



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Cestni promet

**UPORABA IN PRIČAKOVANI UČINKI
(PREDLOGA) PRAVILNIKA O PROGRAMU
USPOSABLJANJA ZA SPREMLJEVALCE
IZREDNIH PREVOZOV**

Kandidat: Tomaž Vrhovski

Mentor: mag. Branko Lotrič, univ. dipl. inž. tehnol. prom.
Lektorica: Ana Peklenik, prof.

Kranj, junij 2011

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju mag. Branku Lotriču za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

IZJAVA

»Študent Tomaž Vrhovski 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

Izredni prevoz načeloma predstavlja oviro na cesti, zato je pri izvedbi potrebno zagotoviti kar se da hitro in varno transportno verigo, saj se le tako lahko zmanjša potovalni čas in minimizirajo stroški. Ovire na cesti, s katerimi se pri delu srečujejo izvajalci izrednih prevozov, so večinoma povezane s prometno signalizacijo, predvsem s prometnimi znaki, krožnimi križišči, otoki ter postavljenimi zaporami cest zaradi izvajanja gradbenih in vzdrževalnih del. Izredni prevozi se v skladu s slovensko zakonodajo delijo v pet kategorij, od katerih tretja kategorija predstavlja največje in najtežje prevoze, zanje pa so določena spremstva v različnih oblikah in številu spremljevalnih vozil, ki so pri tem udeležena. Namen spremstva izrednih prevozov je, da opozarja udeležence v prometu na nevarno srečanje. Udeleženci v prometu, ki se srečujejo z izrednim prevozom, morajo upočasniti vožnjo ali pa se celo ustaviti, če cesta ne dovoljuje prehoda. Včasih je potrebna tudi popolna zapora nekaterih cestnih odsekov, za katero poskrbijo posebej usposobljeni delavci izvajalca rednega vzdrževanja cest. 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 pri izvedbi potrebno tudi policijsko spremstvo, se to prav tako predpiše v dovoljenju. Vozniki in spremljevalci morajo podrobno poznati prometne predpise, specifičnost transporta in transportno pot, po kateri bo potekal izredni prevoz. Komunikacija med spremljevalnim osebjem in udeleženci je ključna za varno odvijanje prometa. Ker se udeleženci z izrednimi prevozi ne srečujejo pogosto, ne znajo vselej odreagirati na način, ki bi bil najmanj stresen in bi hkrati preprečeval možnost zastojev oziroma zmanjševanje hitrosti na mestih, kjer to ni potrebno.

KLJUČNE BESEDE

- Izredni prevoz
- Enostavno in zahtevno spremstvo
- Pravilnik o programu usposabljanja za spremljevalce izrednih prevozov
- Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji

ABSTRACT

Special transportation mainly presents an obstacle on the road at the time of the operation, so it is necessary to ensure the implementation as quickly and safely complete transport chain, because the only way to reduce travel time and minimize costs. Obstacles on the road are mainly related to traffic signs, especially road signs, roundabouts, traffic islands, and the set road closures due to the implementation of construction and maintenance. Special transport, according to Slovenian legislation, is divided into five categories, of which a third category represents the largest and most difficult to transport, and which are set out alone in a variety of shapes and number of accompanying vehicles, which are involved in making it. The purpose of the special transport escort to road users is to point to a dangerous encounter. Road users, who face special transport, slow down or even stop if the road does not allow passage. Sometimes it is also necessary to make a complete blocking of certain road sections for which specially trained professionals provide regular road maintenance contractor. Publisher of the special transport permits shall determine the composition and obligations of special transport escorts, depending on the category of emergency services and features of the route. If it is necessary for the implementation of the police escort, this is also prescribed in the permit. Drivers and escorts must be familiar with traffic rules in detail, the specificity of transport and transport route by which special transportation will take place. Communication between participants and accompanying staff is crucial for safe transport. As participants in the emergency services shall not meet often, they do not always know how to react in a way that would be less stressful and would also prevent the possibility of congestion or reduce speed in places where it is not necessary.

KEYWORDS

- Special transport, special transport permits
- Escorts for special transport
- Legislation regulating special transports in Republic of Slovenia

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	METODOLOGIJA	2
2	IZREDNI PREVOZI V SLOVENIJI – OBRAVNAVA OBSTOJEČE ZAKONODAJE IN PODZAKONSKIH AKTOV	3
2.1	ZAKONSKA PODLAGA GLEDE IZREDNIH PREVOZOV	5
2.2	ZAKON O CESTAH (ZCes).....	6
2.3	IZREDNI PREVOZI, OBRAVNAVANI V ZAKONU O CESTAH	9
2.4	ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZpRCP) IN IZREDNI PREVOZI.....	11
2.5	PRAVILNIK O MERAH IN MASAH VOZIL IN IZREDNI PREVOZI	12
2.6	PRAVILNIK O POGOJIH IN NAČINU OPRAVLJANJA IZREDNIH PREVOZOV PO JAVNIH CESTAH TER O TRANZITNIH SMEREH ZA IZREDNE PREVOZE V REPUBLIKI SLOVENIJI (PIP).....	13
2.7	PREDPISI O PROMETNI SIGNALIZACIJI IN OPREMI JAVNIH CEST TER O NAČINU OZNAČEVANJA IN ZAVAROVANJA DEL IN OVIR NA JAVNIH CESTAH	15
2.8	DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ	15
3	SPREMSTVO IZREDNIH PREVOZOV	16
3.1	NAMEN SPREMSTVA	16
3.2	VOZILA ZA SPREMSTVO	17
3.3	OZNAČITEV IN OPREMA VOZIL ZA OPRAVLJANJE IZREDNEGA PREVOZA	19
3.4	NAČIN IZVEDBE SPREMSTVA IZREDNEGA PREVOZA – SIGNALIZIRANJE SPREMLJEVALCEV	20
4	PRIMERJAVA SPREMSTEV IZREDNEGA PREVOZA V IZBRANIH DRŽAVAH	21
4.1	SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V AVSTRIJI.....	22
4.2	SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V NEMČIJI	23
4.3	SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV NA MADŽARSKEM	24
4.4	SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V FRANCIJI	25
4.5	SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V SLOVENIJI	26
4.6	ANALIZA PRIMERJAVE MED SLOVENIJO IN IZBRANIMI DRŽAVAMI	27
5	PRAVILNIK O PROGRAMU USPOSABLJANJA ZA SPREMLJEVALCE IZREDNIH PREVOZOV	30
5.1	NOVE VSEBINE, KI VPLIVAJO NA IZVAJANJE POSEBNEGA SPREMSTVA.....	32
5.2	SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA NA AVTOCESTI.....	32
5.3	SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA NA OSTALIH CESTAH	33
5.4	SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA GLEDE NA DRUGE ZNAČILNOSTI	34
6	NAČIN IZVEDBE SPREMSTVA IZREDNEGA PREVOZA NA PRAKTIČNEM PRIMERU	35
6.1	IZVEDBA IZREDNEGA PREVOZA.....	35
6.2	REZULTATI IZVEDBE IZREDNEGA PREVOZA NA PRAKTIČNEM PRIMERU	47
7	ZAKLJUČEK	48
8	LITERATURA IN VIRI	50

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Izredni prevoz je definiran v zakonu o varnosti v cestnem prometu kot »prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom presega predpisano ali s prometno signalizacijo omejeno osno obremenitev, skupno maso in dimenzije«.

Ker izredni prevoz na cesti načeloma predstavlja oviro, je potrebno zagotoviti kar se da hitro in varno celotno transportno verigo, saj se le tako lahko zmanjša potovalni čas in minimizirajo stroški. Zato je potrebno tako dobro poznati tehnične in tehnološke značilnosti ter lastnosti vozila skupaj s tovorom kot izbrati optimalno transportno pot, saj se lahko le tako izognemo nepotrebnemu čakanju in s tem preveliki izgubi skupnega prevoznega časa.

Zato bodo v diplomski nalogi predstavljene nekatere rešitve, kako izboljšati oz. zmanjšati nepotrebne časovne vrzeli pri transportu tovrstnega tovora v cestnem prometu in s katerimi ukrepi in poenostavitvami je mogoče čim hitreje prečkati mejo, kadar tovor zapusti območje Evropske skupnosti.

Cilj diplomske naloge je prikazati organizacijo in izvedbo izrednih prevozov ter predstaviti nekatere rešitve za zmanjšanje čakalnih dob pri prestopu meje z EU. Na tem mestu ne smemo pozabiti tudi na druge dejavnike v cestnem prometu, ki prav tako ovirajo prevoz in s tem vplivajo na izgubo časa in posledično na povečanje stroškov.

Cilji raziskovanja so predvsem:

- prikazati smernice na tem področju v Republiki Sloveniji in Evropski uniji,
- predstaviti čim bolj ekonomično načrtovanje prevozne poti,
- oceniti pravilno usposobljenost spremljevalcev in organizatorjev prevoza,
- preveriti organizacijo prevoza pri konkretnem izvajalcu in primerjati konkurenčnost slovenskih izvajalcev s tistimi v Evropski uniji,
- poiskati možnosti ter poenostavitve na mejnem prehodu z Evropsko unijo.

Med pisanjem diplomske naloge lahko pride do omejitve raziskave. Nekateri podatki so lahko za določene teme nedostopni, kar lahko dodatno oteži raziskovanje. Ocenjujemo, da je literature s področja izrednih prevozov dovolj, nastane pa lahko problem pri bolj specifičnih podatkih, saj so ti težje dostopni ali v tujih jezikih, lahko pa so s strani določenih podjetij, ki se ukvarjajo s takimi prevozi, tajni.

1.2 METODOLOGIJA

V diplomskem delu so predvidene naslednje raziskovalne metode:

- metoda oblikovanja,
- induktivna in deduktivna metoda,
- metoda slikovnega prikazovanja,
- metoda analize in sinteze.

V diplomskem delu bo uporabljena vsa razpoložljiva literatura, članki iz revij in publikacij ter aktualna zakonodaja na področju cestnega prometa in tovornega transporta ter izrednih cestnih prevozov. Uporabljeni bodo tudi podatki, ki so dosegljivi preko interneta. Uporabili bomo interne podatke podjetja, ki se ukvarja z izvedbo izrednih prevozov. Na posebno zahtevo vodstva v nadaljevanju ne bomo razkrili, za katero podjetje gre.

2 IZREDNI PREVOZI V SLOVENIJI – OBRAVNAVA OBSTOJEČE ZAKONODAJE IN PODZAKONSKIH AKTOV

Izredni prevoz po javnih cestah je prevoz z vozilom ali skupino vozil, ki samo ali skupaj z nedeljivim tovorom presega s predpisi dovoljeno skupno maso, dimenzije (dolžina, širina ali višina) ali osne obremenitve. Krovni upravni akt, ki ureja področje izrednih prevozov, je Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju diplomskega dela se bo uporabljala okrajšava Pravilnik ali kratica PIP).

Za izredni prevoz se šteje tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljene skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, vendar pa presega omejitve katerega koli od teh elementov, odrejene na javnih cestah ali njihovem delu s prometnimi znaki.

