugim udeležencem v prometu omogočijo neovirano vožnjo mimo.

Če med izvajanjem izrednega prevoza nastane okvara na vozilu ali skupini vozil, s katerim se opravlja izredni prevoz, je treba pokvarjeno vozilo oziroma skupino vozil takoj umakniti z vozišča ceste na prvo primerno površino. Če to ni mogoče, je treba mesto zaustavitve izrednega prevoza takoj zavarovati v skladu z predpisi in ob uporabi prometnih znakov glede na vrsto spremstva. V mraku ali temi in v pogojih slabe vidljivosti je treba mesto zaustavitve izrednega prevoza označiti tudi s prenosnimi utripajočimi svetilkami oranžne barve, o cestni oviri takoj obvestiti policijo na št. 113 ter takoj pričeti z ukrepi za čimprejšnjo odstranitev vozila oziroma skupine vozil z vozišča ceste.

Izvajanje izrednega prevoza je treba prekiniti in zavarovati vozila ali jih umakniti z vozišča ceste na prvo primerno površino tudi v primeru nenadnega poslabšanja voznih pogojev (megla, močan veter ali dež, sneženje ipd.) ali nenadnega poslabšanja stanja cest (poledica, zameti, plazovi in podobno). V teh primerih je treba ravnati na način iz prejšnjega odstavka.

Določba prejšnjega odstavka ne velja za izredne prevoze, ki se morajo opraviti zaradi vzpostavitve prevoznosti javnih cest v zimskih razmerah (pluženje cest in posipanje cest proti poledici).

Kadar je zmanjšana vidljivost zaradi megle, sneženja, dežja ali drugih razlogov na manj kot 50 m, morajo vozniki motornih vozil, ki prevažajo nevarne snovi, in voznik motornih vozil, s katerimi se opravlja izredni prevoz, zmanjšati hitrost, tako da je izključeno vsako ogrožanje prometa. Ustaviti morajo na najbližjem ustreznem parkirnem prostoru, ki je za to namenjen ali je sposoben sprejeti tako naloženo vozilo ter poskrbeti za varnost vozila in tovora. Enako velja v primeru, če je cesta spolzka zaradi snega, ledu ali drugih razlogov, in v primeru, če je zaradi vetra ali drugih okoliščin zmanjšana stabilnost vozila.

Kadar vidljivost in razmere na cesti ne omogočajo varnega izvajanja izrednih prevozov, se ti ne smejo izvajati.

Med ovire v cestnem prometu spadajo tudi izredni prevozi. Oseba, ki je odgovorna za povzročitev ovire, ki ni posledica nepričakovanega dogodka, mora imeti posebno dovoljenje upravljavca ceste. Oseba, ki brez dovoljenja povzroči oviro na cesti, mora:

- oviro takoj odstraniti,
- če to ni mogoče, mora oviro označiti na primerni oddaljenosti z varnostnim trikotnikom in o tem takoj obvestiti najbližjega policista, policijsko postajo ali upravljavca cest.

Upravljavec ceste mora zagotoviti označitev ovire s predpisano prometno signalizacijo in jo v pogojih slabe vidljivosti in ponoči tudi osvetliti. Vse stroške zavarovanja in odstranitve ovire nosi tisti, ki je oviro povzročil. Če ni mogoče ugotoviti, kdo je pustil vozilo, mora stroške poravnati lastnik vozila, ki je povzročil oviro, razen če mu je bilo vozilo neupravičeno odvzeto.

5.3 Vožnja skozi predore in preko premostitvenih objektov

Tehnične lastnosti vozil, s katerimi opravljamo izredni prevoz, bistveno vplivajo na vozne lastnosti in zagotavljanje varnosti pri prevozu. Vozila so vse bolj tehnološko izpopolnjena. Proizvajalci v vozila vgrajujejo vse več sistemov in naprav, ki

pripomorejo k večji varnosti. Kljub tehnološkemu napredku pa je potrebno še vedno upoštevati nekatere zakonitosti, ki vplivajo na varnost. Vozila, namenjena za prevoz predimenzioniranih tovorov, so narejena in opremljena z ustreznimi napravami, ki omogočajo varen prevoz tovora, ustavljanje in krmiljenje. Izpolnjevati morajo pogoje, povezane z močjo motorja glede na dovoljeno nosilnost (Butala, 2013).

1. Vožnja preko cestnih objektov

- a) Skupna masa ne sme prekoračiti dovoljenih obremenitev cest in cestnih objektov, razen če je v dovoljenju drugače določeno. V tem primeru je treba dosledno upoštevati dodatne pogoje, pod katerimi se dovoljuje izredni prevoz, ki presega dovoljene obremenitve cest in cestnih objektov.
- b) Prejemnik dovoljenja se mora seznaniti s podatki o cestah in objektih, prevoz sme opraviti, če je tik pred izvedbo ponovno preveril pogoje za njegovo izvedbo. Če izredni prevoz prekoračuje dovoljene nosilnosti premostitvenih objektov, mora prejemnik dovoljenja za izredni prevoz pridobiti ustrezno strokovno presojo o možnostih in pogojih prevoza. V posebnih primerih mora prejemnik dovoljenja priložiti ustrezne statične presoje in prometno-tehnične študije celotne prevozne poti. Prejemnik dovoljenja mora pred pričetkom izrednega prevoza izvesti vse tehnične ukrepe, ki so predpisani v strokovnih presojah in študijah za varno izvedbo posameznega izrednega prevoza. Stroški strokovnih presoj oziroma študij oziroma z njimi povezani tehnični ukrepi bremenijo prejemnika dovoljenja. Brez priloženih potrebnih študij se vloga oceni kot nepopolna.
- c) Prevoz, katerega skupna teža presega dovoljeno nosilnost objekta, se mora opraviti skladno z dodatnimi pogoji za vožnjo preko objektov, ki so sestavni del prometnih študij ali statičnih presoj objektov (popolna zapora na objektu, vožnja po sredini vozišča z minimalno še enakomerno hitrostjo, brez ustavljanja ipd.).

