

PROMETNA ŠOLA MARIBOR
VIŠJA PROMETNA ŠOLA

DIPLOMSKO DELO

PREVOZ RAKETNE BATERIJE ROLAND NA VAJO
ELITE 2007

Študent: *Boštjan Petrovič*

Naslov: *Ulica borcev 39, Maribor*

Številka indeksa: *12150160136*

Vrsta študija: *odrasli*

Program: *višješolski program Promet*

Mentor: doc. dr. Anton Pepevnik

Maribor, april 2008

Zahvaljujem se vsem, ki so kakorkoli pripomogli k nastanku tega dela.

Za pomoč pri delu se pristrčno zahvaljujem mentorju gospodu doc. dr. Antonu Pepevniku, gospe Danici Perger za lektoriranje in vsem, ki so mi stali ob strani pri nastajanju te naloge.



prometna šola maribor
višja prometna šola

SI – 2000 MARIBOR, Preradovičeva 33, tel.: +386 2 4294106, 4294107, fax: 4294110

Obr.DIP 6

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKE NALOGE

Podpisani Boštjan Petrovič, rojen 31. maja 1970 v Mariboru, s svojim podpisom potrjujem, da sem avtor diplomske naloge z naslovom *Prevoz raketne baterije Roland na vajo Elite 2007*.

Maribor, 7. 5. 2008

Podpis:

POVZETEK

Delovne izkušnje so privedle do tega diplomskega dela, ki se osredotoča na tematiko izvedbe izrednega prevoza. Obravnava zakone in pravilnike, kateri se nanašajo na to tematiko. V delu so zakoni in pravilniki predstavljeni poenostavljeno. Prav tako smo se v delu dotaknili pravilnikov in zakonov v tujini in jih primerjali s slovenskimi. Izpostavili smo, kako izvedemo izredni prevoz. V nadaljevanju je predstavljen proces načrtovanja in proces priprave na izredni prevoz. Ta del obravnavane tematike je mišljen kot opora za načrtovanje in priprave bodočih prevozov. Sledi obravnava prevoza raketne baterije Roland na vajo ELITE 2007. Izvedba prevoza je opisana z vsemi posebnostmi, ki so se pojavile na prevozu. V diplomskem delu smo uporabili različne raziskovalne metode, ki smo jih izbirali glede na vrsto iskanih podatkov oziroma informacij. Končna ugotovitev tega diplomskega dela je, da je bil prevoz uspešno opravljen. Vedeti pa je potrebno, da je sodelovalo v prevozu veliko osebja, ki ima nemalo izkušenj z izvajanjem takšnih prevozov. Podali smo tudi nekaj predlogov za uspešno in bolj varno izvedbo izrednega prevoza na večje razdalje. Zavedati pa se moramo tudi dejstva, da je vsak izredni prevoz lahko unikaten, in dejstva, da se z izrednimi prevozi srečujemo v prometu dnevno.

Ključne besede: *promet, izredni prevoz, spremstvo izrednega prevoza, varnost v prometu, oprema za izvedbo izrednih prevozov, itinerar, elektronske aplikacije, ponderiranje, spremljevalna vozila 3. generacije*

ABSTRACT

Working experience with special transport results in this diploma thesis, which is mainly focusing on the theme of special transport execution as well as on laws and standards used for these transport types. The laws and standards are presented in a simple manner. Furthermore, domestic laws and standards relevant to special transport execution are compared to the international laws and standards. In addition, the special transport planning processes and preparations are also discussed in this diploma thesis. It is believed that the findings presented could be used in planning and preparing future special transport executions. What is more, the air defence rocket battery Roland transport to the ELITE 2007 exercise and all its particularities are described in this diploma thesis.

The research methods used in this diploma thesis depend mostly on the gathered data. It is this diploma thesis finding that the air defence rocket battery Roland transport was successfully executed. It should be stressed that the personnel involved in this particular special transport has lots of experience with this type of transport.

Finally, this diploma thesis also proposes several suggestions that could improve long distance special transport efficiency and safety. However, one should understand that each special transport is unique as well as that there are special transports executed daily.

Key words: *traffic, special transport, special transport escort, traffic safety, special transport escort gear, itinerary, electronic applications, ponderation, 3rd generation escorting vehicles*

KAZALO

1. UVOD	1
1.1 Opredelitev področja in opis problema	1
1.2 Namen in cilj raziskave	1
1.3 Predpostavke in omejitve	2
1.4 Raziskovalne metode	3
2. PREVOZ TOVORA IZREDNIH DIMENZIJ	4
2.1 Zakon o varnosti v cestnem prometu	4
2.1.1. Splošno o zakonu o varnosti cestnega prometa	4
2.1.2. Izredni prevozi v zakonu o varnosti cestnega prometa	6
2.2 Zakon o javnih cestah	8
2.2.1. Splošno o zakonu o javnih cestah	8
2.2.2. Izredni prevoz v zakonu o javnih cestah	11
2.3 Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah v RS	13
2.3.1. Splošno o pravilniku	13
2.3.2. Izvajanje izrednih prevozov	16
2.3.3. Vloga za izdajo dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza	20
2.4 Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu	26
2.4.1. Splošno o pravilniku	26
2.4.2. Največje mere in mase vozil	28

3. PREVOZ RAKETNE BATERIJE ROLAND NA VAJO ELITE 2007	35
3.1 Raketna baterija ROLAND	35
3.2 Prevoz baterije na vajo ELITE 2007	41
3.2.1. Načrtovanje prevoza	41
3.2.2. Priprava na prevoz	46
3.2.3. Izvedba prevoza	52
3.2.4. Analiza izvedenega prevoza	58
3.2.5. Rezultati in interpretacija	60
3.3 Predvidene organizacijske spremembe	62
4. IZHODIŠČA, PRIPOROČILA IN PREDLOGI	65
5. SKLEP	68
LITERATURA	71
SEZNAM SLIK	72
SEZNAM TABEL	74
PRILOGE	75

1. UVOD

1.1. Opredelitev področja in opis problema

V diplomskem delu se bomo osredotočili na celoten proces premika raketne baterije Roland na vajo ELITE 2007. Podrobno bo predstavljen proces priprave na premik kakor tudi sama izvedba prevoza enote na vajo. Prevoz se opravlja čez tri države Evropske unije. Tako bo izdelana primerjava zahtev za prevoz znotraj zakonodaj teh treh držav, še posebej na področju prevoza tovora izrednih dimenzij. Prav tako bo predstavljena urejenost prevoza s strani Slovenske vojske, kako urejamo prevoz izrednih dimenzij znotraj Slovenije in kako urejamo vojaške prevoze izrednih dimenzij čez ozemlja tujih držav. V našem primeru, kako je to urejeno na področju Evropske unije.

1.2. Namen in cilj raziskave

Tovori izrednih dimenzij potujejo po cestah tako rekoč vsakodnevno. Tudi v Slovenski vojski imamo kar nekaj enot, katere so s svojimi sredstvi v prometu izrednih dimenzij. Takšni premiki pa niso nikoli enostavni. V diplomskem delu bi želel opozoriti na nekatere posebnosti, ki jih prinašajo tovari oziroma prevozi izrednih dimenzij. Še posebej bi želel poudariti, kako je v bateriji ROLAND poskrbljeno za izvajanje takšnih prevozov. Koliko je potrebno priprav že za enostaven prevoz na krajši razdalji, kaj šele kompleksnejši premik na večji razdalji. Še posebej, kakor bo obravnavano v diplomskem delu, prevoz enote na vajo ELITE, ki se izvaja v Nemčiji.

Seveda se bomo dotaknili tudi zakonodaje v Nemčiji in Avstriji in kako ima Slovenija urejene takšne prevoze. Podali bomo teoretične osnove izvedbe takšnega prevoza kakor tudi nekatere posebnosti takšnega prevoza. Namen diplomske naloge je tudi podati nekatere praktične smernice za pomoč drugim pripadnikom Slovenske vojske kakor tudi širše, ki se bodo ukvarjali s podobnimi prevozi.

Cilj diplomske naloge je zbrati in prikazati izhodišča za uspešno organizacijo prevoza izrednih dimenzij na daljše razdalje, še posebej prevoza vojne tehnike. Naloga naj bi bila v pomoč pripadnikom Slovenske vojske, lahko tudi širše. Samim pripadnikom enote pa bo naloga dala vpogled v izvedeno nalogo prevoza.

Hipoteze so postavljene na podlagi izkušenj in izmenjavanja mnenj med izvajalci izrednih prevozov v Slovenski vojski, kot tudi izmenjavanja mnenj s sodelujočimi na takšnih prevozi. Na podlagi tega so postavljene naslednje hipoteze:

Hipoteza 1: Tovori izrednih dimenzij so tako rekoč dnevno na cestah.

Hipoteza 2: Takšni tovari zahtevajo posebno pripravo na prevoz, tako tovor, kot tudi sodelujoči pri tem prevozu.

Hipoteza 3: Pomembno je tudi teoretično znanje in poznavanje predpisov, ki jih ureja zakonodaja.

Hipoteza 4: Zakoni se nekoliko razlikujejo po evropskih državah, zato je pomembno, da so sodelujoči seznanjeni s posebnostmi.

Hipoteza 5: Praktične izkušnje iz prevoza tovorov izrednih dimenzij so zelo pomembne.

Hipoteza 6: S pomočjo sodobnih elektronskih aplikacij je izvedba prevoza tovora izrednih dimenzij bistveno lažja.

1.3. Predpostavke in omejitve

Ker se vojaška vozila vključujejo v popolnoma civilen promet, za njih veljajo popolnoma isti predpisi kakor za civilna vozila. Tako velja enako na področju prevoza tovora izrednih dimenzij. Morda velja omeniti, da se morajo vojaška vozila držati še omejitev, ki jih predvidevajo interni pravilniki o prevozu z vojaškimi vozili, čemu se bomo tudi nekoliko posvetili v diplomskem delu. Možno je, da do vsega gradiva ne bomo imeli dostopa oziroma je dostop omejen zaradi stopnje tajnosti.

Podali pa bomo nekaj praktičnih izkušenj iz mnogih že izvedenih prevozov izrednih dimenzij, še prav posebej s področja vojaških transportov. Tako bo možno črpati iz naših izkušenj, kako napraviti prevoz čimbolj tekoč in nemoteč za preostali promet. Prav tako bomo omenili sodobne elektronske aplikacije, ki so nam v pomoč pri organizaciji in izvedbi prevoza.

1.4. Raziskovalne metode

Pri izdelavi diplomskega dela je bilo uporabljenih več metod z namenom, da bi bil problem raziskovanja rešen na najbolj primeren način.

Uporabljene so bile naslednje znanstveno raziskovalne metode:

- indukcije,
- dedukcije,
- analize,
- sinteze,
- deskripcije,
- klasifikacije,
- kompilacije.

2. PREVOZ TOVORA IZREDNIH DIMENZIJ

2.1. Zakon o varnosti cestnega prometa¹

2.1.1. Splošno o zakonu o varnosti cestnega prometa

Zakon o varnosti cestnega prometa je splošen dokument, ki obravnava varnost na splošno in je takorekoč krovni dokument za vse ostale zakone in predpise v cestnem prometu. Zadnja dopolnjena verzija zakona je bila dopolnjena konec leta 2006 in z izidom v uradnem listu dne 18. 12. 2006 tudi uradno veljavna. Zakon se nenehno dopolnjuje, kar je posledica odzivanja okolja, prometnih tokov in še mnogih faktorjev na sam zakon. V njem najdemo vse osnove in pravila, ki veljajo v cestnem prometu, ki se nekoliko spreminjajo z leti oziroma časom, vendar pa bolj ali manj določena pravila veljajo, odkar se cestni promet sploh pojavlja v okolju.

Tako nam zakon o varnosti cestnega prometa daje temelje za varen potek prometa, podaja pa tudi temelje za sankcioniranje kršitev tega zakona. V zakonu so obravnavani vsi segmenti cestnega prometa, od pešcev pa do tovornega prometa. Zakon pa obravnava naslednja poglavja:

I. Uvodne odločbe

V tem delu zakon uvaja uvodne določbe in osnovne pojme kakor tudi pojme, ki se obravnavajo v tem zakonu.

II. Pravila cestnega prometa

V tem delu zakona so opredeljena osnovna pravila cestnega prometa. Ta pravila so temelj varnega prometa na naših cestah.

III. Vozila v cestnem prometu

Tukaj se obravnavajo vozila v cestnem prometu, ki so razdeljena v kategorije, omenjene so tudi posebne kategorije vozil. V tem delu se tudi obravnava, katere zahteve morajo izpolnjevati vozila, da so lahko sploh udeležena v prometu.

¹ Zakon o varnosti cestnega prometa (uradno prečiščeno besedilo). 2006. Ljubljana: Uradni list RS 133/2006.

IV. Posebne obveznosti voznikov

Ta del zakona pa obravnava posebne obveznosti voznikov, kar je tudi zelo pomemben faktor za varen in tekoč promet.

V. Varstvo udeležencev cestnega prometa

Ta del obravnava varstvo udeležencev cestnega prometa in je eden ključnih elementov zakona, kajti varovanje udeležencev v prometu je glavni temelj varnega prometa.

VI. Naprave za urejanje prometa

V VI. poglavju se definirane naprave za urejanje prometa, kdo z njimi upravlja, kdo jih postavlja in kakšne so dolžnosti udeležencev ob srečevanju s takšnimi napravami v prometu. Danes lahko zatrdimo, da brez takšnih naprav promet ne bi bil mogoč.

VII. Ovire in druge posebnosti v cestnem prometu

V tem poglavju zakon obravnava ovire in posebnosti v cestnem prometu. Tako je pojasnjeno, kako ravnati ob ovirah in ob posebnostih v cestnem prometu. Glavno merilo pa je, da je promet varen za vse udeležence v cestnem prometu.

VIII. Psihofizično stanje udeležencev cestnega prometa

V tem delu se obravnava psihofizično stanje udeležencev v prometu. Tako je definirano, v kakšnem stanju morajo biti vozniki za varno vključevanje v promet.

IX. Prometna nesreča

Tu se srečamo s sicer najbolj neželjenim pojmom in zakon nam poda, kaj je prometna nesreča, kakšne so naše obveznosti, kadar smo udeleženi v prometni nesreči, kakor tudi kadar se znajdemo na kraju prometne nesreče.

X. Vozniki

V X. poglavju so obravnavani vozniki. Tako zvmemo, kdo je mladi voznik in določena merila, ki veljajo za vse voznike. Prav tako je definirano, kdaj lahko postanemo voznik in kdaj in kako voznik določene kategorije vozil.

XI. Vozila

Tukaj zvemo, kaj je vozilo, koliko različnih vrst vozil poznamo ter zakaj jih razvrščamo v kategorije. Prav tako je definirano, kakšne varnostne zahteve morajo izpolnjevati vozila, da se smejo varno vključevati v promet.

XII. Javne prireditve na cesti

V tem delu pa zakon obravnava javne prireditve na cestah, kaj morajo organizatorji takšnih prireditev zagotoviti, da sta prireditev in promet še vedno popolnoma varna. Prav tako zvemo, kakšna dovoljenja so potrebna za izvedbo, kakor tudi določene izjeme.

XIII. Strokovni in inšpekcijski nadzor

Poglavje obravnava strokovni in inšpekcijski nadzor. Kdo ga lahko izvaja in na kakšen način se izvaja nadzor.

XIV. Varnostni ukrepi, pooblastila in druga posebna določila

Kaj so varnostni ukrepi, pooblastila in posebna določila zakona izvemo v predzadnjem poglavju.

XV. Prehodne in končne določbe

V zadnjem poglavju pa so navedene prehodne in končne določbe, ki se tičejo tega zakona.

2.1.2. Izredni prevozi v zakonu o varnosti cestnega prometa

Izredni prevozi so seveda obravnavani v zakonu o varnosti cestnega prometa. Tako se srečamo v bistvu z uvodnimi določili o izvajanju izrednih prevozov. Ta uvodna določila nam podajo uvodne smernice za izvedbo prevoza izrednih dimenzij. Iz tega sledi, da za varno izvedbo prevoza moramo upoštevati najprej vsa določila iz tega zakona.

Tako se najprej v zakonu srečamo s pravilno označenimi osebami, ki opravljajo naloge in opravila na cesti zunaj vozila ob izvajanju izrednega prevoza. V zakonu se seznanimo tudi s

največjimi dovoljenimi hitrostmi, kar je prav tako pomembno za izvedbo prevoza. Najbolj podrobno pa je izredni prevoz obravnavan v 70. členu zakona. Le ta obravnava:

- definicijo izrednega prevoza,
- kdaj se lahko prevoz opravi,
- kdaj se lahko prevoz opravi izjemoma,
- kako morajo biti usposobljeni izvajalci in organizatorji prevoza,
- kdo predpiše program za usposabljanje voznikov, spremljevalcev in organizatorjev izrednih prevozov,
- kazenske sankcije za kršitve tega člena zakona.

Tako iz 70. člena izvemo, kaj je izredni prevoz:

„Izredni prevoz je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom presega predpisano ali s prometnim znakom omejeno osno obremenitev, predpisano ali s prometnim znakom omejeno skupno maso ali za posamezno vrsto vozil predpisano ali s prometnim znakom omejeno dimenzijo²”.

V nadaljevanju se v 124. členu srečamo z organizirano kolono vozil, za katero določene omejitve ne veljajo, kadar so v spremstvu. To velja tudi za izvajanje vojaških prevozov. V 124. členu piše:

„(1) Za premike organiziranih kolon vojaških vozil, ki se izvajajo zaradi obrabnih potreb ali mednarodnih obveznosti države, ki jih spremljajo vojaški policisti, ne veljajo določbe tega zakona o hitrosti vozil v organizirani koloni, načinu prevoza in številu oseb, ki se smejo prevažati na tovornih vozilih, in o izrednih prevozih³”.

„(2) Vojaški policisti spremljajo kolono vozil iz prejšnjega odstavka na čelu in začelju, pri tem pa morajo uporabljati svetlobne znake iz 128. člena tega zakona. Pri spremljanju kolone vozil smejo vojaški policisti urejati promet vozil, pri tem pa morajo uporabljati znake, ki jih dajejo policisti v skladu s tem zakonom in podzakonskim aktom, izdanim na njegovi podlagi⁴”.

² ZVCP, 70. člen.

³ ZVCP, 124. člen.

⁴ ZVCP, 124. člen.

128. člen, ki je bil naveden zgoraj, pa obravnava uporabo signalnih luči na vozilih, ki izvajajo in spremljajo izredni prevoz. Člen obravnava tudi dolžnosti voznikov, ki srečajo takšen prevoz, in kako morajo ravnati v takšnih primerih.

Kot vidimo, zakon o varnosti cestnega prometa opredeljuje le osnove iz izvedbe prevoza izrednih dimenzij. V nadaljevanju se bomo posvetili še nekaterim drugim zakonom in pravilnikom, ki obravnavajo izvajanje izrednih prevozov. Pomembno pa je dejstvo, da je vsak izredni prevoz unikaten. Ne glede na to, da sta lahko tovor ali dimenzija vozila enaka. Zelo redko se srečamo z enakimi razmerami za izvedbo prevoza, niti ne moremo na njih vplivati, zato moramo še posebej pozorno pristopiti k izvajanju vsakega posameznega prevoza.

2.2. Zakon o javnih cestah⁵

2.2.1. Splošno o zakonu o javnih cestah

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

Zakon prenaša v slovenski pravni red določbe direktiv Evropske unije:

- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila,
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v skupnosti,

⁵ Zakon o javnih cestah. 2006. Ljubljana: Uradni list RS 33/2006.

- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju.

Zakon torej obravnava vse javne ceste in pogoje uporabe teh cest in kakor vidimo v naš pravni red prenaša nekatere direktive Evropske unije. Na splošno pa lahko rečemo, da zakon določa pravila uporabe, vzdrževanja, graditve javnih cest.