Oсна obremenitev vozila, s katerim se opravlja izredni prevoz, ne sme preseči osne obremenitve, ki je dovoljena s predpisom ali odrejena s prometnim znakom na cesti na prevoznih potih, za več kot 30 %. Večje preseganje osnih obremenitev se z dovoljenjem lahko odobri ob izpolnjevanju posebnih pogojev, ki se nanašajo na stanje vozišča, način vožnje ter tehnične značilnosti vozila in jih določi izdajatelj dovoljenja. V praksi to pomeni, da je potrebno že v fazi načrtovanja izrednega prevoza predvideti ustrežnejša vozila, s katerimi se bo opravljal izredni prevoz, ali pa prevoz opraviti tako, da se bo prometna infrastruktura čim manj poškodovala. Pri sami izvedbi izrednih prevozov se skuša temu izogniti.

Izredni prevoz se glede na preseganje največjih dovoljenjih skupnih mas, dimenzij ali osnih obremenitev, predpisanih za vozilo, s katerim se ti prevozi opravljajo, delijo v pet kategorij.

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

Primer:

Vlečno vozilo + sedlasti polpriklopnik (ali vlečno vozilo + priklopnik); dolžina 19.00 m, širina 3.00 m, višina 4.20 m in skupna masa 44 ton.

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

Primer:

Vlečno vozilo + sedlasti polpriklopnik (ali vlečno vozilo + priklopnik); dolžina 22.00 m, širina 3.40 m, višina 4.40 m in skupna masa 57 ton.

- c) Izredni prevoz III. kategorije je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom presega gornje meje skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, določene v prejšnji alineji za izredni prevoz II. kategorije.

Primer:

Vlečno vozilo + sedlasti polpriklopnik (ali vlečno vozilo + priklopnik); dolžina 32.00 m, širina 5.50 m, višina 4.70 m in skupna masa 158 ton.

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

Primer:

Štiriosno avtodvigalo; dolžina 13.00 m, širina 2.75 m, višina 4.00 m in skupna masa 48 ton.

- e) Izredni prevoz V. 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.

Primer:

Kombajn: dolžina 10.00 m, širina 3.00 m, višina 4.00 m.

2.1 ZAKONSKA PODLAGA GLEDE IZREDNIH PREVOZOV

Izredni prevoz se lahko opravi le, če je pristojni organ zanj izdal dovoljenje, s katerim se v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste, natančno določijo pogoji in način izvedbe izrednega prevoza, na katero se dovoljenje nanaša, in višina povračila za izredni prevoz.

Na cesti se večkrat srečamo z vozili, ki prevažajo tovore izrednih dimenzij, kot so npr. 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. Javnost jih opazi šele, ko gre za prevoze ekstremnih dimenzij in mas, kakršni se pojavijo le na vsakih nekaj let (Transport, 2003).

Glede na vrsto tovora se izredni prevozi največkrat pojavljajo pri prevozu plovil, ki predstavljajo dobrih 40 % vseh izrednih prevozov. Pol manj je prevozov gradbene mehanizacije ter industrijskih strojev in opreme. Izredni prevoz se sme opravljati le v skladu z dovoljenjem, ki ga kot upravno odločbo v imenu lastnika izda upravljavec ceste na državnih cestah, Direkcija Republike Slovenije za ceste.

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

Največ nejasnosti, kdaj gre za izredni prevoz, je pri prevozu gradbene mehanizacije, ko izvajalci prevoza ne razmišljajo o osnih obremenitvah vozila niti se ne zmenijo za minimalno preseganje dovoljene širine ali dolžine vozila s tovorom (vse do kontrolnega tehtanja ali merjenja skupnih mas in osnih obremenitev s strani policije).

Direktive EU ne rešujejo problematike izrednih prevozov integralno. To področje bo še naprej urejala vsaka država posebej, kar pomeni, da bodo v vlogi organizatorjev izrednih prevozov na ozemlju RS nastopala izključno v Sloveniji registrirana podjetja z ustrežno 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 m 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. V zadnjem času izvajalci izrednih prevozov opozarjajo tudi na pričakovane podobne težave s prehodnostjo pri izgradnji novih mejnih prehodov na slovensko-hrvaški meji.

2.2 ZAKON O CESTAH (ZCes)

Javne ceste so državne in občinske ceste. 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 javnih 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 vplačevanja taks,
- oprostitev plačevanja taks,
- nadzor nad plačevanjem taks,
- sankcije za neplačevanje taks.

ZCes 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 določena koncesija, se z zbranimi sredstvi povračil krijejo stroški za njeno vzdrževanje.

Pojmi v ZCes, povezani z izrednimi prevozi, imajo naslednji pomen:

- cesta je vsaka zgrajena ali utrjena površina, da jo kot prometno površino lahko uporabljajo vsi ali določeni udeleženci v prometu pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi;
- javna cesta je tista prometna površina, ki jo je pristojni organ s skladu z merili za kategorizacijo javnih cest razglasil za javno cesto določene kategorije in jo lahko vsak prosto uporablja na način in ob pogojih, določenih z zakonom in drugimi predpisi;
- državna cesta je kategorizirana javna cesta, namenjena prometnemu povezovanju regij ter pomembnejših naselij v državi in z enakimi v sosednjih državah, prometnemu povezovanju pokrajin znotraj države ter prometnemu povezovanju pomembnejših naselij znotraj pokrajine. Če na taki cestni povezavi ni zgrajena obvozna cesta mimo naselja, je sestavni del državne ceste tudi njen del, ki poteka skozi naselje;
- avtocesta je državna cesta, ki je namenjena daljinskemu prometu motornih vozil in ki je sestavni del avtocestnih povezav s sosednjimi državami; njen sestavni del so tudi posebej zgrajeni priključki nanjo;
- hitra cesta je državna cesta, rezervirana za promet motornih vozil, ki s svojimi prometno-tehničnimi elementi omogoča hitro odvijanje daljinskega prometa med najpomembnejšimi središči regionalnega pomena; navezuje se na avtoceste v državi in na cestni sistem sosednjih držav; njen sestavni del so tudi posebej zgrajeni priključki nanjo;
- glavna cesta 1. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju med pomembnejšimi središči regionalnega pomena; navezuje se na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestni sistem sosednjih držav; njen sestavni del so tudi priključki nanjo, če so zgrajeni;
- glavna cesta 2. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju med središči regionalnega pomena in navezovanju prometa na državne ceste enake ali višje kategorije; 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 posebni 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 3. reda je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju središč lokalnih skupnosti, za državo pomembnih turističnih (turistične ceste) in obmejnih območjih ter mejnih prehodov z državnimi cestami enake ali višje kategorije, kadar po predpisanih merilih za kategorizacijo ne doseže višje kategorije;
- občinska cesta je kategorizirana javna cesta, namenjena povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah ali povezuje naselja, dele naselij, naravne ter kulturne znamenitosti, posamezne objekte in podobno v občini;
- lokalna cesta je občinska 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, rezervirana za motorna vozila, je javna cesta, po kateri smejo voziti samo tista motorna vozila, ki v skladu s predpisi o varnosti cestnega prometa lahko razvijejo določeno hitrost, in je označena s predpisano prometno signalizacijo;
- obvozna cesta je cesta, s katero se nadomesti del državne ceste skozi naselje;
- cestni objekti so mostovi, viadukti, podvozi, nadvozi, prepusti, predori, galerije, podporne in oporne konstrukcije ter podhodi in nadhodi;
- cestišče je del javne ceste, ki ga sestavljajo vozišče, ločilni in robni pasovi, kolesarske steze in pločniki ter bankine in naprave za odvodnjavanje tik ob vozišču ali robnem pasu (segmentni jarki ali mulde, koritnice);
- prostori in objekti za tehtanje in za nadzor prometa so objekti in naprave na mejnih prehodih in na ali ob javnih cestah v notranjosti države, ki so namenjeni nadzoru izrednih prevozov in zagotavljanju varnosti prometa (tehtnice, naprave za merjenje hitrosti vozil idr.);
- prometna signalizacija so sredstva in naprave, s katerimi se zagotavlja izvajanje prometnih pravil in varnosti prometa ter jo sestavljajo prometni znaki, turistična in druga obvestilna signalizacija ter druga sredstva in naprave za vodenje in zavarovanje prometa na cesti;

- prometna oprema so sredstva in naprave za označevanje roba vozišča in za vodenje prometa (smerniki, snežni koli, ogledala, zapornice, markerji, stožci, varovalne in varnostne ograje in podobno);
- cestne naprave in ureditve sestavljajo telekomunikacijske in električne naprave, vgrajene v cestno telo, ki so namenjene prometu, stacionarne naprave za nadzor in urejanje prometa ter naprave za nadzor nad stanjem vozišča, naprave za daljinsko obveščanje in opozarjanje, naprave in objekti za pobiranje cestnine, prezračevalne in varnostne naprave v predorih, naprave in ureditve za zaščito pred snežnimi plazovi, zameti, hrupom, slepilnimi učinki in drugimi škodljivimi vplivi na promet na javni cesti;
- čezmerna uporaba javne ceste ali njenega dela je začasno ali trajno več kot 50-odstotni delež vseh opravljenih prevozih blaga po njej, ki je posledica izvajanja investicijskih del ali naravne proizvodne ali storitvene dejavnosti, v zvezi s katero se opravljajo prevozi (izkoriščanje kamnin, rudnin in podobno). Delež prevozov se ugotavlja v povprečnem dnevnem letnem prometu tovornih vozil z nosilnostjo več kot 10 t, ugotovljenim z najmanj štirikratnim štejetjem prometa na izvorno-ciljni lokaciji čezmernega uporabnika ceste. Čezmerni uporabnik ceste je pravna ali fizična oseba, ki izvaja investicijska dela ali dejavnosti iz predhodne povedi.

Upravljavec in lastnik naših državnih cest je Republika Slovenija, v kolikor 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 ceste. Te naloge obsegajo med drugim tudi izdajanje dovoljenj in soglasij, določenih z ukrepi za varstvo državnih cest za zavarovanje prometa na njih. Slovenske avtoceste so trenutno v upravljanju DARS, d. d. (Družbe za avtoceste Republike Slovenije).

2.3 IZREDNI PREVOZI, OBRAVNAVANI V ZAKONU O CESTAH

Vozila ne smejo presegati predpisanih največjih dovoljenih osnih obremenitev, skupne mase ali dimenzije. Prevoz z vozili, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo s predpisi dovoljene osne obremenitve, skupno maso, širino, dolžino in 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 obremenitve, vendar pa presega omejitve kateregakoli od teh elementov, ki je odrejena na državni cesti oz. na njenem delu s prometnimi znaki.

Dovoljenje za izredni prevoz, ki poteka po državnih cestah ali državnih in občinskih cestah, izda Direkcija za ceste v 15 dneh po vložitvi zahteve. O izdanih dovoljenjih obvesti policijo, Prometni inšpektorat Republike Slovenije in izvajalca vzdrževanja cest, po katerih bo izredni prevoz opravljen.

Dovoljenje za izredni prevoz ni potrebno za tiste izredne prevoze, ki se morajo opraviti takoj zaradi intervencije ob naravnih in drugih nesrečah ali ob izrednih razmerah ter zaradi obrambnih potreb. Izvajalec prevoza mora pred začetkom izrednega prevoza z Direkcijo za ceste uskladiti potek izrednega prevoza in o tem obvestiti policijo.