2. Posebni pogoji za izredni prevoz skozi predor Karavanke

- a) Če je izredni prevoz širok več kot 3,5 m, mora prevoznik še telefonsko preveriti, kdaj lahko opravi prevoz skozi predor. V zvezi s kontrolo prevoza se mora prevoznik predhodno prijaviti pri mejni policiji Hrušica, ki potem opravi celotni postopek.
- b) Predpisano spremstvo se opravi skozi celotni predor do obračalne pentlje v portalni stavbi v Avstriji.
- c) Prevoz do počivališča Hrušica se lahko opravi tudi v dnevnem času, zanj je potrebno eno spremljevalno vozilo, ki vozi za prevozom.

5.4 Delne ali popolne zapore ceste zaradi izvajanja izrednih prevozov

Kadar je zaradi varnosti cestnega prometa ali zaradi cestnih objektov to potrebno, se izvedejo delne ali popolne zapore dela ali delov prevozne poti. Zgolj klasično dovoljenje za izredni prevoz ne nadomešča dovoljenja za delno ali popolno zaporo ceste zaradi predvidljive ovire na cesti po predpisih o cestah (Butala, 2013).

5.4.1 Dovoljenje za zaporo ceste

Če ovira ni posledica nepričakovanega dogodka, mora imeti oseba, ki je odgovorna za povzročitev ovire, dovoljenje pristojnega organa (Butala, 2013).

Če je zaradi varnosti cestnega prometa pri opravljanju izrednega prevoza potrebna kratkotrajna ustavitev prometa (npr. pri vključevanju v promet na vozišču, pri vožnji na zoženem delu vozišča ali pri vožnji skozi krivine), lahko izvedejo ustavitev prometa tudi usposobljeni delavci izvajalca izrednega prevoza. Pri tem morajo biti predpisano oblečeni in morajo uporabljati predpisane znake.

Predlagatelj izrednega prevoza naslovi vlogo za zaporo državne ceste na Direkcijo RS za ceste, za zaporo občinske ceste pa na občinsko upravo, ki je pristojna za javno cesto, po kateri bo potekal izredni prevoz.

Izdelan mora biti elaborat prometne ureditve, kjer je navedeno točno število mest, kjer se predvidevajo zapore cest, ki morajo biti časovno opredeljene. Prav tako mora elaborat prometne ureditve opredeljevati način izvajanja zapore ceste in izvajalce zapore ceste. Z dovoljenjem za zaporo cest se določijo:

- pogoji za izvedbo zapore,
- preusmeritve prometa zaradi zapore,
- čas trajanja zapore.

Izdajatelj dovoljenja za zaporo ceste o tem obvesti tudi izvajalca rednega vzdrževanja cest in policijo, ki sodelujeta pri izvajanju zapore in zagotavljanju varnosti, ko se zapora izvaja.

Kadar je treba zaradi varnosti cestnega prometa začasno spremeniti prometno ureditev, mora izvajalec izrednega prevoza označiti oviro in urediti promet s semaforji ali s posebej usposobljenimi delavci izvajalca izrednega prevoza. Ti delavci morajo nositi predpisana oblačila in pri urejanju prometa uporabljati predpisane znake. Enako velja tudi v primerih, ko je zaradi varnosti cestnega prometa potrebna kratkotrajna ustavitev prometa.

Znaki imajo navedeni pomen, kadar je izvajalec izrednega prevoza, ki jih daje, na ali ob vozišču oziroma na drugi površini, na kateri se opravlja promet. Razen za voznike se ti znaki smiselno uporabljajo tudi za druge udeležence v prometu. Za dajanje gornjih znakov izvajalci izrednih prevozov uporabljajo lopar za urejanje prometa, ročno svetilko ali zastavice za urejanje prometa. Lopar za urejanje prometa ima lahko lastni vir svetlobe. Izvajalci izrednih prevozov ustavljajo vozila ponoči z ročno svetilko, ki daje rdečo svetlobo, ali z loparjem z lastnim virom svetlobe rdeče barve, tako da mahajo s svetilko ali loparjem levo in desno, pravokotno na vzdolžno os ceste. Ta znak pomeni, da mora voznik zmanjšati hitrost in vozilo ustaviti ob robu ali zunaj vozišča.

5.5 Ukrepi v primeru okvar ali nesreč pri izvajanju izrednih prevozov

Kljub spoštovanju zakonskih določb, ki opredeljuje pogoje izvajanja izrednega prevoza iz dovoljenja za izredni prevoz, ter skrbni pripravi izvajalcev in vozil izrednega prevoza še vedno obstaja možnost okvare vozil ali prometne nesreče (Butala, 2103).