Zakon pa je sestavljen iz naslednjih poglavij:

I. Splošne določbe

V tem uvodnem delu zakona se najprej srečamo z namenom zakona, pa s pojmom in statusom javnih cest, sledi delitev in kategorizacija cest. Prav tako je opredeljeno stanje javnih cest. Podani so predpisi o gradnji in vzdrževanju cest. Opredeljeno je tudi kdo predpiše tehnične specifikacije in predpise. Sledijo merila za javno službo za javne ceste. Za tem je omenjeno kako se javne ceste financirajo. Prav tako je omenjena interoperabilnost cestninskih sistemov, sledijo pogoji za dodelitev koncesije za gradnjo javne ceste. Na koncu I. poglavja so opredeljeni sestavni deli javne ceste in določitev mej javne ceste.

II. Upravljanje državnih cest

V tem poglavju pa je najprej navedeno, kdo je upravitelj državnih cest, kategorizacija državnih cest. Sledi pojasnitev, kaj je Direkcija Republike Slovenije za ceste. Definirana je tudi strategija razvoja in vzdrževanja državnih cest ter nacionalni program.

III. Graditev državnih cest

Tukaj je obravnavana gradnja državnih cest, in to od samih pogojev za gradnjo do razlastitve oziroma menjav zemljišč, do izgradenj obvoznih poti med gradnjo ter tudi same zahteve za gradnjo, kakor tudi same obveznosti investitorja.

III.a Minimalne varnostne zahteve za predore

III.a poglavje je posledica ene izmed direktiv Evropskega parlamenta in Sveta Evrope in obravnava minimalne varnostne zahteve v predorih, hkrati definira tudi, kaj je predor in kaj so dolžnosti upravljavca predora. Zakon tudi predvideva uradnika za varnost, ki koordinira ukrepe za zagotovitev varnosti v predoru.

IV. Vzdrževanje državnih cest

To poglavje obravnava vzdrževanje državnih cest, in to najprej skozi načela vzdrževanja državnih cest, skozi vzdrževanja križišč in križanj, skozi vzdrževanje cestnih objektov nad državnimi cestami in vzdrževanje državne ceste na mejnih prehodih. Prav tako je omenjena obveznost občin in vzdrževanje občinskih cest ob preusmeritvah prometa.

V. Varstvo državnih cest in prometa na njih

V V. poglavju se obravnava varstvo državnih cest in prometa na njih. Tako zakon najprej definira omejitve uporabe državne ceste, sledi varovalni pas ob državni cesti, sledi napeljevanje nadzemnih in podzemnih vodov in naprav, sledi obravnava del na državni cesti in opravljanje del ob državni cesti, sledijo izredni prevozi in nadzor izrednih prevozov. V tem delu se še obravnavajo spremljajoče dejavnosti ob državni cesti, priključki na državne ceste, varovalni gozdovi in hudourniki ob državnih cestah, graditev žičniških naprav čez državne ceste. 61. člen pa definira prepovedi ogrožanja državne ceste in prometa na njej. Sledijo še ukrepi za varstvo prometa, ki zajemajo: zapore cest zaradi del ali prireditev, izdajo dovoljenj za zaporo cest, polje preglednosti, prometno signalizacijo, obveščanje in oglaševanje ob državnih cestah, opravljanje dejavnosti ob državnih cestah zunaj naselij.

VI. Inšpekcijsko nadzorstvo

To poglavje obravnava opravljanje inšpekcijskega nadzorstva, pogoje inšpekcijskega nadzorstva, naloge inšpekcijskega nadzorstva, inšpekcijski nadzor predorov in kako se lahko inšpekcijski nadzor prenese.

VII. Kazenske določbe

V kazenskih določbah so najprej obravnavani prekrški na splošno, sledijo prekrški posameznikov, kršitve obveznosti vzdrževanja cest in nato še kršitve obveznosti uskladitve del.

VIII. Prehodne in končne določbe

V zadnjem poglavju pa zakon obsega: upravljanje občinskih cest, nadzorstvo nad občinskimi cestami, prav tako uvaja zahtevo o uvedbi nacionalnega programa razvoja in vzdrževanja cest, obravnava predpise, ki se nanašajo na vlado in ministra. Sledi še začetek veljavnosti zakona. Kot vidimo, zakon celovito obravnava javne ceste in razmerja na njih, kakor tudi njihovo vzdrževanje, graditev ter sam promet na javnih cestah in seveda, kar je tudi pomembno, obravnava varnost vseh uporabnikov cest.

2.2.2. Izredni prevoz v zakonu o javnih cestah

V zakonu o javnih cestah se prvič srečamo s terminom izredni prevozi v 11. členu zakona, kjer govori o taksah in povračilih za uporabo javnih cest. V tem členu zakona srečamo pojem povračilo za izredne cestne prevoze, kjer je definirano, kako se financira vzdrževanje javnih cest iz povračila za izredne cestne prevoze. V nadaljevanju se srečamo s 11. a. členom, ki se sicer ne tiče izrednih prevozov, vendar pa obravnava plačilo cestnin in v 9. alineji zakona pravi: „Obveznost plačila cestnine mora biti določena nediskriminatorno glede na državno pripadnost uporabnika in lastnika vozila oziroma prevoznika, glede na mesto registracije ali glede na izvor oziroma namembno mesto vozila. Vlada Republike Slovenije lahko določi, da se cestnina ne plačuje za prevoze z intervencijskimi in vojaškimi vozili, prevoze humanitarne pomoči in prevoze upravljavca cestninske ceste oziroma cestninskega cestnega objekta. Zaradi tega dela zakona so vsa vojaška vozila oproščena cestnin”.

V nadaljevanju zakona pa pridemo od enega izmed ključnih delov tega zakona, kar zasledimo v 19. členu, kjer zakon govori o Direkciji Republike Slovenije za ceste (v nadaljevanju besedila Direkcija za ceste). V 1. alineji tega člena zakona so našteje pristojnosti Direkcije za ceste, ki med drugim tudi obsegajo:

- naloge v zvezi z organizacijo obveščanja javnosti o stanju državnih cest in prometa na njih,
- izdajanje dovoljenj in soglasij, določenih z ukrepi za varstvo državnih cest in za zavarovanje prometa na njih.

Iz tega sledi, da je Direkcija za ceste odgovorna za obveščanje javnosti o stanju na cestah, vključno z morebitnimi večjimi prevozi izrednega tovora, zgoščanja prometa itd.

Prav tako je v zakonu predvideno, da lahko Direkcija za ceste zaradi nekaterih razlogov omeji promet na določenih odsekih cest, kar je lahko izrednega pomena za izvajanje izrednega prevoza. Kajti Direkcija za ceste ima to pristojnost, da lahko, na primer zaradi stanja cestišča, omeji izvajanje izrednih prevozov na določenem odseku, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo. Iz tega vidimo, da ima Direkcija za ceste nekatere pristojnosti, vendar pa tudi kar nekaj obveznosti do uporabnikov cest.

Same izredne prevoze pa zakon obravnava v 51. in 52. členu. Tako v 51. členu govori o izrednih prevozih in v 2. alineji pravi :

„Prevoz z vozili, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo s predpisi dovoljene 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 o dovoljenih dimenzij, mase ali osnih obremenitev, vendar pa presega katerega koli od teh elementov, ki je odrejena na državni cesti ali na njenem delu s prometnimi znaki⁶“.

V 3. alineji so definirani pogoji in roki za izdajo dovoljenja za izredni prevoz ter koga mora obvestiti Direkcija za ceste po izdaji tega dovoljenja. V 4. alineji so obravnavane izjeme, se pravi, kdaj dovoljenje za izredni prevoz ni potrebno. V 5. in 6. alineji pa se še srečamo s posebnostmi za izdajo dovoljenja in o obveznostih za izdajo tranzitnih smeri za izredne prevoze po javnih cestah v Republiki Sloveniji. 52. člen pa obravnava nadzor izrednih prevozov. Definirano je, kdaj in kako se izvajajo nadzori izrednih prevozov ter kdo sodeluje v nadzoru izvajanja izrednih prevozov. Tako ugotovimo, da nadzor opravlja policija in pa obmejni organi carinske službe na mejnih prehodih v državo.

Iz zakona lahko ugotovimo, da je v njegovem delu izredni prevoz dokaj podrobno definiran, še posebej pa je izredno dobro podana definicija izrednega prevoza, vendar pa tudi v tem zakonu, kakor tudi v zakonu o varnosti cestnega prometa, je izredni prevoz obravnavan zelo na splošno. Vendar pa sta oba zakona krovna dokumenta za izvajanje izrednega prevoza, kakor sta ta dva zakona tudi osnovna dokumenta pravilnikov, ki jih bomo obravnavali v naslednjih poglavjih.

⁶ Zakon o javnih cestah. 2006. Ljubljana: Uradni list RS 33/2006.

2.3. Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah v RS⁷

2.3.1. Splošno o pravilniku

Ta pravilnik določa pogoje in postopek za izdajo dovoljenja za izredne prevoze, pogoje in način opravljanja izrednih prevozov, stroške izrednih prevozov ter tranzitne smeri za opravljanje izrednih prevozov po javnih cestah v Republiki Sloveniji. Spomnimo se, kaj je izredni prevoz. Izredni prevoz je prevoz z vozilom ali skupino vozil, ki samo ali skupaj s tovorom presega s predpisi dovoljeno skupno maso, dimenzije ali osne obremenitve. Za izredni prevoz 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 elementov, ki je odrejen na javni cesti ali delu javne ceste s prometnimi znaki.

Slika 1: Izredni prevoz



Vir: www.viator-vektor.si

Tako je v pravilniku najprej opredeljeno motorno vozilo, ki izvaja izredni prevoz. Kakšno mora biti razmerje med bruto močjo in skupno maso vozila, prav tako so opredeljene osne obremenitve vozila ter drugi pogoji, ki jih mora vozilo za izvajanje izrednega prevoza izpolnjevati.

⁷ Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah v Republiki Sloveniji. 2004. Ljubljana: Uradni list RS.

Pravilnik deli izredne prevoze v naslednje kategorije:

- izredni prevoz I. kategorije je prevoz z vozilom, ki samo ali s tovorom ne presega naslednjih vrednosti skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev: skupna masa 60 ton, širina 3 metre, višine 4,3 metre, dolžine več kot 25 % od največje dovoljene s predpisi ali odrejene na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki, osnih obremenitev za več kot 15 % od največjih dovoljenih s predpisi ali odrejenih na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki;
- izredni prevoz II. kategorije je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom ne presega naslednjih vrednosti skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev: nad 60 ton in ne več kot 85 ton skupne mase, širino nad 3 metre, višino nad 4,2 metra in ne več kot 4,5 metra, dolžino za 25 % od največje dovoljene s predpisi ali odrejene na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki, osne obremenitve za več kot 15 % in ne več kot 40 % nad največjimi dovoljenimi s predpisi ali odrejenih na javni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki;
- izredni prevoz III. kategorije je prevoz z vozilom, ki samo ali skupaj s tovorom presega gornje meje skupne mase, dimenzij ali osnih obremenitev, določene v prejšnjem odstavku za izredni prevoz II. kategorije;
- izredni prevoz IV. kategorije je prevoz z vozilom brez tovora, ki ima s predpisi o varnosti cestnega prometa določene registrske tablice za motorna in priklopna vozila, ki ne izpolnjujejo predpisanih pogojev glede dimenzij ali katerih masa vozila presega 40 ton oziroma katera zaradi mase vozila presegajo dovoljene osne obremenitve.

V nadaljevanju pravilnika so navedeni pogoji za izdajo dovoljenja za izvajanje izrednega prevoza. Tako se lahko dovoljenje izda:

- če sta vozilo ali tovor konstrukcijsko nedeljiva tako, da z demontažo delov vozila ali tovora ni mogoče zmanjšati njune skupne mase, dimenzij ali osne obremenitve na raven največjih dovoljenih s predpisi ali odrejenih s prometnimi znaki na javni cesti,
- če vozila ali tovora od izvora pa do cilja ni mogoče prepeljati po železnici ali z drugimi prometnimi sredstvi ali če bi prevoz s temi prometnimi sredstvi povzročil večje skupne stroške prevoza s stroški dodatnih ukrepov za usposobitev prevozne poti kot prevoz po javni cesti,

- če je pri izvedbi izrednega prevoza moč zagotoviti pogoje za varno in čim manj moteno odvijanje cestnega prometa.

Dovoljenje za izvedbo izrednega prevoza pa ni potrebno:

- za izredne prevoze, ki se morajo opraviti takoj zaradi intervencije ob naravnih in drugih nesrečah, ob izrednih razmerah ali zaradi obrambnih potreb,
- za izredne prevoze, ki se morajo opraviti zaradi vzpostavitve prevoznosti javnih cest v zimski službi,
- za izredne prevoze I. kategorije z vozili mednarodnih mirovnih sil, mednarodnih organizacij oziroma obrambnih sil drugih držav, ki potekajo po tranzitnih smereh iz tega pravilnika, če je tako določeno s posebnim sporazumom ali pogodbo,
- za izredne prevoze z vozili za prevoz vozil ali kontejnerjev, ki potekajo po tranzitnih smereh iz tega pravilnika in ki sama ali skupaj s tovorom ne presegajo največje dolžine za več kot 15 %,
- za izredne prevoze I. kategorije z vozili policije,
- za izredne prevoze z avtobusi, ki potekajo po tranzitnih smereh iz tega pravilnika in katerih dolžina ne presega največje dolžine za več kot 15 %.

Pri zgoraj navedenih pogojih pa je potrebno vedeti, da velja kljub vsemu nekaj pravil. Iz prve alineje mora naročnik ali izvajalec o tem predhodno obvestiti Direkcijo za ceste in neposredno pred prevozom tudi policijo. Iz druge alineje se ti prevozi določijo v izvedbenem načrtu zimske službe. Za prevoze iz tretje alineje mora izvajalec ali naročnik obvestiti Ministrstvo za zunanje zadeve najmanj 5 delovnih dni pred pričetkom izvajanja prevoza. Obvestilo mora vsebovati podatke o naročniku in izvajalcu izrednega prevoza, vozila, s katerimi bo izvajan prevoz (vrsta, tip in registrska številka, dimenzije, razmik osi z osnimi obremenitvami ter skupna masa), čas prevoza ter o prevozni poti. Ministrstvo za zunanje zadeve o prevozu obvesti vojaško policijo, ki organizira spremstvo izrednega prevoza. Enako ima Slovenska vojska dogovorjeno z drugimi državami. Tako v bistvu za tujino ne potrebujemo dovoljenja za izvedbo izrednega prevoza, dovolj je že pravočasna najava prevoza in uskladitev s tujo vojaško policijo (kjer je to potrebno). Tako na primer za prevoz, ki ga obravnava to diplomsko delo, potrebujemo dovoljenje za izvedbo izrednega prevoza po Sloveniji, za Avstrijo in Nemčijo pa potrebujemo le pravočasno najavo.

2.3.2. Izvajanje izrednih prevozov

Na cesti se večkrat srečamo z vozili, ki prevažajo tovore izrednih dimenzij, kot so plovila, gradbena mehanizacija in razna industrijska oprema. Po slovenskih cestah se dnevno opravi več kot 20 takšnih prevozov, a so le redko deležni posebne pozornosti. S tem statističnim podatkom potrdimo **hipotezo 1**. Javnost jih ponavadi opazi šele, ko gre za prevoze ekstremnih dimenzij in mas, kakršni se pojavijo le na vsakih nekaj let. Zato bomo v tem delu nekoliko podrobneje spregovorili o izvajanju izrednih prevozov.

Zakon o javnih cestah določa izredni prevoz kot prevoz z vozili, ki sama ali skupaj s tovorom presegajo s predpisi dovoljene osne obremenitve, skupno maso, širino, dolžino ali višino. Za izredni prevoz se šteje tudi prevoz, pri katerem je vozilo samo ali skupaj s tovorom v mejah s predpisom dovoljenih mer, mase ali obremenitev, vendar pa presega omejitve katerega koli od teh elementov, ki je odrejena na državni cesti ali njenem delu s prometnimi znaki. Natančneje izredne prevoze ureja Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji. Poenostavljeno bi lahko dejali, da je izredni prevoz tisti, ki presega dovoljene dimenzije ali mase določene s predpisi ali s prometnim znakom.

Slika 2: Rumene rotacijske luči



Vir: www.promet.si

Pravilnik deli izredne prevoze po zahtevnosti v štirih kategorije: prvo kategorijo predstavljajo prevozi z majhnim preseganjem dovoljenih dimenzij ter obremenitev, zanje pa je moč, v kolikor se opravljajo z enakim vozilom in tovorom na enaki prevoznici, dobiti dovoljenje, ki velja vse leto. Sledi druga kategorija, v katero spadajo malce zahtevnejši prevozi, pri katerih je obvezno vsaj eno spremljevalno vozilo, pojavljajo pa se lahko tudi drugi posebni pogoji, kot je

npr. dovoljeno opravljanje prevoza samo v nočnem času. Približno polovica je izrednih prevozov tretje kategorije, v katero sodijo najzahtevnejši prevozi, pri katerih pogosto na določenem delu (ali pa tudi na celotni) prevozni poti sodelujejo prometni policisti. Četrta kategorija je namenjena izrednim prevozom z vozili, katera že sama, brez naloženega tovora, presegajo dovoljene dimenzije ali obremenitve. Tu gre večinoma za avtodvigala ter kombajne. Ta vozila so označena s posebnimi registrskimi tablicami rdeče barve. Prevozi četrte kategorije so v manjšini zaradi potreb po fleksibilnosti teh vozil, ki se morajo pogosto prestavljati "čez noč", pa imajo njihovi upravljavci največ težav pri pravočasnem pridobivanju dovoljenj za željeno prevozno pot.

Slika 3: Izredni prevoz jahte



Vir: www.floro.si

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

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

Slika 4: Izredni prevoz zabojnika



Vir: www.transmar.si

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 tehtanja ali merjenja s strani policije).

Sodelujoči pri izvajanju izrednih prevozov se mora najprej udeležiti usposabljanja za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih cestnih prevozov ter uspešno opraviti preizkus znanja.⁸ Usposabljanje po odredbi ministra za promet izvaja kar nekaj organizacij v Sloveniji (vse pa morajo imeti dovoljenje ministrstva za promet). Takšno usposabljanje traja dva dni (tri dni za organizatorje) in v večini organizacij, ki organizirajo usposabljanja, poteka, ko je dovolj prijavljenih za tečaj. Pogoji za vpis na usposabljanje je veljavno voziško dovoljenje B kategorije, za organizatorje pa najmanj srednja strokovna izobrazba.

Direktive EU ne rešujejo problematike izrednih prevozov. 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 ustrezno usposobljenimi izvajalci.

Dodatna soglasja oz. sodelovanje drugih služb je pri izrednih prevozi potrebno v naslednjih primerih:

⁸Usposabljanje in opravljanje preizkusov strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov po javnih cestah. 2007. Ljubljana: Ministrstvo za promet. Pridobljeno iz svetovnega spleta: www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/ceste/izredni_prevozi/.

- Za prevoze, ki presegajo 60 ton skupne mase ali dovoljeno obremenitev premostitvenih objektov (mostovi in nadvozi) na prevozni poti, je potrebno izdelati presojo statičnih stabilnosti objektov.
- Pri prevozih, ki potekajo po avtocesti in so širši kot šest metrov ali njihova skupna masa znaša več kot 60 ton, je potrebno soglasje DARSa.
- Kadar širina presega štiri metre ali kadar bi prevoz zaradi posebnosti vozišča ali tovora na določenem delu prevozne poti segal na nasprotno smerno vozišče, je potrebno policijsko spremstvo, ki ga skupaj z izdanim soglasjem predpiše MNZ. Prav tako pa je sodelovanje policistov potrebno, kadar so zaradi izrednega prevoza potrebne zapore državni cest, ki jih sicer izvajajo vzdrževalci cest (cestna podjetja in Podjetje za vzdrževanje avtocest).
- Če višina izrednega prevoza presega 4,5 metra, mora predlagatelj pridobiti tudi soglasje Telekomoma in podjetij, ki upravljajo z električnimi omrežji, če namerava izredni prevoz prečkati železniško progo, pa tudi Slovenskih železnic.
- Pri prevozih ekstremnih dimenzij so potrebna soglasja upravljavcev cest, po katerih bo prevoz potekal.

Slika 5: Prevoz uparjalnika



Vir: www.vistatrans.com

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

prevozov opozarjajo tudi na pričakovane podobne težave s prehodnostjo pri izgradnji novih mejnih prehodov na slovensko-hrvaški meji.