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. Minister, pristojen za promet, v soglasju z ministrom, pristojnim za notranje zadeve, izda predpis o načinu in pogojih opravljanja izrednih prevozov ter tranzitnih smereh za izredne prevoze po javnih cestah v Republiki Sloveniji.

Pri izvajanju izrednih prevozov se pojavljajo tudi kršitve, ko se npr. izredni prevozi opravljajo brez dovoljenja ali v nasprotju z določili, ki so v dovoljenju navedena (ZCes, Ur. l. RS št. 109/2010).

Uresničevanje določb ZCes (in na njegovi podlagi izdanih predpisov) nadzira Prometni inšpektorat Republike Slovenije, ki je organ v sestavi Ministrstva za promet. Pri izvajanju nadzora največjih dovoljenih osnih obremenitev, skupnih mas in dimenzij vozil na državnih cestah sodelujejo tudi policisti in carinski organi.

Nadzor največjih dovoljenih osnih obremenitev, skupnih mas in dimenzij vozil na državnih cestah je sestavni del rednega vzdrževanja javnih cest. Pri izvajanju nadzora sodelujejo policisti. Nadzor za vozila, ki vstopajo v Republiko Slovenijo, opravljajo carinski organi na mejnem prehodu. Poleg policistov imajo pooblastila za nadzor nad vozili, s katerimi se opravlja izredni prevoz, tudi občinski redarji in cestninski nadzorniki. Podlaga za ta pooblastila izhaja iz 108. člena ZCes. Na območjih cestninskih postaj so imetniki dovoljenja za izredni prevoz dolžni cestninskemu delavcu na vpogled predložiti dovoljenje za izredni prevoz.

Vozilo, ki opravlja izredni prevoz brez dovoljenja, policist izloči iz prometa. Izvajalec prevoza mora plačati povračilo za izredni prevoz in povrniti škodo na cesti, če jo je povzročil.

Z dnem polnopravnega članstva RS v Evropski uniji oziroma z dnem, ko se je odpravila mejna kontrola na mejah z državami članicami Evropske unije, se nadzor izvaja za vozila, ki niso registrirana v državah članicah Evropske unije in ki vstopajo na njeno območje

skozi Republiko Slovenijo.

2.4 ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZPrCP) IN IZREDNI PREVOZI

Čeprav opravljanje izrednih prevozov podrobneje ureja ZCes oz. njegovi podzakonski akti, je izvajalec izrednega 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 zakon, ki ureja pravila cestnega prometa in pogoje za udeležbo v cestnem prometu.

ZPrCP ureja v svojih členih pravila nalaganja tovora na vozilo ter navaja, kako je treba vozilo oziroma tovor označiti, kadar vozilo s tovorom ali samo vozilo prekoračuje dovoljene dimenzije, osne obremenitve, skupne mase in višine.

Tovor in naprave, ki so namenjene za prevoz ali pritrditev tovora, morajo biti na in v vozilo 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.

Kot najbolj izpostavljeni del na zadnji strani vozila mora biti nameščen nosilec z registrsko tablico ter predpisanimi lučmi in odsevniki. Tovor mora biti naložen in pritrjen v skladu s predpisom ministra za promet, s katerim se podrobneje prepiše 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 osebni avtomobilu ali tovornem vozilu, tako da sega tovor največ 1 m 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 m preko zadnjega dela vozila ali skupine vozil. Izjema so izredni prevozi, ki se opravljajo na podlagi dovoljenja pristojnega organa. Na tovornem ali priklopnem vozilu mora biti tovor na tovarišču oprt na najmanj 5/6 svoje

dolžine.

Če sega tovor pri tovornih vozilih (tudi s priklopnimi vozili) več kot 1 m preko zadnjega dela vozila, mora biti na najbolj izpostavljeni točki označen s tablo, veliko 50 × 50 cm, pobarvano izmenično s poševnimi trakovi oranžne in bele barve, ki odseva svetlobo, nameščeno prečno na smer vožnje. Ob zmanjšani vidljivosti in ponoči je treba znaku dodati rdečo neslepečo luč.

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

Če tovor na vozilu zakriva vidno polje v vzratnih ogledalih, je treba namestiti dodatni vzratni ogledali, ki omogočata normalno vidno polje. Dodatnih vzratnih ogledal ni treba namestiti na vozila, s katerimi se opravlja izredni prevoz, pri katerem zagotavljata varnost prevoza najmanj dve spremljevalni vozili. Tovor ne sme obremenjevati posameznih osi vozila nad dovoljeno osno obremenitvijo po določenih proizvajalca vozila.

Udeleženci v prometu morajo upoštevati in se ravnati po obvestilih, izraženih na posebni signalni tabli. Obliko, pogoje in način uporabe posebnih svetlobnih znakov iz tega člena predpiše minister, pristojen za promet.

Voznik, ki sreča, dohiti ali pripelje do vozil za izredni prevoz, opremljenih s posebnimi znaki iz tega člena, mora voziti posebno previdno, se pri srečevanju umakniti in po potrebi ustaviti vozilo.

2.5 PRAVILNIK O MERAH IN MASAH VOZIL IN IZREDNI PREVOZI

Navedeni Pravilnik o merah in masah (podzakonski akt ZCes in ZPrCP), ki določa dimenzije, mase, osne obremenitve in nekatere lastnosti opreme cestnih motornih in priklopnih vozil, je temeljna podlaga za določanje izrednih prevozov, saj postavlja meje med običajnimi in izrednimi prevozi (Ur. l. RS, št. 138/2006). V njem so pomembni naslednji izrazi in pojmi, ki zadevajo to obravnavo:

- motorno vozilo pomeni kakršno koli vozilo, namenjeno za vožnjo po cesti, ki se premika z lastno močjo;
- klimatizirano vozilo (oz. vozilo z izotermno nadgradnjo, t. i. hladilnik) pomeni kakršno koli vozilo, katerega zamenljive ali stalne nadgradnje so posebej opremljene za prevoz blaga pri nadzorovanih temperaturah in katerega stranske

stene so, vključno z izolacijo, debele vsaj 45 mm;

- avtobus pomeni motorno vozilo, namenjeno prevozu oseb, ki ima poleg sedeža za voznika več kot osem sedežev;
- zgibni avtobus pomeni avtobus, sestavljen iz dveh ali več togih delov, povezanih med seboj s pregibnim delom, ki omogoča prehajanje oseb iz enega v drugi del;
- traktor pomeni motorno vozilo, ki je konstruirano tako, da vozi, vleče ali potiska traktorske priključke in se uporablja za njihov pogon ali za vleko priklopnega vozila;
- traktorski priklopnik pomeni vsako vlečno kmetijsko ali gozdarsko priklopno vozilo, namenjeno predvsem za prevoz tovora in konstruirano za priklop na traktor za kmetijske ali gozdarske namene;
- zamenljivi vlečni stroj pomeni vsako napravo, ki se uporablja v kmetijstvu ali gozdarstvu in je konstruirana za vleko s traktorjem ter spremeni ali dopolni njegovo delovanje, če ta naprava ni niti rezervni del niti delovni pripomoček. Lahko vključuje nakladalno ploščad, konstruirano in izdelano za prevoz orodja in naprav, potrebnih za opravljanje teh nalog ter za začasno hranjenje materiala, izdelanega ali potrebnega pri delu;
- nedeljiv tovor pomeni tovor, ki za namene cestnega prevoza ne more biti razdeljen na dva ali več tovorov brez pretiranih stroškov ali možnosti poškodb in ga je zaradi mer ali mase nemogoče prevažati z motornim vozilom, priklopnim vozilom ali skupino vozil, ki v vseh pogledih ustrezajo Pravilniku o merah in masah.

2.6 PRAVILNIK O POGOJIH IN NAČINU OPRAVLJANJA IZREDNIH PREVOZOV PO JAVNIH CESTAH TER O TRANZITNIH SMEREH ZA IZREDNE PREVOZE V REPUBLIKI SLOVENIJI (PIP)

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 podzakonski akt ZCes in temeljni akt za organizacijo in izvedbo cestnih izrednih prevozov (Ur. l. RS, št. 4/2008).

Pravilnik 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:

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

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

Če je zaradi stanja vozišča cest v tranzitnih smereh in objektov njihove uporabe za vzdrževanje in druga dela ali zaradi ovir na teh cestah potrebna omejitev njihove uporabe za izredne prevoze najmanj 1. kategorije, morata Direkcija RS za ceste in DARS določiti ustrezne obvoze. 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.

2.7 PREDPISI O PROMETNI SIGNALIZACIJI IN OPREMI JAVNIH CEST TER O NAČINU OZNAČEVANJA IN ZAVAROVANJA DEL IN OVIR NA JAVNIH CESTAH

Predpise o prometni signalizaciji ureja Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opreми na javnih cestah, Ur. l. RS, št. 46/2000). Pravilnik je nastal na podlagi Zakona o javnih cestah, ki predpisuje vrsto, pomen, obliko, barvo, velikost in postavljanje prometne signalizacije in prometne opreme na javnih cestah.

Pri izvajanju izrednega prevoza se zahteva predpisana dodatna oprema 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 pooblaščenе z zakonom ali predpisom lokalne skupnosti, kamor tudi sodijo izvajalci izrednega prevoza, pod pogojem, da so ustrezno usposobljeni.

Pri izvajanju izrednih prevozov je potrebno 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).

2.8 DOVOLJENJE ZA IZREDNI PREVOZ

Dovoljenje za izredne prevoze je dovoljenje države Republike Slovenije, da pravna ali fizična oseba po cesti opravi nekaj, kar sicer ni dopustno ali normalno. Seveda mora obstajati razlog, zakaj to ni normalno.

Pravica do dovoljenja za izredni prevoz pomeni, da je treba izdajatelja, v tem primeru Direkcijo RS za ceste ali pristojni občinski organ, zaprositi za dovoljenje za izredni prevoz. Če prosilec izpolnjuje zahtevane pogoje, ki opravičujejo razlog za izdajo dovoljenja, ga Direkcija po predhodnem preverjanju izpolnjevanja zahtevanih pogojev izda.

Hkrati z dovoljenjem se predpišejo splošni in nekateri, za posamezen prevoz specifični pogoji, ki jih mora izpolnjevati izvajalec pri izvedbi prevoza. Izdajatelj dovoljenja 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 še za vso škodo, ki nastane kot posledica izvedbe prevoza.

Pridobivanje dovoljenja za izredni prevoz spada med upravne postopke in se vodi v skladu s splošnim upravnim postopkom (po Zakonu o splošnem upravnem postopku). Dovoljenje za izredni prevoz ima po zakonu značaj odločbe.

Izvajalec izrednega prevoza mora pristojnemu organu najprej oddati pisno vlogo za izdajo dovoljenja za izredni prevoz. Vloga se odda na predpisanem obrazcu. Rok za izdajo dovoljenja, v katerem izdajatelj dovoljenja tega izda, začne teči šele, ko so predloženi vsi zahtevani dokumenti in dokazila, torej ko je vloga za izdajo dovoljenja popolna.