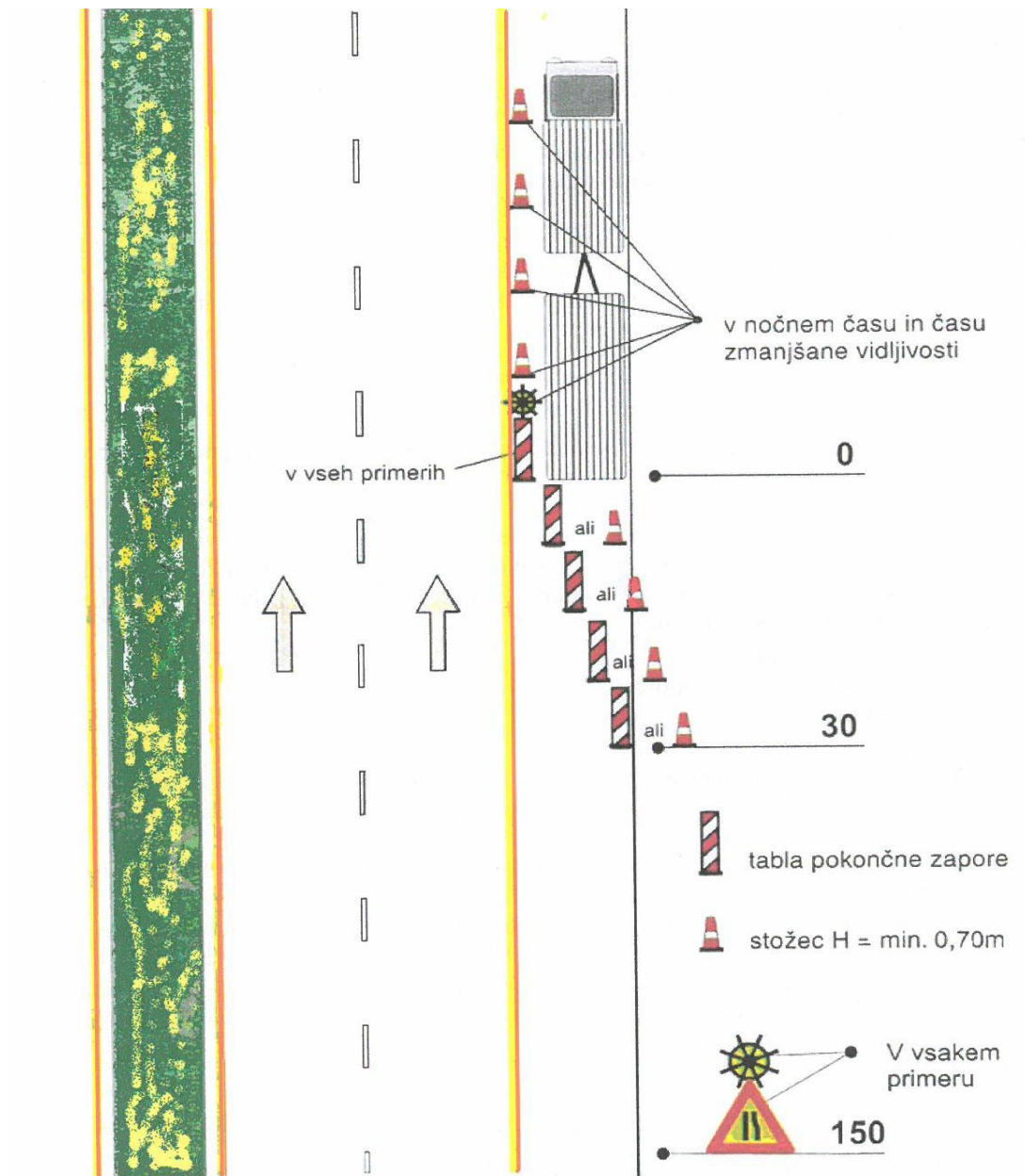
V primeru okvare na vozilu ali skupini vozil, s katerim se opravlja izredni prevoz, prav tako tudi v primeru prometne nesreče, obstajajo pravila, kako ravnati. Vozilo je treba čim prej umakniti z vozišča, kar v praksi velikokrat ni mogoče. Zaradi karakteristik izrednega prevoza v večini primerov tega fizično ni mogoče odstraniti z vozišča brez uporabe posebnih prekladalnih naprav. Sama tehnologija in velike skupne mase kompozicij izrednega prevoza lahko ob nasilnem premikanju povzročijo dodatne poškodbe in zaplete. Veliko težavo lahko predstavlja izbira ustreznega mesta izven vozišča, ki je sposobno sprejeti izredni prevoz brez negativnih posledic tako za izredno kompozicijo kot za samo površino, kamor se ta izloča.

V praksi torej velikokrat pride do situacije, ko z vozilom ostanemo na vozišču. V tem primeru je treba tako vozilo kot kraj zaustavitve ustrezno zavarovati in označiti v skladu z predpisi o varnosti cestnega prometa in ob uporabi prometnih znakov iz spremljevalnih vozil (odvisno od vrste spremstva). V mraku ali temi in v pogojih slabe vidljivosti je treba mesto zaustavitve izrednega prevoza označiti tudi s prenosnimi utripajočimi svetilkami oranžne barve, o cestni oviri takoj obvestiti policijo na številko 113 ter takoj pričeti z ukrepi za čimprejšnjo odstranitev vozila oziroma skupine vozil z vozišča ceste. Če dvosledno vozilo obstane zaradi okvare, prometne nesreče ali drugega vzroka na cesti in zato predstavlja nevarnost za druge udeležence cestnega prometa, mora voznik takoj vklopiti varnostne utripalke. Na nevarnih oziroma nepreglednih delih ceste ali če vozilo nima naprave za vklop varnostnih utripalk ali ta ne deluje, mora voznik postaviti varnostni trikotnik.

Ustavljeno skupino vozil, razen motornega vozila z lahkim ali bivalnim priklopnikom, kolono vozil ali vozilo, ki prevažata nevarno blago, je treba označiti z dvema varnostnima trikotnikoma. Varnostni trikotnik je treba postaviti ob desni rob vozišča:

- tako da ga vozniki, ki prihajajo od zadaj, pravočasno in zlahka opazijo,
- na takšni razdalji od vozila, da ima voznik, ki prihaja od zadaj in vozi s predpisano hitrostjo, dovolj časa, da varno ustavi vozilo ali zapelje mimo ustavljenega vozila.

Dva trikotnika se postavita vzporedno drug poleg drugega, tako da sta oddaljena drug od drugega za dolžino stranice. Ponoči in ob zmanjšani vidljivosti je treba vozilo osvetliti s pozicijskimi lučmi. V naselju zadostuje, da je vozilo osvetljeno s pozicijskimi lučmi na tisti strani vozila, ki je obrnjena proti sredini ceste. Če zaradi tehničnega stanja vozila to ni mogoče ali če vozilo kljub temu ni vidno na potrebnih razdaljah, je treba ustavljeno vozilo označiti z rumeno utripajočo lučjo, baklo ali na drug primeren način.



