



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

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

**POMANJKANJE IN PROBLEMATIKA  
KONTROLNIH MEST ZA TOVORNA  
VOZILA NA SLOVENSKEM  
AVTOCESTNEM OMREŽJU**

Mentor: mag. Brane Lotrič  
Lektorica: Tanja Janjoš

Kandidat: Blaž Ziherl

Kranj, december 2015

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju mag. Branetu Lotriču za pomoč, usmerjanje in pregled pri nastanku diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi mag. Robertu Vehovec iz Generalne policijske uprave, za posredovanje statističnih podatkov, mag. Nejcju Miheliču iz specializirane enote za nadzor prometa, Jani Vrhovnik, vodji baze DARS Vransko, mag. Nadi Pirjevec, inšpektorici za cestni promet, Gašperju Omanu iz podjetja CESTEL D.O.O., Darku Pašiču, vodji oddelka na Finančni upravi Republike Slovenije, s katerimi sem opravil intervjuje za potrebe izdelave diplomske naloge.

Še posebej pa bi se zahvalil partnerki Majdi in prijateljici Špeli, ki sta mi pomagali z napotki in predlogi pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Tanji Janjoš, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

### **IZJAVA**

»Študent Blaž Ziherl izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Braneta Lotriča.«

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

Dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## **POVZETEK**

Slovensko avtocestno omrežje je močno obremenjeno. Pri projektiranju avtocest žal ni bilo dovolj poudarka na izgradnji mest, kjer bi se opravljale kontrole vozil. Število tovornih vozil se je v zadnjem času povečalo do te mere, da so kapacitete počivališč postale premajhne za njihov prvotni namen, ki je med drugim opravljanje odmorov, počitkov in ostalih potreb, ki jih imajo potniki. Nadzor voznikov na avtocestah je pomemben s stališča zagotavljanja same varnosti udeležencev v prometu ter tudi v smislu kaznovanja voznikov, ki se ne držijo cestnoprometnih predpisov. Izvedba kontrole ni vedno enostavna, saj je pogosto potrebna prilagoditev prostora, kjer se bo kontrola opravljala. Izjemoma se postopek izvede kar na odstavnem pasu, kar je zelo nevarno, na SOS mestih ali pa na bolj primernih prostorih, če je seveda dovolj prostora na počivališčih. Ker temu kriteriju ni vedno zadoščeno, se je pojavila potreba po vzpostavitvi popolnoma novih kontrolnih točk. Predlagane so tri alternative, ki pa se med seboj cenovno močno razlikujejo. Izgradnja novih kontrolnih točk je zagotovo najboljša rešitev, ampak hkrati zelo draga. Zato se predlaga preureditev že obstoječih počivališč ali pa uporaba ostalih počivališč prav z namenom vzpostavitve kontrolnih točk. V tem času bi bilo počivališče za voznike seveda zaprto, po končanem nadzoru pa bi ga zopet odprli za promet. Slednje rešitve bi pripomogle k bolj učinkovitemu iskanju in saniranju kršitev na naših avtocestah. Vse skupaj bi pripomoglo k večji varnosti avtocestnih voznikov in nadzornih organov.

## **KLJUČNE BESEDE**

- Slovensko avtocestno omrežje
- Tovorno vozilo
- Nadzorni organ
- Kontrolna točka
- Počivališče

## **ABSTRACT**

In general, Slovenian highway is greatly occupied by the different vehicles. When the planning has become there was no special focus on the construction of special locations for additional traffic controlling. In the last few years the number of lorries increase a lot. Therefore the capacity of resting area becoming full so there is no free space for other drivers to have a rest, refuel the cars or other necessary things to do. Controlling of vehicles and punishments for people which do not respect the rules there, are important to maintain safety environments for traffic on our highways. It is not always easy to carry out the control and sometimes it is necessary to improvise. Quite usually happens that resting places have no free spaces and the police control should be done somewhere else. If there is no place to carry out the procedure, emergency lane or lane, which is very dangerous place are used. The most suitable place is rest area when there is enough space. In order to solve the problem with overfilled rest areas there are three solutions proposed. The first suggestion is to build new areas that will be intended solely to this. This is the best solution but unfortunately is very expensive. Other options are rebuilding the already existing rest areas and separated them with locks or using the rest areas for the purpose of the inspection and where there is no control it will operate like normally. This will help with more efficient traffic control and in the same time this will enhance the driver safety and supervisory bodies.

## **KEYWORDS**

- Slovenian motorways
- Truck
- Control authority
- Control point
- Rest area

## KAZALO

1	UVOD .....	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge .....	2
1.3	Metode dela .....	3
2	ZAKONODAJA.....	3
2.1	Splošna pravila, ki veljajo na avtocesti .....	3
2.2	Zakon o cestah .....	6
3	AVTOCESTNI KRIŽ REPUBLIKE SLOVENIJE .....	7
3.1	Slovensko avtocestno omrežje .....	7
3.2	Prekrški na avtocesti .....	9
4	NADZORNI ORGANI, KI DELUJEJO NA AVTOCESTI IN ZUNANJI IZVAJALEC CESTEL D.O.O. ....	10
4.1	Policija .....	10
4.1.1	Ustavljanje vozil na avtocesti.....	11
4.2	Nadzorniki .....	12
4.3	Finančna uprava .....	13
4.3.1	Mobilni oddelek finančne uprave .....	13
4.4	Inšpekcijske službe (IRSPEP) .....	16
4.5	Zunanji izvajalec Cestel d.o.o. ....	17
4.6	Primeri nadzorov (skupni nadzori in nadzor s pomočjo specialnega vozila policije).....	21
4.6.1	Morska deklica .....	21
4.6.2	Akcija PEGAZ .....	21
4.6.3	Nadzor policije s pomočjo specialnega vozila.....	24
5	PROBLEMATIKA KONTROLNIH MEST NA AC.....	25
6	UGOTOVITVE IN PREDLOGI.....	28
7	ZAKLJUČEK .....	32
	LITERATURA IN VIRI .....	33

## KAZALO SLIK

Slika 1:	Kontrola policistov SENP .....	12
Slika 2:	Kontrola cestninskih nadzornikov.....	13
Slika 3:	Službeno vozilo finančne uprave .....	15
Slika 4:	Uslužbenec finančne uprave pri kontroli goriva .....	16
Slika 5:	Prometni inšpektor .....	17
Slika 6:	Nadzorna točka v sliki.....	19
Slika 7:	Tehtanje s pomočjo aplikacije SiWIM.....	19
Slika 8:	Tehtanje tovornih vozil .....	20
Slika 9:	Specialno vozilo.....	24
Slika 10:	Signalizacija preusmeritve prometa na kontrolno točko.....	25
Slika 11:	Nasičeno počivališče Lukovica .....	27

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Število kršitev CP predpisov – vozniki tovornih vozil .....	9
Tabela 2: Prometne nesreče in posledice na avtocesti .....	9
Tabela 3: Kontrola tovornih vozil in avtobusov.....	9
Tabela 4: Ugotovitve pri opravljenih nadzorih .....	18

# 1 UVOD

Slovenija je tranzitna država, kar pomeni, da naše ozemlje na poti v druge države prečka veliko osebnega in tovornega prometa. Večina tovornega prometa poteka po slovenskem avtocestnem omrežju, ki je sestavljen iz petih avtocest (A1, A2, A3, A4, A5) in sedmih hitrih cest (H2 do H7). Skupna dolžina naštetih cestnih verig v letu 2015 znaša 612 kilometrov. Avtoceste so urejene s počivališči, gostinskimi obrati in bencinskimi servisi. Udeležba prometa na avtocesti se obračunava in nadzoruje z vinjetnim sistemom (vozila do 3500 kg in enosledna vozila), vozila nad 3500 kg in avtobuse pa nadzorujemo s sprotnim plačevanjem cestnine. V Sloveniji veljajo določene omejitve hitrosti. S 130 km/h smo omejeni na avtocestah in s 110 km/h na hitrih cestah pri zgibnih avtobusih in motornih vozilih s priklopnimi vozili. Izjema velja za motorna vozila z največjo dovoljeno maso do vključno 3,5 tone, ki vlečejo priklopno vozilo (80 km/h), za tovorna vozila brez priklopnih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, če imajo to vpisano v prometnem dovoljenju oziroma s potrdilom (certifikatom), s katerim pristojni organ ali pooblaščen organizacija države, v kateri je vozilo registrirano, dovoljuje za to vozilo vožnjo s takšno hitrostjo, pa 90 km/h (48. člen ZPrCP).

Avtocesta je državna cesta, ki je namenjena daljinskemu prometu motornih vozil in je označena s predpisano prometno signalizacijo, njen sestavni del so tudi priključki in servisne prometne površine. Avtoceste imajo asfaltne ali cementno-betonske voziščne konstrukcije, novejšje so opremljene s protihrupno zaščito. Ločilni pas med smernima voziščema je običajno ozelenjen in ima varnostno ograjo, lahko je tudi zasajen z grmičevjem; če primanjkuje prostora, je na sredini betonska varnostna ograja. Za zagotavljanje prometne varnosti imajo avtoceste odstavni pas, kjer se zasilno ustavljajo pokvarjena vozila. Avtoceste so sestavljene iz nadvozov, podvozov in viaduktov (Wikipedia, 2015).

Del slovenskega avtocestnega omrežja leži v smereh X. in V. evropskega prometnega koridorja (Pan-European corridors). X. koridor poteka v smeri severa proti jugu, preko Salzburga skozi predor Karavanke do Ljubljane, Zagreba, Beograda, Niša, Skopja in končno do Soluna. V. koridor pa poteka v smeri vzhoda proti zahodu; v Slovenijo pride iz Benetk, nato nadaljuje iz smeri Trsta v Koper, dalje proti Ljubljani, Mariboru, Pincam, nato preko Budimpešte, Uzhhoroda, Lvova in končno do Kijeva (Wikipedia, 2015).

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Zgodovina začetka gradnje slovenskega avtocestnega omrežja sega v leto 1972, ko je bilo zgrajenih prvih 32 kilometrov štiripasovne avtoceste in sicer od Vrhnike do



Postojne. Sedaj predstavlja to odsek avtoceste A1, v tistih časih pa je bil promet zelo redek (Wikipedia, 2015).