3 SPREMSTVO IZREDNIH PREVOZOV

3.1 NAMEN SPREMSTVA

Namen spremstva izrednih prevozov je, da opozarja udeležence v prometu, ki prihajajo nasproti, s strani ali pa dohitevajo izredni prevoz, na nevarno srečanje (Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov, Ur. l. RS, št. 47/2009). Udeleženci v prometu, ki se srečujejo z izrednim prevozom, morajo upočasniti vožnjo ali pa se 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. Če je pri izvedbi potrebno tudi policijsko spremstvo, se to prav tako predpiše v dovoljenju.

Vozniki in spremljevalci morajo dobro poznati prometne predpise, specifičnosti transporta in transportno pot, po kateri bo potekal izredni prevoz.

Vložnik vloge za izdajo dovoljenja za izredni prevoz II. In III. kategorije mora v vlogi določiti organizatorja izrednega prevoza.

Spremljevalec oz. vodja spremljevalcev izrednega prevoza skrbi:

- da so vsi, ki sodelujejo pri izrednem prevozu, seznanjeni z načrtom prevoza in vsemi pogoji njegove izvedbe,
- da se ob izvajanju prevoza upoštevajo predpisi in vsi pogoji iz dovoljenja za

izredni prevoz,

- 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 dolžan prevoznika in voznika seznaniti s pogoji za njegovo izvedbo, določenimi v dovoljenju za izredni prevoz. 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 na enostavno in zahtevno spremstvo.

V dovoljenju za izredni prevoz se glede na zahtevnost in značilnosti prevoza ter prevozne poti določi obveznost in vrsta spremstva izrednega prevoza, število vozil za spremstvo in obveznost sodelovanja policije pri zagotavljanju varnega odvijanja prevoza. Obvezno spremstvo izrednega prevoza se določi za izredni prevoz v primeru, da ta zaradi svojih dimenzij presega širino ali prosti profil prometnega pasu na celotni poti ali na njenem delu, da v krivinah prehaja na drugi prometni pas ali da je zaradi njegovega izvajanja potrebna kratkotrajna ustavitev prometa na delu prevozne poti. Spremstvo teh izrednih prevozov je obvezno samo za tisti del prevozne poti, za katerega je v dovoljenju za izredni prevoz izrecno določeno in se izvaja najmanj z enim vozilom za spremstvo, ki vozi pred izrednim prevozom, na avtocesti pa za njim.

Kadar izdajatelj dovoljenja pri zavarovanju in izvedbi izrednega prevoza določi sodelovanje policije, mora predhodno pridobiti pisno soglasje Generalne policijske uprave Ministrstva za notranje zadeve, v katerem sta določena obseg in način policijskega zavarovanja oz. 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 potrebno najmanj 7 dni pred načrtovanim izrednim prevozom najaviti območni postaji prometne policije, ki bo sodelovala pri spremstvu izrednega prevoza.

3.2 VOZILA ZA SPREMSTVO

Spremstvo se izvaja z osebnimi ali tovornimi vozili, ki ne presegajo največje dovoljene mase 3,5 tone, ki vozniku zagotavljajo dobro vidljivost nazaj in ob straneh, so označena in opremljena po določbah tega pravilnika ter niso vozila, s katerimi se izvaja izredni prevoz (Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov, Ur. l. RS, št. 47/2009).

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.

Enostavno spremstvo se izvaja z vozili za spremstvo, ki morajo biti opremljena z rumeno utripajočo lučjo in rumeno svetlobno ali odsevno tablo z napisom "IZREDNI PREVOZ", tako da so vidna vsem udeležencem v cestnem prometu (glej sliko 3.5). Tabla mora biti dolga najmanj 80 cm z višino črk najmanj 10 cm. Napisi na tabli morajo biti črne barve. Rumena utripajoča luč je lahko vgrajena v svetlobno tablo. Napis na tabli mora biti viden le v času opravljanja izrednega prevoza.

Vozilo, ki izvaja enostavno spremstvo, mora biti opremljeno najmanj z naslednjo dodatno opremo:

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

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 mm x 700 mm, s spremenljivo vsebino prometnih znakov: znak "nevarnost na cesti" z dopolnilno tablo "IZREDNI PREVOZ", znak "prepovedano prehitovanje vseh motornih vozil, razen enoslednih", znak "prepovedano prehitovanje za tovorna vozila", rumena utripajoča puščica, usmerjanje levo ali desno, ki opozarja, da je prometni pas zaprt in ga je potrebno menjati v smeri puščice. Prometna signalizacija mora biti vidna naprej in nazaj. Na signalni tabli ne sme biti reklamnih sporočil. Uporaba znakov mora biti krmiljena iz vozila.

Vozilo za spremstvo, s katerim se izvaja zahtevno spremstvo, se lahko uporablja tudi za

izvajanje enostavnega spremstva.

Vozila za spremstva morajo biti opremljena z rumeno utripajočo ali vrtečo se lučjo in osvetljeno tablo z napisom "izredni prevoz". Tabla je lahko nameščena na vozilu le v času izvajanja spremstva izrednega prevoza. Utripajoča ali vrteča se luč mora biti zasenčena, da ne slepi voznika, ki vozi za vozilom za spremstvo. Spremstvo izrednega prevoza mora opozarjati nasproti prihajajoča ali dohitevajoča vozila na nevarno srečanje oz. prehitevanje ter po potrebi na primernih mestih pripraviti in omogočiti srečevanje in prehitevanje.

Kadar je predpisano spremstvo dveh vozil, vozi eno od njiju na čelu izrednega prevoza, drugo pa na njegovem koncu. Če spremlja izredni prevoz eno samo vozilo, vozi to vozilo na čelu izrednega prevoza. Izjemoma vozi to vozilo za izrednim prevozom takrat, ko poteka izredni prevoz po enosmerni cesti v dovoljeni smeri, kar velja tudi po avtocesti. Spremstvo mora poskrbeti, da se pravočasno in pravilno izvajajo vsi ukrepi, predpisani s tem dovoljenjem oz. s predpisi. V primeru sodelovanja policije ta nadzira in zagotavlja, da ostali udeleženci v prometu upoštevajo znake, ki jih daje civilno spremstvo. Policija poskrbi tudi za zapiranje cestnih odsekov, če je to pri izvedbi izrednega prevoza potrebno.

3.3 OZNAČITEV IN OPREMA VOZIL ZA OPRAVLJANJE IZREDNEGA PREVOZA

Vozila, s katerimi se opravlja izredni prevoz, so opremljena z rumeno utripajočo lučjo in ustreznim svetlobnim napisom, vozila, ki spremljajo izredni prevoz, pa so glede na kategorijo spremljanja opremljena tudi s posebno signalno tablo (kot določa Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov, Ur. l. RS, št. 47/2009).

Vozilo, s katerim se opravlja izredni prevoz, mora biti vsaj na zadnji strani označeno z napisom "IZREDNI PREVOZ". Vozilo, ki opravlja izredni prevoz zaradi vzpostavitve prevoznosti javnih cest v zimskih razmerah po določbah tega pravilnika, mora biti na zadnji strani označeno z napisom "PLUŽENJE - POSIPAVANJE". Napis mora biti črne barve na pravokotni odsevni površini oranžne barve, višina črk pa mora meriti najmanj 120 mm. Vozilo mora biti tudi označeno z najmanj eno rumeno utripajočo ali vrtečo se lučjo, tako da je vidna vsem udeležencev v cestnem prometu.

Priključki na vozilu (plug in podobno), ki presegajo dovoljeno širino, morajo biti označeni enako kot tovor na vozilu.

3.4 NAČIN IZVEDBE SPREMSTVA IZREDNEGA PREVOZA – SIGNALIZIRANJE SPREMLJEVALCEV

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 podlakti 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.

Znaki imajo navedeni pomen, kadar je izvajalec izrednega prevoza, ki jih daje, na ali ob vozišču oz. na drugi površini, na kateri se opravlja promet. Ti znaki se smiselno uporabljajo tako za voznike kot za druge udeležence v prometu. Za dajanje prej omenjenih znakov izvajalci izrednega prevoza uporabljajo lopar, zastavice za urejanje prometa ali ročno svetilko. Lopar za urejanje prometa ima lahko lasten vir svetlobe. Izvajalci izrednih prevozov ustavljajo vozila ponoči z ročno svetilko, ki daje rdečo svetlobo, ali z loparjem z lastnim virom svetlobe. Izvajalci morajo biti prav tako ustrezno opremljeni z oblačili živo oranžne barve z belimi trakovi, ki odsevajo svetlobo.

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 prepreči nevarno situacijo. Sodelovanje in sporazumevanje lahko razdelimo na tri večje sklope, in sicer na sodelovanje pred pridobitvijo dovoljenja za izredni prevoz, na sodelovanje pred pričetkom izrednega prevoza ter na sodelovanje in komunikacijo med izvajanjem izrednega prevoza.

Komuniciranje in sporazumevanje je torej potrebno v vseh fazah procesa izvedbe

izrednega prevoza od začetka do konca. Poleg uporabe 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. Najbolj pogosta oblika neverbalnega komuniciranja je ročno signaliziranje. Ročni signali ne urejajo področja cestnega prevoza, za to veljajo le predpisi Zakona o varnosti v cestnem prometu.

4 PRIMERJAVA SPREMSTEV IZREDNEGA PREVOZA V IZBRANIH DRŽAVAH

Pogoji za izvajanje izrednih prevozov v Sloveniji so zakonsko zelo natančno opredeljeni. Primerljivost z zakoni ostalih držav članic EU žal ni možna, predvsem zato, ker v državah EU ne obstaja enotna ureditev tega področja. Prometna politika držav članic EU kljub naraščajočem številu skupnih pobud zaenkrat ostaja v veliki meri v nacionalni pristojnosti. Evropska unija nima uveljavljenih ali tehničnih predpisov, s katerimi bi članice zavezovala k enotni ureditvi izvajanja izrednih prevozov. Določa le, da državam članicam ne preprečuje zaračunavanje dajatev za vozila ali tovore izjemnih dimenzij.

Nekaj primerov ureditve spremstev izrednih prevozov po izbranih državah Evropske unije predstavljamo v nadaljevanju. Omejili smo se na Avstrijo, Madžarsko, Nemčijo in Francijo. V obravnavo nismo vključili Italije, ker ima za izredne prevoze specifično zakonodajo, ki je med posameznimi regijami različno obravnavana, Hrvaške pa nismo zajeli v obravnavo zaradi trenutno spreminjajoče se zakonodaje.