Slika 13: Zapora ceste K-1 (konkretna tipska zapora na avtocesti)
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

6 OBJEKTI (OZKA GRILA), KI NA AVTOCESTAH POVZROČAJO TEŽAVE PRI IZVAJANJU IZREDNIH PREVOZOV

Večina izrednih prevozov poteka po tranzitnih smereh in večino svoje poti opravi po avtocesti. Izvajalci izrednih prevozov na svoji poti premagujejo številne ovire, kot so nadvozi, tuneli, dela na cesti, a najbolj pereč problem predstavljajo cestninske postaje oziroma ozka grla. Ker se v večini primerov opravljajo izredni prevozi do skupne širine 5 m, kar predstavlja na cestninskih postajah le kratkotrajno oviro, pri katerih se promet ustavi le za nekaj trenutkov, se ostalim udeležencem v prometu na prvi pogled ne zdi kaj preveč zahtevno prečkanje cestninskih postaj za izredne prevoze. A za voznika izrednega prevoza in spremljevalno osebje vsaka ovira, še posebej cestninske postaje, predstavljajo velik izziv, najbolj z vidika varnosti. Če se po avtocesti izvaja izredni prevoz 3. kategorije, je obvezno spremstvo dveh spremljevalnih vozil. Pri spremstvu izrednega prevoza 3. kategorije, kjer skupna širina presega 4,5 m, se izredni prevoz predvsem zaradi varnosti opravi po vinjetnih stezah, kjer sta združena dva pasova. Izjeme so tiste cestninske postaje, kjer sta vinjetna pasova ločena z zaščitno ograjo. Tam se izredni prevoz opravi po ABC-stezi. V obeh primerih plačevanje cestnine opravi prvi spremljevalec. Ko izredni prevoz poteka po vinjetni stezi, prvi spremljevalec nekaj kilometrov pred cestninsko postajo pospeši pred kompozicijo, tako da lahko najavi prehod izrednega prevoza skozi vinjetno stezo in obenem plača cestnino ter izroči na vpogled dovoljenje za izredni prevoz. Drugi spremljevalec, ki se vozi za izrednim prevozom, pa zapira promet pred samo cestninsko postajo in tako omogoča nemoten in varen prehod. V večini primerov plačevanje cestnine ne poteka hitro, zato se dostikrat zgodi, da prvega spremljevalca kompozicija na cestninski postaji prehiti, nato pa ta s pospešeno vožnjo dohiteva kompozicijo, ki je ves ta čas brez prvega spremljevalca, kar pa poslabša samo varnost izrednega prevoza. Ko pa izredni prevoz poteka skozi cestninsko postajo po ABC-stezi, se prvi spremljevalec tik pred kompozicijo zapelje na vzporedno plačilno stezo za tovorni promet, kjer plača cestnino, nato pa celotna kompozicija odpelje naprej.



*Slika 14: Primer prehoda cestninske postaje s sodelovanjem policije
(Vir: lastni)*



*Slika 15: Primer prehoda cestninske postaje izrednega prevoza s spremljevalnim osebjem
(Vir: lastni)*

Največjo težavo pa predstavlja cestninska postaja Vransko v smeri proti Mariboru. Zaradi ureditve dveh vinjetnih pasov, ločenih z zaščitno ograjo, ter maksimalne širine 4,80 m ABC-steze je sama steza za izredne prevoze s širino več kot 4,80 m neprevozna. Zato je treba narediti obvoz po vzporedni regionalni cesti do naslednjega uvoza Šentrupert, kjer se izredni prevoz ponovno vključi na avtocesto. Pri takem obvozu je potrebno tudi policijsko spremstvo, da se zagotovi največja možna varnost izrednega prevoza. To pa tudi pomeni višji strošek za organizatorja izrednega prevoza ter zahtevnejši postopek pridobitve dovoljenja.



Slika 16: Dimenzije (V (max) = 4,80 m, \check{S} (max) = 4,80 m) ABC-steze cestninske postaje Vransko
(Vir: lastni)

7 MOŽEN PRIMER REŠITVE

Da bi izboljšali varnost izrednih prevozov in tudi ostalih udeležencev prometa ter povečali pretočnost prometa, je primer elektronskega cestninjenja veliko bolj dobrodošel kot trenutni sistem plačevanja cestnine za tovorna vozila (skupna masa nad 3.500 kg). Tudi z ekonomskega vidika bi elektronsko cestninjenje imelo ugoden vpliv na gospodarstvo, saj bi tovorna vozila plačevala cestnino glede na dejansko prevožene kilometre, česar zdajšnji sistem ne omogoča. Z okoljevarstvenega vidika pa bi tudi bilo nekaj dobrih posledic, saj bi bilo manj onesnaževanja zaradi izpustov, ker ne bi bilo nepotrebnega ustavljanja in speljevanja. Tudi poraba goriva bi se znižala.

Trenutno je pri nas možno plačevati cestnino z ABC-tablico, na kateri je že vnaprej naloženo dobroimetje, z Dars Transporter kartico, na kateri je ravno tako vnaprej naloženo dobroimetje, ter plačilnimi karticami in gotovino.

Na spodnjih slikah je prikazano elektronsko cestninjenje vozil, ki omogoča prehod vozil brez ustavljanja, obenem pa odpravi t. i. ozka grla, ki predstavljajo ovire pri izrednem prevozu. Na jekleni konstrukciji so nameščene nadzorne kamere in klasifikatorji vozil. Ti določijo razred vozila in s tem višino cestnine za določen cestninski razred.



Slika 17: Primer elektronskega cestninjenja tovornih vozil

(Vir:

http://wyborcza.pl/1,75248,17354496,Juz_prawie_4 mln_zl_dziennie_z_platnych_drog.html)

8 SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA NA RELACIJI FERNETIČI–ŠENTILJ

Pri izdelavi diplomske naloge smo se s spremljevalnim osebjem vključili v izvedbo izrednega prevoza, da bi opazovali postopek praktične izvedbe.

8.1 Splošni podatki o izrednem prevozu



Slika 18: Celotna kompozicija z izrednim tovorom
(Vir: lastni)

V našem primeru je bil prevoz izreden zaradi preseganja dolžine, širine, skupne mase in osnih obremenitev. Tovor pri izrednem prevozu pa je bila stiskalnica.

Dolžina: 38 m

Širina: 4 m

Skupna masa: 188,5 t

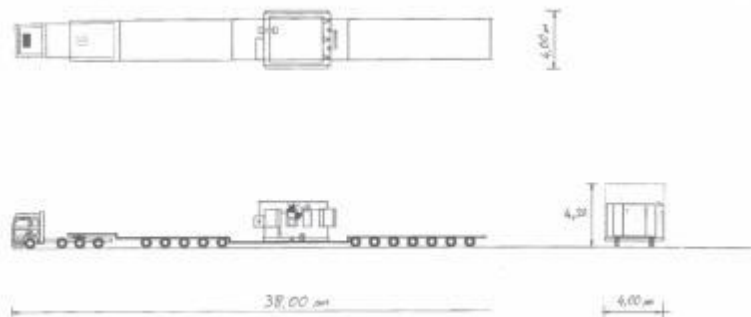
Osne obremenitve (t/os)

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
8,	7,	11,	11,	12,	12,	12,	12,	12,	12,	12,	12,	12,	12,	12,	12,
0	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

Prevoz je potekal po prevoznici Fernetiči DM–prikluček Šentilj–Šentilj DM in po cestah A3, A1, A2. Izredni prevoz je moral biti opravljen med 20. in 5. uro.