Sodobni avtocestni križ v republiki Sloveniji je dobro opremljen s počivališči, bencinskimi servisi, gostinskimi obrati, velika težava pa se pojavlja predvsem s prostorom (kontrolnimi točkami), kjer bi lahko nadzorni organi, ki skrbijo za varnost in nemoteno delovanje, opravljali nadzore. Promet v 21. stoletju se je močno povečal do te mere, da so počivališča postala prenasočena predvsem s tovornimi vozili in avtobusi. Ta vozila morajo obvezno opravljati počitke, saj jih na to opozarja Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (2014). Tako nadzorni organi nimajo možnosti, da bi svoje delo opravljali nemoteno, saj je potrebno izbrati čas in kraj, ko je prometa na počivališčih najmanj. Prav tako je kontrolo težko opravljati v nočnem času, saj praktično ni prostega parkirnega prostora, na katerem bi nadzorni organ lahko brez težav opravil kontrolo. Enako se dogaja v zimskem času, ko nastopijo nižje temperature in sneg. Takrat počivališča postanejo mesta, kamor se izločajo tovorna vozila; posledično so počivališča popolnoma zasedena in je kontrola praktično nemogoča. Poleg tega pa se poveča tudi sama nevarnost za osebe, ki nadzirajo ta vozila, saj so toliko bolj izpostavljeni poškodbam in nesrečam. Pri nadzorih, ki jih je tako potrebno precej improvizirati, je težje določiti, katero vozilo bo podvrženo sami kontroli. Kontrola tovornih vozil ter avtobusov poteka ponavadi na počivališčih v primeru, da najdemo prosto mesto, oziroma za cestninskimi postajami, če je pretok vozil v tistem trenutku redkejši in je možno s prometno signalizacijo zapreti en pas. Po drugi strani se nadzorniki izogibajo kontroli na odstavnem pasu, razen v nujnih primerih, saj se mimo vozijo vozila, pri katerih so hitrosti velike in bi bile ob prometni nesreči lahko usodne. Najpogostejše kršitve tovornih vozil in avtobusov prihajajo iz socialne zakonodaje.

## 1.2 CILJI NALOGE

Cilji diplomske naloge so sledeči:

- pregled strokovne literature ter trenutno veljavne zakonodaje, ki je povezana z vožnjo vozil po avtocesti;
- predstaviti slovensko avtocestno omrežje;
- predstaviti nadzorne organe ter pogodbeno podjetja, ki delujejo na slovenskem avtocestnem omrežju;
- predstaviti mesta, kjer se izvaja kontrola vozil na avtocesti ter ovrednotiti njihovo ustreznost;
- predstaviti rešitev v zvezi s kontrolnimi točkami, oz. kako bi naj izgledalo kontrolno mesto, kjer naj bi se izvajal nadzor vozil.

### 1.3 METODE DELA

Pri izdelavi diplomske naloge bom uporabil metodo, ki vključuje študij domače literature. Za zbiranje podatkov in ugotavljanje obstoječega stanja bom kot instrument raziskovanja uporabil intervju. Vprašanja bodo odprtega tipa. Informacije bom pridobival tudi na podlagi trenutnih opažanj.

## 2 ZAKONODAJA

### 2.1 SPLOŠNA PRAVILA, KI VELJAJO NA AVTOCESTI

Splošna pravila, ki veljajo na avtocesti, določa Zakon o pravilih cestnega prometa in so bila nazadnje spremenjena 26. 7. 2013. V nadaljevanju je opisanih nekaj najpomembnejših členov, ki so močno povezani s pravili, ki zadevajo tovorna vozila. Vožnjo po avtocesti in hitri cesti opredeljuje 30. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (2013), in sicer:

- na avtocesto ali hitro cesto lahko zapeljejo in vozijo po njej le vozniki motornih vozil in skupin vozil, ki po deklaraciji proizvajalca dosegajo hitrost, ki je večja od 60 km/h,
- v promet na avtocesti in hitri cesti se sme voznik vključiti in izključiti le na označenih priključkih,
- vozila, ki že vozijo po smernem vozišču avtoceste in hitre ceste, imajo prednost pred vozili, ki se vključujejo v promet na tej cesti,
- voznik, ki se z motornim vozilom vključuje v promet na avtocesti in hitri cesti, mora voziti po pospeševalnem pasu in se z ustrezno hitrostjo vključiti v promet, pri tem ne sme ovirati ali ogroziti vozil, ki vozijo po njej,
- voznik, ki se izključuje iz prometa na avtocesti in hitri cesti, se mora z vozilom pravočasno pomakniti na desni prometni pas in brez zmanjševanja hitrosti zapeljati na začetek zaviralnega pasu,
- na avtocesti in hitri cesti z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer ni dovoljeno voziti po smernem vozišču, namenjenemu vožnji v nasprotni smeri,
- na avtocesti in hitri cesti z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer morajo motorna vozila voziti po skrajnem desnem prometnem pasu, ki ni zaseden z vozili v koloni,
- na avtocesti in hitri cesti, ki ima tri ali več prometnih pasov za promet vozil v eni smeri, smejo vozniki tovornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 t, in vozniki vozil in skupin vozil, daljših od 7 m, voziti le po dveh prometnih pasovih, ki sta na desni strani smernega vozišča. Vozniki tovornih

- vozil smejo prehovati na avtocestah in hitrih cestah le na delih, kjer to ni prepovedano s prometno signalizacijo,
- pri vožnji ponoči s kratkimi žarometi po avtocesti in hitri cesti, ki ima dva ali več prometnih pasov za vožnjo v eno smer, hitrosti ni treba prilagoditi vidni razdalji, če:
    - so dobro vidne pozicijske svetilke spredaj vozečega vozila,
    - je rob vozišča oziroma robnega ali odstavnega pasu označen z odsevniki za označevanje poteka ceste,
    - so pričakovane ovire pravočasno vidne tudi brez uporabe dolgih žarometov.
  - na vozišču avtoceste in hitre ceste je prepovedano obračanje, vzvratna vožnja, ustavitev ali parkiranje,
  - na odstavnem pasu ali odstavni niši je prepovedana vožnja, parkiranje ali ustavitev, razen ustavitve v sili in ustavitve zaradi nujenja potrebne pomoči. Voznik vozila, ki je ustavil v sili, mora poskrbeti, da se vozilo takoj odstrani. Če tega ne stori, odstrani vozilo na njegove stroške izvajalec rednega vzdrževanja cest, skladno z določbami zakona, ki ureja ceste,
  - ne glede na določbo prejšnjega odstavka je vožnja na odstavnem pasu kljub označeni robni črti dovoljena, če je to označeno s predpisano spremenljivo prometno signalizacijo,
  - na odstavnem pasu ali odstavni niši lahko vozijo in ustavijo vozila:
    - nujne medicinske pomoči, gasilska vozila in vozila zaščite in reševanja pri izvajanju intervencijskih nalog,
    - izvajalca rednega vzdrževanja avtoceste pri pregledu in vzdrževanju ceste ter pri izločanju vozil,
    - upravljavca cestninskih cest, ki jih pri izvajanju nadzora uporabljajo cestninski nadzorniki,
    - policije in vojaške policije pri nadzoru in urejanju cestnega prometa in inšpektorjev pri opravljanju inšpekcijskega nadzora,
    - pri tem morajo biti vsa navedena vozila označena s predpisanimi svetlobnimi znaki oziroma s pomičnimi signalnimi ali zapornimi tablamami.
  - v primeru zastoja prometa morajo vozniki pustiti med kolonama vozil, ustavljenima na prometnih pasovih, ki sta najbližje levemu robu smernega vozišča, dovolj prostora za vožnjo intervencijskih vozil,
  - pešci ne smejo stopiti na avtocesto in hitro cesto ali hoditi po njej,
  - prepoved iz prejšnjega odstavka ne velja za:
    - policiste in vojaške policiste pri opravljanju uradnih nalog,
    - osebe, ki opravljajo ogled prometne nesreče ali so vključene v ogled,
    - zdravstvene delavce, gasilce in druge osebe, ki nudijo in zagotavljajo potrebno pomoč,

- inšpektorje, pristojne za nadzor cest in druge pooblaščenec delavce, kadar nadzirajo stanje cest, ter upravljavce cestninskih cest, kadar izvajajo nadzor,
- delavce, ki delajo na označenem gradbišču na avtocesti in hitri cesti,
- delavce izvajalca rednega vzdrževanja cest in cestninske blagajnike pri opravljanju delovnih nalog,
- izvajalce izrednega prevoza, ki zaradi okvare obstanejo na avtocesti, pri označevanju ovire ali pomagajo pri prehodih preko cestninskih postaj ali gradbišč ter
- voznika ali potnika vozila, ustavljenega v sili na odstavnem pasu.

38. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (2013) opredeljuje vožnjo z vozilom po smernem vozišču z dvema ali več označenimi pasovi, in pravi:

- na smernem vozišču z dvema ali več označenimi prometnimi pasovi mora voznik voziti po sredini prometnega pasu,
- na smernem vozišču iz prejšnjega odstavka mora voznik voziti po desnem prometnem pasu. Če ima smerno vozišče tri prometne pasove, je dovoljena vožnja po desnih dveh prometnih pasovih, levi pa je namenjen prehitevanju,
- na cesti z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer v naselju sme voziti voznik motornega vozila, katerega največja dovoljena masa ne presega 7,5 t, ki lahko brez oviranja sledi prometnemu toku tudi po prometnem pasu, ki ni ob desnem robu smernega vozišča,
- kadar se na cesti iz prejšnjega odstavka promet zgosti toliko, da vozila zasedajo vse prometne pasove na smernem vozišču in se premikajo s hitrostjo, ki jo pogojujejo pred njimi vozeča vozila, ni dovoljeno zapeljati z enega na drugi prometni pas, razen zaradi razvrščanja pred križiščem ali ustavitve vozila,
- če je na smernem vozišču iz prvega odstavka tega člena na enem od prometnih pasov onemogočen promet vozil zaradi ovire ali se pas konča, so vozniki, ki vozijo po sosednjem prometnem pasu dolžni omogočiti vključevanje na ta prometni pas tako, da vozijo s primerno hitrostjo in na takšni razdalji do vozila pred seboj, da se lahko izmenoma vključi v promet še po eno vozilo.

Prehitevanje je vožnja mimo drugega udeleženca cestnega prometa, ki se premika v isti smeri po prometnem pasu ali delu smernega vozišča, ki je namenjen prometu. Varno prehitevanje določa 51. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (2013):

- voznik sme začeti prehitevati le, če ima na cesti dovolj prostora. S prehitevanjem ne sme ovirati udeleženca cestnega prometa, ki ga prehiteva,

- pred prehitevanjem vozila, ki vozi pred njim po istem prometnem pasu, mora dati voznik predpisan znak, nato pa ga na primerni bočni razdalji prehiteti. Prehiteti mora brez oklevanja, po končanem prehitevanju pa se mora, razen na smernem vozišču z dvema ali več prometnimi pasovi, čim prej vrniti na izhodiščni prometni pas,
- na smernem vozišču z najmanj dvema prometnima pasovoma sme voznik, ki je prehitel vozilo in želi prehiteti še drugo vozilo ali drugega udeleženca cestnega prometa, ostati na prometnem pasu, po katerem je prehiteval prvo vozilo, če s tem ne ovira hitrejših vozil, ki se mu približujejo od zadaj,
- voznik prehitevanega vozila ne sme povečevati hitrosti. Po potrebi mora zmanjšati hitrost in se pomakniti k desnemu robu vozišča in s svojim ravnanjem omogočiti vozniku, ki prehiteva, čimprejšnjo zaključitev prehitevanja.