Stroški, ki nastopajo pri izrednih prevozi, so dveh vrst, prvi so vezani na upravno takso in se od prevoza do prevoza ne spreminjajo - trenutno znašajo 3,50 € za vlogo ter 14,20 € za izdano odločbo (dovoljenje za izredni prevoz), drugi pa so odvisni od posameznega prevoza. Obvezen strošek je povračilo za uporabo cest, ki se izračunava na podlagi dolžine prevozne poti, kategorije ceste ter razreda povračila, v katerega prevoz zaradi svoje izrednosti sodi. V povprečju znaša višina povračila okrog 12 do 21 €. Dodatno se izvajalci izrednega prevoza lahko srečajo še s stroški: policijskega spremstva, izdelave elaboratov prometne ureditve, izdelave presoje statičnih stabilnosti objektov, postavljanja in odstranjevanja cestnih zapor ter morebitnih gradbenih posegov na prevozni poti. Poleg vsega naštetega izvajalca bremenijo tudi stroški odpravljanja škode na prevozni poti, če do nje pride zaradi izvajanja izrednega prevoza, pri čemer so najpogostejše poškodbe prometne signalizacije in opreme.

Opravljanje izrednega prevoza brez dovoljenja, z neustreznim dovoljenjem, brez predpisane opreme ali če pri njem sodelujejo osebe, ki za to niso usposobljene, je sankcionirano. Poleg prepovedi nadaljevanja izvajanja izrednega prevoza so zagrožene tudi relativno visoke kazni (za pravno osebo najmanj 2500 €), nadzora s strani prometnih policistov je vse več, stroški pridobitve dovoljenja, skupaj s povračilom za uporabo cest, pa v večini primerov ne presegajo 60 evrov.

2.3.3. Vloga za izdajo dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza

Kakor smo že navedli v prejšnjih poglavjih, se lahko izredni prevoz opravi le, če pristojni organ izda dovoljenje za izvedbo izrednega prevoza. Izjema so le primeri, ki so navedeni v zakonu. Tako si bomo v tem delu nekoliko pogledali pogoje in samo vlogo za izdajo dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza ter pogoje, katere moramo izpolnjevati, da lahko sploh pride do izvedbe prevoza.

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

To dovoljenje se lahko izda:

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

Če izpolnjujemo vse navedene pogoje, lahko vložimo vlogo za izdajo dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza. Oblika vloge se nahaja v prilogi št. 1. Vloga pa mora vsebovati najmanj naslednje podatke o:

- vložniku vloge za dovoljenje za izredni prevoz (podatki o fizični ali pravni osebi),
- prevozniku izrednega prevoza, ki neposredno izvaja izredni prevoz (podatki o fizični ali pravni osebi),
- tovoru (vrsta tovora in tehnični podatki o tovoru, skupni masi, dimenzijah in osnih obremenitvah vozila s tovorom),
- vozilu ali vozilih, s katerimi bo izredni prevoz opravljen (registrska številka vozila; za vozila, ki niso registrirana v Republiki Sloveniji, je potrebno priložiti kopijo prometnega dovoljenja in potrdila o skladnosti vozila ali drugo listino, iz katere je mogoče ugotoviti ustreznost vozila ter državo registracije; za vozila, za katera ni potrebna registracija vozila pa številko šasije vozila),
- času prevoza oz. prevozov (predviden začetek in trajanje),
- načrtovani prevozni poti.

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

Za izredne prevoze III. kategorije, ki so izredni zaradi preseganja mas oziroma dimenzij, in za izredne prevoze II. kategorije, kjer so zaradi preseganja skupne dolžine potrebne zaustavitve prometa ali izredni prevoz v krivinah prehaja na nasprotno smerno vozišče, je potrebno vlogi priložiti tudi predlog prevoznega načrta.

Za izredne prevoze, katerih skupna masa presega nosilnost mostov in drugih objektov na prevozni poti (skupna masa izrednega prevoza presega 60 ton ali presega nosilnosti, določene v banki cestnih podatkov), je potrebno vlogi priložiti tudi presojo stabilnosti objektov. Presoja, ki se nanaša na identična vozila in tovor, enako razporeditev tovora ter nespremenjeno prevozno pot in objekte, ne sme biti starejša od enega leta.

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

Vloga za izdajo dovoljenja za izredni prevoz se vložijo na obrazcu, ki ga v skladu z določbami pravilnika o izrednih prevozih določi Direkcija Republike Slovenije za ceste (priloga I).

Predlog prevoznega načrta pa mora vsebovati naslednje:

- predlagano prevozno pot z navedbo cest, po katerih naj bi izredni prevoz potekal, ter vseh parkirišč in drugih prometnih površin ob prevozni poti, primernih za ustavljanje izrednega prevoza,
- časovni potek prevoza z navedbo predvidenih postankov na parkiriščih ali drugih prometnih površinah ob prevozni poti,
- opis, lokacijo in predviden čas posebnega manevriranja z vozilom ali manipuliranja s tovorom,

- opis predvidenih posebnih ukrepov pri izvajanju izrednega prevoza (delna ali popolna zapora ceste zaradi izrednega prevoza s predvidenim časom njenega trajanja, predvideni posegi v naprave in napeljave v zračnem prostoru nad voziščem ceste ipd.),
- predlog načina urejanja prometa v primerih iz tretje ali četrte alineje (izmenično odvijanje cestnega prometa, usmerjano s pomočjo semaforjev ali ročno, preusmeritev prometa na obvozne ceste ipd.),
- podatke o poteku že opravljenih enakih ali podobnih izrednih prevozov na predlagani prevoznih poti.

Kadar pa potrebujemo še presojo stabilnosti objekta, pa mora ta presoja vsebovati:

- identifikacijske in tehnične podatke o cestnih objektih,
- poročilo o stanju cestnih objektov,
- maso izrednega prevoza,
- shemo prometne obtežbe statične izračune,
- posebne pogoje za prevoz preko objektov,
- morebitne potrebne predhodne ukrepe za zagotovitev prevoznosti preko cestnih objektov,
- ugotovitev, da so cestni objekti, preko katerih je predviden izredni prevoz, sposobni za varen izredni prevoz in pod kakšnimi pogoji se sme izredni prevoz opraviti brez posledic za stabilnost in trajnost cestnih objektov.

Če izpolnjujemo vse zahteve iz vloge, če smo jo pravočasno vložili, skratka, če smo izpolnili vse pogoje, Direkcija za ceste izda na posebnem obrazcu, ki ga določi Direkcija za ceste dovoljenje za opravljanje izrednega prevoza (priloga št. 2)⁹. To dovoljenje pa vsebuje naslednje podatke o:

- fizični ali pravni osebi, na katero se glasi dovoljenje za izredni prevoz (imetnik dovoljenja),
- prevozniku izrednega prevoza, ki neposredno izvaja izredni prevoz, na katerega se glasi dovoljenje za izredni prevoz,
- vozilu ali vozilih, s katerimi sme biti izveden izredni prevoz,

⁹ Dovoljenje za izredni prevoz po javnih cestah. 2007. Ljubljana: Državni portal Republike Slovenije. Pridobljeno s svetovnega spleta: <http://e-uprava.gov.si/e-uprava/dogodkiPrebivalci.euprava?zdid=1041&sid=779>

- skupni masi, dimenzijah in osnih obremenitvah izrednega prevoza,
- prevozni poti izrednega prevoza,
- času, v katerem se sme opraviti izredni prevoz,
- obveznost in vrsta spremstva, število vozil za spremstvo oziroma obveznost sodelovanje policije izrednega prevoza.

Dovoljenje za izredni prevoz III. kategorije mora vsebovati pogoj, da je imetnik dovoljenja za izredni prevoz dolžan izdajatelju dovoljenja za izredni prevoz pred začetkom opravljanja izrednega prevoza najaviti začetek opravljanja izrednega prevoza.

Imetnik dovoljenja za izredni prevoz mora najavo iz prejšnjega odstavka opraviti na način, ki ga določi izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz v dovoljenju za izredni prevoz.

Izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz lahko v dovoljenju predpiše:

- da mora imetnik dovoljenja za izredni prevoz o opravljanju izrednega prevoza obvestiti javnost preko sredstev javnega obveščanja ter določi vsebino obvestila in število njegovih ponovitev,
- da mora imetnik dovoljenja za izredni prevoz izdajatelja dovoljenja za izredni prevoz pred začetkom izrednega prevoza obvestiti, da je izredni prevoz pripravljen za pregled in pregled izrednega prevoza omogočiti,
- da mora imetnik dovoljenja za izredni prevoz izdajatelja dovoljenja za izredni prevoz obvestiti o točnem začetku prevoza vsaj 8 ur pred začetkom na način, ki ga določi izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz,
- da mora imetnik dovoljenja za izredni prevoz zaradi zagotovitve varstva cest in prometa na njih izpolniti druge dodatne pogoje.

Dovoljenje za izredni prevoz se izda za vsak posamični izredni prevoz in velja največ 30 dni od dneva izdaje dovoljenja za izredni prevoz. To ne velja za dovoljenja za več zaporednih enakih izredni prevozov in izrednih prevozov, ki se opravljajo z več vozili. Pri tem se določi točno, na katerih odsekih cest se bo ta prevoz opravljal.

Ne glede na določbo pravilnika lahko izdajatelj dovoljenja izda eno dovoljenje za izredni prevoz z več vozili v primeru, da gre za sočasni prevoz enakih tovorov z enakimi vozili po isti prevozni

poti. V tem primeru izdajatelj dovoljenja za izredni prevoz določi obvezno razdaljo med vozili, ki opravljajo izredni prevoz in druge pogoje opravljanja izrednega prevoza.

Kadar gre za prevoz II. ali III. kategorije, mora vložnik vloge za izredni prevoz določiti organizatorja izrednega prevoza.

Organizator 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.

Za izredni prevoz, za katerega ni predpisana določitev organizatorja izrednega prevoza, skrbi imetnik dovoljenja za izredni prevoz. Pred začetkom opravljanja izrednega prevoza je dolžan prevoznika in voznika izrednega prevoza 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 spremljevalce izrednega prevoza, če je z dovoljenjem za izredni prevoz določena obveznost spremstva.

V dovoljenju za izredni prevoz se lahko glede na zahtevnost in značilnosti prevoza ter prevozne poti določi obveznost in vrsta spremstva izrednega prevoza, število vozil za spremstvo in obvezno sodelovanje policije pri zagotavljanju varnega odvijanja izrednega prevoza.

Prav tako se lahko v dovoljenju predpiše, da se mora prevoz opraviti v času manj zgoščenega prometa, kar moramo upoštevati pri sami izvedbi in organizaciji prevoza.

Kakor vidimo, sama vloga za seboj potegne mnogo stvari. Samo izpolnjevanje vloge predstavlja še najmanjšo težavo, s katero se sreča vlagatelj vloge. Dovoljenje lahko predpiše bolj detaljno izvedbo prevoza, seveda mora vlagatelj vloge upoštevati posebnosti, vendar pravilnik daje možnost definiranja natančnejših pogojev izvedbe prevoza.

2.4. Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu¹⁰

2.4.1. Splošno o pravilniku

Pravilnik o merah in masah določa največje mere in mase določenih cestnih in kmetijskih vozil v cestnem prometu. Ta pravilnik velja za:

- mere motornih vozil kategorij M2¹¹ in M3¹² ter njihovih priklopnih vozil kategorije O¹³, motornih vozil kategorij N2¹⁴ in N3¹⁵ ter njihovih priklopnih vozil kategorij O3¹⁶ in O4¹⁷,
- izjemne mere kmetijskih in gozdarskih vozil, kategorij T, C, S in R¹⁸,
- maso in druge značilnosti vozil kategorij M, N in O.

Prav tako pravilnik določi, katera vozila se v Republiki Sloveniji ne sme zavrniti. To so vozila v mednarodnem prevozu, ki so dana v drugih državah v uporabo, iz razlogov, ki zadevajo njihovo maso in mere, ter vozila v nacionalnem prevozu, ki so dana na uporabo v katerikoli državi iz razlogov, ki zadevajo mere.

V Sloveniji pa je prepovedan promet:

- vozil ali skupine vozil v nacionalnem prevozu blaga, ki ne ustrezajo zahtevam iz Tabele 1 (glej naslednje poglavje),
- vozil za nacionalni prevoz potnikov, ki ne ustrezajo zahtevam iz Tabele 1.

Vozila in skupine vozil, ki presegajo največje dovoljene mere in mase v Sloveniji, lahko sodelujejo v prometu le s posebnimi dovoljenji. Ta dovoljenja izdajajo za to odgovorni organi. Prav tako lahko sodelujejo vozila, ki presegajo največje mere in mase, za poskusno dobo teh vozil oziroma za čas preizkuševanja vozil ali v primeru preizkušanja in uvajanja novih tehnologij.

¹⁰ Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu. 2004. Ljubljana: Uradni list RS.

¹¹ Vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg sedeža voznika in največjo maso do vključno 5 ton.

¹² Vozila za prevoz potnikov z ve č kot osmimi sedeži poleg sedeža voznika in največjo maso večjo od 5 ton.

¹³ Priklopna vozila (vključno s polpriklopniki).

¹⁴ Vozila za prevoz blaga z največjo maso večjo od 3,5 tone, vendar do vključno 12 ton.

¹⁵ Vozila za prevoz blaga z največjo maso večjo od 12 ton.

¹⁶ Priklopna vozila z največjo maso večjo od 3,5 tone, vendar do vključno 10 ton.

¹⁷ Priklopna vozila z največjo maso večjo od 10 ton.

¹⁸ Gozdarska in kmetijska vozila.

Prav tako pravilnik navaja nekaj izjem zaradi nekaterih vozil, ki so bila v Sloveniji že registrirana pred uvedbo tega pravilnika. Tako npr. v Sloveniji lahko obratujejo avtobusi registrirani in dani v uporabo pred uvedbo tega pravilnika do konca leta 2020.

Pravilnik ima tri priloge. V prvi obravnava največje mere in mase, kar si bomo podrobneje ogledali v naslednjem poglavju. V drugi pa obravnava pogoje za enakovrednost sistemov vzmetenja z zračnim vzmetenjem na pogonskih oseh vozil. V tretji prilogi so pogoji za tablico o merah vozila. Tablica mora vsebovati:

- ime proizvajalca,
- identifikacijsko številko vozila,
- dolžino motornega vozila, priklopnika ali polpriklopnika,
- širino motornega vozila, priklopnika ali polpriklopnika,
- podatke o merjenju dolžine skupine vozil (dolžina motornega vozila in dolžina priklopnika ali polpriklopnika skupaj).

V drugi prilogi so definirani enakovredni sistemi vzmetenja proti zračnemu vzmetenju. V prilogi so navedene tudi formule za izračun ter graf za prikaz enakovrednosti.

Glede na to, da to diplomsko delo ne obravnava uvajanje novega vozila ali sistema v uporabo, temveč obravnava izvedbo izrednega prevoza z že danimi sredstvi, na njihove sisteme vzmetenja ne moremo vplivati, vendar pa so vsa vozila v skladu z v Sloveniji dovoljenimi kategorijami, tista, ki pa niso, pa opravljajo prevoze s posebnimi dovoljenji, kar bo v tem delu še omenjeno.

Zadnja sprememba tega pravilnika je uskladila pravilnik z Evropsko unijo, čeprav odstopanja niso bila prav velika.

Tabela 1: Največje mere in mase

Največja dolžina:		Največja skupna masa:	
-motorno vozilo	12,00 m	-dvoosni priklopnik	18 ton
-priklopnik	12,00 m	-triosni priklopnik	24 ton
-sedlasti vlačilec s polpriklopnikom	16,50 m	-skupina vozil s 5 ali 6 osmi	40 ton
-tovorno vozilo s priklopnikom	18,75 m	-vlačilec s 5 ali 6 osmi	40 ton
-zgibni avtobus	18,75 m	-3-osni vlačilec (zabojniki ipd.)	44 ton
-dvoosni avtobus	13,50 m	-2-osna vozila	18 ton
-tri in večosni avtobus	15,00 m	-3-osna vozila	24 ton
-avtobus s priklopnikom	18,75 m	-4-osna vozila	31 ton
-skupina vozil prirejena za prevoz avtomobilov	22,00 m	-3-osni zgibni avtobus	28 ton
Največja širina:		Osne obremenitve:	
-hladilniki	2,60 m	-1 os (nepogonska)	10 ton
-traktorji	3,06 m	-pogonska os	11,5 ton
-ostala vozila	2,55 m	-ostali primeri	do 24 ton
Največja višina (za vsa vozila)	4,20 m		

Vir: Pravilnik največjih merah in masah

2.4.2. Največje mere in mase vozil

Največje mere in mase vozil so opredeljene in določene s pravilnikom o merah in masah. Okvirno so mere in mase prikazane v Tabeli 1. Kadar motorno vozilo presega mere ali mase, mora imeti posebno dovoljenje, da se lahko vključi v promet. Zato si bomo v tem poglavju podrobneje ogledali največje mere in mase dovoljene v Sloveniji s tem pravilnikom, ter na koncu še primerjali z nekaterimi drugimi državami.

Tako v prilogi I tega pravilnika detaljno opredeljuje največje mere in mase:

NAJVEČJE DOVOLJNE MERE:

- a. Največja dolžina:
- motorno vozilo razen avtobusa 12,00 m
 - priklopnik 12,00 m
 - sedlasti vlačilec s polpriklopnikom 16,50 m

-motorno vozilo s polpriklopnikom	18,75 m
-zgibni avtobus	18,75 m
-dvoosni avtobus	13,50 m
-tri in več osni avtobus	15,00 m
-avtobus s priklopnikom	18,75 m
-skupina vozil prirejena posebej za prevoz osebnih avtomobilov (samo na avtocestah, hitrih cestah in glavnih cestah)	22,00 m

b. Največja širina:

-vozila s toplotno izoliranimi nadgradnjami z debelino stene najmanj 45mm	2,60 m
-traktorji na gospodarski vožnji (z dvojnimi pnevmatikami ali širokimi pnevmatikami s tlakom največ 1,5 bara in s priklopniki ali zamenljivimi vlečenimi ali vgrajenimi stroji)	3,06 m
-vsa ostala vozila	2,55 m

c. Največja višina:

-za vsa vozila	4,20 m
----------------	--------

Sledi nekaj posebnosti. Snemljive nadgradnje in standardne tovarne enote, kot npr. zabojniki, so že vključeni v zgoraj navedenih merah. Na primer, če je na avtobus pritrjen kovček za smuči, potem avtobus skupaj s kovčkom ne sme presegati največje dolžine.

Vsako vozilo ali skupina vozil mora biti sposobna voziti v krožnem pasu z zunanjim polmerom 12,50 metra in notranjim polmerom 5,30 metra.

Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika, sme biti 12,00 metra.

Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, ki jo sestavlja motorno tovorno vozilo in priklopnik, od skrajne sprednje zunanje točke tovarnega prostora za kabino motornega vozila do skrajne zadnje zunanje točke priklopnika, zmanjšana za razdaljo med zadnjo stranjo motornega vozila in prednjim delom priklopnika, sme biti največ 15,65 metra.

Največja razdalja, merjena vzporedno s skupino vozil, ki jo predstavlja motorno tovorno vozilo in priklopnik, od skrajne sprednje zunanje točke tovrnega prostora za kabino do skrajne zadnje točke priklopnika, sme biti 16,40 metra.

NAJVEČJA DOVOLJENA SKUPNA MASA VOZILA:

a. Vozila, ki so del skupine vozil:

-dvoosni priklopnik	18 ton
-triosni priklopnik	24 ton

b. Skupine vozil:

Skupina vozil (motorno vozilo in priklopnik) s petimi ali šestimi osmi:

-dvoosno motorno vozilo s triosnim priklopnikom	40 ton
-triosno motorno vozilo z dvo ali triosnim priklopnikom	40 ton

Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s petimi ali šestimi osmi:

-dvoosni vlačilec s triosnim polpriklopnikom	40 ton
-triosni vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom	40 ton
-triosni vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom v kombiniranem prevozu	44 ton

Skupina vozil (motorno vozilo in priklopnik) s štirimi osmi:

-dvoosno motorno vozilo in dvoosni priklopnik	6 ton
-triosno motorno vozilo in enoosni priklopnik	6 ton

Skupina vozil sedlasti vlačilec s polpriklopnikom s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega vlačilca in dvoosnega polpriklopnika, če je razdalja med osmi:

-med 1,3 do 1,8 metra	36 ton
-večja od 1,8 metra	36 ton ¹⁹

c. Motorna vozila

-dvoosna motorna vozila	18 ton
-triosna motorna vozila	25 ton ²⁰

¹⁹ +2 toni, če je upoštevana največja dovoljena masa motornega vozila (18 ton) in največja obremenitev tandemske osi polpriklopnika 20 ton in če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem

²⁰ 26 ton, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem, ali če je vsaka pogonska os opremljena s dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na os pa ne presega 9,5 tone.