Za izvedbo izrednega prevoza je bilo treba pridobiti dovoljenje za izredni prevoz po javnih cestah in naslednjo dokumentacijo:

- pozitivno mnenje za izvedbo izrednega prevoza po avtocesti,
- navodila za izvedbo izrednega prevoza,
- poročilo o pregledu premostitvenih objektov na relaciji izrednega prevoza,
- seznam premostitvenih objektov na načrtovani relaciji,
- presojo statične stabilnosti premostitvenih objektov na relaciji izrednega prevoza,
- vlogo za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah,
- plan izrednega prevoza,
- shemo oziroma skico izrednega prevoza.



Slika 19: Skica celotne kompozicije izrednega prevoza
(Vir: lastni)

Kompozicija je zajemala tovorno in priklopno vozilo ter tri spremljevalna vozila. Ker je izvajalec izrednega prevoza tujec, je za podporo ob sebi imel tudi svojega spremljevalca s spremljevalnim vozilom. Z dovoljenjem za izredni prevoz določeno spremstvo dveh vozil za zahtevno spremstvo pa je opravilo slovensko podjetje v skladu z zakoni in pravilniki.

Podatki o tovoru:

Naziv tovara	Stiskalnica
Dimenzije (mm) (dolžina × višina × širina)	9.000 × 4.000 × 1.000
Masa (kg)	118.425
Število kosov	1

Tabela 5: Podatki o tovoru
(Vir: lastni)



Slika 20: Tovor – stiskalnica
(Vir: lastni)

Podatki o vozilu:

xxx	Motorno vozilo	Priklopno vozilo
Vrsta vozila	Vlečno vozilo	Priklopno vozilo
Znamka vozila	Man	Goldhofer
Tip vozila	TGX	Stz/vh 8-74/80
Oblika ali namen karoserije	Sedlasti vlačilec	PP za težki tovor
Masa vozila (kg)	14.575	55.500
Največja tehnično dovoljena masa vozila (kg)	41.000	179.000
Največja tehnično dovoljena navpična obremenitev vlečne naprave/sedla) kg)	28.400	35.000
Največja tehnično dovoljena masa priklopnega vozila (kg)	250.000	xxx
Nazivna moč motorja (kw)	397	xxx

Tabela 6: Podatki o vozilu
(Vir: lastni)



Slika 21: Vlečno vozilo MAN TGX 41.680
(Vir: lastni)



Slika 22: Priklopno vozilo Goldhofer
(Vir: lastni)

8.2 Praktični potek spremstva izrednega prevoza

Dne 24. 11. 2014 ob 20.00 je bil izveden izredni prevoz. Pred začetkom je bil po navodilih iz dovoljenja ob 19.00 opravljen kontrolni pregled, s katerim se potrjuje ustreznost izrednega prevoza glede na izdano dovoljenje. Po uspešno opravljenem kontrolnem pregledu se izda zapisnik o kontroli izrednega prevoza ter potrdi dovoljenje. Brez vpisa dovoljenje ni veljavno. Pregled je zajemal:

- merjenje transportne kompozicije,
- tehtanje transportne kompozicije,
- kontrolo natovorjene transportne kompozicije,
- pregled skladnosti s podatki iz dovoljenja s podatki na terenu.



Slika 23: Vozilo z opremo za kontrolni pregled
(Vir: lastni)



Slika 24: Kontrolna tehnica
(Vir: lastni)



Slika 25: Kontrolno merjenje dolžine celotne kompozicije
(Vir: lastni)



*Slika 26: Označevanje izredne širine tovora
(Vir: lastni)*



*Slika 27: Ustrezna označitev kompozicije
(Vir: lastni)*

Nato je sledila priprava spremljevalnih vozil na zahtevno spremstvo, sem spada predvsem pregled opreme in njenega delovanja. Po dogovoru z voznikom tovornega vozila se je nastavila komunikacijska CB postaja na kanal številka 2, tako da so lahko nemoteno komunicirali s spremstvom.



*Slika 28: Priprava spremljevalnih vozil
(Vir: lastni)*



*Slika 29: Preizkus delovanja signalne table
(Vir: lastni)*

Ob 20.00 je sledil odhod proti mejnemu prehodu Šentilj.



*Slika 30: Odhod z mejnega prehoda Fernetiči ob 20.00
(Vir: lastni)*

Voznik je predal svojo plačilno kartico spremljevalcu v prvem vozilu, tako da je ta lahko plačeval cestnino v njegovem imenu, ker je tovor zaradi širine izrednega prevoza potekal pretežno po vinjetni stezi. Spremljevalec v zadnjem vozilu je pravočasno in varno zapiral vinjetno stezo in s tem omogočil varen prehod po sredini steze. Spremljevalec v prvem vozilu pa je pri vsakem plačilu cestnine moral obvezno pokazati tudi dovoljenje za izredni prevoz. Izredni prevoz je potekal po naslednjih cestninskih postajah:

- Dane (po ABC stezi, ker vinjetna steza poteka po dveh pasovih),
- Log (po vinjetni stezi),
- Kompolje (po vinjetni stezi),
- Vransko (po ABC stezi, ker vinjetna steza poteka po dveh pasovih),
- Tepanje (po vinjetni stezi),
- Pesnica (po vinjetni stezi).