## 2.2 ZAKON O CESTAH

Zakon o cestah je bil nazadnje spremenjen 28.12.2010 in tako določa in ureja (2010):

- status in kategorizacijo javnih cest,
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju,
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih.

Glede tovornih vozil, ki opravljajo obvezne počitke in odmore na počivališčih na avtocesti po Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih je pomemben 6. odstavek 5. člena Zakona o cestah (2010), ki pravi, da je na prometnih površinah počivališč zunaj vozišča javne ceste, ki so namenjene kratkemu postanku udeležencev cestnega prometa, dovoljeno parkirati tovorna vozila najdlje za dvojni čas predpisanega počitka voznika ali za čas prepovedi prometa. Voznik mora na notranji strani vetrobranskega stekla vidno označiti čas in datum začetka parkiranja. Parkiranje tovornega vozila brez nadzora voznika ali samo priklopnega vozila je na teh površinah prepovedano.

### 3 AVTOCESTNI KRIŽ REPUBLIKE SLOVENIJE

Avtocesta je cesta, namenjena daljinskemu prometu motornih vozil z izvennivojskimi križišči in dvema fizično ločenima smernima voziščema, na katerih sta po dva ali več prometnih pasov (vozni, prehitevalni, počasni, pospeševalni, zaviralni) za vsako prometno smer ter odstavni pas ali odstavnice niše (Wikipedia, 2015).

Avtoceste imajo asfaltne ali cementno-betonske voziščne konstrukcije, novejša so opremljena s protihrupno zaščito. Ločilni pas med smernima voziščema je običajno ozelenjen in ima varnostno ograjo, lahko je tudi zasajen z grmičevjem; če primanjkuje prostora, je na sredini betonska varnostna ograja. Za zagotavljanje prometne varnosti imajo avtoceste odstavnice pas, kjer se zasilno ustavljajo pokvarjena vozila (Wikipedia, 2015).

Avtoceste so opremljene z oskrbnimi postajami, v okviru katerih lahko najdemo bencinske črpalke, restavracije, prostor za rekreacijo in podobno.

Novejša avtoceste, predvsem pa zahtevnejši odseki s predori in viadukti so opremljeni tudi s posebno prometno opremo imenovano ITS (Intelligent transportation system), preko katere v nadzornih centrih poteka nadzor nad prometom. Na avtocestah je splošna hitrost praviloma omejena, v Sloveniji in nekaterih drugih državah na 130 km/h, v Nemčiji pa splošna hitrost sploh ni omejena (Wikipedia, 2015).

#### 3.1 SLOVENSKO AVTOCESTNO OMREŽJE

Slovensko avtocestno omrežje obsega pet avtocest in šest hitrih cest, ki v letu 2015 štejejo 612 kilometrov, skoraj 170 kilometrov priključkov nanje, nekaj več kot 20 kilometrov razcepov, sedem kilometrov drugih servisnih cest ter več kot 30 kilometrov počivališč. Avtocestno omrežje upravlja in vzdržuje Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS) (Wikipedia, 2015).

Konec leta 2010 je začel veljati nov Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (2010), v skladu s katerim DARS d.d.:

- opravlja v imenu in za račun Republike Slovenije posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest;
- izvaja gradnjo avtocest v svojem imenu in za svoj račun;
- upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo gradnje.

Država prek razvojnih dokumentov ohranja strateški razvoj avtocest z določanjem novih odsekov in rokov, v katerem bodo morali biti ti predani v promet.

Poslanstvo DARS-a d.d. je uresničevati državne avtocestne programe, upravljati avtocestno omrežje ter nuditi kakovostne storitve uporabnikom avtocest in hitrih cest.

Vizija družbe je postati vodilna, poslovno odprta, uspešna in tržno naravnana gospodarska družba za upravljanje sodobnih infrastrukturnih omrežij v skladu s pričakovanji uporabnikov (Vrhovnik Jana, intervju, oktober 2015).

Prvih 30 kilometrov štiripasovne avtoceste v Sloveniji (in tudi v SFRJ) je predstavljal odsek Vrhnika–Postojna, v uporabi je od 29. decembra 1972 (Wikipedia, 2015).

Seznam Slovenskih avtocest (Wikipedia, 2015):

- A1 (245,3 KM): Avstrija–Šentilj–Maribor–Celje–Ljubljana–Postojna–Srmin (Luka Koper),
- A2 (175,5 KM): Avstrija–Karavanke–Kranj–Ljubljana po A1–Novo mesto–Obrežje–Hrvaška,
- A3 (12,2 KM): Divača (A1)–Fernetiči–Italija,
- A4 (20,7 KM): Slivnica (Maribor) –Draženci–Gruškovje–Hrvaška,
- A5 (79,6 KM): Maribor–Murska Sobota–Lendava–Madžarska.



Slika 1: Avtocestno omrežje  
(Vir: Wikipedia)

### 3.2 PREKRŠKI NA AVTOCESTI

Prekrški na avtocestah so številni, zaznamo lahko večino kršitev, ki jih Zakon o pravilih cestnega prometa prepoveduje, med njimi pa vsekakor izstopajo vožnja na prekratki varnostni razdalji, prekoračitev dovoljene hitrosti, prehitevanje po desni, vožnja po odstavnem pasu, neprimerno vključevanje in izključevanje iz avtoceste, vzvratna vožnja ter vožnja v nasprotno smer, ki je po našem mnenju poleg enormnih prekoračitev hitrosti tudi največji problem slovenskih in tudi evropskih avtocest (Mihelič, intervju, oktober 2015).

Kršitev / Leto	2011	2012	2013	2014
Čas vožnje	2107	1293	1132	2134
Tehnična brezhibnost	1216	827	1003	1150
Tovor	2036	601	997	1495
Preobremenjenost	1366	2456	3713	4914
Odredba	352	410	325	299
Vpliv alkohola / drog	322	33	37	39
Hitrost	6337	4439	5530	6863
Ostale kršitve	17566	14369	15028	16467
Skupaj	31302	24428	27565	33361

Tabela 1: Število kršitev CP predpisov – vozniki tovornih vozil  
(Vir: GPU RS, 2015)

Posledica / Leto	2011	2012	2013	2014
Smrtni izid	6	3	6	5
Telesna poškodba	96	96	100	84
Materialna škoda	524	494	506	414
Skupaj	626	593	612	502

Tabela 2: Prometne nesreče in posledice na avtocesti  
(Vir: GPU RS, 2015)

Vrsta prevoza / Leto	2011	2012	2013	2014
Prevoz blaga	6351	5677	6800	7390
Prevoz potnikov	845	628	710	843
Skupaj	7196	6305	7510	8233

Tabela 3: Kontrola tovornih vozil in avtobusov  
(Vir: GPU RS, 2015)



Podatki v tabeli 3 prikazujejo število ustavljenih tovornih vozil in avtobusov za posamezna obdobja od leta 2011 do leta 2014. Podatki se nanašajo na vozila, ki imajo vgrajeno zapisovalno opremo (tahograf) in pri katerih je bil izdan obrazec za cestni kontrolni pregled.

### **3 NADZORNI ORGANI, KI DELUJEJO NA AVTOCESTI IN ZUNANJI IZVAJALEC CESTEL D.O.O.**

#### **3.3 POLICIJA**

Med najpomembnejše naloge policije, ki svoje delo opravlja na avtocestah, sodijo naloge v okviru prometne varnosti, kamor spadajo nadzor in urejanje cestnega prometa na avtocestah ter sankcioniranje kršiteljev ter obravnavanje prometnih nesreč. Policisti na avtocesti obravnavajo tudi kršitve javnega reda in miru na avtocestah ter v spremljajočih objektih na avtocestah (počivališča, bencinski servisi, cestninske postaje) ter izvajajo naloge v zvezi z odkrivanjem in preprečevanjem kriminalitete na območju avtocest, ki so predvsem tatvine, drzne tatvine, ropi, ilegalni prehodi državne meje, trgovina z belim blagom, drogo in orožjem.

Med pomembne naloge sodi še opozarjanje pristojnih organov in organizacij na odpravo pomanjkljivosti ob ugotovljenih neustrezno vozno-tehničnih razmerah, neustreznem stanju cestne opreme in signalizacije, sodelovanje pri zavarovanju izrednih in posebnih prevozov ter izvajanje predpisanih nalog pri športnih in drugih prireditvah na cesti, sodelovanje z drugimi organi in organizacijami s področja prometne varnosti ter opravljanje nalog prekrškovnega organa.

Sicer pa so pooblastila policistov določena v 4. členu Zakona o nalogah in pooblastilih policije (2013):

- varovanje življenja, osebne varnosti in premoženja ljudi,
- preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj in prekrškov, odkrivanje in prijemanje storilcev kaznivih dejanj in prekrškov, drugih iskanih ali pogrešanih oseb ter njihovo izročanje pristojnim organom in zbiranje dokazov ter raziskovanje okoliščin, ki so pomembne za ugotovitev premoženjske koristi, ki izvira iz kaznivih dejanj in prekrškov,
- vzdrževanje javnega reda,
- nadzor in urejanje prometa na javnih cestah in nekategoriziranih cestah, ki so dane v uporabo za javni promet,
- nadzor državne meje,
- naloge v zvezi z gibanjem in prebivanjem tujcev,

- varovanje določenih oseb, prostorov, objektov in okolišev objektov, in če z zakonom ni določeno drugače, varovanje določenih delovnih mest in tajnosti podatkov državnih organov,
- naloge ob naravnih in drugih nesrečah,
- druge naloge, določene v tem zakonu in drugih predpisih v skladu z zakonom.