-štiriosna motorna vozila	31 ton ²¹
-triosni zgibni avtobusi	28 ton

NAJVEČJA DOVOLJENA OSNA OBREMENITEV:

-enojna nepogonska os	10 ton
-tandemske osi priklopnikov in polpriklopnikov (vsota obremenitve osi), če je razdalja med osmi:	
-do 1 meter	11 ton
-od 1 meter do 1,3 metra	16 ton
-od 1,3 metra do 1,8 metra	18 ton
-1,8 metra ali večja	20 ton
-trojne osi priklopnikov in polpriklopnikov (vsota obremenitve osi), če je razdalja med osmi:	
-do 1,3 metra	21 ton
-od 1,3 metra do 1,4 metra	24 ton
-pogonska os	11,5 tone
-tandemska os motornih vozil (vsota obremenitve osi), če je razdalja med osmi:	
-do 1 meter	11,5 tone
-od 1,0 metra do 1,3 metra	16 ton
-od 1,3 metra do 1,8 metra	18 ton ²²

DRUGE ZNAČILNOSTI VOZIL:

a. Vsa vozila

Masa, ki jo prenaša ena ali več pogonskih osi vozila ali skupine vozil, ne sme biti manjša od 25 % celotne mase vozila ali skupine vozil, kadar se uporablja v mednarodnem prometu.

b. Skupina vozil (motorno vozilo in priklopnik)

Razdalja med zadnjo osjo motornega vozila in prvo osjo priklopnika ne sme biti manjša od 3,00 metrov.

c. Največja dovoljena masa, ki je odvisna od medosne razdalje vozila

²¹ 32 ton, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem, ali če je vsaka pogonska os opremljena s dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na os pa ne presega 9,5 tone.

²² 19 ton, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu enakovrednim vzmetenjem, ali če je vsaka pogonska os opremljena s dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na os pa ne presega 9,5 tone.

Največja dovoljena masa v tonah štiriostnega motornega vozila ne sme presegati petkratne razdalje v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo vozila.

d. Polpriklopniki

Razdalja med osjo kraljevega čepa in katero koli točko na sprednji strani polpriklopnika, merjena vodoravno ne sme presegati 2,04 m.

Kakor je razvidno iz zgoraj naštetega, je veliko faktorjev, ki jih je potrebno upoštevati. Vendar pa, kot smo že omenili v tem delu, kadar koli vozilo presega eno od mer ali mas, je to vozilo ali skupina vozil ovrednotena kot izredni prevoz. Iz tega sledi, da potrebuje dovoljenje za vključevanje v cestni promet.

Vse bolj se svet okoli nas globalizira, bolj se izvajajo prevozi tudi po drugih državah. Še posebej se to pozna na prevozih. Seveda je zanimivo primerjati nekatere pravilnike in pogoje ter zakone v tujih državah. Posebej je to pomembno pri izvajanju izrednih prevozov. Dejstvo pa je tudi, da je slovenska zakonodaja bolj ali manj usklajena z evropsko, tako da veliko razlik ravno ni. Lahko pa si vse skupaj pogledamo v Tabeli št. 2.

Tabela 2: Največje mere in mase ponekod v EU

	A	B	D	DK	F	FIN	GB
Višina	4,2	4,2	4,2	4,2	* ²³	4,2	* ²⁴
Širina:							
- tovornega avta	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55	2,60	2,55
- avtobusa	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55	2,60	2,55
- hladilnika	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60
Dolžina:							
- zgibni avtobus	18,00	18,00	18,00	18,00	18,00	18,00	18,00
- tovornega avta	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
- prikolice	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	25,25	12,00
- vlačilca s polprikolico	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	25,25	16,50
- avto vlaka	21,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00
Teža:							
- po osi	10,00	10,00	10,00	10,00	13,00	10,00	10,00
- po pogonski osi	11,50	12,00	11,50	11,50	13,00	11,50	11,50
- po dvojni osi	-	-	-	-	-	-	-
- po trojni osi	24,00	27,00	24,00	24,00	-	24,00	24,00
- motorno vozilo							
- polpriklopnik	20,00	20,00	20,00	18,00	-	20,00	20,00
- avtobusa z 2 osema	18,00	19,00	18,00	18,00	19,00	18,00	18,00
- s 3 osmi	25,00	26,00	26,00	26,00	26,00	26,00	26,00
- zgibni avtobus	38,00	28,00	28,00	28,00	32,00	28,00	28,00
- tovornega avta z 2 os.	18,00	19,00	18,00	18,00	19,00	18,00	18,00
- s 3 osmi	26,00	26,00	26,00	26,00	26,00	26,00	26,00
- s 4 osmi	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00
- prikolic z 2 osema	18,00	20,00	18,00	20,00	19,00	19,00	18,00
- s 3 osmi	24,00	30,00	24,00	24,00	26,00	26,00	24,00
- sedlasto vozilo	38,00	29,00	28,00	28,00	32,00	48,00	26,00
- s 3 osmi (2+1)	-	39,00	38,00	38,00	38,00	-	38,00
- s 4 osmi (2+2)	-	44,00	40,00	42,00	40,00	-	40,00
- s 5 osmi (2+3)	-	44,00	40,00	44,00	40,00	-	41,00
- s 5 osmi (3+2)	-	44,00	40,00	48,00	40,00	-	44,00
- s 6 osmi (3+3)	-	-	-	-	-	-	-
- zabojnik (3+2/3)							
- avtnege vlaka	38,00						
- s 4 osmi (2+2)	-	39,00	36,00	38,00	38,00	36,00	36,00
- s 5 osmi (2+3)	-	44,00	40,00	42,00	40,00	44,00	40,00
- s 5 osmi (3+2)	-	44,00	40,00	44,00	40,00	44,00	40,00
- s 6 osmi (3+3)	-	44,00	40,00	48,00	40,00	53,00	41,00

Vir: www.transposport.si²³ Višina ni posebej omejena, vendar pa veljajo usmeritve Evropske unije.²⁴ Višina ni posebej omejena, vendar pa veljajo usmeritve Evropske unije.

Iz tabele lahko razberemo, da velikih razlik v merah in masah med državami v Evropi ravno ni. Čeprav je potrebno povedati, da so zajete le nekatere države v Evropi. Iz tabele lahko vidimo, da je večina mer in mas usklajenih. V oči bode le to, da je, na primer v Avstriji, dolžina skupine vozil za prevoz avtomobilov krajša za 1 meter, vendar pa je v zakonu opcija, katera omogoča 10 % povečanje dolžine in tako pridemo skoraj do enakih vrednosti oziroma se ta skupina vozil znajde v isti skupini. Nekaj razlik se pojavi pri osnih obremenitvah, vendar so povsod višje kot pri nas, tako slovenski prevozniki naj ne bi imeli težav s tem. Opazimo tudi, da je v Avstriji skupna masa zgibnih avtobusov kar 38 ton in večino ostalih držav presega kar za 10 ton, kar je lahko zanimivo glede na to, da Avstrija namenja veliko pozornosti svoji prometni obremenjenosti. V oči pa zbodejo največje skupne mase, pri čemer izstopita predvsem Danska in Finska. Tako je največja dovoljena masa na Danskem za sedlast vlačilec s 5 osmi in za skupino vozil prirejeno za prevoz avtomobilov kar 48 ton in vse ostale države presega še za dodatne 4 tone. Še bolj pa zbode v oči Finska, kjer je največja skupna masa za sedlast vlačilec 48 ton in skupine vozil prirejene za prevoz avtomobilov 53 ton. Tako opazimo, da je na Finskem sedlast vlačilec lahko težji kar za 10 ton ali več, odvisno od primerjane države, skupina vozil za prevoz avtomobilov pa za približno 8 do 9 ton. Na Finskem je tudi največja dovoljena dolžina za vlačilce in priklopnike kar 25,25 metra, kar pomeni, da so tovorna vozila skoraj za 10 metrov daljša kot v preostali Evropi. To pomeni veliko več prepeljanega tovora, po drugi strani pa pomeni organizacijsko in logistično oviro, kajti te mere v preostali Evropi niso dovoljene. Kot zanimivost lahko še navedemo, da so podobne mere in teže dovoljene še na Švedskem in Norveškem. Tako potrdimo **hipotezo 4**.

Na kratko povzemimo dovoljene mere in mase, ki jih določa pravilnik o merah in masah. Slovenski prevozniki, ki upoštevajo ta pravilnik, v večini evropskih držav ne bi smeli imeti težav s prekoračitvami mer ali mas. Kadar pa zaradi slovenske zakonodaje potrebujejo zaradi prekoračitve mer ali mas dovoljenje za vključevanje v cestni promet, potem takšno dovoljenje potrebujejo tudi v tujini. Upravni postopek za pridobitev dovoljenja za izredni prevoz se prav tako ne razlikuje veliko, kakor se tudi pravila in zakoni na tem področju med evropskimi državami ne razlikujejo veliko. Če primerjamo izredne prevoze s ostalimi prevozi v cestnem prometu se le ti razlikujejo v tem, da izredni prevozi potrebujejo več organizacije in načrtovanja. Še posebej se to pozna v obravnavani tematiki te naloge, kar bomo obravnavali še v naslednjih poglavjih.

3. PREVOZ RAKETNE BATERIJE ROLAND NA VAJO ELITE 2007

3.1. Raketna baterija ROLAND

Baterija Roland domuje v vojašnici Ivan Cankar na obrobju Vrhnik. Baterija je del 9. bataljona zračne obrambe, le ta pa spada v brigado zračne obrambe, letalstva, opazovanja in javljanja. Kot smo že omenili, baterija deluje in domuje na obrobju Vrhnik in to že od svojega nastanka.

Baterija je nastala s prihodom raketnih sistemov Roland v Slovenijo, kar je bilo na veliko oznanjeno v večini medijev. Ukvarja se z zaščito slovenskega zračnega prostora kakor tudi z zaščito pomembnih objektov na področju Slovenije. Zaradi teh nalog izvaja mnogo drugih aktivnosti, da bi povečala in vzdrževala svoje znanje in usposobljenost. Ena izmed teh nalog za izboljšanje usposobljenosti je tudi vaja Elite, ki se odvija v Nemčiji. Konkretno je ta vaja namenjena bojevanju v pogojih elektronskega motenja in se je udeležuje večina vojska evropskih držav.

Baterija je, tako kot celoten bataljon, enota zračne obrambe. Sestavljena je iz več delov. Tako se en del enote ukvarja z logistiko in vzdrževanjem, en del je namenjen zvezam, izvidovanju in upravljanju z ognjem, največji del enote pa je namenjen bojevanju proti različnim zrakoplovom. Bolj podrobno je baterija sestavljena iz naslednjih vodov:

- logistično vzdrževalni vod,
- poveljniški vod,
- 2 raketna voda.

Opis osnovnih nalog vodov, ki sestavljajo baterijo Roland.

Logistično vzdrževalni vod, skrbi za večino logistike v enoti, hkrati pa se ukvarja z vzdrževanjem sredstev, ki so v enoti, še posebej bojnih sredstev. Upravljajo tudi skladišča, skrbi, da zadeve funkcionirajo. V svoji sestavi ima seveda tudi delavnico za vzdrževanje kakor tudi premične delavnice za vzdrževanje in odpravljanje napak.

Poveljniški vod ima več delov. Dva najbolj pomembna sta zveze in upravljanje z ognjem, zraven pa je še del, ki se ukvarja z izvidovanjem in trenažiranjem oziroma vadbo operaterjev na raketnih orožjih. Del se ukvarja z zvezami, skrbi za zveze na nivoju celotne baterije. Tako ta del voda skrbi za same radijske naprave, njihovo osnovno vzdrževanje, kakor tudi za organizacijo zvez. Seveda pa skrbijo tudi za primerno usposobljenost vezistov, kar pomeni, da skrbijo tudi za izobraževanje vseh uporabnikov zvez v bateriji. Del, ki se ukvarja z upravljanjem z ognjem, je tako rekoč eden najpomembnejših delov baterije, lahko mu tudi rečemo oči in možgani bojevanja. Sestavljata ga radarski del in pa operativni del. Operativni del skrbi za organizacijo bojevanja, radarski del pa opazuje in v svojem drugem delu tudi upravlja z bojevanjem. Izvidniški del voda skrbi za izvidovanja, prav tako kot vezisti, na nivoju baterije. Trenažni del pa skrbi za urjenje operaterjev na raketnih orožjih v različnih načinih bojevanja. Svoje naloge opravlja večinoma na simulatorju kakor tudi v učilnici.

Na koncu, vendar pa ne najmanj pomembna, pa sta raketna voda. Če je del poveljniškega voda, ki upravlja z ognjem, oči in možgani, potem so raketni vodi ostali deli telesa, še najbolj pa jim ustreza prisposoda: srce baterije. Ukvarjajo se z zaključno storitvijo, če bi to lahko tako poimenovali, se pravi, namenjeni so, da izvajajo bojevanje.

Toliko o bateriji Roland. Kar pa je izrednega pomena za to diplomsko delo, pa so sredstva, ki jih enota uporablja. Tako si bomo nekoliko ogledali sredstva, s katerimi je enota opravila premik (prevoz) enote na vajo v Nemčijo.

Začeli bomo pri manjših dimenzijah vozil. Tako je prvo vozilo Puch G ali Mercedes G²⁵, uporabljata se oba tipa vozil, vendar med njima ni velike razlike oziroma je sploh ni.

²⁵ Puch G in Mercedes G sta karoserijsko in motorno popolnoma enaki vozili, ime se spremeni le v odvisnosti od prodajnega trga.

Slika 6: Mercedes G



Vir: www.mercedes.de

Dimenzije vozila:

Dolžina	4,665 m
Širina	1,760 m
Višina	1,931 m
Teža	2,41 tone
Gorivo	96 l

Vozilo se uporablja za prevoz ljudi, materialnih sredstev in tudi za spremstvo pri izrednih prevozih.

Naslednje vozilo je Mercedes Sprinter. To je tako imenovano kombi vozilo, ki služi za prevoz ljudi, je čisto enako, kot je vozilo v civilni izvedbi.

Slika 7: Mercedes Sprinter



Vir: www.mercedes.de

Dimenzije vozila:

Dolžina	5,91 m
Širina	1,993 m
Višina	2,435 m
Teža	3,5 tone
Gorivo	90 l

Sledi tovorno vozilo Mercedes 1217. Z njim v enoti prevažamo materialna sredstva, bojna sredstva in mobilne delavnice ter jih uporabljamo za vleko prikolic. Prikolice pa so enoosne in dvoosne. Dvoosne so čisto klasične za prevoz tovora, medtem ko so enoosne večinoma agregati za proizvodnjo električne napetosti, lahko pa so tudi za prevoz tovora.

Slika 8: Mercedes MB 1217

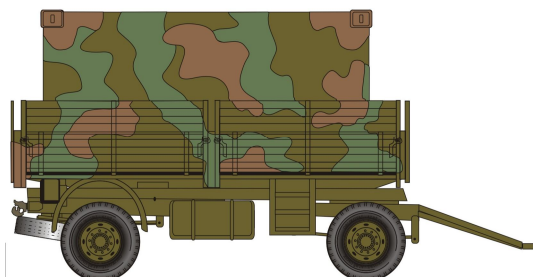


Vir: interno gradivo

Dimenzije vozila:

Dolžina	7,22 m
Širina	2,50 m
Višina	3,69 m
Teža	6,8 tone
Gorivo	135 l

Slika 9: Dvoosna prikolica



Vir: interno gradivo

Dimenzije vozila:

Dolžina	7,57 m
Širina	2,50 m
Višina	3,69 m
Teža	3,26 tone
Gorivo	

Slika 10: Dvoosna prikolica



Vir: interno gradivo

Dimenzije vozila:

Dolžina	4,49 m
Širina	2,33 m
Višina	1,85 m
Teža	3,5 tone
Gorivo	

Naslednje vozilo, ki ga bomo predstavili, je MAN 8x8 Roland MUN. Vozilo je namenjeno prevozu tovora v vseh pogojih in terenih. Še posebej pa za prevoz raket za potrebe dopolnitve raketnih orožij s raketami.

Slika 11: MAN MUN Roland 8x8



Vir: interno gradivo

Dimenzije vozila:

Dolžina	10,45 m
Širina	2,50 m
Višina	2,94 m
Teža	18,8 tone
Gorivo	400 l

Sledi še vozilo, ki je glavno v zaščiti zračnega prostora, to je raketno orožje, ki je na vozilu MAN 8x8 Roland ROR. Vozilo je v bistvu raketni sistem. Omogoča visoko stopnjo mobilnosti in operativnosti. Lahko deluje samostojno (kar je izjemoma), ponavadi pa skupaj z drugimi orožji in elementi baterije. Vozilo kot tako je zelo podobno MAN MUN, vendar, kot vidimo spodaj, nekoliko drugačnih dimenzij. Nadgradnjo je možno sneti in jo kopletno zamenjati, kakor je tudi možno zamenjati vozilo s katerim koli drugim enakega tipa. To vse skupaj omogoča veliko stopnjo fleksibilnosti in omogoča višjo stopnjo pripravljenosti. Prav tako ima sistem svoje napajanje, tako da ni odvisen od nobenih virov napajanja, lahko pa se priključi tudi na zunanji vir napajanja.

Slika 12: MAN ROR Roland 8x8



Vir: interno gradivo

Dimenzije vozila:

Dolžina	9,75 m
Širina	2,90 m
Višina	4,15 m (5,52 m)
Teža	30 ton
Gorivo	400 l

Na koncu nam ostane še eno vozilo-sistem. Kakor smo že omenili, je center za upravljanje z ognjem, tako rekoč oči enote, kar mu omogočajo naprave in sistemi vgrajeni v nadgradnjo kakor tudi sama zmogljivost radarja.

Slika 13: MAN CUOR Roland 8x8



Vir: interno gradivo

Dimenzije vozila:

Dolžina	11,20 m
Širina	2,90 m
Višina	4,10 m (14 m)
Teža	30 ton
Gorivo	400 l

Toliko o enoti in njenih vozilih in sredstvih. Bolj detaljno so dimenzije vozil in prikolic podane v Prilogah od II do VI.

Vse te dimenzije vplivajo na samo organizacijo prevoza, iz dimenzij tudi ugotovimo, da spada del vozil tudi v izredne prevoze. Vsi ti faktorji vplivajo na prevoz, načrtovanje prevoza, organizacijo prevoza ter neposredno vplivajo na promet, kjer se ta prevoz tudi izvaja.

3.2. Prevoz baterije na vajo ELITE 2007

3.2.1. Načrtovanje prevoza

Kakor vsak prevoz je potrebno tudi prevoz, ki ga obravnavamo v tem delu, načrtovati. Načrtovanje danega prevoza se začne že mnogo preden se prevoz začne. Potrebno je upoštevati mnogo dejavnikov, ki vplivajo na prevoz in posledično tudi na promet. Tako na primer, samo načrtovanje prevoza poteka nekaj mesecev vnaprej. Na to pa vpliva tudi dejavnik, da se vaja organizira večnacionalno in tudi sami organizatorji vaje v Nemčiji potrebujejo podatke vnaprej. Vse to vpliva, da se prevoz načrtuje vnaprej in so tako določeni elementi prevoza znani že mnogo pred prevozom. Prav tako vpliva tudi dejstvo, da je potrebno prevoz vojaškega konvoja čez in po drugi državi najaviti vsaj mesec dni vnaprej. To zahtevajo zakonski predpisi v državah, po katerih bomo izvajali prevoz²⁶. Prav tako kot v slovenski zakonodaji tudi v teh dveh državah vojaški konvoj ne potrebuje nekih posebnih dovoljenj, kakor tudi ne dovoljenja za izredni prevoz. Prevoz je potrebno zgolj dovolj zgodaj najaviti in to vključno s številom vozil, številom spremljevalnega osebja, kakor tudi z detajlno opisano nalogo, ki jo ima ta prevoz. V Nemčiji je po novem pravilniku potrebno stopiti tudi v stik z vojaško policijo, ki je dolžna izvesti spremstvo vojaškega konvoja. Tako se je potrebno dogovoriti za pogoje spremstva, kje se spremstvo prične ter kdo je odgovorna oseba v konvoju. Vendar pa o tem več v nadaljevanju.