Izredni prevoz je zaradi širine potekal po desnem voznem in deloma po odstavnem pasu, pri vožnji skozi predore pa je potekal po voznem in prehitevalnem pasu. Ravno tako je zaradi velike teže morale tovorno vozilo preko premostitvenih objektih voziti počasi, z nespremenjeno hitrostjo in po sredini vozišča. Zadnje spremljevalno vozilo je pred tem varno zapeljalo na prehitevalni pas, onemogočilo prehitevanje

ostalim udeležencem v prometu in s tem omogočilo varno menjavo pasov tovornemu vozilu. Pri uvozih na avtocesto in izvozih s počivališč pa je spremljevalec v prvem vozilu z delnim zapiranjem teh omogočil varen prevoz mimo celotni kompoziciji.



*Slika 31: Mejni prehod Šentilj
(Vir: lastni)*



*Slika 32: Parkiranje kompozicije na mejnem prehodu Šentilj
(Vir: lastni)*

Izredni prevoz je potekal tekoče in brez zapletov, tako da je bil prihod na mejni prehod Šentilj ob 00.30 v okvirno planiranem času. Za traso, dolgo 225 km, smo porabili 4 ure in 30 minut.

9 ZAKLJUČEK

Pri raziskovanju področja izvajanja izrednih prevozov v Republiki Sloveniji je bilo ugotovljeno, da morajo izvajalci izrednih prevozov zelo dobro poznati veljavno zakonodajo. Sem sodijo predvsem posebni zakoni in pravilniki, ki so osnova za izvedbo izrednega prevoza. Ker se zakonodaja nenehno spreminja in dopolnjuje, jo je treba stalno spremljati. Skoraj vsak izredni prevoz je drugačen oziroma neponovljiv, zato je za uspešno načrtovanje in organizacijo izrednega prevoza potrebno veliko znanja in izkušenj. S samim načrtovanjem in organizacijo izrednih prevozov se ukvarjajo za to specializirana podjetja, ki imajo na tem področju dolgoletne izkušnje. Vsakemu prevozu posebej je treba posvetiti veliko pozornosti, tudi najmanjšim podrobnostim, da bi se izredni prevoz lahko opravil nemoteno in brez večjih posebnosti. Veliko težavo pa organizatorjem izrednih prevozov povzroča birokracija, ki časovno podaljša samo izvedbo. Če je izredni prevoz dobro

organiziran in če komunikacija med izvajanjem poteka pravilo, se lahko izredni prevoz izvede kakovostno in brez nepravilnosti.

Izredni prevoz v času svojega poteka predstavlja oviro na cesti predvsem za druge udeležence cestnega prometa. Zato je treba zagotoviti kar se da varno in hitro celotno transportno verigo, s tem pa se tudi zmanjšajo potovalni čas in stroški. Predvsem ostali vozniki oziroma udeleženci v prometu bi morali izredne prevoze bolj upoštevati, tako bi veliko prispevali k varnosti v prometu med izvajanjem izrednega prevoza. V Sloveniji se izredni prevozi v skladu z zakonodajo delijo v pet kategorij, od katerih predstavlja 3. kategorija največje in najtežje prevoze. K varnosti izrednih prevozov pa veliko pripomorejo ustrezno usposobljeni in opremljeni spremljevalci izrednih prevozov. Za opravljanje spremstev je treba opraviti strokovno usposabljanje, ki se zaključi z opravljanjem strokovnega izpita za spremljevalca. Tako spremljevalec pridobi izkaznico oziroma licenco za opravljanje spremstev pri izrednih prevozih. To licenco izda pristojni organ, v našem primeru je to ministrstvo za infrastrukturo. Velikokrat se izvajalci izrednih prevozov srečujejo z nepredvidljivimi situacijami, pri katerih je treba preiščeno, a hitro odreagirati, predvsem na račun varnosti. Zato imajo tudi ustrezno opremljene avtomobile s pomožno varnostno signalizacijo, da pravočasno opozorijo ostale udeležence v prometu na nevarno srečanje in s tem zagotovijo kar se da visoko stopnjo varnosti za vse udeležence. Izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz določi sestavo in obveznosti spremstva izrednega prevoza, ki je odvisna od kategorije izrednega prevoza in značilnosti prevozne poti. Če je potrebno policijsko spremstvo, se to tudi predpiše v dovoljenju. Tako voznik kot tudi spremljevalno osebje morajo dobro poznati cestnoprometne predpise, posebnost transporta in transportno pot, po kateri bo potekal izredni prevoz.

Nemalokrat tudi prometna signalizacija, predvsem prometni znaki, krožna križišča in otoki, pa tudi cestninske postaje oziroma tako imenovana ozka grla predstavljajo težavo izvajalcem izrednih prevozov. Ravno s slednjimi imajo izvajalci izrednih prevozov veliko težav. Pri širinah več kot 5,5 m je skoraj nujno treba izvajati obvoze po regionalnih cestah, ker nekatere cestninske postaje ne omogočajo prehoda takim širinam. Še najbolj izpostavljena je cestninska postaja Vransko, ki ne dopušča prehodnosti kompozicijam, širšim od 4,80 m. Zato so nujni obvozi skozi izvoz Vransko do prvega naslednjega uvoza na avtocesto – Šentrupert. Vsak tak dodatni obvoz oziroma zapuščanje avtoceste predstavlja dodatni izziv ter stroške za organizatorje in izvajalce izrednih prevozov. Tudi prisotnost policije je obvezna, saj je treba zagotoviti najvišjo možno stopnjo varnosti in dosledno spoštovanje cestnoprometnih predpisov. Posledica gospodarskega razvoja pa je porast cestnega prometa, kar ima negativne učinke tako na varnost kot tudi preobremenjenost cestne infrastrukture in pa na poslabšane ekološke razmere.

Da bi se v prihodnosti izognili takim težavam, bi več kot nujno potrebovali učinkovit sistem cestninjenja brez pomožnih objektov za plačevanje cestnine. V nekaterih državah že vrsto let uporabljajo elektronski sistem cestninjenja, ki bi bil tudi pri nas več kot dobrodošel za tovorna vozila, ki imajo skupno maso več kot 3.500 kg.