### 3.3.1 Ustavljanje vozil na avtocesti

Delo policije na avtocestah pri nadzoru cestnega prometa in pri reševanju prometnih nesreč se razlikuje od dela na drugih cestah. To pa predvsem zaradi velikih hitrosti, ki jih vozila dosegajo na avtocesti, vožnje vozil po najmanj dveh prometnih pasovih, obvladovanja vozil pri velikih hitrostih ter posledično težje ustavitve vozil in zavarovanja kraja, kjer so ukrepali. Policisti zato delo in nadzor na avtocestah izvajajo ob doslednem upoštevanju navodil *Priročnika za izvajanje postopkov v cestnem prometu* ter skladno s usmeritvami Generalne policijske uprave. Pri tem nadzor cestnega prometa na avtocestah izvajajo z metodami dela in sredstvi, s katerimi razpolaga policija, te metode pa so predvsem:

- s preusmeritvijo prometa na en prometni pas, zmanjšanjem hitrosti, izločanjem kršiteljev na primerne parkirne prostore za izvedbo postopka,
- ugotavljanje kršitev pred vstopno ali izstopno cestninsko postajo in izločanje ter vodenje postopka na površinah, kjer ni prometa,
- ugotavljanje kršitev med vožnjo, zaustavitev voznika in izvedba postopkov izven vozišča (na počivališčih, na drugih primernih mestih izven AC),
- ob zastojih prometa (delo na cesti, turistična sezona) tudi na površinah, kjer vožnja ni dovoljena,
- nekatere vrste kontrol je mogoče izvajati tudi brez ustavljanja kršitelja z ugotovitvijo prekrška in naknadnim ugotavljanjem voznika.

Glede organizacije, metod in strategije dela pa morajo policisti upoštevati še, da se nadzor sme izvajati samo tako, da je zagotovljena optimalna varnost policistov in udeležencev cestnega prometa, kar pomeni, da je zagotovljeno varno ustavljanje storilcev (npr. cestninska postaja, s predpisano prometno signalizacijo zavarovan kraj izločanja storilcev), da morajo biti vozila policije ustrezno opremljena, upravljana s strani izkušenih voznikov, ki obvladujejo vozilo tudi pri večjih hitrostih ter da se ugotavljati kršitve s videonadzornim sistemom ali s fiksno vgrajenimi merilniki hitrosti in da policisti na vozilih pri ustavitvi ali postopku uporabljajo posebne svetlobne znake (Mihelič, intervju, oktober 2015).



*Slika 1: Kontrola policistov SENP  
(Vir: [www.24ur.com](http://www.24ur.com))*

### **3.4 NADZORNIKI**

Cestninski nadzorniki nadzor opravljajo od leta 2008. Nadzor se opravlja na avtocesti, njihova glavna naloga je ugotavljanje, če je vozilo ustrezno označeno z vinjeto. Njihov krovni zakon je Zakon o cestninjenju (2015).

Svoje delo opravljajo v uniformah in s službenimi vozili, ki so opremljena s tablo in svetilko modre barve. Delo opravljajo predvsem na počivališčih in če je mogoče za cestninskimi postajami in sicer na način, da zaprejo eno od prog, ki je namenjena vozilom, ki morajo biti označena z vinjetami ali eno od prog namenjeno tovornim vozilom oziroma avtobusom, ki plačujejo cestnino. Ponavadi eden od nadzornikov opazuje promet in vozila s pomočjo pripomočkov (daljnogleda) in ko opazi vozilo, ki nima pravilno nameščene vinjete ali pa vinjete sploh nima, preko zveze opozori ostale cestninske nadzornike, ki potem kršitelja na primernem mestu in na zakonsko predpisan način ustavijo in opravijo kontrolo.

Če cestninski nadzorniki zaznajo kršitev, izdajo plačilni nalog. Ko je ugotovljeno, da je voznik oseba, ki ne prebiva v republiki Sloveniji, pa mora globo plačati na kraju samem. V nasprotnem primeru mu cestninski nadzornik s sklepom odvzame dokumente (vozniško dovoljenje, osebno izkaznico, potni list, dokumente vozila) in na ta način zagotovi, da se kršitelj ne izogne plačilu globe.

Najpogostejši kršitvi sta neuporaba vinjete ali nepravilno nameščena vinjeta. Pojavljajo pa se tudi vozila, ki so opremljena z vinjetami, vendar so te ponarejene ali prirejene.



Slika 2: Kontrola cestninskih nadzornikov  
(Vir: [www.regionalobala.si](http://www.regionalobala.si))

### 3.5 FINANČNA UPRAVA

Mobilni oddelek opravlja naloge na avtocestah od leta 2004, ko so takratni uslužbenci opravili izpit iz Varnega zaustavljanja vozil na Policijski akademiji. Pooblastila so navedena v Zakonu o finančni upravi. Prioritetne vsebine, na katere so pozorni na avtocesti, so: tihotapljenje cigaret, premiki trošarinskega blaga med državami članicami EU in pošiljanje odpadkov med državami članicami EU.

#### 3.5.1 Mobilni oddelek finančne uprave

Mobilni oddelki finančne uprave (MO) so dobro opremljene in prilagodljive ekipe, ki opravljajo finančni nadzor na celotnem ozemlju Slovenije. Uradne osebe mobilnih oddelkov lahko pri opravljanju nalog finančne uprave izvršujejo vsa pooblastila iz 14. člena Zakona o finančni upravi (2014). Opravljanje finančnega nadzora s strani uradnih oseb mobilnih oddelkov je namenjeno predvsem spoštovanju in zagotavljanju izpolnjevanja davčnih, carinskih, trošarinskih, okoljskih in drugih predpisov, za nadzor nad tovrstnim izvajanjem pa je pristojna finančna uprava. Finančni nadzor je namenjen tudi preprečevanju in ugotavljanju goljufij, kaznivih ravnanj in drugih nepravilnosti ter zaščiti državljanov, varnosti in varstvu okolja. Poleg učinkovitega nadzora in sankcioniranja predstavlja pomemben del aktivnosti mobilnih oddelkov tudi preventivno delovanje, usmerjeno k povečevanju prostovoljnega plačevanja obveznih dajatev in izpolnjevanja drugih obveznosti.

MO so organizacijsko umeščeni v okvir osmih teritorialnih finančnih uradov kot samostojni oddelki, kar zagotavlja učinkovito in racionalno opravljanje nalog finančne uprave na celotnem ozemlju Slovenije. V posamezne mobilne oddelke je razporejenih od 11 do 33 uslužbencev glede na teritorialne specifičnosti in specializacijo za posamezne naloge finančne uprave.

Posebnosti mobilnih oddelkov:

- uporaba posebne tehnične opreme (rentgen za pregled tovornih vozil, rentgen za pregled prtljage, kombi z opremo za detekcijo radioaktivnega sevanja, endoskopi, detektorji za odkrivanje skritega blaga, različno orodje za demontažo delov vozil, različni testerji idr.), službenih psov za odkrivanje prepovedanih drog, tobaka in tobačnih izdelkov; sredstev za zvezo (radijske postaje) in ustrezne računalniške opreme,
- uporaba posebej označenih in opremljenih vozil (vozila s prednostjo): kombiji z mobilno pisarno, vozila za prevoz službenih psov in osebna vozila,
- uslužbenci MO naloge opravljajo v uniformi ali civilni obleki, kadar je to potrebno za učinkovito izvedbo nalog,
- uslužbenci MO imajo pravico in dolžnost nositi in uporabljati orožje, strelivo in druga prisilna sredstva (sredstva za vklepanje in vezanje, plinski razpršilec),
- opravljanje nalog v neenakomerno razporejenem delovnem času (24/7/365),
- izvajanje različnih samostojnih in skupnih operacij (z drugimi organi na nacionalnem in mednarodnem nivoju),
- sodelovanje pri različnih promocijskih in drugih aktivnostih (predstavitve dela, sodelovanje z mediji, udeležba na raznih prireditvah idr.),
- nudenje asistenc drugim organizacijskim enotam finančne uprave ter organizacijam in službam na nacionalnem nivoju,
- zaznava in zbiranje pojavnih oblik raznovrstnih kršitev in sumov kršitev na terenu in njihovo posredovanje pristojnim organizacijskim enotam finančne uprave in drugim pristojnim organom.

Področja delovanja:

- nadzor nad zaposlovanjem in delom na črno ter nedovoljenim oglaševanjem in širše na področju preprečevanja in zatiranja sive ekonomije (nadzor na področju gradbeništva, prometa s prevoznimi sredstvi, taksi prevozi, nadzor na sejmih in drugih javnih prireditvah, obravnava prejetih prijav sumov dela in zaposlovanja na črno, nadzori po posameznih dejavnostih, ozaveščanje subjektov o prostovoljnem plačevanju davkov in prispevkov),
- nadzor na davčnem področju (registracija in deregistracija subjektov za DDV, zahtevki za vračilo DDV-ja, vračila DDV-ja tujcem, izdajanje računov),

- nadzor na področju prevozov v cestnem prometu (dokumentacije in listine, ki zadevajo blag in potnike, nadzor nad časom vožnje, odmori in počitki voznikov, nadzor na področju plačevanja DDV-ja in nadzor nad storitvami, ki zadevajo prevoz potnikov v mednarodnem cestnem prometu),
  - nadzor na področju trošarin in okoljskih dajatev (nadzor namenske uporabe energentov, nadzor na področju energentov in ostalega trošarinskega blaga – alkohol in alkoholne pijače, tobak in tobačni izdelki; nadzor nad predpisi o okoljskih dajatvah),
  - nadzor nad izvajanjem carinskih predpisov Evropske unije in na področju prepovedi in omejitev (uvoz, izvoz, tranzit blaga, status blaga idr., nadzor na področju prepovedanih drog, nedovoljenih snovi v športu in predhodnih sestavin, varovanja intelektualne lastnine, ogroženih in zaščitenež živalskih in rastlinskih vrst, nevarnih kemikalij in drugega blaga, ki je predmet prepovedi in omejitev),
  - nadzor vinjet,
  - nadzor prevoza in prometa lesa ter gozdno-lesnih sortimentov.
- (Pašič, intervju, oktober 2015)



Slika 3: Službeno vozilo finančne uprave  
(Vir: FURS)



*Slika 4: Uslužbenec finančne uprave pri kontroli goriva  
(Vir: FURS)*

### **3.6 INŠPEKCIJSKE SLUŽBE (IRSPEP)**

Nadzor izvajamo nekje od leta 2003, ko je bil sprejet tudi Pravilnik o postopku, po katerem inšpektorji (takratnega) Prometnega inšpektorata RS ustavljajo vozila v cestnem prometu.