Kadar govorimo o načrtovanju prevoza, moramo upoštevati vse dejavnike, ki bi lahko vplivali na prevoz. Seveda se najprej spomnimo stopenj prevoza, le tega delimo v tri stopnje: stopnja priprave, stopnja izvedbe in stopnja zaključka prevoza. Načrtovanje spada v stopnjo priprave na prevoz. Ko načrtujemo prevoz, moramo imeti natančne informacije o prevozu. Tako bomo podali informacije, ki jih potrebujemo za izvedbo prevoza raketne baterije v Nemčijo²⁷:

- informacijo o prevozu,
- izbira ljudi, sredstev, mehanizacije in itinerarja,
- seznanitev s pravilniki in zakoni potrebnimi za izvedbo prevoza,
- izdaja potrebne dokumentacije.

²⁶ Avstrija in Nemčija.

²⁷ Pepevnik, A. 2004. Tehnologija prometa 2. del - skripta. Maribor: Višja prometna šola.

Oglejmo si to nekoliko podrobneje. Informacijo o prevozu potrebujemo čim prej, tako da lahko začnemo z uvodnimi pripravami na načrtovanje prevoza. Nekoliko si lahko pogledamo, kam je prevoz sploh namenjen, čemu in zakaj. Kakšne so naše potrebe po prevozu, potem si lahko nekoliko pogledamo, kaj vse bomo potrebovali med prevozom. Skratka, pričnemo z uvodnim načrtovanjem za prevoz. Sledi izbira ljudi, sredstev in itinerarja. Pri tem glede na naše želje in želje organizatorja vaje upoštevamo, koliko ljudi in sredstev bomo potrebovali na vaji v Nemčiji. Pri tem moramo upoštevati, da imamo dovolj ljudi za izvedbo vaje, kakor tudi dovolj ljudi za izvedbo prevoza. Iz preteklih izkušenj je znano, da je ključni faktor pri izbiri števila ljudi vedno, koliko ljudi potrebujemo na sami vaji. Pri tem seveda upoštevamo norme in pravila bojne uporabe raketnih in radarskih sredstev. Prav tako se pripravimo, kakšno mehanizacijo bomo potrebovali za izvedbo prevoza, kakšno opremo moramo imeti na prevozu. Med samimi pripravami na načrtovanje si tudi izdelamo okvirni itinerar, pri čemer se zavedamo, da ga bomo mogoče v sami fazi načrtovanja prisiljeni tudi spremeniti zaradi drugih dejavnikov. Tako se lahko že prične z izdajo potrebne dokumentacije.

V našem primeru imamo samo informacijo o prevozu kar nekaj mesecev pred pričetkom prevoza. Tako se lahko res pazljivo in natančno lotimo ostalih dejavnosti. Tako najprej pogledamo, koliko sredstev bo udeleženi v prevozu, koliko ljudi bomo potrebovali. Seveda moramo upoštevati, da morajo ti ljudje, ki sodelujejo v prevozu, biti tudi primerno usposobljeni za izvedbo tega prevoza. Pri tem mislimo predvsem na zadostno število ljudi, ki bo opravljalo izredni prevoz ter zadostno število ljudi v ostalem delu konvoja, ki teh dovoljenj ne potrebujejo. Če bi bilo potrebno, je v tej fazi še zmeraj dovolj časa, da se dodatno število ljudi dodatno usposobi za izvajanje takšnega prevoza.

Kakor smo že omenili, sledi izbira sredstev za prevoz. V našem primeru je večina sredstev vnaprej določena. Tako je izbira sredstev izvršena na podlagi potrebnih sredstev na vaji, sledi izbira potrebnih sredstev za logistično oskrbo na vaji, ki jo enota izvaja samostojno, ter šele nato potrebna sredstva za izvedbo prevoza. Tako moramo upoštevati naslednje faktorje:

- število bojnih sredstev udeleženi na vaji,
- število ljudi, ki so potrebni, da bojna sredstva delujejo nemoteno,
- logistična oskrba bojnih sredstev,
- število potrebnih ljudi za izvajanje logistične oskrbe,
- potrebna sredstva za izvedbo prevoza.

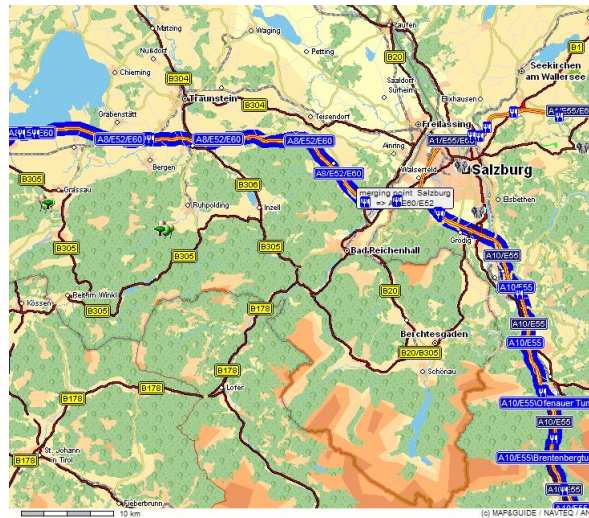
Ko imamo vse to definirano, lahko pričnemo z načrtovanjem, kje bo potekal sam prevoz, se pravi, pričnemo z izdelavo itinerarja. Pri izdelavi itinerarja moramo upoštevati, da del vozil presega dovoljene mere in mase, se pravi, da gre za izredni prevoz. Posebej moramo upoštevati, da zaradi povečanih mer in mas ne moremo izvesti prevoza na vseh prevoznih poteh. Upoštevati tudi moramo, da konvoj zaradi količine vozil ne more izvesti postanka na vsakem mestu, se pravi, da potrebuje dovolj prostora.

Ker je enota udeležena na vaji ELITE vsako leto, imamo pri izdelavi itinerarja na voljo dovolj ljudi z izkušnjami glede izdelave načrta poti. V dobi elektronskih aplikacij pa imamo tudi na voljo kar nekaj računalniških programov, ki izdelujejo načrte poti. V enoti nimamo nobenega posebnega (specializiranega) programa za načrtovanje poti. Tako si pri načrtovanju pomagamo z aplikacijami, ki so na voljo preko zaposlenih v enoti.

Pri izdelavi itinerarja smo preizkusili dve elektronski aplikaciji.

Prva je bila program Marco Polo Euroroute 2006. Program je zanimiv in enostaven za uporabo, ima pa tudi nekaj pomanjkljivosti. Prednost programa je, da pokriva tudi Slovenijo, vendar pa ne omogoča prilagoditve za tovorno vozilo, ceste in postajališča so nejasno definirana. Za natančno določitev poti je potrebno kar nekaj truda in potrpežljivosti. Vsebuje pa še kup informacij, ki pa za izvedbo našega prevoza niso pomembne.

Slika 14: Marco Polo EuroRoute



Vir: Marco Polo EuroRoute

Druga aplikacija, ki smo jo preizkusili, pa je bil zelo znan Autoroute 2006. Prva in velika pomanjkljivost je, da program ne pokriva področja Slovenije in je tako možno načrtovati pot le od avstrijske meje naprej. Izdelovalci programa obljublajo izboljšavo te pomanjkljivosti v naslednji verziji programa, ki pa nam žal ni bila na voljo. V programu je možno prilagoditi hitrost tovornemu vozilu kakor je tudi možno prilagoditi porabo vozila tovornemu vozilu. Tako dobimo zelo natančne podatke o porabi goriva. Prav tako so postajališča ob poti dokaj natančno definirana in že iz programa lahko predvidimo, kje so primerni kraji za ustavitev konvoja. Kakor vse takšne aplikacije pa program tudi izračuna čas potovanja, stroške, potrebne počitke itd.

Slika 15: AutoRoute2007



Vir: AutoRoute2007

Tabela 3: AutoRoute2007 smeri in razdalje

Time	Km	Instruction	For	Toward
12:17	133,1	*Toll road* Merge onto A10 [E55]	79,2 km	
13:06	212,3	*Toll road* Merge onto A1 [E52]	1,6 km	
13:08	213,9	Entering Germany		
13:08	213,9	Road name changes to A8 [E52]	3,0 km	
13:10	216,9	Keep RIGHT onto Ramp [Anschlussstelle Bad Reichenhall]	30 m	Bad Reichenhall / Lofen(Transit) / Berchtesgaden / Freilassing
13:10	216,9	Keep LEFT onto Local road(s)	30 m	
13:10	216,9	Keep LEFT to stay on Local road(s)	80 m	
13:10	217,0	Arrive near Mauthausen		
13:30	217,0	Depart near Mauthausen on Local road(s) (West)	30 m	
13:30	217,0	Take Ramp (LEFT) onto A8 [E52]	95,9 km	
14:21	310,0	Refuel before here (last refuel was 310,0 kilometres ago)		
14:23	313,0	Keep RIGHT onto Ramp [Anschlussstelle Holzkirchen]	0,3 km	Holzkirchen / Tegernsee / Bad Wiessee
14:23	313,2	Keep RIGHT onto Local road(s)	90 m	

Vir: AutoRoute2007

Pri izdelavi itinerarja upoštevamo vse že navedene zahteve. Tako upoštevamo število ljudi, število vozil, pogoje za izvedbo. Seveda pri vsem skupaj upoštevamo tudi, da zaradi števila vozil v konvoju ne moremo izvesti postankov ravno na vsakem mestu. Pri tem si pomagamo z elektronsko aplikacijo, avtokartami, izkušnjami iz prejšnjih prevozov in na koncu koncev lahko tudi uporabimo svetovni splet ter si tako predvidimo postanke. Pri izdelavi itinerarja upoštevamo tudi, da uporabljamo pri prevozu različne tipe vozil, ki imajo različne potrebe po dopolnitvi z gorivom. Tudi to opcijo nam omogoča računalniški program, pri čemer pa je najbolje, da uporabimo podatke za vozilo, ki najhitreje potrebuje dopolnitev s gorivom. Še eno stvar moramo v našem primeru upoštevati, to je kontakt z nemško vojaško policijo. Z vojaško policijo vzpostavimo kontakt že med izdelavo itinerarja. Tako se vnaprej dogovorimo, kje prevzamejo spremstvo konvoja in ostale pogoje z njihove strani. Dogovorjeno uro in kraj upoštevamo v izdelavi itinerarja.

V našem primeru smo pri izdelavi itinerarja uporabili pomoč obeh zgoraj navedenih programov. Marco Polo Euroroute smo uporabili od vojašnice na Vrhniki do Slovenske meje, zaradi nenatančnosti programa smo uporabili še pomoč avto kart ter nenazadnje tudi izkušnje iz preteklih prevozov. V nadaljevanju izdelave itinerarja pa smo uporabljali Autoroute 2007. Pri izdelavi itinerarja za izredni prevoz si tudi pri načrtovanju predvidimo, kje vse bi lahko umaknili kolono iz prometa zaradi okvar ali sprostitve prometa. Vidimo, da **hipoteza 6** drži.

Tako smo izdelali itinerar za izredni prevoz, in to v grobem, na relaciji: vojašnica Vrhnika – Brezovica – Ljubljana – predor Karavanke – Turski predor – Salzburg – München –

Memmingen – Biberach – Sigmaringen – Stetten am Kalten Markt – vojašnica ob poligonu Heuberg.

Ko zaključimo z izdelavo itinerarja, lahko pričnemo z izdelavo in izdajo potrebne dokumentacije, pri čemer upoštevamo vse že zgoraj navedene razloge. Tako lahko pričnemo z izdelavo naslednjih dokumentov:

- zahtevek za materialno tehnična sredstva za izvedbo vaje in premika,
- zahtevek za izdajo potnih nalogov za vozila in osebje,
- zahtevek za potrebno število tahografov,
- zahtevek za potrebna sredstva za izvedbo izrednega prevoza,
- zahtevek za potrebna sredstva zvez,
- izdelamo vlogo za izdajo dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza in jo tudi vložimo.

Ko so vsi ti dokumenti izdelani, smo končali z načrtovanjem prevoza, tako lahko pričnemo z naslednjo fazo, to je priprava na prevoz.

3.2.2. Priprava na prevoz

Po načrtovanju prevoza lahko pričnemo s pripravami na prevoz. V našem primeru upoštevamo, da se enota premakne v tujino in potrebuje določeno število materialnih sredstev, da lahko svojo nalogo opravlja nemoteno in opravi manjša popravila kar na mestu samem. Potem upoštevamo tudi, da je oskrbovanje iz matičnih skladišč skoraj nemogoče. Priprave na prevoz pa obsegajo naslednje dejavnosti:

- priprava potrebnih sredstev za izvedbo prevoza,
- priprava prevoznih sredstev,
- priprava ljudi na izvedbo prevoza,
- priprava potrebnih materialnih sredstev,
- priprava ostalih sredstev, ki jih enota potrebuje za delo in življenja,
- nalaganje tovora in priprava vozil ter organizacija radijskih komunikacij.

Tako pričnemo s pripravami na prevoz, pri tem preverimo, katera sredstva bomo potrebovali med prevozom. Še posebej se posvetimo potrebnim sredstvom za izvajanje izrednih prevozov. Tako preverimo stanje sredstev, ki so potrebna za izvajanje izrednih prevozov, po potrebi jih popravimo ali se zamenjajo s sredstvi, ki so v boljšem stanju. Za izvedbo prevoza pa potrebujemo:

- rotacijske rumene luči,

Slika 16: Rumene rotacijske luči



Vir: interno gradivo

- table z napisom izredni prevoz dimenzije 400 x 600mm,

Slika 17: Table z napisom IZREDNI PREVOZ



Vir: interno gradivo

- oblačila (brezrokavnik) živo oranžne barve z vdelanimi belimi odsevnimi trakovi po standardu EN471,

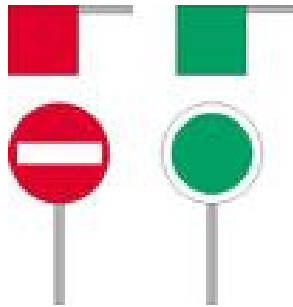
Slika 18: Varnostni brezrokavnik



Vir: interno gradivo

- zelene in rdeče zastavice,

Slika 19: Zastavice



Vir: interno gradivo

- odsevni triopani za označitev nevarnosti na cesti z dopolnilno tablo IZREDNI PREVOZ,

Slika 20: Odsevni triopan



Vir: interno gradivo

- prometni znaki zožanje z desne in leve strani,

Slika 21: Zožanje ceste



Vir: interno gradivo

- zanki za označitev prepovedi prometa iz obeh strani,

Slika 22: Prepoved prometa



Vir: interno gradivo

- prenosne utripajoče svetilke rumene barve.

Slika 23: Utripajoče svetilke rumene barve



Vir: interno gradivo

Ko preverimo in pregledamo vso opremo za izvajanje prevoza, jo tudi razporedimo po vozilih, ki bodo sodelovala v prevozu.

Sledi pregled kompletnosti in izpravnosti vozil. Pri tem preverimo delovanje vozil, delovanje svetlobnih elementov, pri vozilih s povečano širino pa preverimo tudi označevanje prevelike širine²⁸. Po potrebi vozila dopolnimo s potrebnimi tekočinami ter ostalimi sredstvi, ki jih vozilo potrebuje za varen prevoz. Večino tega dela priprave izvaja logistično vzdrževalni vod v sodelovanju z odgovornimi vozniki vozil. Seveda ne smemo pozabiti na pregled dokumentacije vozil, pri čemer preverimo izpolnjenost te dokumentacije in trajanje veljavnosti dokumentacije. Če je potrebno, odpeljemo vozilo tudi na tehnični pregled oziroma na pregled v mehanično delavnico. Zaključimo s tem, ko pregledamo vsa vozila, ki bodo sodelovala v prevozu.

²⁸ Povečana širina mora biti označena v skladu z zakonom in pravilniki.

Sledi priprava ljudi na prevoz. Najbolj enostavno je, da zberemo vse sodelujoče in jih seznanimo s pravilniki, zakoni in ostalimi posebnostmi. Posebej podrobno predstavimo pot, po kateri se bo gibal prevoz s predvidenimi postanki ter kje je možno ustavljanje kolone zaradi sprostitve prometa ali kakršnega koli drugega razloga za postanek. Med to seznanitvijo tudi določimo odgovorne ljudi v koloni. Ob tem moramo zaradi ostalih aktivnosti enote biti pozorni na vedno službeno odsotne, le te obvestimo kasneje. Iz izkušenj je najbolje izdelati listo prisotnih. Hkrati lahko ljudi pripravimo tudi na ostale aktivnosti ob odhodu na prevoz in odhodu v tujino, hkrati pa tudi razdelimo nadaljnje naloge ter tako zagotovimo pravilno obveščanje vseh sodelujočih.

Sledi priprava materialnih sredstev. Pri tem delu je nosilec logistično vzdrževalni vod v sodelovanju z ostalimi deli enote. Tako najprej logistično vzdrževalni vod izdela spisek opreme, ki jo je potrebno natovoriti na vozila, nakar še dobi zahteve od ostalih delov enote po potrebni opremi. Tako, na primer, logistično vzdrževalni vod pripravi spisek rezervnih delov, ki ga potrebuje, neposredni uporabniki sredstev pa najbolje vedo, v kakšnem stanju so njihova sredstva in tako lahko dodajo kakšen rezervni del, ki bi se lahko potreboval ob morebitni okvari na terenu. Po enotah se tudi izdelajo spiski dodatne materialne opreme, ki jo bomo potrebovali na vaji.

Pri naslednjem delu priprav je prav tako nosilec logistično vzdrževalni vod. Gre za pripravo ostalih sredstev, ki jih enota potrebuje za normalno delo in življenje. Tukaj gre predvsem za računalnike, tiskalnice in podobno opremo. To enota potrebuje za nemoteno delo tudi, kadar je na vaji oziroma na terenu. Poleg tega se lahko natovori tudi nekaj ostalih sredstev, kot so na primer terenski stoli, šotori, klopi in podobno.

V zadnjem delu priprav se prične z natovarjanjem vozil. Tako se najprej natovorijo mobilne delavnice logistično vzdrževalnega voda.

Kot je razvidno iz zapisanega lahko potrdimo *hipotezo 2*.

Slika 24: Mobilna delavnica



Vir: interno gradivo

Te delavnice so nujno potrebne zaradi mogočih okvar na sistemih in ostalih sredstvih. Sledi natovarjanje rezervnih delov in ostalih sredstev. Pri tem moramo biti pozorni, da se tovor pravilno razporedi po vozilih. Še najbolje pa je, da vozniki sodelujejo pri natovarjanju tovora, tako so potem točno seznanjeni s tovorom in naloženostjo tovora. Sledi priprava vozil na prevoz. Še enkrat preverimo kompletnost opreme vozil. Vozila, ki spadajo v izredni prevoz, pa opremimo s potrebnimi tablami, rotacijskimi lučmi in ostalo opremo. Vsa vozila, ki sodelujejo v izrednem prevozu, se opremijo z radijskimi postajami za vzdrževanje komunikacije med prevozom. Prav tako se še vozilo poveljujočega opremi s sredstvi za brezžično komunikacijo. Pri tem sodeluje del poveljniškega voda, ki pripravi organizacijo radijskih zvez ter preveri delovanje teh naprav.

Ko s tem končamo, smo pripravljeni na prevoz. Omeniti pa je potrebno, da te priprave ne potekajo v enem dnevu, prav tako ne načrtovanje. Obe aktivnosti potekata kar nekaj časa in hkrati z drugimi aktivnostmi enote, zato je potrebna velika mera koordinacije aktivnosti in razpoložljivosti ljudi, da so vse naloge pravočasno, varno in pravilno izvedene.