4.1 SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V AVSTRIJI

	AVTOCESTA	OSTALE CESTE
ŠIRINA		
2,55–3,00 m	brez	brez
3,01–3,50 m	ES	ES
3,51–4,50 m	ZS	2 x ZS
4,51–5,00 m	2 x ZS	3 x ZS + 1 x ES
5,00 m in več	3 x ZS + 1 x ES	3 x ZS + 1 x ES
DOLŽINA		
16,50–22,00 m	brez	brez
22,01–25,00 m	ES	ES
25,01–30,00 m	ZS	ZS
30,01–40,00 m	ZS	2 x ZS
40,00 m in več	2 x ZS	3 x ZS + 1 x ES
VIŠINA		
4,00–4,30 m	brez	brez
4,31–4,50 m	ZS	ZS
4,50 m in več	2 x ZS	2 x ZS
SKUPNA MASA		
40–50 t	brez	brez
50–80 t	ZS	ZS
80–100 t	2 x ZS	2 x ZS
100–120 t	2 x ZS	2 x ZS
120 t in več	3 x ZS + 1 x ES	3 x ZS + 1 x ES

ES – enostavno spremstvo

ZS – zahtevno spremstvo

4.2 SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V NEMČIJI

AVTOCESTA	OSTALE CESTE
-----------	--------------

ŠIRINA		
2,55–3,00 m	brez	brez
3,01–3,50 m	brez	ES
3,51–5,00 m	ZS	ZS + policija
5,00 in več	ZS + policija	ZS + policija

DOLŽINA		
16,50–23,00 m	brez	brez
23,01–30,00 m	brez	ZS
30,00 in več	ZS	ZS + policija

VIŠINA		
4,00–4,30 m	brez	brez
4,31–4,50 m	ZS	ZS
4,50 in več	prevozi niso možni	ZS

SKUPNA MASA		
40–55 t	brez	brez
55–120 t	ZS	ZS
120 t in več	ZS	ZS + policija

ES – enostavno spremstvo

ZS – zahtevno spremstvo

4.3 SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV NA MADŽARSKEM

AVTOCESTA	OSTALE CESTE
-----------	--------------

ŠIRINA		
2,55–3,20 m	brez	brez
3,21–3,50 m	ES	ES
3,51–4,00 m	ZS	ES + ZS
4,01–4,50 m	ES + ZS	ES + ZS
4,50–5,00 m	ES + ZS	ES + ZS + policija
5,00 m in več	ES + ZS + policija	ES + ZS + policija

DOLŽINA		
16,50–22,00 m	brez	
22,01–26,00 m	ES	ES
26,01–30,00 m	ES	ZS
30,01–35,00 m	ZS	ES + ZS
35,01–40,00 m	ES + ZS	ES + ZS + policija
40,00 m in več	ES + ZS + policija	ES + ZS + policija

VIŠINA		
4,00–4,40 m		
4,40–5,00 m	ES	ES
5,00 m in več	prevozi niso možni	ES + ZS

SKUPNA MASA		
40–55 t	brez	brez
55–70 t	brez	ES
70–100 t	ES	ZS
100–150 t	ZS	ES + ZS
150 t in več	ES + ZS	ES + ZS + policija

ES – enostavno spremstvo

ZS – zahtevno spremstvo

4.4 SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V FRANCIJI

AVTOCESTA	OSTALE CESTE
-----------	--------------

ŠIRINA		
2,55–3,00	brez	brez
3,01–4,00	ni dovoljeno	ES + policija skozi mesta
4,01–4,50	ni dovoljeno	2-krat ES + policija skozi mesta
4,50 m in več	ni dovoljeno	2-krat ES + policija

DOLŽINA		
16,50–20,00	brez	brez
20,01–30,00	ni dovoljeno	ES + policija skozi mesta
30,01–40,00	ni dovoljeno	2-krat ES + policija skozi mesta
40,00 m in več	ni dovoljeno	2-krat ES + policija

VIŠINA		
4,00–4,40	brez	brez
4,41–4,50	ni dovoljeno	ES + policija skozi mesta

SKUPNA MASA		
40–48	brez	brez
48–72	ni dovoljeno	ES + policija skozi mesta
72–120	ni dovoljeno	2-krat ES + policija skozi mesta
120 t in več	ni dovoljeno	2-krat ES + policija

ES – enostavno spremstvo

ZS – zahtevno spremstvo

4.5 SPREMSTVA IZREDNIH PREVOZOV V SLOVENIJI

Razpredelnico za Slovenijo prikazujemo zato, da bi lažje primerjali vidike spremstev po posameznih državah.

AVTOCESTA	OSTALE CESTE
-----------	--------------

ŠIRINA		
2,55–3,00	brez	brez
3,01–3,50	ES	ES
3,51–4,00	ZS	ZS
4,01 m in več	ES + ZS	ES + ZS + policija

DOLŽINA		
16,50–20,62	brez	brez
20,63–25,00	ES	ES
25,00 m in več	ES + ZS	ES + ZS + policija

VIŠINA		
4,00–4,20	ni potrebno dovoljenje	ni potrebno dovoljenje
4,21–4,50	ES	ES

SKUPNA MASA		
40–44	brez	brez
44–60	ES	ES
60 t in več	ZS	ZS

OSNI PRITISK		
0–20 %	ES	ES
21 % in več	ZS	ZS

ES – enostavno spremstvo

ZS – zahtevno spremstvo

4.6 ANALIZA PRIMERJAVE MED SLOVENIJO IN IZBRANIMI DRŽAVAMI

Najmanj razlik med državami je opaziti pri spremstvih manjših dimenzij, do približno 22,00 m dolžine, 3,00 m širine, 4,30 m višine in približno 50–60 ton skupne mase, in sicer v nobeni od naštetih držav ni potrebno spremstvo. To izhaja iz stališča, da se večina prevozov v mednarodnem prometu opravlja po tranzitnih poteh (avtocestah in hitrih cestah), ki so sposobne brez večjih posegov v prometno infrastrukturo in v izvajanje prometnega režima prevzeti izredne prevoze manjših dimenzij.

Nato pa nastajajo že večje razlike v načinu in številu spremstev:

Dolžina: Avstrija zahteva za večje dolžine tudi do 3-krat ZS + 1-krat ES,
Nemčija zahteva samo eno ZS + policijo,
Madžarska ZS + ES + policijo,
Francija 2-krat ES + policijo,
Slovenija pa ES + ZS + policijo.

Kot je razvidno, je za dolžino najbolj zahtevna Avstrija.

Širina: Avstrija zahteva za večje širine 3-krat ZS + 1-krat ES,
Nemčija zahteva ZS + policijo,
Madžarska ES + ZS + policijo,
Francija 2-krat ES + policijo,
Slovenija pa ES + ZS + policijo.

Kot je razvidno, je pri širini najbolj zahtevna Avstrija.

Višina: Avstrija zahteva za večje višine 2-krat ZS,
Nemčija zahteva 1-krat ZS,
Madžarska ES + ZS,
Francija ES + policijo,
Slovenija ES.

Kot je razvidno, je tudi za prekoračenje večjih višin najbolj zahtevna zakonodaja v Avstriji.

Skupna masa: Avstrija zahteva za prekoračenje skupne mase 3-krat ZS + 1-krat ES,
Nemčija zahteva ZS + policijo,
Madžarska ES + ZS + policijo,
Francija 2-krat ES + policijo,
Slovenija ZS.

Tudi pri prekoračitvi skupne mase se je izkazalo, da je v Avstriji potrebno največ spremstev.

Zaključimo lahko, da je najbolj zahtevna država glede števila in oblike spremstva Avstrija, nato pa sledijo vse ostale omenjene države. Njihovi režimi se med seboj bistveno ne razlikujejo.

Slovenska zakonodaja, ki ureja izredne prevoze in znotraj izrednih prevozov podrobneje vrsto in način spremstev izrednih prevozov, se je pri pripravi osnutka zakonodaje naslonila predvsem na bližnje države, še zlasti na Avstrijo in Nemčijo. Primerjava v tem poglavju sicer nakazuje na avstrijsko zakonodajo kot najzahtevnejšo, vendar pa je potrebno upoštevati nekaj vidikov, ki so pri poznavanju cestnega tovornega prometa zelo pomembni:

- Slovenija je v prometnem smislu tranzitna država s poudarkom na 5. in 10. prometnem koridorju. Večina izrednih prevozov, za katere se zahteva dovoljenje za izredni prevoz, ima izvir in ponor izven meja Slovenije (lastni vir).
- Trenutno veljavna zakonodaja v Sloveniji spodbuja uporabo cestnega prometa, kar se močno pozna na porazdelitvi tovornega prometa. Zakonodaja s področja železniškega prometa je še v pripravi, prav tako je sanacija železniške infrastrukture v Sloveniji pomaknjena v prihodnost.
- S finančnega stališča je slovensko dovoljenje za izredni prevoz razmeroma ugodno. S preseganjem skupnih mas in osnih obremenitev se sicer vrednost dovoljenja za izredni prevoz povečuje eksponentno, vendar zaradi konkurenčne »neprizadetosti«, ki je posledica tranzitnega značaja Slovenije, ni pričakovati večjih osipov prevozov zaradi finančnega učinka.

- Slovensko gospodarstvo ni izrazito industrijsko usmerjeno, temveč je v prevladi storitveni sektor, ki je značilen za tehnološko visoko razvite države.

Avtoprevozniške zbornice (združenje avtoprevoznikov na lokalni ali na državni ravni) imajo pomemben vpliv na vsebino zakonodaje v okviru cestnega prometa. Na tem mestu izpostavljamo ustreznost Pravilnika o izrednih prevozi, ki natančneje določa vrsto spremstev in število vozil za spremstva. Primerjava slovenske zakonodaje z zakonodajo primerljivih sosednih držav je pokazala, da mora prevoznik pri opravljanju izrednega prevoza na poti med Slovenijo in Nemčijo kar trikrat spremeniti način izvedbe spremljanja izrednega prevoza. Takšen pristop je sicer logičen in z vidika občasnega uporabnika te prometne poti popolnoma ustrezen, kljub temu pa želimo na tem mestu poudariti sledeče:

- Evropska unija nima poenotene zakonodaje, ki določa izvedbo izrednih prevozov. Negativni učinki tega so možni predvsem v finančnem smislu, saj je prevoznik oziroma organizator izrednega prevoza dolžan priskrbeti dovoljenja za izredni prevoz, ki velja samo za določeno državo, ter spremljevalna vozila z ustrežno usposobljeno ekipo spremljevalnega osebja.
- Cestna infrastruktura v izbranih državah, z izjemo Slovenije, je že močno razvita. Slovenska prometna infrastruktura, zlasti t. i. prometni križ, pa je še v izgradnji oziroma se izgradnja bliža koncu. S tega stališča je potreben premislek o vrsti spremstev in zlasti o številu spremljevalnih vozil, saj se z izgradnjo prometne infrastrukture varnost in pretočnost cestnega prometa izboljšata. To sicer ne spada več v okvir tega diplomskega dela, vendar želimo nakazati morebitne smeri reševanja problematike v prihodnje.

5 PRAVILNIK O PROGRAMU USPOSABLJANJA ZA SPREMLJEVALCE IZREDNIH PREVOZOV

Pravilnik določa program usposabljanja ter način in postopek opravljanja preizkusa strokovne usposobljenosti za spremljevalce izrednih prevozov po javnih cestah, vodenje evidenc o izdanih potrdilih ter pogoje, ki jih mora izpolnjevati izobraževalna ali druga organizacija za izvajanje tega programa.

Program strokovnega usposabljanja za spremljevalce izrednih prevozov obsega naslednje.

1. Predpise v delih, ki se nanašajo na izvajanje izrednih cestnih prevozov:
 - a) zakon o javnih cestah,
 - b) zakon o varnosti cestnega prometa,
 - c) pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu,
 - d) pravilnik o napravah in opremi vozil v cestnem prometu,
 - e) pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji,
 - f) predpisi o prometni signalizaciji in opremi javnih cest ter o načinu označevanja in zavarovanja del in ovir na javni cesti.