S tem bi sprostili promet osebnih vozil pred cestninskimi postajami in odpravili zadrževanje ter ustavljanje tovornih vozil ter povečali varnost prometa. Obenem bi imelo to tudi pozitiven vpliv na gospodarstvo, saj bi tovorni promet plačeval za dejansko prevoženi kilometer. Zmanjšalo bi se tudi onesnaževanje okolja, saj bi bilo manj ustavljanja in speljevanja, tako bi tudi vplivali na manjšo porabo goriva. Za izredne prevoze pa bi to pomenilo eno oviro manj, še posebej za tiste na tranzitni poti, večina izrednih prevozov ima izvor in ponor preko državnih meja, poleg tega pa bi se skrajšal čas vožnje. To dostikrat pesti šoferje, ker morajo delati odmore na državnih mejah, da se lahko brez vmesnih postankov, saj ob večjih dimenzijah to skorajda ni mogoče, pripeljejo čez državo.

Tudi vreme močno vpliva na kakovost izvedbe izrednih prevozov, saj v času slabih vremenskih razmer nastajajo zastoji, kar podaljša čas izvajanja izrednih prevozov, v najslabšem primeru pa povzroči celo izključevanje iz prometa. Če pride do izključitve iz prometa, je treba izredni prevoz parkirati na primernem prostoru, to so v večini primerov počivališča, v skrajnem primeru pa odstavní pas. Tak izredni prevoz je treba ustrezno označiti in zavarovati, za kar poskrbijo ustrezno usposobljeni spremljevalci. Enako velja za cestno obnovitvena dela, ki predstavljajo oviro za izredne prevoze. Teh na naših cestah ni malo. Za izredne prevoze pa je zelo pomembno, da potekajo nemoteno in tekoče. Za odpravo teh težav bi bilo nujno vzpostaviti ustrezen informacijski sistem, ki bi sočasno posredoval informacije o delih na cesti in trenutnih vremenskih razmerah. Ažurnost informaciji je na prvem mestu.

Število izrednih prevozov se iz dneva v dan povečuje; tako bo v prihodnosti izrednih prevozov vedno več, kar je posledica tehnične in tehnološke rasti gospodarstva. Tudi podjetja bodo v prihodnje bolj specializirana za opravljanje izrednih prevozov. Podjetja, ki bodo imela najsodobnejši vozni park in dolgoletne izkušnje na področju izrednih prevozov, se bodo specializirala tudi za opravljanje mednarodnih izrednih prevozov, ki so zahtevnejši in zahtevajo tudi več znanj in izkušenj na tem področju, naše ceste pa bodo tudi veliko bolj urejene in prevozne. Vse skupaj pa bo še toliko bolj izboljšalo že zdajšnji zadovoljivo urejen sistem izvajanja izrednih prevozov.

LITERATURA IN VIRI

Zakonodaja in podzakonski akti

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). *Ur. l. RS*, št. 109/10.

Zakon o cestah (ZCES). *Ur. l. RS*, št. 109/10.

Pravilnik o delih in opremi vozil. *Ur. l. RS*, št. 44/10.

Pravilnik o varnostnih znakih. *Ur. l. RS*, št. 89/1999.

Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah. *Ur. l. RS*, št. 46/2000.

Pravilnik o znakih, ki jih dajejo policisti udeležencem v prometu. *Ur. l. RS*, št. 96/05, 63/08.

Pravilnik o obliki, pogojih in načinu uporabe posebnih svetlobnih znakov vozil za izredne prevoze. *Ur. l. RS*, št. 48/2010.

Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v RS. *Ur. l. RS*, št. 50/1999, 39/2000, 195/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006, 4/2008.

Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov. *Ur. l. RS*, št. 47/2009.

Literatura

Butala, B., Leskovar, M., Vrhovski, T. (2013). *Izredni prevozi v cestnem prometu – priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti spremljevalcev izrednih prevozov*. Ljubljana: GZS – center za poslovno usposabljanje.

Spletne strani

Izredni prevozi (2015). Dosegljivo na naslovu http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/izredni_prevozi/. Dostopno 5. 1. 2015.

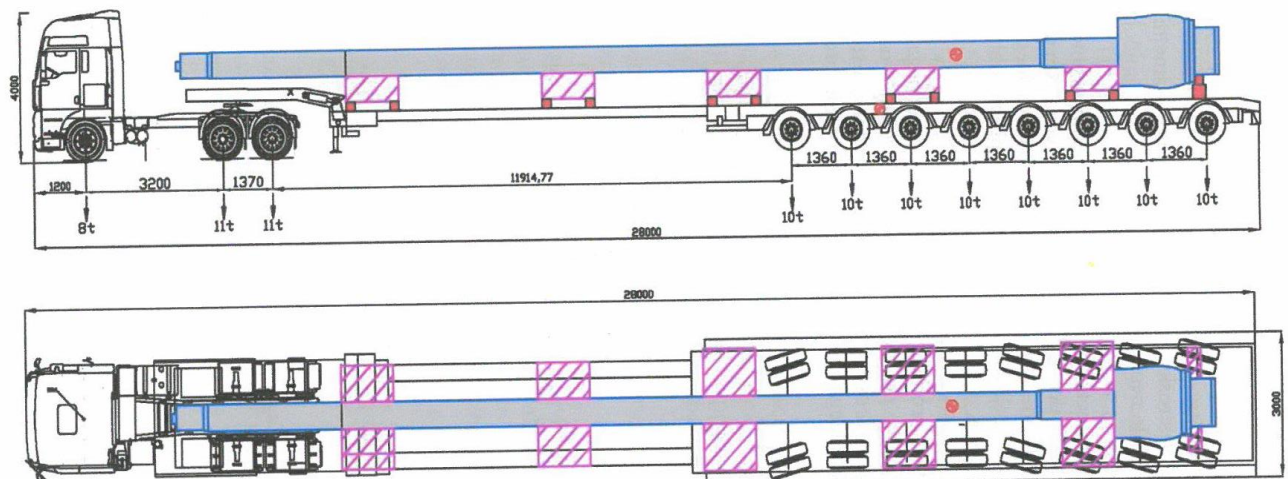
DARS – Družba za avtoceste Republike Slovenije. Dosegljivo na naslovu <http://www.dars.si/>. Dostopno dne 20. 12. 2014.

Izredni prevoz (2014). Dosegljivo na naslovu <http://promet.info/izredni-prevozi>. Dostopno 7. 12. 2014.