3.2.3. Izvedba prevoza

Izvedba prevoza se prične s pripravo vozil in opreme pred pričetkom prevoza. Tako prisotni pred pričetkom prevoza izvedejo še neposredno pripravo vozil in njihov pregled, spremljevalno osebje pa še enkrat pregleda pripadajočo opremo. Prav tako se pregleda še natovorjenost. Hkrati se preverijo radijske komunikacije. Ko končamo s tem, se izvede še neposredna priprava sodelujočih v prevozu. Pri tem se še enkrat podajo posebnosti na prevoznih poti, ponovi se, kje bodo predvidoma postanki ter ostali podatki, pomembni za pravilno, uspešno in varno izvedbo prevoza.

Postavitev vozil organiziramo tako, da je del vozil, ki podlega izrednemu prevozu, postavljen skupaj. Na čelu kolone je vozilo za spremstvo, vmes so spremljevalna vozila, sledijo tovorna in ostala spremljevalna vozila, na koncu kolone se nahaja spremljevalno vozilo izrednega prevoza z vso potrebno signalizacijo. Naj omenimo še, da imamo eno vozilo, ki se ne nahaja vedno v koloni. To vozilo je namenjeno, da vozi pred kolono in jo opozarja na posebnosti na cesti, še posebej na tiste s katerimi nismo bili vnaprej seznanjeni. Kolono obvešča po sredstvih za brezžično komunikacijo. Prav tako je to vozilo namenjeno, da obvešča cestninske postaje o prihodu kolone in če je le mogoče, se dogovori za neoviran prehod skozi te objekte. Pomembno je, da imamo v vozilu potrebne spiske za prehode cestninskih postaj in da osebje v vozilu obvlada tuj jezik do te mere, da se lahko dogovori z osebjem na cestninskih postajah v tujini. Prav tako je pomembno, da znajo tuj jezik ob mogočih zastojih ali ob obvozih ali zožitvah, tako je zmanjšano nerazumevanje ob navodilih delavcev na cesti.

Vsi sodelujoči se vkrcajo v vozila in konvoj oziroma kolona se lahko premakne.

Slika 25: Kolona pripravljena na premik



Vir: interno gradivo

Prevoz se opravi na relaciji Vrhnika – Heuberg. V nadaljevanju bomo podrobneje opisali pot in posebnosti na tej prevozni poti.

Kolona se iz vojašnice na Vrhniki premakne po lokalni cesti do magistralne ceste Vrhnika-Logatec, kjer je potrebna manjša zaustavitev prometa, da se lahko kompletna kolona vključi v promet. Pot nadaljuje kolona skozi Vrhniko, kjer pa se ne vključi na avtocesto zaradi dimenzij cestninske postaje in posledično težav pri prehodu te cestninske postaje. Tako nadaljuje pot skozi Vrhniko proti Brezovici, kjer se vključi na avtocesto.

Po prihodu na avtocesto kolona nekoliko zmanjša tempo vožnje, da se lahko kolona zbere v enotno, kajti skozi naselja do Brezovice pride do večjih in manjših presledkov med vozili v koloni. Pot se nadaljuje po severni ljubljanski obvoznici do izvoza za smer Kranj-Jesenice. Skozi Ljubljano kolona potuje po Celovški cesti, kjer naleti na večje število semaforjev in povečano število vozil na tej cesti.

Slika 26: Kolona na premika



Vir: interno gradivo

Na koncu Celovške ceste pot nadaljuje po gorenjskem kraku slovenskega avtocestnega križa. Spet po prihodu na avtocesto začetek kolone nekoliko zmanjša tempo, da se kolona zbere. Nakar kolona nadaljuje pot proti Jesenicam in karavanškemu predoru. Naj samo omenimo, da bo po vključitvi predora v Šentvidu v prometno ureditev prehod Ljubljane takšni koloni močno olajšan. Naslednja posebnost na poti je konec avtoceste pri odcepu za Tržič, kjer je potrebno posebej paziti na hitrejša vozila.

Slika 27: Na postanku



Vir: interno gradivo

Sledi vožnja po magistralni cesti do ponovne vključitve na avtocesto mimo Jesenic. Na postajališču na Hrušici se izvede prvi postanek kolone in kompletno vsa vozila dotočijo gorivo. Postanek traja približno eno uro in med njim se tudi pregledajo vozila.

Slika 28: Pregled vozila



Vir: interno gradivo

Po postanku kolona nadaljuje premik skozi karavanški predor v Avstrijo. Prevoz kolone skozi Avstrijo je vnaprej najavljen preko pristojnih inštitucij. Tako samo osebje s tem nima posebnih dodatnih obveznosti. Pot po Avstriji poteke vedno po avtocesti. Posebnost dela poti do Turskega predora je, da Avstrijci ta del avtoceste obnavljajo in je na določenih odsekih potrebno biti posebej pozoren zaradi zožitev ter posledično na vključevanje hitrejših vozil. Pred Turskim predorom spet naletimo na cestninsko postajo, ki jo kolona prečka in nadaljuje pot skozi predor. Takoj za predorom je počivališče Taueralm, na katerem kolona izvede naslednji postanek za približno 45 minut. Prav tako se pregledajo vozila in stanje opreme.

Nato kolona nadaljuje pot proti Salzburgu, mimo njega proti nemško-avstrijski meji. Z nemško vojaško policijo se srečamo na prvi bencinski črpalki za nemško-avstrijsko mejo, to je Aralova bencinska postaja. Tam kolona počaka na spremstvo do dogovorjene ure. Po prihodu spremstva se z njimi dogovorimo za potek poti, oni pa nas seznanijo z nekaterimi posebnostmi na poti. Pot se nadaljuje proti Münichnu, pred Münchinom se izvede naslednji postanek na postajališču Holzkirchen, kjer se ponovno izvede dolivanje goriva, ampak samo v vozila, ki to potrebujejo. Izvede se pregled vozil in pregled opreme, tudi ta postanek traja približno 45 minut.

Kolona nadaljuje pot po severni münchenski avtocesti okoli celega Münchna. Tu se vedno promet nekoliko zgosti, zato je potrebno biti posebej pozoren na hitrejša vozila in na pravočasno menjavanje prometnih pasov. Kolona nadaljuje pot proti mestu Memmingen. Tudi na tem odsek je potrebno biti pozoren, kajti tudi na tem delu se opravljajo popravila avtocestnega vozišča, zato je potrebno biti pozoren na zožitve in preusmeritve prometa. Vmes je pri kraju Kirchendorf še obvoz, tako da kolona sledi obvozu po lokalnih cestah vse do kraja Mindelheim, kjer se spet

vkluči na avtocesto. Zaradi zgoščenega prometa in ozkih lokalnih cest je potrebno biti posebej pozoren in seveda hitrost prevoza prilagoditi razmeram.

Slika 29: Kolona na avtocesti



Vir: interno gradivo

Po prihodu v Memmingen zavijemo proti severu v smer Ulm-Stuttgart, nakar zavijemo z avtoceste v smeri proti mestu Biberach. Na tem delu se prevoz opravlja po magistralnih cestah, zato moramo biti posebej pozorni na druge udeležence v prometu. Posebna pozornost velja prečkanju naselij, nasproti vozečim vozilom in vključevanju drugih vozil v promet. Nekaj kilometrov po odhodu z avtoceste je dovolj velik parkirni prostor in na tem prostoru kolona izvede 45 minutni postanek. Kakor je že ustaljeno, se izvede kontrola vozil in opreme.

Nadaljujemo prevoz proti mestu Biberach. V Biberachu moramo biti pozorni na semaforizirana križišča in vse ostale udeležence v prometu ter na pravočasno nakazovanje spremembe smeri in poti. Za mestom začetek kolone zmanjša tempo vožnje, da se kolona spet zbere.

Po Biberchu nadaljujemo z vožnjo v smeri mesta Sigmaringen. Pot nas vodi mimo Berkheima, skozi Erlenmoos, skozi Ringschnait, pred Reidlingenom zavijemo proti Herbertingenu, nakar nadaljujemo mimo Mengna proti Sigmaringendorfu, sledi prihod v Sigmaringen. Še vedno ostajamo na lokalnih cestah, tako so vse posebnosti nespremenjene. Prav tako je potrebno biti pozoren, ko gremo mimo Sigmaringna, od koder nadaljujemo proti Stetten am Kalten Markt. Držimo se smeri proti Albstadtu, vendar zavijemo proti Storzingu. Pred tem krajem je posebno pozornost potrebno posvetiti železniški postaji v samem Storzingu, kjer se izvaja razkladanje vojaških transportov, ki jih nato prepeljejo do vojašnice zraven poligona Heuberg. Paziti je potrebno na vključevanje teh transportov v promet, kakor tudi na možnost, da se

srečamo s takšnim transportom. Ti transporti so pogosto izrednih dimenzij. Pred krajem Stetten am Kalten Markt, zavijemo proti vojašnici zraven poligona Heuberg, kjer na parkirišču pred vojašnico ustavimo kolono. Po ustavitvi kolone se pregledajo vozila, oprema in stanje goriva.

Slika 30: Zaključek prevoza



Vir: interno gradivo

Medtem ko odgovorni za nastanitev in vajo stopijo v kontakt z osebjem vaje, se izvede dolivanje goriva na vseh vozilih iz obstoječih naprav nemške vojske. Sledi še parkiranje vozil, del tehnike ostane na varovanem parkirišču pred vojašnico, ker vstop ni dovoljen za vsa vozila. Z ostalimi vozili izvedemo prevoz osebja in njihove opreme do nastanitvenih objektov.

Po končanem prevozu in ko se osebje nastani, se izvede še analiza prevoza, podajo se predlogi in možne izboljšave.

3.2.4. Analiza izvedenega prevoza

K analizi pristopimo vedno po opravljenem prevozu. Pri analizi moramo vedno upoštevati vse faktorje, ki so vplivali na prevoz. Tako moramo upoštevati tudi vse faktorje, ki so vplivali že v fazi načrtovanja tako kot tudi v fazi priprave prevoza, še najbolj pa faktorje, ki so vplivali na prevoz med samim prevozom.

Omeniti tudi velja, da je vojska sama specifična organizacija. Tako je težko dokazovati smiselnost prevoza skozi neke ekonomične izkoristke ali tehnične izkoristke. Pri smiselnosti in uspešnosti takšnega prevoza je pomembno le, ali je prevoz bil opravljen, v koliki meri je izpolnil dane cilje ter kako je izpolnil dane cilje. Enako velja tudi gledano z logističnega smisla. Res je, da logistika izvira iz vojaških korenin, vendar pa je res tudi, da v vseh vojskah velja le eno načelo logistike, in to je: ali je naloga opravljena ali naloga ni opravljena. Šele nato sledijo ostali faktorji uspešnosti, kot so kvaliteta, kvantiteta in uspešnost naloge.

Poglejmo naš prevoz raketne baterije na vajo. Naloga se prične odvijati, ko za njo dobimo določene smernice in informacije. Tako se začnejo ustvarjati osnovni pogoji za izvedbo naloge. Ker se zaradi značilnosti vaje, katere se udeleži enota, aktivnosti odvijajo več mesecev vnaprej, lahko takoj ugotovimo, da izkoristki delovnega časa ne kažejo ravno visokih pokazateljev. Vendar pa moramo omeniti, da se hkrati odvijajo tudi druge naloge in aktivnosti enote, ki jih tudi moramo upoštevati pri skupni sliki. Moramo pa tudi omeniti, da del enote ostane v matični lokaciji in ni udeležen na vaji, tako opravlja svoje redne naloge. Pred izvedbo naloge pa se moramo tudi zavedati, da se vojska financira iz državnega proračuna, česar se moramo zavedati v fazi načrtovanja, v fazi priprav in fazi izvedbe. Odgovorno delo in odgovorna izvedba nosilcev naloge je tako dolžnost, ki ima večkrat najpomembnejšo vlogo.

Pri analizi moramo tudi upoštevati dejstvo, da vsa vozila udeležena na tem prevozu niso izključno tovorna vozila. Tako so vozila za bojevanje v bistvu specialna vozila, ki so namenjena točno za opravljanje nekaterih specifičnih nalog, in je ekonomsko gledano njihov izkoristek na vožnji težje izračunati.

Analizo dela voznega parka izračunamo s pomočjo enačb, ki nam prikažejo različne pokazatelje uspešnosti in dela avtoparka. Ti pokazatelji pa so lahko avtodnevi avtoparka, ki nam pokažejo

sposobnost avtoparka. Sledijo avtodnevi sposobnih vozil avtoparka, ki nam pokažejo, kako je avtopark v danem trenutku sposoben. Nadalje lahko pridemo do izkoristka avtoparka, ki nam pokaže, koliko je avtopark sploh izkoriščen. Sledi delovni čas voznika in izkoristek delovnega časa voznika v 24 urah, ki sta pokazatelja obremenjenosti voznikov. Nadalje s pokazatelji pogonskega dela dobimo, koliko kilometrov naredi vozni park avtoparka in izkoristek prepeljanih kilometrov, ki nam poda, kako dobro izkoriščamo vozila. Naslednji pokazatelj avtoparka je srednja dnevno prepeljana pot, ki nam poda povprečno prepeljano pot na dan. Sledi izračun tehnične hitrosti, prometne hitrosti in eksplozijske hitrosti, ki nam podajo hitrosti vozil v prevozu. Eden od pomembnih dejavnikov pa je izračun dela avtoparka, ki nam pokaže, koliko je en avtopark sploh delal in koliko je prepeljal. Seveda na koncu lahko izračunamo ekonomske pokazatelje dela avtoparka, ki nam podajo ekonomsko vrednost avtoparka.

V tem delu obravnavamo zgoraj opisani izredni prevoz. Določene pokazatelje lahko uporabimo za izredni prevoz, vendar pa takšnega prevoza ne moremo obravnavati skozi pokazatelje, ki jih dobimo iz formul. To pa iz naslednjih razlogov:

- tovor se prevaža kot izredni zaradi svojih posebnosti,
- zaradi svoje posebnosti prevoz vpliva na zvišanje cene tovora,
- zaradi svoje posebnosti vpliva na promet,
- ekonomsko gledano bi ga bilo smiselno prevažati drugače, vendar je to nemogoče.

Pri izrednih prevozih je težko izračunati nek smisel in ekonomičnost. Prevoz se mora opraviti po cesti zaradi posebnosti tovora, kar na koncu koncev pomeni, da se prevažani tovor zaradi prevoza tudi draži. Vendar pa lahko rečemo, da se izredni prevoz mora opraviti zaradi specifičnosti tovora. Iz tega sledi, da se lahko takšni prevozi ocenjujejo opisno s pomočjo določenih delov uspešnosti in izračuna dela ter izkoriščenosti.

Še posebej se to pokaže pri našem prevozu, kjer v bistvu vozilo postane izredni prevoz. V našem primeru ni tovor, ki je izrednih dimenzij, ampak je vozilo samo izrednih dimenzij. To je podobno kot pri različnih avtodvigalih, kombajnih ipd. Vozilo pa se mora prepeljati na določeno lokacijo zaradi uspešnosti zadane naloge. Moramo pa tudi upoštevati, da je samo del kolone izredni prevoz, drugi del je samo del kolone, vendar pa se giblje celotna kolona kot enotna. Naš prevoz je bil opravljen po in skozi tri države, potekal je nemoteno in kot smo načrtovali, bilo je nekaj manjših posebnosti, ki jih nismo mogli predvideti, vendar je bil prevoz uspešno opravljen.

Kakor je bilo predvideno v načrtovanju, smo imeli na prevozu dovolj ljudi in potrebnih sredstev in prevoz lahko ocenimo za uspešen.

Naš prevoz bi najlažje ocenjevali s ponderiranjem, kot je prikazano na spodnji tabeli:

Tabela 4: Pondersko ocenjevanje opravljenega prevoza

	Odlično	Prav dobro	Dobro	Slabo	Zelo slabo
Uspešnost prevoza	X				
Varnost prevoza		X			
Kvaliteta prevoza		X			
Ustreznost prevoznih sredstev			X		
Ustreznost izbrane poti		X			

3.2.5. Rezultati in interpretacija

Kot smo že navedli, je bil prevoz uspešno opravljen, vendar pa nič ne moremo storiti tako, da se ne bi dalo storiti bolje. Tako lahko kot rezultat tega izrednega prevoza rečemo, da je bil uspešno opravljen. Prevoz je bil uspešno opravljen kljub vsem dejavnikom, ki so prevoz dodatno zakomplicirali.

Prvi dejavnik za komplikacijo prevoza je, da se prevoz ne more vključiti na avtocesto v Vrhnikih zaradi dimenzij cestninske postaje oziroma vhoda na cestninsko postajo, ki vodi preko mosta čez reko Ljubljanico.

Slika 31: Cestninska postaja na Vrhniki



Vir: www.promet.si

Sledi prevoz skozi Ljubljano, ki prav tako otežuje varen in nemoten prevoz. Kakor smo že omenili, bo šentviški predor to zadevo olajšal. Nadalje pot poteka bolj ali manj po avtocesti, razen dela mimo Bleda in konca poti, kjer avtocest ni več.

Ugotovimo lahko tudi, da je bilo osebje na prevozu primerno usposobljeno za takšen prevoz in tudi primerno pripravljeno za takšen prevoz. Potrdimo **hipotezo 3**. Poudariti pa je potrebno, da je enota samostojno dopolnilno izobraževala svoj kader in tako izobrazila primerno osebje za prevoz.

Omeniti tudi velja, da ima enota na voljo nekatera sredstva, da je lahko prevoz varnejši. Naj omenimo samo sredstva za brezžično komuniciranje, ki marsikatero stvar med prevozom poenostavi. Naj jih naštejemo samo nekaj:

- obveščanje o stanju kolone (zaostala vozila ipd.),
- obveščanje o zastojih na cesti,
- obveščanje o obvozih,
- obveščanje o postankih,
- obveščanje o okvarah,
- obveščanje o spremembah smeri v križiščih itd.

Lahko ocenimo, da je prevoz bil opravljen tako, kot smo načrtovali in kot smo hoteli, da bo v pripravah na prevoz, kar smo prikazali tudi v tabeli s ponderiranjem.

Načrtovanje je bilo dobro opravljeno, dovolj obsežno in dovolj natančno. Težava pri načrtovanju je faktor, da lahko prihaja med načrtovanjem do sprememb v nalogi. Pri tem mislimo predvsem na povečanje ali zmanjšanje sredstev in ljudi. Pozitivno pri načrtovanju pa je, da poznamo večino dejavnikov mnogo vnaprej in tako je načrtovanje poenostavljeno.

Prav tako so bile priprave na prevoz pravočasno in kvalitetno opravljene. Čeprav lahko tudi trdimo, da če je načrtovanje dobro opravljeno, so potem tudi priprave enostavne. Ker lahko načrtujemo vnaprej, nam tudi za priprave ostane dovolj časa.

Težave na katere naletimo v izvedbi naloge, so ponavadi logistične narave povezane z zunanjimi dobavitelji in postopki, ki so potrebni v javni upravi, ter se tako lahko zavlečejo.

3.3. Predvidene organizacijske spremembe

Enota redno hodi na vajo ELITE, tako ima osebje, ki sodeluje, nemalo izkušenj s prevozom enote na večjo razdaljo. Z leti je bilo izvedenih kar nekaj izboljšav, tako je po kar nekaj prevozih težko najti stvari, ki bi se dale bolje izvesti. Vendar pa je razumljivo, da stremimo k boljšemu.

Sprememba v tem prevozu je bila, da smo prevoz opravili v enem dnevu. Prejšnji prevozi so bili opravljeni v dveh dnevih, se pravi v dveh etapah. Organizacijsko je prevoz v dveh etapah nekoliko bolj kompliciran. Tako je potrebno najti prenočišče za vso osebje, kar sicer ni težava, je pa potrebno nekoliko več dogovarjanja z nemško vojsko. Kajti v našem primeru enota prespi v eni od nemških vojašnic. V tem prevozu pa smo se odločili, da prevoz opravimo v enem dnevu. Organizacijsko to ni pomenilo velike spremembe, je pa pomenilo spremembo v samem procesu izvajanja ter nekoliko več priprav na sam prevoz. Posebej smo morali dobro pripraviti vozniški kader, posebej del, ki je upravljal z izrednim prevozom.