2. Organizacijo in tehnično pripravo izrednih prevozov:
 - a) pravice, odgovornost, pristojnosti in dolžnosti spremljevalnega osebja,
 - b) pomembne geografske in druge podatke o cestah v Republiki Sloveniji,
 - c) vozila za spremstvo, njihovo opremo in označitev,
 - d) nevarnosti v prometu, povezane z izrednim prevozom,
 - e) izvajanje izrednih prevozov ob posebnih razmerah na prevozni poti.

3. Prometno varnost izrednih prevozov:
 - a) metode spremljanja izrednega prevoza,
 - b) vožnjo skozi predore in preko premostitvenih objektov,

- c) delne in popolne zapore ceste zaradi izvajanja izrednih prevozov,
- d) sodelovanje in komunikacijo z voznikom izrednega prevoza, policijo in izvajalci rednega vzdrževanja cest pri izvajanju izrednih prevozov,
- e) prekinitve izvajanja izrednih prevozov,
- f) ukrepi v primeru okvar ali nesreč pri izvajanju izrednih prevozov.

4. Praktično usposabljanje:

- a) načela defenzivne vožnje – prepoznavanje napačnega ravnanja drugih udeležencev v cestnem prometu in protiukrepe,
- b) izvajanje različnih metod spremstva,
- c) zavarovanje manevriranja vozila za prevoz izrednega tovora na javni cesti,
- d) oprema spremljevalcev in označitev pri izvajanju izrednega prevoza,
- e) usmerjanje prometa v primeru zapore ali delne zapore ceste,
- f) znaki, ki se dajejo s položajem telesa,
- g) znaki, ki se dajejo z rokami,
- h) urejanje prometa v križišču,
- i) uporaba svetlobne table na vozilu za spremstvo,
- j) znaki, ki se dajejo z loparjem za urejanje prometa in svetilko.

Kandidat za preizkus strokovne usposobljenosti mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- imeti mora vozniško dovoljenje najmanj kategorije B,
- ne sme biti voznik začetnik,
- ne sme biti kaznovan za kazniva dejanja s področja varnosti cestnega prometa.

Program strokovnega usposabljanja izvajajo pooblaščen organizacije, ki jih določi minister za promet na podlagi javnega razpisa.

Program praktičnega usposabljanja lahko izvajajo tudi izvajalci spremljanja izrednih prevozov, ki jih na podlagi javnega razpisa določi minister za promet.

Za izvajanje programa praktičnega usposabljanja je lahko pooblaščen izvajalec, ki je v zadnjih 12 mesecih opravil najmanj 50 izrednih prevozov, od tega najmanj 20 z zahtevnim spremstvom.

Spremljevalcem, ki so opravili strokovno usposabljanje in preizkus na podlagi Pravilnika o programu usposabljanja za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov po javnih cestah, o obrazcu potrdila o uspešno opravljenem programu usposabljanja in vodenju evidenc o izdanih potrdilih ter o pogojih, ki jih mora izpolnjevati izobraževalna ali druga organizacija za izvajanje tega programa, se prizna usposobljenost za spremstvo in izda potrdilo o usposobljenosti za spremljevalca izrednih prevozov na podlagi tega pravilnika.

5.1 NOVE VSEBINE, KI VPLIVAJO NA IZVAJANJE POSEBNEGA SPREMSTVA

V dovoljenju za izredni prevoz se glede na zahtevnost in značilnost prevoza ter prevozne poti določi obveznost in vrsto spremstva izrednega prevoza, število vozil za spremstvo in obveznosti sodelovanja policije pri zagotavljanju varnega odvijanja izrednega prevoza.

Obvezno spremstvo izrednega prevoza se določi za izredni prevoz v primeru, da ta zaradi svojih dimenzij presega širino ali prosti profil prometnega pasu na celotni ali delu prevozne poti, da v krivinah prehaja na drug prometni pas ali da je zaradi njegovega izvajanja potrebna kratkotrajna ustavitev prometa na delu prevozne poti. Spremstvo teh izrednih prevozov je obvezno samo za tisti del prevozne poti, za katerega je to v dovoljenju za izredni prevoz izrecno določeno, in se izvaja najmanj z enim vozilom za spremstvo, ki vozi pred izrednim prevozom, na avtocesti pa za njim.

Kadar izdajatelj dovoljenja pri zavarovanju in izvedbi izrednega prevoza določi sodelovanje policije, mora predhodno pridobiti pisno soglasje Generalne policijske uprave Ministrstva za notranje zadeve, v katerem sta določena obseg in način policijskega zavarovanja oziroma sodelovanja pri izvedbi izrednega prevoza.

5.2 SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA NA AVTOCESTI

Na avtocesti in hitri cesti z enosmernim prometom in najmanj dvema voznima pasovoma:

- je obvezno eno enostavno spremstvo za izredne prevoze širine nad 3,0 m do vključno 3,5 m, ki vozi za izrednim prevozom in opozarja na izredni prevoz;

- je obvezno eno zahtevno spremstvo za izredne prevoze širine nad 3,5 m do vključno 4,5 m, ki vozi za izrednim prevozom, opozarja na izredni prevoz, preprečuje prehitevanje mimo vozečih vozil na zožanjih ter prehodih skozi predore;
- sta obvezni najmanj dve zahtevni spremstvi za izredne prevoze širine nad 4,5 m. Eno vozi za izrednim prevozom, opozarja na izredni prevoz, preprečuje prehitevanje na celotni trasi, razen kadar je to mogoče. Drugo vozilo pa vozi pred izrednim prevozom in opozarja nanj vse voznike, ki se po dovozijh vključujejo na avtocesto.

Na avtocesti mora spremljevalec pozoren predvsem na promet, ki dohiteva izredni prevoz in ga varno prehiteva, če je glede na naravo izrednega prevoza to mogoče. Posebej mora biti previden ob prehodu izrednega prevoza preko cestninskih postaj ter preko cestnih zapor, saj mora že pred prevozom predvideti, ali je prečkanje glede na naravo izrednega prevoza sploh mogoče. Pred oviro je treba pravočasno opozoriti vse udeležence v prometu, ki prihajajo za izrednim prevozom, naj zmanjšajo hitrost in jih po potrebi celo ustavijo. Za to uporablja predvsem rumeno utripajočo luč ter svetlobno signalno tablo, ki jo ima na vozilu.

5.3 SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA NA OSTALIH CESTAH

Na ostalih cestah:

- je obvezno eno enostavno spremstvo za izredne prevoze širine nad 3,0 m do vključno 3,5 m, ki vozi pred izrednim prevozom in opozarja na izredni prevoz, zaustavi nasprotni promet, če je to potrebno;
- je obvezno eno enostavno in eno zahtevno spremstvo za izredne prevoze širine nad 3,5 m do vključno 4,0 m, od katerih vozi vozilo za zahtevno spremstvo pred izrednim prevozom opozarja na izredni prevoz in zaustavi nasprotni promet, če je to potrebno. Vozilo za enostavno spremstvo pa vozi za izrednim prevozom in opozarja na izredni prevoz;
- sta obvezni dve zahtevni spremstvi za izredne prevoze širine nad 4,0 m do vključno 4,5 m, od katerih vozi eno vozilo spredaj, opozarja na izredni prevoz in zaustavi nasprotni promet, če je to potrebno, drugo vozilo pa vozi zadaj, opozarja na izredni prevoz in zaustavi vozila, ki dohitevajo izredni prevoz, če je to potrebno;
- sta obvezni najmanj dve zahtevni spremstvi za izredne prevoze širine nad 4,5 m, od katerih vozi eno vozilo spredaj, opozarja na izredni prevoz in zaustavi

nasprotni promet če je to potrebno, drugo vozilo pa vozi zadaj, opozarja na izredni prevoz in zaustavi vozila, ki dohitevajo izredni prevoz, če je to potrebno. Lahko pa se določi tudi sodelovanje policije. Policijsko spremstvo vozi za prvim zahtevnim spremstvom ter pred izrednim prevozom.

Na ostalih cestah mora biti spremljevalec, kadar vozi pred izrednim prevozom, pozoren na ves promet, ki prihaja izrednemu prevozu nasproti. Predvideti mora vsa srečanja nasproti vozečih vozil, glede na naravo izrednega prevoza tudi pravočasne (po prometnem laboratu predvidene) zaustavitve prometa, kadar mora prevoz voziti npr. po nasprotnem voznem pasu, v nasprotni smeri krožnega prometa ... Tako mora spremljevalec dobro poznati traso prevoza, naravo izrednega prevoza kot celoto, njegovo zmožnost premikanja po cesti, saj le tako lahko zagotovi njegovo čim bolj tekočo in neovirano vožnjo.

Spremljevalec, ki vozi za izrednim prevozom, skrbi za pravočasno opozarjanje na izredni prevoz vsa vozila, ki ga dohitevajo.

5.4 SPREMSTVO IZREDNEGA PREVOZA GLEDE NA DRUGE ZNAČILNOSTI

Glede na druge značilnosti izrednega prevoza in prevozne poti se lahko določi tudi drugačen obseg spremstva:

- v primeru višine izrednega prevoza nad 4.2 m do vključno 4.5 m se določi spremstvo enostavnega spremstva. Pri tem mora biti spremljevalec predvsem pozoren na višino oz. prevoznost vseh objektov, semaforjev, žic, reklamnih letakov ipd., pod katerimi vozi izredni prevoz. Prav tako mora biti pozoren na promet pred in za izrednim prevozom, saj je potrebno včasih prevoziti pod »ovirom« tudi skrajno levo ali desno glede na vozišče;
- v primeru skupne mase nad 60 ton ter če je v statični presoji objektov določen prehod preko objekta po sredini vozišča, mora prevoz preko objekta spremljati najmanj eno zahtevno spremstvo ali pa se določi tudi sodelovanje policije. Spremljevalec oz. policija v takem primeru kratkotrajno zapre objekt (most, viadukt, prepust ...) za ves promet, tako da je ob prečkanju na njem samo izredni prevoz.

6 NAČIN IZVEDBE SPREMSTVA IZREDNEGA PREVOZA NA PRAKTIČNEM PRIMERU

6.1 IZVEDBA IZREDNEGA PREVOZA

V nadaljevanju bomo predstavili praktični primer izvedbe spremstva izrednega prevoza od začetka priprave tovora do konca izvedbe.

Obravnavali bomo izredni prevoz dveh transportnih kompozicij na relaciji Zavrč (državna meja s Hrvaško)–Maribor–Pesnica–Šentilj DM. Gre za izredni prevoz naslednjih karakteristik (navajamo dimenzije kompozicije kot celote):

1. vozilo:

Dolžina: 20,00 m

Širina: 6,00 m

Višina: 4,50 m

Skupna masa: 48.000 kg

2. vozilo:

Dolžina: 23,00 m

Širina: 5,40 m

Višina: 4,40 m

Skupna masa: 48.000 kg

V konkretnem primeru se je izvajal prevoz vozil v konvoju.