Praviloma se nadzori opravljajo skupaj s policijo in DARS-om ter ostalimi nadzornimi organi na počivališčih, preko katerih je preusmerjen promet ob nadzorih. Občasno se nadzori izvajajo tudi s službenimi vozili, ki so opremljena z modrimi lučmi in tablo, ko tovornjake usmerimo na počivališča, kjer se jih zaustavi. Ostalih mest za ustavljanje ne uporabljamo. Prioritetne naloge na avtocesti so ugotavljanje kršitev časov trajanja vožnje, odmorov in počitkov in tehnična izpravnost vozil. Največ ugotovljenih kršitev prihaja iz področja Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi in sicer na področju dnevnih in tedenskih počitkov, manipulacije z zapisovalnimi napravami in z motilci zapisa, pogosto je zlorabljena tudi uporaba dvojnih kartic (Pirjevec, intervju, oktober 2015).



*Slika 5: Prometni inšpektor  
(Vir: lastni)*

### **3.7 ZUNANJI IZVAJALEC CESTEL D.O.O.**

V letu 1997 so pričeli izvajati meritve osnih pritiskov, skupnih mas in dimenzij tovornih vozil. Dnevno, v sodelovanju z Ministrstvom za notranje zadeve, z mobilnimi ekipami pokrivajo območja vseh policijskih uprav in mejnih prehodov.

Leta 1999 so s partnerjem, Zavodom za Gradbeništvo ZAG iz Ljubljane, pričeli z razvojem sistema za dinamično tehtanje vozil med vožnjo na mostovih (SiWIM®). Z redno proizvodnjo so pričeli v letu 2001 in od takrat so prisotni v Evropi, Aziji, Severni in Južni Ameriki. So vodilni svetovni proizvajalec na področju mostnih sistemov za tehtanje vozil med vožnjo. So člani mednarodnih združenj PIARC, ICWIM, ISWIM ter kot aktivni udeleženci sodelujejo v mednarodnih projektih TEMPO, WIM21, TRA, WAVE, BRIDGEMONT, TRIMM, ARCHES, SAMARIS, MIRIAM in drugih. Kot dolgoletni partnerji Direkcije Republike Slovenije za ceste in Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS) testno sodelujejo pri različnih projektih.



## Nadzor izrednih prevozov

Skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo in prostor, Direkcijo Republike Slovenije za ceste in Ministrstvom za notranje zadeve izvajajo kontrolo in nadzor izrednih prevozov (osne obremenitve, dolžina, širina in višina) na mejnih prehodih in v notranjosti države. Ekipe v povprečju letno opravijo preko 570 nadzorov in pri tem ugotovijo kršitve v več kot polovici primerov.

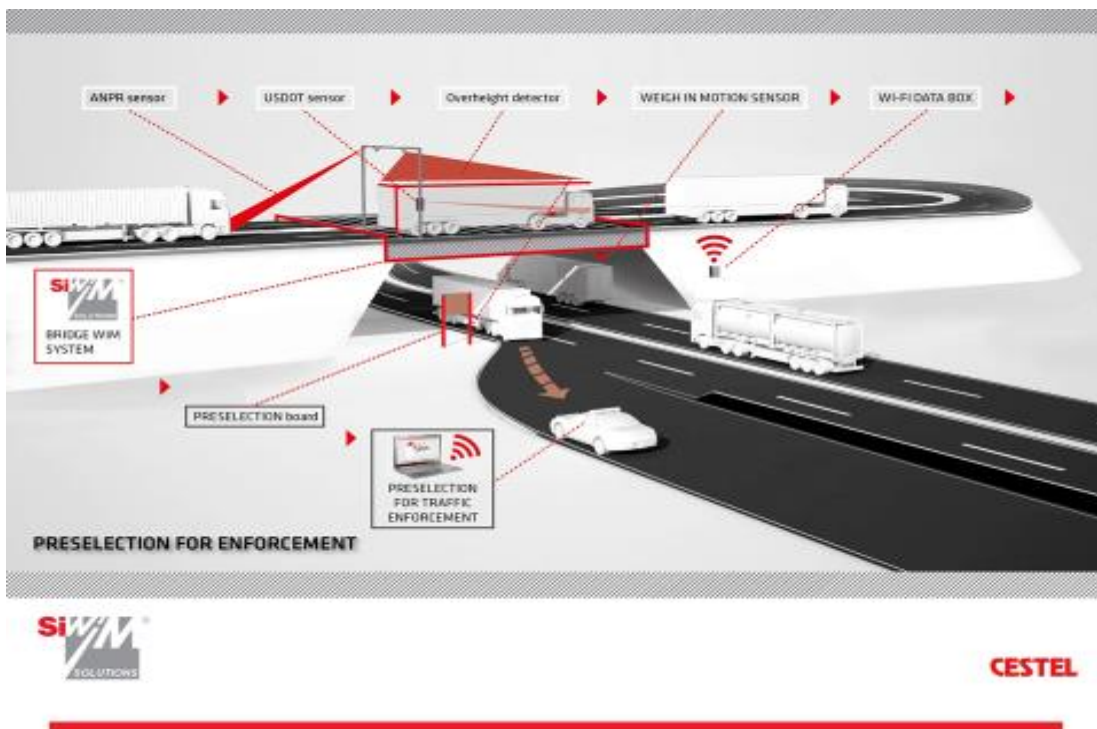
2013	Število	OK	Prekoračena masa	Delež neustreznih
Specialna ekipa s policijo	314	146	22 %	53 %
Nadzor pred izvedbo	750	396	32 %	47 %
<b>SKUPAJ</b>	<b>1064</b>	<b>542</b>	<b>29 %</b>	<b>49 %</b>

Tabela 4: Ugotovitve pri opravljenih nadzorih

## Predselekcija SiWIM

Sistem se lahko uporablja za nadzor tovornega prometa v nadzornem centru in pri delu policije na terenu. SiWIM-M je program za spremljanje tovornega prometa v nadzornem centru. Program omogoča pregled po klasifikaciji vozil, prikazuje hitrost, smer vožnje po vozniških pasovih, nastavitve različnih alarmov (npr. pri preobremenjenih vozilih), hkrati pa omogoča tudi spremljanje gibanja izrednih prevozov.

E-policist je program oz. spletna aplikacija, ki omogoča policistu enostaven pregled oziroma nadzor nad tovornim prometom. Z uporabo tabličnega računalnika program policista obvešča o prekrških, zaznanih s SiWIM sistemi, nameščenimi na različnih lokacijah na omrežju v upravljanju DRSC. SiWIM-M je program, ki je prirejen za pametne telefone in tablične računalnike. Je spletna aplikacija, ki omogoča policistu enostaven pregled nad tovornim prometom, osnovni namen pa je prikaz skupne mase, osnih pritiskov, medosnih razdalj, klasifikacije vozila in slike vozila. Program ima tudi možnost nastavitve alarmov.



Slika 6: Nadzorna točka v sliki  
(Vir: Cestel d.o.o.)



Slika 7: Tehtanje s pomočjo aplikacije SiWIM  
(Vir: Cestel d.o.o.)

## Tehtanje vozil med vožnjo

Novejši, modernejši in predvsem zelo široko uporaben je način tehtanja vozil med vožnjo. Obstajajo različni WIM sistemi (večina je vgrajenih v cesto), ki delujejo na osnovi različnih tehnologij. Med najnaprednejše spadajo tudi mostni sistemi za tehtanje vozil med vožnjo, ki imajo še bistveno širši spekter uporabe in so enostavno prenosljivi.

Področja uporabe WIM sistemov so:

- planiranje,
- vzdrževanje,
- kontrola nad izrednimi prevozi,
- predselekcija za potrebe nadzora,
- mostne aplikacije.



Slika 8: Tehtanje tovornih vozil  
(Vir: Cestel d.o.o.)

## **Smiselnost uporabe WIM meritev za dimenzioniranje debeline voziščne konstrukcije**

Pred vsako investicijo v novogradnjo, popravilo ali ojačitve voziščnih konstrukcij je smiselno izvesti meritve tehtanja vozil med vožnjo. Toliko bolj, če so podatki o prometu na določenem odseku pridobljeni z ročnim štetjem prometa. Po analizi ustreznosti dimenzioniranja kot se običajno izvaja, se izkaže, da ni dovolj upoštevati le obstoječe podatke o prometu, pridobljene iz števecv prometa. Potrebno je upoštevati tudi dejanske prometne obremenitve, ki jih določimo na osnovi meritev osnih obremenitev, izmerjenih s sistemom za tehtanje vozil med vožnjo, in sicer za 20-letno pričakovano prometno obremenitev, ta pa določa potrebno debelino asfaltov. Na osnovi pridobljenih podatkov so na Švedskem in v Sloveniji prilagodili tehnične specifikacije za ceste. Manjše povečanje osnovne investicije (do 10 %) lahko podaljša življenjsko dobo voziščne konstrukcije tudi do 100 % (Oman, intervju, september 2015).

## **3.8 PRIMERI NADZOROV (SKUPNI NADZORI IN NADZOR S POMOČJO SPECIALNEGA VOZILA POLICIJE)**

### **3.8.1 Morska deklica**

O akciji Morska deklica govorimo, ko poteka istočasen nadzor (pri enaki problematiki) po več evropskih državah, s tem pa slovenski policisti sodelujejo z ostalimi državnimi institucijami, ki opravljajo pluralno policijsko dejavnost (FURS, DARS, IRSPeP, Cestninski nadzorniki). Izvaja se predvsem nadzor nad tovornimi vozili in avtobusi (tehnične hibe, preobremenjenost, socialna zakonodaja, prevoz potnikov), nosilec akcije pa je TISPOL (Traffic information sistem police) (Mihelič, intervju, oktober 2015).

### **3.8.2 Akcija PEGAZ**

Slovenska policija na avtocestah po državi poleg vsakodnevnih rutinskih kontrol cestnega prometa, ki temeljijo na načelu naključne rotacije prometa ter po principu izločanja kršiteljev cestnoprometnih predpisov, pogosto izvaja tudi kontrolo cestnega prometa po metodologiji Pegaz. Gre za metodo, katere namen je ob zagotovitvi čim večje varnosti izvajalcev nadzora (policisti, nadzorniki DARS-a, delavci CURS-a, inšpektorji IRSPeP) doseči čim večjo učinkovitost. Namen metodologije Pegaz je predvsem povečati prisotnost policije na avtocesti, ki bo pozitivno vplivala na prometna dogajanja. Ker se je varnostna situacija v zadnjih letih na slovenskih avtocestah spremenila in glede na to, da je veliko več prometa, predvsem zaradi uvedbe vinjetnega sistema, hkrati pa so se z vstopom v evropsko unijo sprostile

meje in tako veliko več voznikov potuje znotraj meja Evropske unije, je bila slovenska policija primorana dodatno povečati svojo prisotnost na avtocestah ter začeti izvajati povečane preventivne aktivnosti.