Kakor smo že omenili, med fazo načrtovanja in fazo priprav enota opravlja še ogromno drugih aktivnosti. Kar je za pestrost delovnega procesa sicer dobro, vendar pa otežuje načrtovanje in

priprave. Tako bi bilo dobro, da bi ljudje, ki se ukvarjajo z načrtovanjem in pripravami, bili oproščeni drugih aktivnosti, ter bi se lahko tako resnično posvetili nalogi. Faza priprav in načrtovanja bi tako bila samo še bolj izvedena.

Zaradi drugih aktivnosti enote je tudi težko sestaviti natančen spisek osebja neposredno do odhoda. Tako se vedno zgodijo na spisku potrebnega osebja spremembe. Dejstvo je, da je potrebno biti fleksibilen, vendar pa iti na vajo v Nemčijo in biti odsoten od doma skoraj tri tedne, ni ravno enostavna naloga, ne za družino ne za enoto. Če bi bilo vse osebje obveščeno na daljši rok, bi bilo lahko samo bolj pripravljeno na naloge, da nezadovoljstva sploh ne omenjam.

Ključni dejavnik pa je, da enota takšno vajo potrebuje. Naj jo na kratko predstavim. Na vaji ELITE se izvaja bojevanje v pogojih elektronskega bojevanja, kar sicer lahko zagotovimo tudi v Sloveniji. Moramo pa se zavedati dejstva, da v Nemčiji letijo letala iz večih držav ter letala, ki jih doma težko vidimo, kaj šele uporabljamo za usposabljanje. To je za enote zračne obrambe ključnega pomena, doma težko operiramo s tako hitrimi cilji, tako ta vaja pomeni veliko za enoto tipa baterija Roland. Možno bi bilo, da se na vajo hodi v manjših odpravah, vendar, pa je težava ta, da potrebuješ nekoliko bolj obsežno logistično podporo, ko si tako daleč od doma.

Možno bi bilo kolono razbiti na več manjših, vendar pa to potegne za sabo ogromno stvari. Tako bi v tem primeru enako vplivali na promet. Sedaj kolona ovira promet na določenem delu, če pa bi kolono razbili na več manjših, bi bilo na določenem odseku več manjših ovir, ki pa bi prav tako ovirale promet. Za takšen premik potrebuješ odlične pogoje in perfektno organizacijo ter na koncu še odlične pogoje na cesti. Kajti zlahka bi se zgodilo, da ena od kolon nekoliko zastane v premiku, nakar bi se ji druga že priključila. To se bi dalo rešiti z večjim časovnim razmikom med kolonami, vendar pa v tem primeru, prevoz traja lahko tudi več dni. Kar pa je logistično mnogo bolj zahtevno, tako da takšna sprememba ni smiselna.

Omeniti velja še gibanje kolon po razni vojaški literaturi²⁹, ki predvideva oziroma določa gibanje kolon. Tako v tej literaturi zasledimo točno določeno hitrost vozil. Prav tako ima takšen

²⁹ *Priručnik za rezervne oficire pozadinskih službi*. 1974. Beograd: SSNO in *Odeljenje, vod i četa tehničkog snabdevanja*. 1978. Beograd: SSNO.

pravilnik Slovenska vojska. Priznati moramo, da se slovenski pravilnik o gibanju vojaških vozil nekoliko razlikuje od drugih, vendar pa določa pravilne hitrosti in druge dejavnike, ki vplivajo na hitrost vozil in razdaljo med vozili. Bolj ali manj se te vrednosti v praksi upoštevajo. Med samim izvajanjem prevoza smo opazili, da se je kolona gibala v podanih vrednostih iz slovenskega pravilnika. Če pa bi upoštevali drugo literaturo, bi premik v enem dnevu bil nemogoč. Tu velja omeniti tudi, da slovenski pravilnik o gibanju vojaških vozil velja na področju Slovenije, medtem ko v tujini moramo upoštevati tudi njihove pravilnike. V Nemčiji hočeš nočeš upoštevamo njihov pravilnik, že zaradi spremstva njihove vojaške policije. Dejstvo pa je, da moramo upoštevati tudi svoje pravilnike. Vendar pa se toliko spet ne razlikujejo.

Ugotovimo torej, da do določenih organizacijskih in drugih sprememb lahko pride, vendar je potrebno razmisliti, kaj spremeniti in zakaj ter kaj to potegne za seboj. Kajti nesmiselno bi bilo nekaj spreminjati, če to nalogo še oteži oziroma zakomplicira.

4. IZHODIŠČA, PRIPOROČILA IN PREDLOGI

Pri tem diplomskem delu smo izhajali iz prevoza, ki je že bil izveden in je redno izvajan v raketni bateriji Roland. Izhajali smo tudi iz podatkov, ki jih je bilo mogoče dobiti predvsem v enoti ter v dostopni literaturi in znotraj delovne organizacije.

Tako ne moremo zanemariti dejstva, da v enoti obstaja kader, ki je zelo dobro usposobljen za izvajanje izrednega prevoza. Tako potrdimo *hipotezo 5*. Vendar pa bi bilo potrebno zagotoviti pomlajevanje kadra za izvajanje prevozov, kar se je v preteklih letih nekoliko zanemarilo. Obstajajo načrti za to aktivnost, vendar kaže, da bodo te aktivnosti kmalu izvedene. Kader, ki se bo v bodočnosti izobraževal na tem področju, ima že nemalo izkušenj na tem področju. Tako vidimo, da strokovnost na tem področju ni problem.

Pomembno je tudi, da enota redno izvaja izredne prevoze. Tako osebje konstantno dobiva izkušnje iz izrednih prevozov. Postavljeni so v različne situacije, kar je najbolj pomembno, v realne situacije in tako so zmeraj pripravljeni na dobre rešitve. To vse skupaj ne bi bilo mogoče, če delo ne bi potekalo, kot poteka v enoti Roland.

Opazimo pa lahko, da je premik v spremstvu vojaške policije bolj tekoč in tudi varnejši. To lahko dokažemo na tem prevozu, kjer nemški vojaški policisti spremljajo kolono. V zadnjem delu prevoza poteka prevozna pot izključno po magistralnih in lokalnih cestah, kjer drugi udeleženci bolj pazljivo opravijo srečanje s kolono, ko opazijo spremstvo. Enako lahko opazimo v Sloveniji, kjer se kolona premika zgolj s spremstvom z rumenimi rotacijskimi lučmi. Koloni bi bil prevoz po Sloveniji olajšan v spremstvu vojaške policije. Še posebej to velja za dele poti, ki gredo skozi Vrhniko, skozi Ljubljano in na delu poti med Podtaborom in Hrušico. Se pravi, na delih poti, kjer poteka obojesmerni promet. Kultura voznikov je pač takšna, da se nekoliko bolj pazljivo obnašajo do spremstva z modrimi rotacijskimi lučmi kot pa zgolj do spremstva z rumeni rotacijskimi lučmi. Zaradi dimenzij kolone, v kateri se lahko nahaja tudi do 30 vozil, bi takšno spremstvo vsaj do slovenske meje bilo čisto na mestu.

Nadalje opazimo, da enota potrebuje dovoljenje za izredni prevoz po Sloveniji in to kamorkoli se premakne. V bistvu potrebujemo dovoljenje tudi, če prepeljemo vozilo na dolivanje goriva.

Obstaja sicer možnost dovoljenj za prevoz za daljši čas, pa vendar. Tako moramo ob vsaki nalogi načrtovati aktivnosti vnaprej, kar je sicer dobro, vendar pa, ko na primer pride do okvare vozila, potrebujemo kar nekaj časa, preden to vozilo sploh spravimo do servisa. Predlog je, da bi do določene mere Slovenska vojska lahko bila opravičena do vlaganja prošenj za izvedbo izrednih prevozov. Dejstvo je, da tudi tuje vojske, ki prečkajo Slovenijo ali prihajajo k nam, in so povečanih dimenzij, ne potrebujejo dovoljenj za izredni prevoz, kakor je predvideno v zakonu in pravilnikih. Enako kot mi ne potrebujemo tega v tujini. Potrebna je zgolj pravočasna najava transporta pristojnim organizacijam, ki jo tako ali tako moramo opraviti tudi sedaj. Enako bi lahko bilo rešeno tudi na področju Slovenije, pri čemer pa bi ta prevoz moral vedno imeti primerno spremstvo. Za ta predlog bi sicer bilo potrebno spremeniti pravilnik in potrebno bi bilo nekoliko usklajevanja med resorji ministrstev.

Prevoz je potekal v enem dnevu, tako smo potrebovali kar nekaj voznikov. Med prevozom pa smo morali zagotoviti pravočasne menjave voznikov. V preteklih prevozih je prevoz potekal s postankom čez noč, kar tudi ima svoje prednosti, vendar ugotovimo, da bistvenih prednosti nima. Tako lahko predlagamo, da je izvedba prevoza v enem dnevu ustrezna rešitev in v bodoče upamo, da se bodo prevozi opravljali na takšen način.

Sama organizacija kolone je prav tako primerna. Dobra je tudi rešitev z vozilom, ki ni del kolone in skrbi za prehode preko cestninskih postaj ter skrbi za obveščanje kolone o posebnostih. Mogoče bi lahko za spremstvo takšne kolone uporabljali vozila BF3 za spremstvo izrednih prevozov.

Slika 32: Vozilo BF3



Vir: www.floro.si

BF3 je okrajšava za spremljevalno vozilo 3. generacije. To vozilo je potrebno za zagotovitev varnosti pri prevozu tovora izrednih dimenzij. BF3 vozilo mora biti opremljeno po nemških standardih in pravilniku o spremstvo tovora izrednih dimenzij. Vrsta spremljevalnega vozila je določena v vsakem izdanem dovoljenju. Posadka spremljevalnega vozila mora imeti posebno licenco za opravljanje BF3, pridobljeno pri nemški organizaciji. Samo vprašanje časa je, kdaj bodo tudi ostale države sledile Nemčiji. Se pravi, da je možno, da bomo tudi v Sloveniji pravilnike v bodočnosti menjavali samostojno ali po kakšni evropski direktivi. Ugotovimo lahko, da je spremstvo izrednega prevoza s takšnim vozilom lahko samo varnejše. Res je, da je takšno vozilo nekoliko bolj zahtevno za upravljanje in spremljevalci izrednega prevoza potrebujejo malo več znanj. Vemo pa, da bi morala biti varnost v prometu vedno na prvem mestu.

Kakor smo ugotovili v tem delu, ne moremo uporabiti klasičnih metod za oceno dela avtoparka ali za oceno uspešnosti prevoza. Zato predlagamo ocenjevanje s ponderiranjem ali podobnim. V nalogi smo podali primer ponderiranja, vendar bi ga bilo potrebno nekoliko bolj dodelati in dopolniti, potem bi dobili realno oceno uspešnosti prevoz, kakor tudi uspešnosti dela avtoparka. Lahko tudi rečemo, da bi bile določene naloge načrtovanja dela avtoparka olajšane, kar tudi velja za načrtovanje bodočih prevozov.

Za zaključek, podajamo sledeče predloge:

- povečati kader z dovoljenji za izredni prevoz,
- redno izvajati izredne prevoze,
- spremstvo vojaške policije bi vplivalo na bolj varen prevoz,
- poenostavitev postopka za pridobitev dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza oziroma ukinitve vlaganja vlog za opravljanje izrednih prevozov,
- v bodoče izvesti prevoz na vajo ELITE prav tako v enem dnevu,
- uvesti vozila za spremstvo 3. generacije, kar vpliva na bolj varen prevoz,
- razširiti in dopolniti ocenjevanje uspešnosti prevoza.

5. SKLEP

Izredni prevozi so sestavni del prometnega režima in prometnih tokov. Zaradi statističnih podatkov, ki jih zbirajo razne inštitucije, lahko mirno rečemo, da se dnevno srečujemo z različnimi oblikami izrednih prevozov. Žal ravno zaradi njihove gostote³⁰ nekaterih sploh ne opazimo, pa bi jih morali. Dobesedno lahko rečemo, da skoraj ne obstaja delovna organizacija, ki se na takšen ali drugačen ne srečuje z izrednimi prevozi. Tako se tudi v slovenski vojski srečujemo z različnimi tipi izrednih prevozov. V določenih segmentih vojske sama vozila zaradi svojih dimenzij postanejo izredni prevoz. S tem se tako osebje teh vozil skoraj dnevno srečuje s problemom izrednega prevoza. Vendar pa tako nastajajo izkušnje-takšne in drugačne. Kakor smo že omenili, izredni prevozi se dnevno pojavljajo v prometu in potrebno bi jim bilo posvečati večjo pozornost, kot jim jo ponavadi posvečamo, že iz razloga varnosti v cestnem prometu.

Izredni prevoz nastane, ko imamo takšen tovor, ki presega dovoljene mere in mase, pa ga ni mogoče več razstaviti. Ta tovor ni mogoče drugače prepeljati kot po cesti. Enako velja za vozila, ki s svojimi merami in masami presegajo dovoljena in je njihove mere in mase težko zmanjšati oziroma je nemogoče³¹. S takimi tovari in vozili je potrebno previdno ravnati, potrebujejo posebno pripravo na prevoz. Takšne tovore in vozila mora spremljati primerno usposobljeno in pripravljeno osebje, pri čemer je pomembno tudi koliko izkušenj ima to osebje in kako si je izkušnje pridobilo. Skratka, takšni prevozi potrebujejo posebno obravnavo in pripravo, kar velja tudi za osebje.

Osebje, ki upravlja s takšnimi tovari in vozili, ki podlegajo izrednim prevozom, morajo biti zelo dobro teoretično podkovani o takšnih prevozi. Morajo imeti opravljen izpit za opravljanje takšnih prevozov. Hkrati pa morajo poznati predpise s tega področja. Kakor smo navedli v tej nalogi, pa se predpisi nahajajo:

- v zakonu o varnosti v cestnem prometu,
- v zakonu o javnih cestah,
- v pravilniku o opravljanju izrednih prevozov in

³⁰ Tudi do 20 na dan.

³¹ Specialna vozila : avtodvigala, specialna vozila, kombajni itd.

- v pravilniku o največjih dovoljenih merah in masah.

Kakor vidimo, morajo poznati kar nekaj zakonov in predpisov. Kadar pa takšen prevoz gre preko slovenskih meja, pa morajo poznati tudi tuje predpise in zakone. Kar pomeni, da izredni prevoz nikakor ni enostavna zadeva, sicer pa nobena v prometu ni.

Videli smo tudi, da se zakoni nekoliko razlikujejo po evropskih državah. Lahko tudi rečemo, da se še zakoni najmanj razlikujejo. Največja, pa ne velika, je razlika v pravilnikih o merah in masah ter v pravilniku o opravljanju izrednih prevozov. Tako je ob prevozu tovora izrednih dimenzij potrebno poznati te pravilnike ter posebnosti v teh pravilnikih. Te morajo poznati tako osebe, ki opravlja izredni prevoz, kakor tudi tisti, ki izredni prevoz načrtujejo. To pomeni, da morajo poznati tuje pravilnike vsi, ki so v takšnem procesu udeleženi. V bodočnosti se nam verjetno obeta nekaj sprememb na tem področju in le čas bo pokazal, kako bomo tem spremembam sledili kot tisti, ki se redno ukvarjajo z izrednimi prevozi.

Kot smo videli na primeru našega prevoza, so izkušnje z izrednih prevozov zelo pomemben faktor, katerega ne smemo zanemarjati. Prav tako smo ugotovili, da se izkušnje dobijo v prevozih, ki jih opraviš in ko si sam postavljen v realno situacijo. Se pravi najboljše so izkušnje dobljene s prakso. Dejstvo je, da je neprecenljive vrednosti pri takih realnih prevozih osebe z izkušnjami, pa ni pomembno katero fazo prevoza izvajamo. Pri izkušnjah pa moramo vedno stremeti, da jih tisti, ki jih imajo več, prenašajo na tiste z manj izkušnjami. Tako zagotovimo kontinuiranost kadra, ki ga imamo na razpolago.

V nalogi smo se dotaknili tudi elektronskih aplikacij. Sicer nismo imeli možnosti preizkusiti veliko različnih, pa vendar smo dve lahko primerjali med seboj. Vse ugotovitve so zapisane v tem delu. Naj omenimo še, da je s temi aplikacijami poenostavljeno načrtovanje prevoza, kajti večino podatkov lahko izberemo iz programa. Programi so z razvojem informacijske tehnologije vse bolj sposobni, tako nam omogočajo vedno boljše načrtovanje. Tako lahko načrtujemo pot, stroške, postanke itd. S pomočjo satelitskih sistemov, ki so nam tudi lahko v pomoč pa postane pot vedno bolj predvidljiva, kar je pri izrednem prevozu zelo pomembno. Edino stvar, ki jo te aplikacije ne morejo podati, so razni zastoji, omejitve itd. Tu pa so nam v pomoč razne druge

informatijske oblike, ne smemo pa zanemariti svetovnega spleta, kjer danes dobimo vse mogoče informacije, tudi ažurne prometne.

V izhodiščih, predlogih in priporočilih smo podali nekaj smernic. Diskutirali smo tudi o določenih spremembah, vendar pa bomo videli, katere od njih bi lahko upoštevali. Kakor smo zapisali, preizkusili smo različne variante, tako da je bil prevoz uspešno opravljen, med drugim tudi zaradi izkušenj, seveda pa ne smemo zanemariti dobrega načrtovanja, dobrih priprav, kakor tudi truda osebja na samem prevozu.

Kakor smo zapisali, izredni prevozi se dnevno opravljajo po vseh mogočih cestah, moramo jim posvečati več pozornosti. Prav tako si kot izvajalci izrednih prevozov želimo vedno prevoz opraviti varno in uspešno. Tako se tudi trudimo prenašati izkušnje na manj izkušene in s tem širimo znanje. Vredno pa je ponoviti: vedno nam mora biti na prvem mestu varnost, tako v prometu, kakor tudi vseh sodelujočih in drugih udeležencev.

LITERATURA

- Cencič, M. 2002. *Pisanje in predstavljanje rezultatov raziskovalnega dela*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Pedagoška fakulteta.
- *Dovoljenje za izredni prevoz po javnih cestah*. 2007. Ljubljana: Državni portal Republike Slovenije. Pridobljeno s svetovnega spleta: <http://e-uprava.gov.si/e-uprava/dogodkiPrebivalci.euprava?zdid=1041&sid=779>
- Godnič, C. 2004. *Načrtovanje prevozov*. Maribor: Višja prometna šola.
- *Odelenje, vod i četa tehničkog snabdevanja*. 1978. Beograd: SSNO.
- Pepevnik, A. 2003. *Tehnologija prometa 1. del - skripta*. Maribor: Višja prometna šola.
- Pepevnik, A. 2004. *Tehnologija prometa 2. del - skripta*. Maribor: Višja prometna šola.
- *Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu*. 2004. Ljubljana: Uradni list RS.
- *Pravilnik o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah v Republiki Sloveniji*. 2004. Ljubljana: Uradni list RS.
- *Priručnik za rezervne oficire pozadinskih službi*. 1974. Beograd: SSNO.
- *Prometno informacijski center*. 2008. Ljubljana: DARS. Pridobljeno iz svetovnega spleta: <http://www.promet.si/?id=4&docid=2>
- *Usposabljanje in opravljanje preizkusov strokovne usposobljenosti za organizatorje, spremljevalce in voznike izrednih prevozov po javnih cestah*. 2007. Ljubljana: Ministrstvo za promet. Pridobljeno iz svetovnega spleta: http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/ceste/izredni_prevozi/
- *Varni v cestnem prometu*. 2001. Maribor: Primotehna.
- *Zakon o varnosti cestnega prometa(uradno prečiščeno besedilo)*. 2006. Ljubljana: Uradni list RS 133/2006.
- *Zakon o varnosti cestnega prometa*. 1998. Ljubljana: Avto-moto zveza Slovenije.
- *Zakon o javnih cestah*. 2006. Ljubljana: Uradni list RS 33/2006.
- Žižmond, E. 1998. *Kako nastane pisno delo*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.