V začetku se natančno opredeli prevozna pot, ker je od nje odvisen tip in vrsta spremstev ter morebitna prisotnost policijskih spremljevalnih vozil. Izvajanje izrednega prevoza se zaradi dimenzij prične v večernih urah (zaradi manjše gostote prometa), predvidoma okoli 21. ure, ter sledi planu izrednega prevoza in elaborata prometne ureditve, ki ga je treba predhodno izdelati pri pooblaščenem podjetju. Elaborat prometne ureditve je sestavni del priloge za odobritev izdaje dovoljenja za izredni prevoz. V njem so navedeni vsi potrebni ukrepi, ki jih mora izvajalec izrednega prevoza

natančno upoštevati. Elaborat prometne ureditve odobri izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz, to je Direkcija RS za ceste.

Način urejanja prometa ob zaustavitvah prometa

Kadar zaradi izvajanja izrednega prevoza nastane za njim kolona vozil, se morajo vsa vozila, ki sodelujejo pri izrednem prevozu, na prvem določenem mestu iz plana prevoza umakniti, tako da drugim udeležencem v prometu omogočijo varno in neovirano vožnjo mimo.

Tako se na razširitvenih mestih, kot so avtobusna postajališča, križišča, parkirna mesta, omogoči prepust nasproti ter zadaj vozečim vozilom.

Pri prepustih vozil na glavnih in regionalnih cestah je potrebno zagotoviti ustrezno varovanje izrednega prevoza pred naletom vozil, in sicer tako, da eno spremljevalno vozilo organizatorja prevoza pred izrednim prevozom in eno za izrednim prevozom opozarjata vozila, ki se približujejo izrednim prevozom, na bližajočo se oviro na cesti.



Slika 1: Manipulacija s tovorom, nakladanje tovora

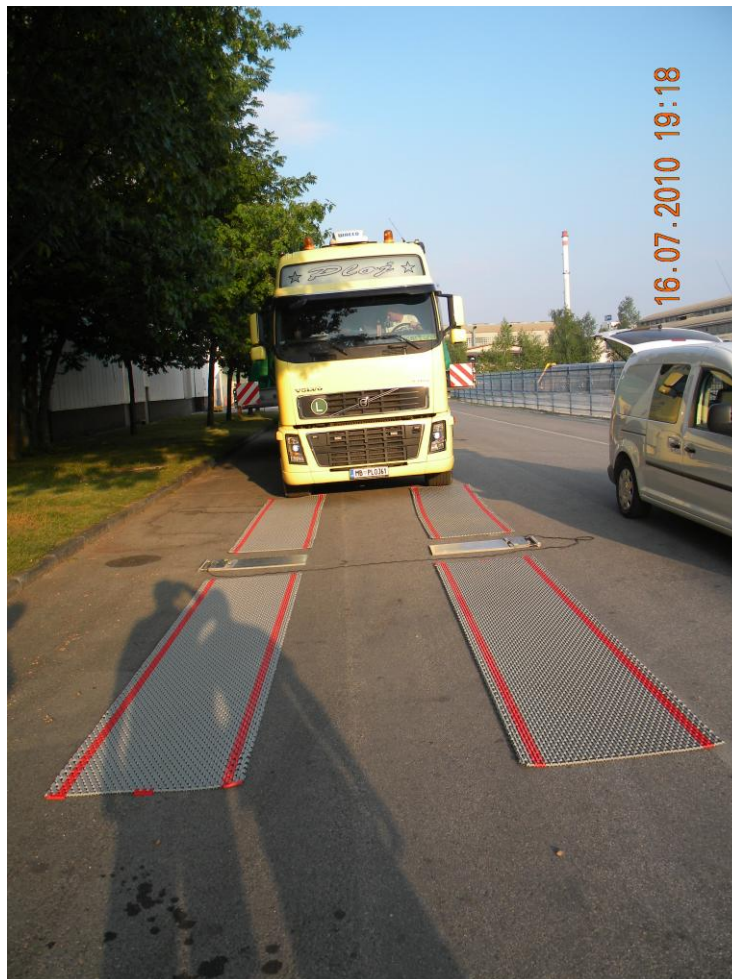


Slika 2: Tovor je pripravljen na prevoz in ustrezno označen

Razvrstitev spremljevalnih vozil na celotni prevozni poti je sledeča:

- Na avtocesti A1 in A4 sodelujeta dve vozili za zahtevno spremstvo. Eno vozi za transportno kompozicijo, in sicer v liniji njegove notranje strani, tako da na izredni prevoz opozarja vozila za njim in tako preprečuje prehitavanje (zadaj vozeča vozila bodo prevoz lahko prehitela na primernih mestih). Drugo spremljevalno vozilo organizatorja vozi pred izrednim prevozom.
- Na regionalnih cestah, na glavni in na hitri cesti sodelujejo eno policijsko vozilo ter sodelovanje dveh vozil za zahtevno spremstvo. Policijsko vozilo in eno spremljevalno vozilo organizatorja izrednega prevoza vozita pred izrednim prevozom, kjer skrbijo za pravočasno zaustavitev prometa nasproti vozečih vozil na mestih, ki služijo prepustom prometa. Drugo spremljevalno vozilo organizatorja izrednega prevoza vozi za izrednim prevozom v liniji njegove

notranje strani, tako da na izredni prevoz opozarja vozila za njim in tako preprečuje prehitevanje.





Sliki 3 in 4: Kontrolni pregled pred pričetkom izvajanja izrednega prevoza. Spodnja fotografija prikazuje rezultat meritve osne obremenitve ene izmed osi.

Plan izrednega prevoza

Izredni prevoz se opravlja po naslednjih cestah: DM Zavrč– regionalna cesta št. 228– regionalna cesta št. 2–Ptuj / Puhov most–Ptujška obvoznica–avtocesta A4–razcep Slivnica–regionalna cesta št. 430–hitra cesta H2–rondo Pesnica–regionalna cesta št. 437–mejni prehod Šentilj.



Slika 5: Primer policijskega spremstva – primer prevoza transformatorja na ciljno mesto transformatorske postaje v Naklem. Rezervno vlečno vozilo se uporabi v primeru morebitne okvare prvega vlečnega vozila in pomaga pri potiskanju kompozicije na večjih klančinah.

Potek izrednega prevoza:

1. Kontrolni pregled transportne kompozicije pred pričetkom izvajanja izrednega prevoza. Pregled izvaja pogodbeni partner Direkcije RS za ceste.
2. Pričetek izrednega prevoza na mejnem prehodu Zavrč in nadaljevanje vožnje po regionalni cesti št. 228. Izredni prevoz začneta spremljati dve vozili za zahtevno spremstvo in eno policijsko vozilo.



Slika 6: Primer motoriziranega policijskega spremstva v tujini (Francija)

3. Prepust prometa. Za odcepom ceste za Dolane na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta R1-228, odsek 1291, v km – 8,459). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
4. Zaustavitev prometa. V kraju Bukovci na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. R1-228, odsek 1291, v km – 6,374). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
5. Zaustavitev prometa. Za odcepom za Novo vas na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. R1-228, odsek 1291, v km – 3,646). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
6. Zaustavitev prometa. V kraju Žabovci na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. R1-228, odsek 1291, v km – 0,879). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.

7. Izredni prevoz nadaljuje vožnjo po glavni cesti št. 2.
8. Zaustavitev prometa. V kraju Spuhlja na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. G1-2, odsek 0249, v km – 2,509). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
9. Zaustavitev prometa. Na Ptuju na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. G1-2, odsek 0249, v km – 0,210). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute. Policijsko spremstvo se na tem mestu konča.



Slika 7: Primer vožnje spremljevalnega vozila za zahtevno spremstvo pred transportno kompozicijo

10. Za Ptujem uvoz na avtocesto A4. Vožnja v smeri Maribora, na cestninski postaji Prepolje se vožnja opravi po sredinskem pasu, kjer ni ovir za prehod. Spremljevalni vozili organizatorja prevoza vozita pred in za izrednim prevozom

in tako na območju cestninske postaje onemogočita prehitavanje zadaj vozečih vozil.

11. Zaustavitev prometa. V Slivnici na koncu avtoceste se omogoči prepust zadaj vozečim vozilom (cesta št. A1/A4). Predvidena zaustavitev prometa največ 1 minuto.
12. V razcepu Slivnica se izredni prevoz priključi na regionalno cesto R2-430 in nadaljuje vožnjo do priključka Ptujске ceste.
13. Zaustavitev prometa. V Mariboru na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. R2-430, odsek 0873, za odcepom za Bohovo). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
14. Prehod transportne kompozicije na hitro cesto H2, območje priključka Meljska cesta (t. i. bob steza) obvozi po izvozni in priključni rampi, pri čemer nivojsko prečka Meljsko cesto. Za tem nadaljuje pot po hitri cesti H2 do pesniškega rondoja, nato izvozi na cesto R2-437. Transportni kompoziciji se priključi policijsko vozilo za spremstvo.
15. Na prvem kilometru ceste R2-437 je rondo pri obrtni coni Dobrenje (odsek 0268). Rondo se prevozi brez dodatnih ukrepov.
16. Zaustavitev prometa. Izven naselja Pesnica na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. R2-437, odsek 0268, v km – 7 ,741). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
17. Na koncu naselja Pesnica (cesta R2-437, odsek 0268) sta postavljena dva prometna otoka s sredinsko vertikalno prometno signalizacijo. Priporočamo, da se izredni prevoz izvede po nasprotnem smernem vozišču v razdalji 200 m. Za kratkotrajno prometno zaporo poskrbi vozilo prometne policije in prvo spremljevalno vozilo za zahtevno spremstvo. Otok se obvozi brez ukrepov na prometni signalizaciji in opremi oziroma po potrebi z manevriranjem med vertikalno prometni signalizacijo. Enak ukrep se izvede pri bencinski črpalki Tuš, kjer je postavljen še en prometni otok.

18. Zaustavitev prometa. Izven naselja Pesnica na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. R2-437, odsek 0268, v km – 4,988). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
19. Zaustavitev prometa. V naselju Šentilj na avtobusnem postajališču (desna stran) se omogoči prepust nasproti in zadaj vozečim vozilom (cesta št. R2-437, odsek 0268, v km – 1,414). Predvidena zaustavitev prometa največ 3 minute.
20. Prihod na mejni prehod Šentilj, transportno kompozicijo prevzame avstrijska ekipa spremljevalcev.



Slika 8: Zaradi manevriranja so potrebne kratkotrajne popolne zapore ceste (simbolična fotografija)

Opomba:

Navedeni prepusti se izvajajo po potrebi, in sicer v odvisnosti od gostote prometa v času izvajanja izrednega prevoza. Zaustavitve prometa izvaja policija v sodelovanju s spremljevalnimi vozili organizatorja izrednega prevoza.

Organizator izrednega prevoza pred pričetkom prevoza obvezno preveri gabarite na odsekih prevozne poti in morebitne izredne dogodke. V primeru vožnje po avtocesti se najavi pristojnemu vzdrževalcu cestninske baze.