Omenili smo že, da je avtocesta specifično okolje, kjer ni mogoče izvajati klasičnih nadzorov. Za čim bolj učinkovit nadzor cestnega prometa policija izvaja poostrene nadzore po različnih metodah, kot najučinkovitejša pa se je izkazala metodologija Pegaz, ki jo slovenska policija izvaja v več različnih variantah. Najpogosteje gre za preusmeritev celotnega prometa preko počivališč ob avtocesti, s tem pa se umiri promet in zmanjša hitrost vožnje, zaradi česar se lahko policisti pred selekcijo odločajo, katera vozila bodo podvržena nadaljnji kontroli. Policija izvede mesečno v povprečju pet ali šest takšnih nadzorov, izvajajo pa se na vseh osmih policijskih upravah. Cilj nadzorov je med drugim takojšnje ukrepanje zoper storilce; tako bodo udeleženci v primeru kršitev predpisov odkriti in kaznovani.

Metodologija Pegaz pozna tudi druge variante oz. oblike nadzora. Nadzor je možno opravljati tudi na način, da več patrolj odide na predvidene relacije in sektorje (na odseke avtocest s slabo prometno varnostjo), kjer s civilnimi vozili vozijo po avtocesti. Ob zaznavi prekrška prva patrolja prekršek posname s video nadzornim sistemom ali kamero, nato pa kršitelja na primerni lokaciji (počivališču) zaustavi, mu predoči kršitev ter izvede postopek. Ostale patrolje vozijo naprej po relaciji v smeri nadzora in enako kot prva patrolja, ob zaznavi hujše kršitve, zaradi katere se izvaja nadzor (prekratka varnostna razdalja, prekoračitev hitrosti, vožnja po prehitevalnem pasu, nedovoljeno prehitevanje tovornih vozil, prehitevanje po desnem pasu), zapelje za kršiteljem, prekršek dokumentira ter na primerni lokaciji kršitelja zaustavi ter izvede postopek. Po končanem postopku se prva patrolja ponovno vključi v promet na avtocesti in nadaljuje z vožnjo v smeri nadzora ter čaka naslednjega kršitelja ter ponovi celoten postopek. Ko patrolja pride do konca posameznega sektorja, znotraj katerega se izvaja nadzor, z nadzorom nadaljuje v nasprotni smeri. Pri nadzoru je lahko vključen tudi civilni opazovalec, ki opazuje promet (npr. na nadvozu) ter patroljam sporoča morebitne kršitve.

Naslednja oblika nadzora cestnega prometa skladno z metodologijo Pegaz je izvajanje hitrosti iz nadvozov avtocest, katere namen je povečati stopnjo upoštevanja cestnoprometnih predpisov na avtocestah, povečati stopnjo pričakovanja voznikov, da bodo ob prekoračitvah hitrosti na avtocesti opaženi in obravnavani, izboljšati stanje prometne varnosti na avtocestah ter izboljšati pretočnost prometa na avtocestah s sankcioniranjem voznikov tovornih vozil. Tehnična sredstva, ki so predvidena za izvajanje te oblike nadzora, so laserski merilnik hitrosti, ki omogoča video zapis ter kasnejšo izdelavo fotografij, najmanj štiri motorna kolesa ali motorna vozila opremljena s svetlobno tablo za ustavljanje vozil ter ustrezno število radijskih postaj. Meritve hitrosti se izvajajo iz nadvozov avtocest, pri čemer je pomembna izbira teh nadvozov predvsem iz vidika varne postavitve

laserskega merilnika in varnosti policistov, ki meritve izvajajo ter seveda zaradi varnosti udeležencev cestnega prometa, ki uporabljajo prometne površine na nadvozih avtocest. Obstajata dve obliki takšnega nadzora, in sicer lahko policisti stacionirani kilometer ali dva od točke, kjer se nadzor izvaja (v smeri vožnje), čakajo na primernem mestu, nato pa, ko jim policist, ki izvaja meritve sporoči podatke o kršitelju, zapeljejo na avtocesto oz. se varno vključijo v promet, počakajo, da jih storilec prehiti, nato pa ga s svetlobno tablo ali kretnjo pospremijo na primerno in varno mesto za izvedbo policijskega postopka. Druga oblika predvideva preusmeritev celotnega prometa preko počivališča, kjer policisti z delno selekcijo izločijo kršitelja, na katerega opozori policist, ki izvaja meritve hitrosti.

Pogosto uporabljena metoda v sklopu metodologije Pegaz je tudi »kontrola prometa v povezavi z odkrivanjem cestnega kriminala in nedovoljenih migracij«, katere namen je izboljšanje stanja prometne varnosti na avtocestah, povečanje nadzora nad kršitvami cestnoprometnih predpisov (kontrola nad izpolnjevanjem pogojev za udeležbo v cestnem prometu, kontrola socialne zakonodaje), odkrivanje kaznivih dejanj s področja avtomobilske kriminalitete (ukradena vozila), prevoz ukradenih predmetov, prepovedanih drog, ilegalnega orožja ter povečanje nadzora nad ilegalnimi migracijami. Nadzor se tako izvaja na štirih delovnih mestih, in sicer na opazovalni točki, na zapori ceste oz. točki preusmeritve prometa, na selekcijski točki ter na mestu izvajanja nadzora. Opazovalna točka se nahaja na nadvozu, počivališču, cestninski postaji oz. na mestu, kjer ima opazovalec popoln pregled nad dogajanjem na avtocesti. Morebitne kršitve ali sum na kaznivo ravnanje policist opazovalec sporoči policistu na kontrolni točki, ki selekcionira vozila, po zaustavitvi vozila pa izvedejo postopek z voznikom policist prometnik, policist za nadzor državne meje ter kriminalist. Svoje delo vsak opravi temeljito in glede na svoje področje, na katerem deluje. Mesto nadzora mora biti izbrano na primernem delu počivališča ter razdeljeno na najmanj tri kontrolne točke. Ob nadzoru lahko sodelujejo tudi ostale službe, ki pluralno opravljajo policijsko dejavnost (FURS, Dars, IRSPeP).

Glede nadzora tovornih vozil in avtobusov na avtocestah poznamo še četrto možnost izvajanja nadzora po metodologiji Pegaz. Njen namen je izboljšanje stanja prometne varnosti na avtocestah, zagotoviti celovit nadzor nad avtobusi in tovornimi vozili na območju, kjer se izvaja nadzor ter zagotoviti sodelovanje inšpekcijskih služb. Nadzor poteka na način preusmeritve prometa skozi počivališče, kjer policisti izvajajo selekcijo vozil ter nato izvedejo kontrolo. To lahko storijo tudi na način, da policisti na motornih kolesih ali s civilnimi vozili, ki imajo vgrajeno tablo, ki zapoveduje ustavljanje vozil, vozilo na koncu odseka avtoceste pred točko kontrole ter vozila, za katera se odločijo, da bodo kontrolirana, pospremijo na kontrolno točko. Med postopkom sodelujejo tudi ostale službe, vsaka na svojem področju dela, z namenom odkritja vseh nepravilnosti, pri katerih policisti nimajo pristojnosti

za ukrepanje. Metodologija PEGAZ se izvaja od leta 2013 (Mihelič, intervju, oktober 2015).

### 3.8.3 Nadzor policije s pomočjo specialnega vozila

V zadnjem času policisti izvajajo nadzor cestnega prometa tudi s pomočjo specialnega vozila policije, v katerem je vgrajen video nadzorni sistem ter kamera, nameščena na teleskopskem nosilcu, kar omogoča vpogled v kabino tovornega vozila ter spremljanje dogajanja v kabini ter aktivnosti voznika. Ta način dela je namenjen predvsem kontroli voznikov tovornih vozil in avtobusov, saj ugotavljamo, da ti vozniki med vožnjo izvajajo najrazličnejše aktivnosti, ki zmanjšujejo njihovo pozornost ter so neprimerne, njihovo početje pa je kaznivo (gledanje TV med vožnjo, uporaba telefonov, branje revij, kuhanje). Zaradi omenjenih distrakcij so vozniki osredotočeni na druga početja in ne na vožnjo, kar lahko hitro privede do upočasnjene in nepravilne reakcije pri cestnem konfliktu, zato policisti na različne načine poizkušajo ugotoviti prekrške in takega voznika sankcionirati. V sklopu metodologije Pegaz policisti s specialnim vozilom počasi prehitvajo potencialne kršitelje, posnamejo njihova prepovedana dejanja, nato pa voznika s svetlobno tablo pospremi na primerno mesto (počivališče) ter izvedejo postopek. Ta način dela se v slovenski praksi dobro uveljavlja in je uporaben predvsem iz vidika, da so prekrški dokumentirani in jih vozniki tako ne morejo uspešno zanikati (Mihelič, intervju, oktober 2015).



Slika 9: Specialno vozilo  
(Vir: lastni)



Slika 10: Signalizacija preusmeritve prometa na kontrolno točko  
(Vir: lastni)

## 4 PROBLEMATIKA KONTROLNIH MEST NA AC

Del slovenskega avtocestnega omrežja leži v smereh pomembnega X. in V. evropskega prometnega koridorja. Slovenija tovornim vozilom predstavlja državo, ki jo večinoma le prehajajo. V splošnem pot začnejo v drugi državi, izven naših meja, nato iz sosednje države vstopajo preko meje v Slovenijo in tovor peljejo čez Slovenijo v tujo državo (Wikipedia, 2015).

Slovensko avtocestno omrežje je tako kot v ostalih evropskih državah opremljeno s počivališči. Velikosti samih počivališč se med seboj zelo razlikujejo. Manjša imajo kapaciteto za okvirno nekaj deset vozil, medtem ko so novejša počivališča večja in predvsem bolj opremljena in urejena. Prvotni namen počivališč je počivanje, krajši postanki, prehranjevanje (na prostem ali pa v gostinskih objektih, kjer se le-ta nahajajo) in pa na počivališčih, kjer se nahajajo bencinske točilnice, primarno pa so namenjena točenju goriva osebnih in tovornih vozil. Počivališča z gostinskimi objekti in bencinskimi črpalkami so po večini kar precej obremenjena. To je opaziti še posebej v poletnih mesecih, ko so postajališča poleg dnevnih migrantov in tovornih vozi polna tudi turistov, ki se preko Slovenije odpravljajo predvsem na sosednjo Hrvaško. Le-ti se po dolgi vožnji običajno ustavijo za krajši čas, včasih tudi za dlje časa. To je odvisno predvsem od tega, iz katerih držav Evrope prihajajo. Manjša počivališča so načeloma obremenjena precej manj, vendar v času turistične sezone tudi ta niso izjema.