PRILOGE

Priloga 1: Skica s tovorom (priloga k vlogi za izdajo dovoljenja za izredni prevoz)

(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)



Priloga 2: Vloga za izdajo dovoljenja za izredne prevoze
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

VLOGA ZA IZDAJO DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH

V skladu z 51. členom Zakona o javnih cestah - ZJC (Ur. l. RS št. 6/1997, 18/2002, 50/2002, Odl. US št. 9/1-224/00-15, 110/2002, 131/2004, Odl. US št. 9/1-98/02-20), 9. členom Pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS št. 6/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006), v nadaljevanju Pravilnik o izrednih prevozih oz. PIP in 30. členom Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji - ZDARS (Ur. l. RS št. 6/1993, 126/2003), spodaj navedeni predlagatelj s to vlogo prosi pristojnega izdajatelja dovoljenja za izredne prevoze po javnih cestah, za izdajo dovoljenja za izredni prevoz po javnih cestah, z naslednjimi podatki, predlogi in prilogami:

1. PODATKI O PREDLAGATELJU IN PREVOZNIKU IZREDNEGA PREVOZA

Predlagatelj:	Ta stolpec izpolni pristojni izdajatelj dovoljenja!		
Naslov:			
Poštna št.:	Pošta:		
Telefon:	Faks:		
ID DDV:			
Odgovorni organizator, po odločbi:			
Št. potrdila: /			
Telefon (GSM):			
Prevoznik:			
Naslov:			
Poštna št.:	Pošta:		
Država:			
Šifra vloge: / 2010	Datum: 25/03/2010	Kategorija izrednega prevoza:	

2. PODATKI O PREDLAGANI VELJAVNOSTI DOVOLJENJA

Veljavnost dovoljenja		Število prevozov	Konvoj	Št. v v konvoju
od: 06.04.2010	do: 15 dni, <input checked="" type="checkbox"/> 30 dni, <input type="checkbox"/> 365 dni	Več prevozov	da	2

C. PODATKI O PREDLAGANI PREVOZNI POTI

•→ Kraj pričetka prevoza	Republika Slovenija, državne ceste
→•→•→ Prevoz bi potekal preko krajev	
→• Kraj zaključka prevoza	Republika Slovenija, državne ceste

D. PODATKI O TOVORU

	Motorno vozilo	Prilopno vozilo
Naziv (ime) tovora		DEL STROJA
Dimenzije (mm) (dolžina x širina x višina)	x x	10000 x 3000 x 2500
Masa (kg)		25194
Število kosov		1

E. PODATKI O VOZILU

	Motorno vozilo	Prilopno vozilo
Registrska številka vozila		
Država registracije vozila	SLO	SLO
Šifra potrdila o skladnosti vozila	SA3320163	B1013473
Vrsta vozila	VLEČNO VOZILO	POLPRIKLOPNO VOZILO
Znamka vozila	VOLVO	Schwarzmueller
Tip vozila	FH 42 TB	SPA 3/E

Oblika ali namen karoserije ali nadgradnje vozila	SEDLASTI VLAČILEC	PP ZA TEŽKI TOVOR
Masa vozila (kg)	8256	6550
Največja tehnično dovoljena masa vozila (kg)	20000	33000
Največja tehnično dovoljena navpična obremenitev vlečne naprave/sedla (kg)	13190	10000
Največja tehnično dovoljena masa priklopnega vozila (kg)	37555	
Nazivna moč motorja (kW)	353	

F. PODATKI O DIMENZIJAH IN MASI IZREDNEGA PREVOZA

Dolžina (mm)	Širina (mm)	Višina (mm)	Min. višina (mm) *	Skupna masa (kg)
23000	3500	4500		40000

* - izpolniti se v primeru uporabe specialnih priklonilov z možnostjo uravnavanja višine, ko je priklonik spuščen 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
Osna obremen. (kg)	7000	9000	8000	8000	8000										
Razpored največje tehnično dovoljene mase na osi (kg)	7100	13900	10900	9900	8000										
Št. koles na osi	2	4	2	2	2										
Pogonska os		X													
Široke pnevmatike															
Izravnavanje osnih obremenitev															
Razdalja med osmi (mm)	3100	5600	1200	1510											

H. PODATKI O PRILOGAH K VLOGU

Skica izrednega prevoza (tons, naziv, prečni prerez)

Študija nosilnosti objektov šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____

Študija prometne ureditve šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____

Potrdilo o skladnosti vozila šifra: _____ izdal: _____ datum: _____

Potrdilo o skladnosti vozila šifra: _____ izdal: _____ datum: _____

_____ šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____

_____ šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____

_____ šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____

I. OPOMBE

Prostor za opombe (vključno s kategorizacijo in kategorizacijsko kategorijo):

J. UPRAVNA TAKSA

Prostor za upravnino:

K. IZJAVE

Izjavljam, da:

- so vsi podatki in njihovi priložni podatki resnični in skladni z dejanskim stanjem, vezanim na zadeven izredni prevoz,
- dovolim o vsebini podatkov iz tega vloge v statistične namene

Zig:	Ime in priimek pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja:	Lastnoročni originalni podpis pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja
------	---	---

Stran 2

Priloga 3: Potrdilo o opravljenem praktičnem usposabljanju
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

POTRDILO
o opravljenem praktičnem usposabljanju

Izvajalec spremljanja izrednih prevozov _____
potrjujem, da je:

Ime _____ **Priimek** _____

Datum rojstva _____

Naslov stalnega bivališča _____

opravi praktično usposabljanje za spremljevalca izrednih prevozov iz točk 4. a), b), c), in d)
2. člena Pravilnika o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov s tem, da je sodeloval
pri _____ zahtevnih spremstvih.

Kraj in datum: _____ Odgovorna oseba: _____

Priloga 4: Potrdilo o usposobljenosti – kartica spremljevalca izrednih prevozov
(Vir: Butala, Leskovar, Vrhovski, 2013)

8 cm

Ministrstvo za promet

Na podlagi 13. člena Pravilnika o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov (Uradni list RS, št. /) izdajamo

POTRDILO
o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov
evid. številka _____

_____ (osebno ime)

roj. _____ v _____, je opravil preizkus strokovne usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov.

V _____, dne _____ MP Predsednik komisije

5 cm