Slika 9: Primer vožnje spremljevalnega vozila za zahtevno spremstvo za transportno kompozicijo (simbolična fotografija)

6.2 REZULTATI IZVEDBE IZREDNEGA PREVOZA NA PRAKTIČNEM PRIMERU

Med izvedbo izrednega prevoza smo bili pozorni na učinke spremljevalcev izrednega prevoza na ostale udeležence v prometu in na odvijanje prometa v času prevoza. Učinke lahko razdelimo na pričakovane in nepričakovane.

a) Pričakovani učinki:

- Udeleženci v prometu (v nadaljevanju: udeleženci) se nemudoma odzovejo na svetlobne signale, ki jih oddaja svetlobna tabla na strehi spremljevalnega vozila.
- Na cestah, ki niso kategorizirane kot avtocesta ali hitra cesta, udeleženci zmanjšajo hitrost vozila. Za kompozicijo izrednega prevoza nastane krajša kolona vozil, vendar promet v obe smeri poteka tekoče, a upočasnjeno.
- Največji učinek na udeležence ima policijsko vozilo, dokler to vozi v konvoju z izrednim prevozom. Največkrat udeleženci ne prehitijo policijskega vozila, dokler jim to ne signalizira oziroma dovoli prehitevanja.

b) Nepričakovani učinki:

- Udeleženci na avtocestah prehitevajo kompozicijo izrednega prevoza z navidezno nezmanjšano hitrostjo. Ker je praviloma na avtocestah policijsko vozilo odsotno, je vzrok v nedoslednem spoštovanju navodil, ki jih udeleženci prejema preko svetlobne table na strehi spremljevalnega vozila.
- Udeleženci se ne odzovejo pravilno, večkrat je pri voznikih tovornih vozil opaziti neupoštevanje navodil s svetlobne table, ki prikazuje prometni znak II-29 (prehitevanje prepovedano za tovorna vozila).
- Na cestnih odsekih, kjer je potrebno ročno usmerjanje spremljevalcev izrednih prevozov z loparjem ali s svetilko za urejanje prometa, udeleženci ustavljajo in verbalno komunicirajo s spremljevalcem glede navodil o vožnji mimo kompozicije izrednega prevoza.

Ugotavljamo, da je komunikacija med spremljevalnim osebjem in udeleženci ključna za varno odvijanje prometa. Ker se udeleženci z izrednimi prevozi ne srečujejo pogosto, ne znajo vselej odreagirati na način, ki bi bil najmanj stresen in bi hkrati preprečeval možnost zastojev oziroma zmanjševanje hitrosti na mestih, kjer to ni potrebno. Vsekakor pa je prisotnost policijskega vozila pri spremljanju izrednega prevoza namenjena zlasti zagotavljanju največje možne varnosti in doslednemu spoštovanju

cestno-prometnih pravil. Na tem mestu se upravičeno sprašujemo, ali je učinek prisotnosti policije zgolj preventiven ali pa udeležencem predstavlja potencialno skrb zaradi možnosti oglobitve v primeru nespoštovanja pravil, ki izhajajo iz varnosti cestnega prometa. Zaradi omejenega okvira tega diplomskega dela zato zgolj predlagamo preučitev problematike v kakšnem drugem diplomskem delu.

7 ZAKLJUČEK

Izredni prevoz v času opravljanja načeloma predstavlja oviro na cesti, zato je v težnji po čim večjemu zmanjšanju težav, ki lahko ob tem nastanejo, potrebno zagotoviti kar se da hitro in varno celotno transportno verigo, saj se le tako lahko zmanjša potovalni čas in minimizirajo stroški. Zato je potrebno dobro poznavanje tehničnih in tehnoloških značilnosti ter lastnosti vozila skupaj s tovorom in pa optimalna izbira transportne poti, saj se lahko le tako izognemo nepotrebnemu čakanju in s tem preveliki izgubi skupnega prevoznega časa.

Na cesti se večkrat srečamo z vozili, ki prevažajo tovore izrednih dimenzij, kot so npr. plovila, gradbena mehanizacija in razna industrijska oprema. Po slovenskih cestah se dnevno opravi veliko takšnih prevozov, a so le redko deležni posebne pozornosti. Javnost jih opazi šele, ko gre za prevoze ekstremnih dimenzij in mas, kakršni se pojavijo le vsakih nekaj let.

Ovire na cesti, s katerimi se pri delu največkrat srečujejo izvajalci izrednih prevozov, so večinoma povezane s prometno signalizacijo, predvsem s prometnimi znaki, krožnimi križišči, otoki ter postavljenimi zaporami cest zaradi izvajanja gradbenih in vzdrževalnih del. Pogosta neprijetnost so cestninske postaje, ki v primerih preseganja širine tovara nad 5,5 m 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. V zadnjem času izvajalci izrednih prevozov opozarjajo tudi na pričakovane podobne težave s prehodnostjo pri izgradnji novih mejnih prehodov na slovensko-hrvaški meji.

Izredni prevozi se v skladu s slovensko zakonodajo delijo v pet kategorij, od katerih tretja kategorija predstavlja največje (glede na dolžinske mere) in najtežje prevoze, zanje pa so določena spremstva v različnih oblikah in številu spremljevalnih vozil, ki so pri tem udeležena. Namen spremstva izrednih prevozov je, da opozarja udeležence v prometu na nevarno srečanje. Udeleženci v prometu, ki se srečujejo z izrednim prevozom, morajo upočasniti ali pa se 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. Izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz določi sestavo in obveznosti spremstva izrednega prevoza, ki je odvisna od kategorije izrednega prevoza in značilnosti prevozne poti. V kolikor je pri izvedbi potrebno tudi policijsko spremstvo, se to prav tako predpiše v dovoljenju. Vozniki in spremljevalci morajo dobro poznati prometne predpise, specifičnosti transporta in transportno pot, po kateri bo potekal izredni prevoz.

Pri primerjavi vrst in načinov spremstev izrednih prevozov med izbranimi državami (Avstrija, Nemčija, Francija, Madžarska in Slovenija) smo ugotovili, da je najbolj zahtevna država glede števila in oblike spremstva Avstrija, nato pa sledijo vse ostale omenjene države, ki se med seboj preveč ne razlikujejo.

Slovenska zakonodaja, ki ureja izredne prevoze in znotraj izrednih prevozov podrobneje vrsto in način spremstev izrednih prevozov, se je pri pripravi osnutka zakonodaje naslonila predvsem na bližnje države, še zlasti na Avstrijo in Nemčijo. Primerjava v tem poglavju sicer nakazuje na avstrijsko zakonodajo kot najzahtevnejšo, vendar pa je potrebno upoštevati nekaj vidikov, ki so pri poznavanju cestnega tovornega prometa zelo pomembni:

- Slovenija je v prometnem smislu tranzitna država, večina izrednih prevozov, za katere se zahteva dovoljenje za izredni prevoz, ima izvir in ponor izven meja Slovenije.
- Trenutno veljavna zakonodaja v Sloveniji spodbuja uporabo cestnega prometa, kar se močno pozna na porazdelitvi tovornega prometa.
- S finančnega stališča je slovensko dovoljenje za izredni prevoz razmeroma ugodno. S preseganjem skupnih mas in osnih obremenitev se sicer vrednost dovoljenja za izredni prevoz povečuje eksponentno, vendar zaradi konkurenčne »neprizadetosti«, ki je posledica tranzitnega značaja Slovenije, ni pričakovati večjih osipov prevozov zaradi finančnega učinka.

Ugotavljamo, da je komunikacija med spremljevalnim osebjem in udeleženci ključna za varno odvijanje prometa. Ker se udeleženci z izrednimi prevozi ne srečujejo pogosto, ne znajo vselej odreagirati na način, ki bi bil najmanj stresen in bi hkrati preprečeval možnost zastojev oziroma zmanjševanje hitrosti na mestih, kjer to ni potrebno. Vsekakor pa je prisotnost policijskega vozila pri spremljanju izrednega prevoza namenjena zlasti zagotavljanju največje možne varnosti in doslednemu spoštovanju cestno-prometnih pravil.

8 LITERATURA IN VIRI

1. Butala, B., Leskovar, M., Vrhovski, T. (2010). *Izredni prevozi v cestnem prometu – priročnik za pripravo na preizkus strokovne usposobljenosti spremljevalcev izrednih prevozov*. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije, Center za poslovno usposabljanje.
2. Comark. (2010 in 2011). *Poslovni arhiv*.
3. *Elaborat primerjalnih analiz med predpisi EU in slovenskimi predpisi*. (2002). Ljubljana: TUV Bayern Sava.
4. Kostelec, A. (2009). *Carinski postopki in enotna upravna listina*. Ljubljana: Much.
5. Lotrič, B. (2000). *Izredni prevozi*. Kranj: B&B.
6. Rauter, B., Razboršek, S. (2006). *Tranzitni postopek in poenostavljeni postopki*. Ljubljana: Much.
7. *Strokovne osnove za Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2006–2010* (2010). Ljubljana: Omega Consult.
8. Vrhovski, T. (2010). *Delovno gradivo pri pripravi projekta za izvedbo izrednega prevoza*. Osebni arhiv.
9. Zupančič, A. (2008) *Carinski postopki v EU*. Ljubljana: Odin.
10. *Revija Transport* (2003). Ljubljana.
11. Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011.
Dostopno na:
http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/nacionalni_pro_varnosti_cestne, dne 9. 5. 2010
12. Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji. *Ur. l. RS, št. 4/2008*.
Dostopno na: <http://www.uradni-list.si/1/index?edition=20084>, dne 23. 6. 2010
13. Zakon o varnosti v cestnem prometu (ZVCP). *Ur. l. RS, št. 83/2004*.
Dostopno na: http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r02/predpis_ZAKO3622.html, dne 17. 6. 2010.
14. Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu. *Ur. l. RS, št. 138-5918/2006*.
Dostopno na: http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r08/predpis_PRAV7838.html, dne 18. 5. 2010.
15. Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji. *Ur. l. RS, št. 4-139/2008*.
Dostopno na: http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r00/predpis_PRAV1080.html, dne 18. 5. 2010.

16. Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah. *Ur. l. RS, št. 46/2000.*
Dostopno na: http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r07/predpis_PRAV2547.html, dne 12. 7. 2010.
17. Pravilnik o usposabljanju za spremljevalce izrednih prevozov. *Ur. l. RS, št. 47/2009.*
Dostopno na: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200947&stevilka=2336>, dne 17. 6. 2010.
18. Pravilnik o znakih, ki jih dajejo policisti udeležencem v prometu. *Ur. l. RS, št. 96/05 in 63/08.*
Dostopno na: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200596&stevilka=4197>, dne 10. 6. 2010.
19. Pravilnik o varnostnih znakih. *Ur. l. RS, št. 89/1999* z dne 4. 11. 1999.
20. Zakon o cestah (ZCes). *Ur. l. RS, št. 109/2010.* Dostopno na: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2010109&stevilka=5732>, dne 10. 4. 2011
21. Zakon o javnih cestah (ZJC). *Ur. l. RS, št. 29/1997.*
Dostopno na: http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r06/predpis_ZAKO1366.html, dne 17. 6. 2010.
22. Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). *Ur. l. RS, št. 109/2010.* Dostopno na: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2010109&stevilka=5733>, dne 10. 4. 2011.
23. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o javnih cestah (ZJC-E). *Ur. l. RS, št. 109/2009.* Dostopno na: http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r06/predpis_ZAKO1366.html, dne 23. 6. 2010.