Na žalost pa se počivališča največkrat uporabljajo tudi kot kontrolna mesta, kjer se opravljajo kontrole predvsem tovornih in tudi osebnih vozil. Če je počivališče dovolj veliko, se kontrola lažje izvaja. Problem nastane, kadar je določeno počivališče



prekomerno zasičeno s tovornimi vozili, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg. Vozniki omenjenih tovornih vozil imajo omejitve v zvezi s časom trajanja vožnje in morajo tako po določenem času obvezno opraviti odmore oziroma počitke, kar jim narekuje Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi. Počivališče je s stališča voznikov najbolj primerna lokacija za postanek in daljši počitek. Počivališča postanejo zaradi tovornih vozil premajhna, saj so praktično vsa parkirna mesta zasedena s tovornimi vozili. Vozniki osebnih vozil zasedejo preostala mesta, ki so namenjena parkiranju. Problem nastopi, ko nadzorni organi želijo izvesti kontrolo vozil, ki naj bi jo izvedli na počivališčih kot predvidenih kontrolnih mestih. Pogosto pride do pomanjkanja prostora, saj standardne lokacije, za katere naj bi se že vnaprej vedelo, da so namenjene le nadzoru izpravnosti (tovornih) vozil, ne obstajajo. Počivališče pa je lahko ravno v času pregleda vozila polno, kar močno otežuje nemoteno delo. Pregled oziroma postopek se zato pogosto opravi na mestu, ki sploh ni označeno kot parkirno mesto. Dodatna težava nastane tudi v času, ko so počivališča zasedena s tovornimi vozili in nadzorni organ ne more biti osredotočen samo na vozilo, ki je v tistem trenutku v postopku, saj se poleg voznika na počivališču nahaja veliko ostalih uporabnikov avtoceste, na katere je potrebno biti prav tako pozoren. V nočnem času je delo na samih počivališčih še bolj oteženo, predvsem pa precej bolj nevarno, saj so ponavadi popolnoma zasedena ne samo na mestih, kjer so parkirna mesta označena, pač pa tudi na samih priključkih, ki vodijo na počivališče.

Poleg tega je ponoči problem z osvetlitvijo. Nekatera počivališča so sicer osvetljena, vendar so prvotno namenjena opravljanju postankov in počivanju in v teh primerih ni potrebe po močnejši osvetljenosti, kar pa je na drugi strani potrebno, kadar nadzorni organ opravlja kontrolo. V zimskem času in v času, ko so vremenske razmere na cestah slabe (dež, sneg), postane ta težava še večja. Prostor, kjer se opravlja kontrola, je lahko težko dostopen, saj počivališča niso pokrita, poleg tega pa se snega ne odvaža sproti. V tem primeru se kapacitete, ki so namenjene parkiranju vozil, še dodatno zmanjšajo. Dodaten problem se pojavi, ko je pri tovornem vozilu potrebno preveriti tehnično brezhibnost, saj so sodobna tovorna vozila zaradi same aerodinamike zelo nizka in je pri nekaterih vozilih skoraj nemogoče pregledati podvozje vozila. Servisnih kanalov, kjer bi ugotavljali tehnično izpravnost vozil, pa na počivališčih seveda ni.

Občasno se kot kontrolna mesta za tovorna vozila uporabljajo tudi SOS mesta, ki so prvotno namenjena vozilom v okvari. Kadar se kot kontrolno točko uporabi SOS prostor, je treba imeti v mislih, da so ta mesta zelo ozka in kratka. Poleg tega pa je varnost nadzornih organov zelo ogrožena, saj se le nekaj metrov stran nahajajo vozniki pasovi, po katerih se vozijo vozila z velikimi hitrosti in bi ob nepredvidnosti lahko prišlo do nesreče. V splošnem so ta mesta zelo neprimerna za kontrolo (tovornih) vozil.

Nadzorni organi se izogibajo predvsem kontroli na odstavnih pasovih, saj jih ocenjujejo kot neprimerne in zelo nevarne. Že mala nepazljivost pri vožnji, tako voznikov kot tudi kontrolerjev, bi bila lahko usodna.

Strnjeno je glavna problematika kontrolnih mest sledeča:

- kontrolna mesta ne obstajajo, zato se v ta namen nadzor največkrat izvaja kar na počivališčih,
- počivališča so pogosto prepolna, neopremljena za tovrstne kontrole, neosvetljena in zaradi slabih vremenskih razmer včasih neprimerna za izvajanje kontrole,
- včasih zaradi pomanjkanja kontrolnih mest nadzornim organom ne preostane drugega, kot da izvedejo pregled vozila na SOS mestu oziroma v najslabšem primeru na odstavnem pasu.



*Slika 11: Nasičeno počivališče Lukovica  
(Vir: lastni)*

## 5 UGOTOVITVE IN PREDLOGI

Promet na slovenskih cestah, natančneje na avtocestah, se je v zadnjih letih močno povečal. Povečanje prometa ni samo posledica večjega števila voznikov osebnih avtomobilov, temveč predvsem voznikov tovornih vozil (kombiji, tovornjaki, priklopniki oz. vlačilci), ki Slovenijo večinoma le prehajajo in jo prometno močno obremenjujejo. Zaradi številnih kršitev je potreben dodaten in poostren nadzor. Zato pa je potreben ustrezen prostor oziroma območje ob avtocesti, kjer bi lahko nemoteno potekal postopek pregleda vozila (osebne ali tovrstne).

Kot vse ostale evropske prometne policije tudi slovenska policija ter ostali nadzorni organi izvajajo nadzor cestnega prometa na avtocestah večinoma na počivališčih ali na lokacijsko primernih SOS mestih, izvozi iz avtocest ter pred oziroma za cestninskimi postajami. Tak način je primeren in učinkovit, v kolikor je kraj kontrolne točke ustrezno zavarovan in označen. V primeru izvajanja kontrole na počivališčih je le-ta ustrezna pod pogojem, da je počivališče sorazmerno prazno in ni zasedeno s tovornimi vozili (Intervju z Mihelič SENP). Slednje predstavlja kar velik problem, saj so počivališča pogosto zasičena z vozili. V splošnem bi kontrolne točke morale biti namenjene samo pregledovanju ustreznosti vozil, tovora ter kontroli oseb in prtljage. Tako bi različne službe lahko izvajale nadzor nemoteno in brez prisotnosti ostalih vozil na teh točkah. Hkrati pa bi morale biti prisotne na teh točkah tudi ekipe za ugotavljanje tehnične ustreznosti vozil. Upoštevajoč dejstvo, da tovrstni nadzor pretežno izvaja policija, bi pri ureditvi kontrolnih točk morali slediti njihovemu mnenju in željam. Kot že omenjeno, so večja počivališča, ki se jih pri nadzorih trenutno uporablja, pogojno primerna v obstoječih razmerah. Primerna so namreč samo v času, ko niso zasedena z zaustavljenimi vozili. Seveda bi bilo primerneje, da bi imeli pri kontrolah zagotovljene v ta namen točno določene dele počivališč ali pa namensko urejene obvoze in prostore ob avtocestah, saj so pri sedanjem načinu dela počivališča delno že zasedena s tovornimi vozili. Pogosto se je potrebno prilagoditi stanju, ki vlada v času postopka na kontrolnem mestu, na počivališču ali na drugih delih avtoceste. Velikokrat temu ni zadoščeno in kvaliteta samega pregleda je lahko slabša oziroma v določenih primerih izvedba ni možna. Poleg tega pa se pojavlja še vprašanje varnosti, dotično ko se pregledi izvajajo na SOS mestih oziroma odstavnih pasovih, saj se jih nadzorni organi izogibajo in tu opravljajo kontrolo le v primeru, da je to nujno potrebno.

Zaradi problematike obstoječih kontrolnih mest in same ustreznosti le-teh, bi se morala zasnovati neka rešitev obstoječega stanja. Predlagam tri možnosti, ki bi lahko pripomogle k izboljšanju oziroma rešitvi dosedanjega problema:

- izgradnja novih kontrolnih točk,
- obstoječe počivališče bi vsebovalo kontrolno točko, ki bi bila del počivališča in bi bila ločena z zapornico (kot nek podaljšek počivališča),

- obstoječe počivališče bi bilo hkrati kontrolna točka.

### 1. Izgradnja novih kontrolnih točk

Izgradnja novih kontrolnih točk bi bila najboljša rešitev, saj bi bilo vse zasnovano v skladu s potrebami samega nadzora in kontrole. Lokacije ne bi bile povezane z obstoječimi počivališči, temveč bi bile čisto ločene, kar bi zagotavljalo nemoteno delo. Kontrolne točke bi bile namenjene izključno nadzoru prometa na avtocestah in bi bile temu primerno ustrezno zavarovane z zapornicami. Nahajale naj bi se neposredno ob avtocestah in bi bile naslednjih dimenzij: dolžina vsaj 350 metrov in širina vsaj 100 metrov. Ta pristop bi s finančnega vidika predstavljal velik zalogaj, saj bi bilo potrebno na novo zgraditi izvoz iz avtoceste in nato na novo asfaltirati prostor, ki bi bil namenjen kontroli ter končno zgraditi tudi nov uvoz na avtocesto. Urediti bi bilo potrebno tudi ustrezno prometno signalizacijo. Pred uvozom na kontrolno točko (vsaj 1 kilometer prej) bi bila velika svetlobna tabla, ki bi opozarjala na približujočo se kontrolno točko. Ker kontrola prometa na obstoječi točki ne bi potekala ves čas, bi bilo to ustrezno označeno. Tobi se urejalo iz nadzornega centra, kjer bi v času kontrole točno označena tabla kazala, da je kontrolna točka v uporabi in katera vozila morajo avtocesto zapustiti in nad njimi izvesti kontrolo. Svetlobna tabla bi se pojavila na 500 in 250 metrih in nato še pred uvozom na samo točko.

### 2. Kontrolna točka na že obstoječem počivališču

Druga možnost, ki bi bila tudi finančno dostopnejša, je uporaba že obstoječega večjega počivališča. Obstoječe počivališče bi v tem primeru na koncu povečali, asfaltirali prostor, ki bi bil namenjen kontroli vozil in ta prostor omejiti z zapornico. Tudi v tem primeru bi kilometer pred kontrolno točko stala velika svetlobna tabla, ki bi jo bilo mogoče vklopiti iz nadzornega centra in bi označevala, kdaj je kontrolna točka v uporabi (aktivna) in katera vozila morajo avtocesto zapustiti in oditi na kontrolo. Svetlobne table bi se podobno kot v prejšnjem primeru pojavile na razdalji 500 metrov in 250 metrov pred samim izvozom na kontrolno točko in nato še na lokaciji, kjer bi vozila, ki jim je svetlobna tabla namenjena, zapeljala iz avtoceste na kontrolno točko. Taka kontrolna točka bi rešila problem zasedenosti počivališča, saj bi zapornice omejevale dostop ostalim vozačem. Poleg tega bi nadzorni organi točno vedeli, da počivališče vsebuje prostor za nemoten postopek kontrole.

### 3. Počivališče/kontrolna točka

Cenovno najugodnejša rešitev pa bi bila uporaba počivališča kot kontrolne točke. Kontrolne točke bi morale biti opremljene na način, ki omogoča varno, strokovno in zakonito izvajanje policijskih nalog, pri čemer je pomembno, da je kontrolna točka prostorna, osvetljena, da se nahaja neposredno ob avtocesti, da je v lasti države in

da so v bližini spremljevalni objekti. Kontrolna točka bi se tako morala nahajati v podobnih prostorskih okoliščinah, na katerih se trenutno nahajajo že obstoječa počivališča, s to razliko, da bi bila opremljena s primerno prometno signalizacijo, ki bi voznike opozarjala na to, kdaj gre za počivališče in kdaj za kontrolno točko. To bi bilo seveda težje izvesti, ker je počivališče za uporabnike avtocest težko popolnoma zapreti, zato bi bilo potrebno ljudi oziroma voznike informirati o nastali situaciji predhodno.

V splošnem bi kontrolne točke morale biti namenjene samo nadzoru in kontroli vozil, tako bi namreč različni nadzorni organi lahko svoje delo izvajali nemoteno s pomočjo aparaturnih in pripomočkov, ki jih pri svojem delu potrebujejo. Na točkah bi morale biti prisotne tudi ekipe za ugotavljanje tehnične izpravnosti vozil. Ker je to pretežno delo policije, bi morale biti tudi enote policije, ki to delo izvajajo, temu primerno usposobljene in opremljene. Sama kontrolna točka pa mora biti za tovrstno delo tudi ustrezno opremljena in prostorsko neovirana. Vsebovati bi morala sledeče:

- zunanji prostor za pregled vozil; po možnosti se lahko nad tem prostorom montira šotor v primeru slabega vremena oziroma neke vrste zaprt prostor za pregled vozil (tako delo lahko poteka nemoteno kljub vremenskim nevšečnostim),
- prostor za vozila, ki čakajo na pregled (prostor mora biti dovolj velik, da vozila ne ovirajo ostalih udeležencev prometa oziroma vozil, ki prav tako čakajo na pregled ali pa so pregled že opravila),
- opremljen zaprt prostor, v katerem so nameščene telekomunikacijske povezave, na katere se priklopijo nadzorne službe (prostor mora biti ustrezno zaščiteno proti slabim vremenskim razmeram zaradi instrumentov, ki so občutljiva na tresenje in temperaturo),
- prostor za tehtanje vozil (prostor, ki je ločen in ima reže v asfaltu, v katerem bi bile nameščene tehtnice),
- zaprt prostor za podrobne preglede oseb in prtljage (zaradi številčnega prehoda tujih voznikov tovornih vozil čez Slovenijo je to še posebej pomembno),
- mobilno vozilo za tehnične preglede (po vzoru tujih policij, npr. nemške policije), pri tem je vozilo opremljeno z opremo, ki jo imajo na tehničnih pregledih (valjarji za zavore, tipala za zrak, kalibri za ugotavljanje zračnosti priklopnih in polpriklopnih vozil, napravo za ugotavljanje ustreznosti snopa svetlobe),
- rampo, ki bi bila namenjena ugotavljanju tehnične brezhibnosti vozil (vozilo bi zapeljalo na rampo tako, da bi imel kontrolor dostop do podvozja, kjer bi lahko lažje opravljal preglede in bi se lahko uporabljala za tehnično izpravnost vozil ter morebitno tihotapljenje droge),
- sanitarije za izvajalce nadzorov in stranke v postopku (podobno kot na počivališčih),
- močnejša osvetlitev, ki bi omogočala nemoteno delo ponoči (za osvetlitev bi bilo poskrbljeno v času, ko bi nadzorne službe izvajale delo v nočnem času).

Te osnovne zahteve bi močno olajšale samo delo, saj ne bi bilo treba vsakodnevno prevažati potrebne opreme in delo bi bilo tako zaradi boljših pogojev bistveno hitreje in bolj kvalitetno opravljeno.

Ker bi bila investicija izgradnje novih kontrolnih točk precejšnje breme za državo oziroma notranje ministrstvo, bi za začetek predlagali samo nekaj kontrolnih točk na že obstoječih počivališčih, razporejenih na avtocesti po vsej Sloveniji. Kontrolne točke je na slovenskem avtocestnem omrežju smiselno umestiti po celotnem avtocestnem križu (Ljubljana–Maribor, Ljubljana–Koper, Ljubljana–Obrežje in Ljubljana–Karavanke). Zaželeno bi bilo, da bi se postavilo vsaj 5 kontrolnih točk; po dve kontrolni točki bi bilo potrebno dograditi na avtocesti številka A1, dve na avtocesti A2 in eno na avtocesti A5.

Predlagane lokacije:

1. Na Avtocesti A1 LJUBLJANA–MARIBOR bi se kontrolna točka naredila na dosedanjem počivališču Lukovica v smeri proti Mariboru;
2. Na avtocesti A1 LJUBLJANA–KOPER na dosedanjem počivališču Studenec v smeri proti Kopru;
3. Avtocesta A2 KARAVANKE–LJUBLJANA bi vsebovala kontrolno točko na dosedanjem počivališču Voklo v smeri Kranja;
4. Avtocesta A2 LJUBLJANA–OBREŽJE na dosedanjem počivališču Starine;
5. Avtocesta A5 MARIBOR–LENDAVA pa na dosedanjem počivališču Dolinsko v smeri proti Lendavi.

## 6 ZAKLJUČEK

Začetki gradnje prvih avtocest segajo v leto 1972. Takrat še niso predvidevali, da se bo gostota prometa tako drastično povečala. Vendar pa ne govorimo samo o razvoju in posledično povečanju prometa, saj se je temu primerno namreč močno razvila in napredovala tudi tehnološka podoba avtomobilov. V tem smislu vozniki dandanes postajajo vedno bolj zahtevni, zato je potrebno poskrbeti tudi za njihovo varnost v smislu izgradnje varnih cest, predvsem pa avtocest, ki so zaradi današnjega tempa življenja še posebej priročne in najbolj učinkovite pri transportu iz točke a do točke b.

Povišano število prometa v Sloveniji pa pomeni tudi več tovornega prometa, ki potuje preko naše države. Tovorna vozila (avto)ceste močno obremenjujejo in nadzor le-teh je izredno pomemben. Seveda ne smemo zapostaviti voznikov osebnih vozil, ki prav tako kršijo cestnoprometne predpise. Za izvedbo postopkov potrebujemo ustrezne točke, lokacije, kjer se to lahko varno opravi. Zaenkrat se to opravlja večinoma na cestnih počivališčih, le izjemoma na SOS točkah in odstavnih pasovih, upoštevajoč dejstvo, da je odstavni pas zagotovo ena izmed najbolj nevarnih lokacij. Počivališča so do sedaj izkazala kot najboljša opcija, ker pa mesto ni vedno zagotovljeno, se je velikokrat potrebno prilagoditi situaciji in postopek opraviti v nekoliko neustreznih pogojih ali pa poiskati ustrezno mesto izven počivališča.

Pri gradnji avtocest zagotovo ni bil prvenstveni namen izgradnja kontrolnih točk. V to smer bi bilo treba razmišljati v prihodnje. Zaradi težkih razmer bi bila izgradnja novih kontrolnih točk najbolj ugodna rešitev problematike v zvezi z nadzorom osebnih, predvsem pa tovornih vozil. Ker bi to pomenilo velik finančni zalogaj, se kot alternativa predlaga renovacija obstoječih počivališč. To pomeni, da bi se obstoječa počivališča povečala v smislu izgradnje dela počivališča, ki bi bilo ločeno z zapornicami in bi bilo namenjeno le kontroli vozil. Tretja opcija je izmenično delovanje počivališč, kjer bi bilo počivališče v času nadzora oziroma pregleda vozil zaprto za ostale udeležence prometa, v nasprotnem primeru pa bi obratovalo kot običajno počivališče. Postavitev novih kontrolnih točk bi bilo smiselno razporediti po celotnem območju Republike Slovenije. Zaenkrat bi zadostovalo pet kontrolnih točk, ki bi bile postavljene enakomerno po celotnem avtocestnem križu. Nove kontrolne točke bi tako zagotovile višjo stopnjo varnosti pri pregledu vozil tako za voznike kot tudi za nadzorne organe, ki pregled izvajajo. Poleg tega bi bilo delo opravljeno bolj temeljito in tudi sama učinkovitost bi bila boljša, saj bi izvajalci točno vedeli, kje bodo brez problema opravili postopek. To je zagotovo pomemben korak k večji varnosti na slovenskih cestah, lažjemu nadzoru in pa predvsem k odkrivanju kaznivih dejanj in kaznovanju voznikov, ki kršijo cestnoprometne predpise.

## LITERATURA IN VIRI

*Avtocesta*. Pridobljeno 15. 10. 2015 z naslova <https://sl.wikipedia.org/wiki/Avtocesta>.

*Poostren nadzor avtobusov in tovornjakov* (4. 2. 2011). Pridobljeno 20. 10. 2015 z naslova <http://www.24ur.com/novice/slovenija/poostren-nadzor-avtobusov-in-tovornjakov.html>.

*Slovensko avtocestno omrežje*. Pridobljeno 15. 10. 2015 z naslova [https://sl.wikipedia.org/wiki/Slovensko\\_avtocestno\\_omre%C5%BEje](https://sl.wikipedia.org/wiki/Slovensko_avtocestno_omre%C5%BEje).

Vran, J. (2014). »*Vinjetarji*« na koncu koprške obvoznice skoraj vsak dan. Pridobljeno 20. 9. 2015 z naslova <http://www.regionalobala.si/novica/vinjetarji-na-koncu-koprske-obvoznice-skoraj-vsak-dan>.

Zakon o pravilih cestnega prometa. *Uradni list RS*, št. 82/13.

Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih. *Uradni list RS*, št. 14/14.

Zakon o cestah. *Uradni list RS*, št. 109/10.

Zakon o nalogah in pooblastilih policije. *Uradni list RS*, št. 15/13.

Zakon o cestninjenju. *Uradni list RS*, št. 24/15.