SEZNAM SLIK:

<i>Slika 1: Izredni prevoz</i>	13
<i>Slika 2: Rumene rotacijske luči</i>	16
<i>Slika 3: Izredni prevoz jahte</i>	17
<i>Slika 4: Izredni prevoz zabojnika</i>	18
<i>Slika 5: Prevoz uparjalnika</i>	19
<i>Slika 6: Mercedes G</i>	37
<i>Slika 7: Mercedes Sprinter</i>	37
<i>Slika 8: Mercedes MB 1217</i>	38
<i>Slika 9: Dvoosna prikolica</i>	38
<i>Slika 10: Enoosna prikolica</i>	38
<i>Slika 11: MAN MUN Roland 8x8</i>	39
<i>Slika 12: MAN ROR Roland 8x8</i>	40
<i>Slika 13: MAN CUOR Roland 8x8</i>	40
<i>Slika 14: Marco Polo EuroRoute</i>	44
<i>Slika 15: AutoRoute2007</i>	44
<i>Slika 16: Rumene rotacijske luči</i>	47
<i>Slika 17: Table z napisom IZREDNI PREVOZ</i>	47
<i>Slika 18: Varnostni brezrokavnik</i>	47
<i>Slika 19: Zastavice</i>	48
<i>Slika 20: Odsevni triopan</i>	48
<i>Slika 21: Zožanje ceste</i>	48
<i>Slika 22: Prepoved prometa</i>	49

<i>Slika 23: Utripajoče svetilke rumene barve</i>	49
<i>Slika 24: Mobilna delavnica</i>	51
<i>Slika 25: Kolona pripravljena na premik</i>	53
<i>Slika 26: Kolona na premika</i>	54
<i>Slika 27: Na postanku</i>	54
<i>Slika 28: Pregled vozila</i>	55
<i>Slika 29: Kolona na avtocesti</i>	56
<i>Slika 30: Zaključek prevoza</i>	57
<i>Slika 31: Cestninska postaja na Vrhniki</i>	61
<i>Slika 32: Vozilo BF3</i>	66

SEZNAM TABEL:

<i>Tabela 1: Največje mere in mase</i>	28
<i>Tabela 2: Največje mere in mase ponekod v EU</i>	33
<i>Tabela 3: AutoRoute2007 smeri in razdalje</i>	45
<i>Tabela 4: Pondersko ocenjevanje opravljenega prevoza</i>	60

PRILOGE:

- I. Vloga za izdajo dovoljenja za opravljanje izrednega prevoza
- II. Dimenzije vozila Mercedes-Benz MB1217 TDv 2320/045-12 LKW 5 t s kabino II
- III. Dimenzije dvoosne prikolice 4 t s kabino II
- IV. Dimenzije enoosne prikolice 1,5 t
- V. Dimenzije vozila MAN 8x8 TDv 2320/077-12 LKW mil gl A1 Roland MUN
- VI. Dimenzije vozila MAN 8x8 TDv 2320/077-12 LKW mil gl A1 Roland ROR
- VII. Dimenzije vozila MAN 8x8 TDv 2320/077-12 LKW mil gl A1 Roland CUOR
- VIII. Dovoljenje za opravljanje izrednega prevoza
- IX. Izpolnjena vloga za primer izrednega prevoza

VLOGA ZA IZDAJO DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH

V skladu z 51. členom Zakona o javnih cestah - ZJC (Ur. l. RS številka 29/1997, 18/2002, 50/2002, Odl. US šifra U-I-224/00-15, 110/2002, 131/2004, Odl. US šifra U-I-96/02-20), 9. členom Pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS številka 50/1999, 39/2000, 115/2000, 38/2001, 11/2002, 83/2006), v nadaljevanju Pravilnik o izrednih prevozih oz. PIP in 3č. členom Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji - ZDARS (Ur. l. RS številka 57/1993, 126/2003), spodaj navedeni predlagatelj s to vlogo prosi pristojnega izdajatelja dovoljenj za izredne prevoze po javnih cestah, za izdajo dovoljenj za izredni prevoz po javnih cestah, z naslednjimi podatki, predlogi in prilogami:

1. PODATKI O PREDLAGATELJU IN PREVOZNIKU IZREDNEGA PREVOZA

Predlagatelj:		Ta stolpec izpolni pristojni izdajatelj dovoljenj!
Naslov:		
Poštna št.:	Pošta:	
Telefon:	Faks:	
ID DDV:		
Odgovorni organizator:		
Št. potrdila:		
Telefon (GSM):		
Prevoznik:		
Naslov:		
Poštna št.:	Pošta:	
Država:		
Šifra vloge:	Datum:	Kategorija izrednega prevoza:

2. PODATKI O PREDLAGANI VELJAVNOSTI DOVOLJENJA

Veljavnost dovoljenja		Število prevozov	Konvoj	Št. vozil v konvoju
od: ____ . ____ . 200__	do: <input type="checkbox"/> 15 dni, <input type="checkbox"/> 30 dni, <input type="checkbox"/> 365 dni		<input type="checkbox"/> da <input type="checkbox"/> ne	

3. PODATKI O PREDLAGANI PREVOZNI POTI

● → Kraj pričetka prevoza	
→ ● → ● Prevoz bi potekal preko krajev	
→ ● Kraj zaključka prevoza	

4. PODATKI O TOVORU

	Motorno vozilo	Priklopno vozilo
Naziv (ime) tovora		
Dimenzije (mm) (dolžina × širina × višina)	_____ × _____ × _____	_____ × _____ × _____
Masa (kg)		
Število kosov		

5. PODATKI O VOZILU

	Motorno vozilo	Priklopno vozilo
Registrska številka vozila		
Država registracije vozila		
Šifra potrdila o skladnosti vozila		
Vrsta vozila		
Znamka vozila		
Tip vozila		
Oblika ali namen karoserije ali nadgradnje vozila		
Masa vozila (kg)		
Največja tehnično dovoljena masa vozila (kg)		

Največja tehnično dovoljena navpična obremenitev vlečne naprave/sedla (kg)		
Največja tehnično dovoljena masa priklopnega vozila (kg)		
Nazivna moč motorja (kW)		

6. PODATKI O DIMENZIJAH IN MASI IZREDNEGA PREVOZA

Dolžina (mm)	Širina (mm)	Višina (mm)	Min. višina (mm) *	Skupna masa (kg)

* - Izpolniti le v primeru uporabe specialnih priklopnikov z možnostjo uravnavanja višine, ko je priklopnik spuščen na najnižjo višino.

7. PODATKI O OSEH, OSNIH OBREMENTVAH, RAZDALJAH MED OSMI IN KOLESIH

Zap. št. osi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Oсна obrem. (kg)															
Razpored največje tehnično dovoljene mase na osi (kg)															
Št. koles na osi															
Pogonska os	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Široke pnevmatike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Izravnavanje osnih obremenitev		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Razdalja med osmi (mm)															

8. PODATKI O PRILOGAH K VLOGI

<input type="checkbox"/> Skica izrednega prevoza (tloris, naris, prečni prerez)
<input type="checkbox"/> Študija nosilnosti objektov šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____
<input type="checkbox"/> Študija prometne ureditve šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____
<input type="checkbox"/> Potrdilo o skladnosti vozila šifra: _____ izdal: _____ datum: _____
<input type="checkbox"/> Potrdilo o skladnosti vozila šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____
<input type="checkbox"/> _____ šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____
<input type="checkbox"/> _____ šifra: _____ izdelal: _____ datum: _____

9. OPOMBE

10. UPRAVNA TAKSA

Prostor za upravne koleke:

11. IZJAVE

Izjavljamo, da :

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

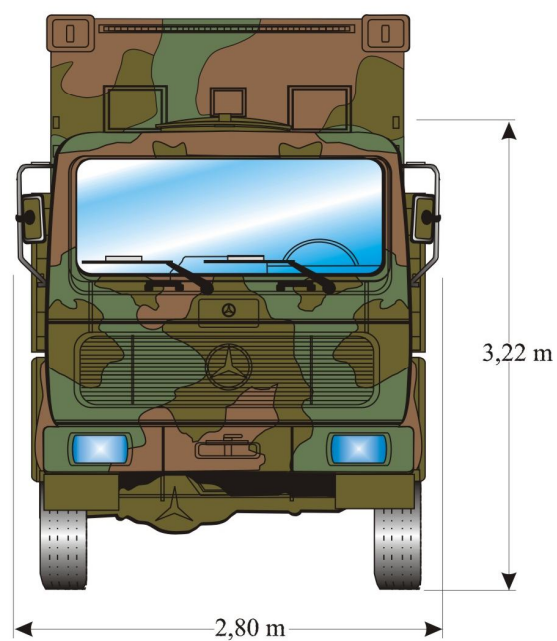
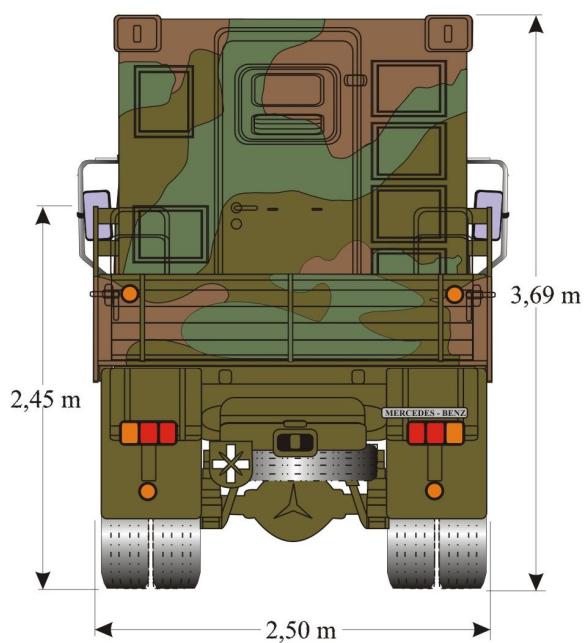
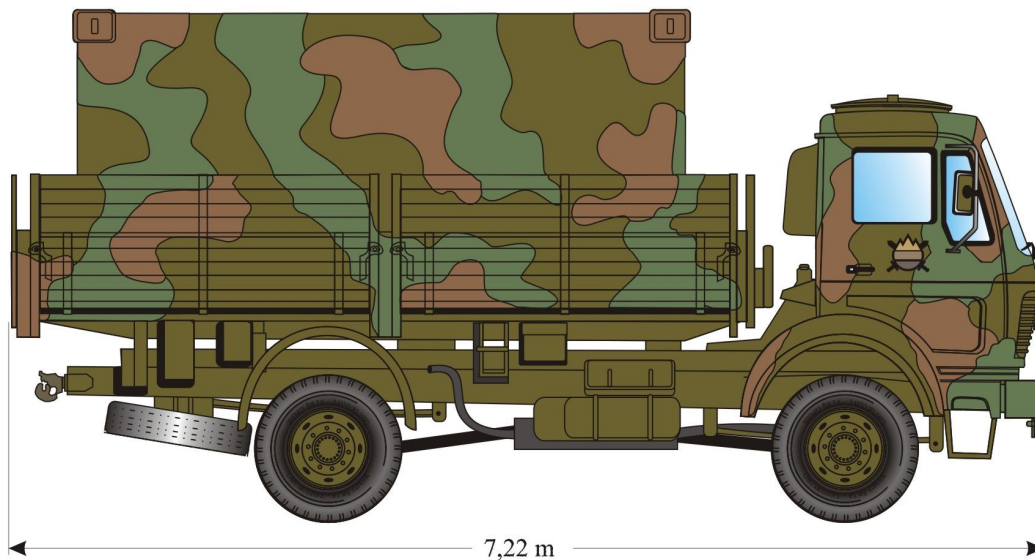
Žig:

Ime in priimek pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja:

Lastnoročni originalni podpis pooblaščenega odgovorne osebe predlagatelja:

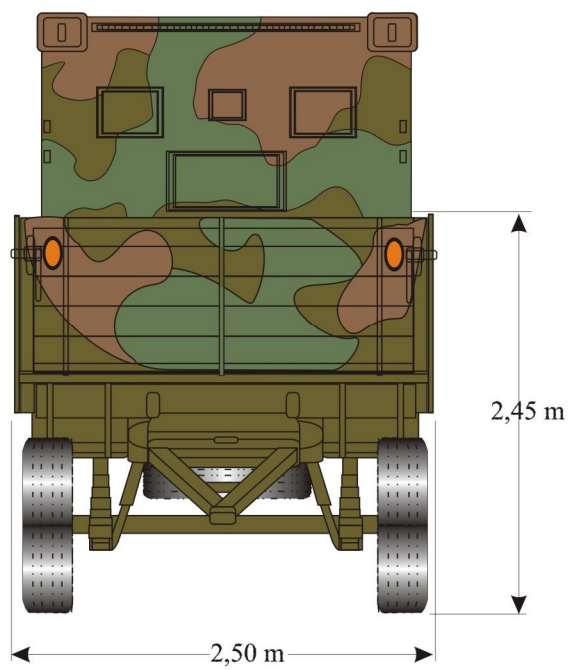
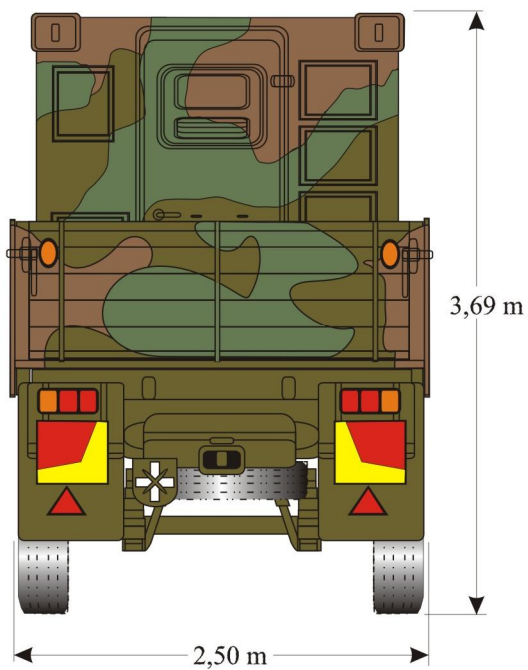
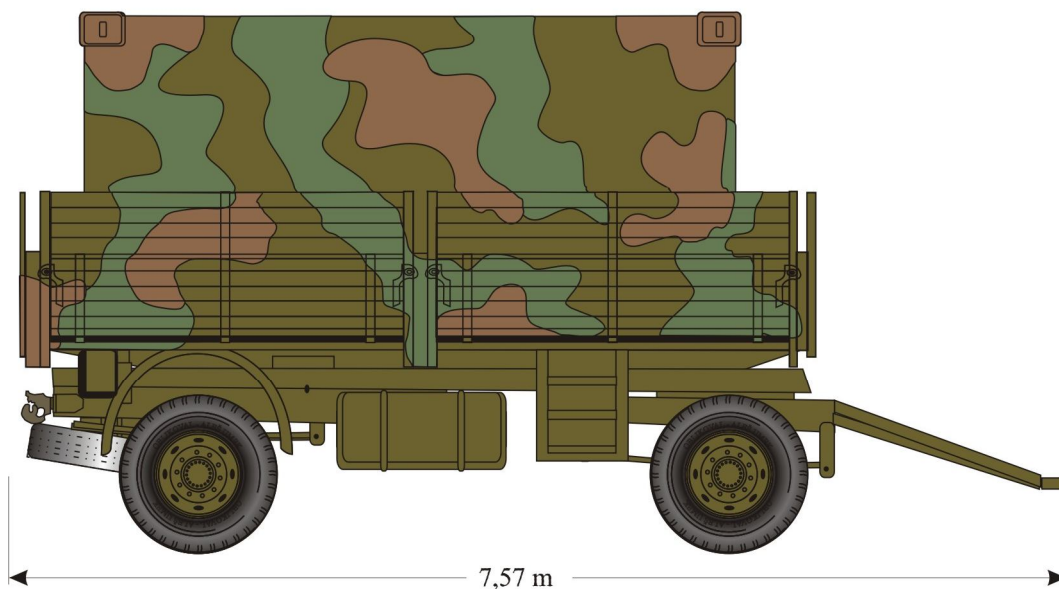
DIMENZIJE VOZILA
MERCEDES - BENZ
TDv 2320/045-12 LKW 5 t
S KABINO II

Teža vozila	6 800 kg
Skupna teža vozila	12 200 kg
Prostornina rezervoarja za goriv	135 l



DIMENZIJE PRIKOLICE
DVOOSNE 4t
S KABINO II

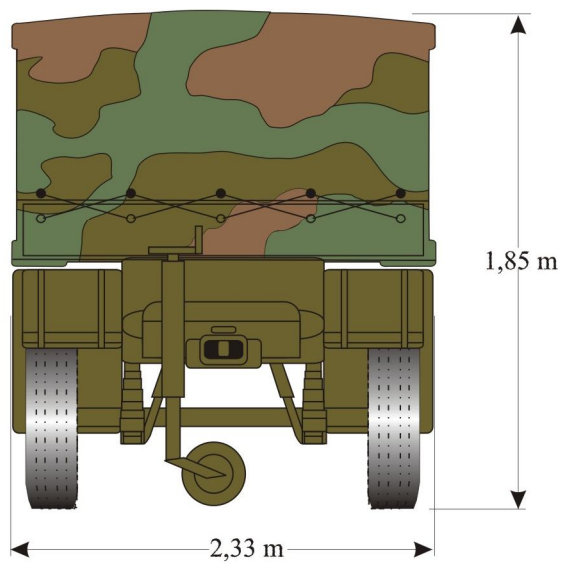
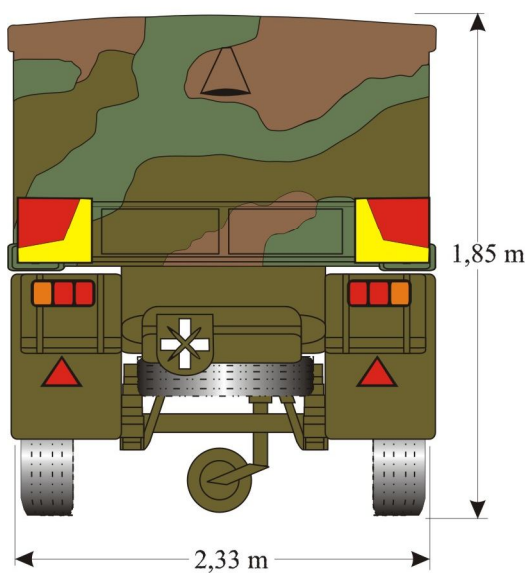
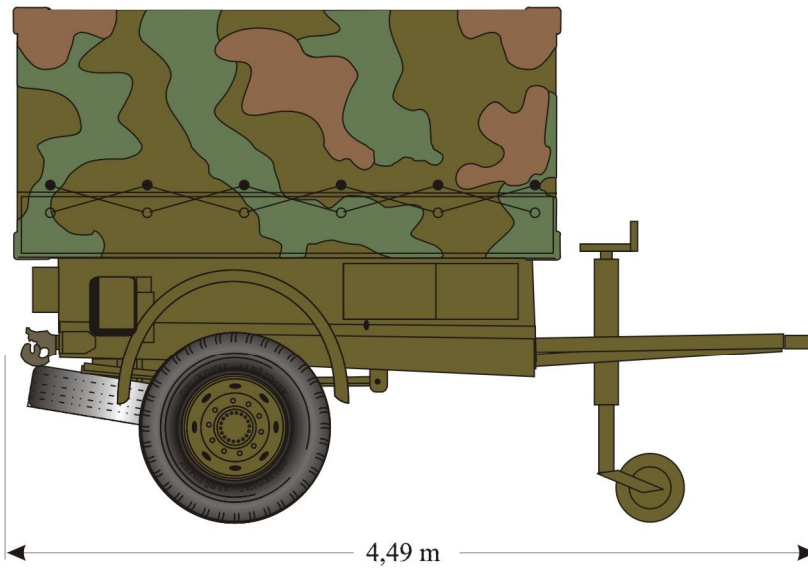
Teža prikolice	3 260 kg
Skupna teža prikolice	8 200 kg



DIMENZIJE PRIKOLICE ENOOSNE 1,5 t

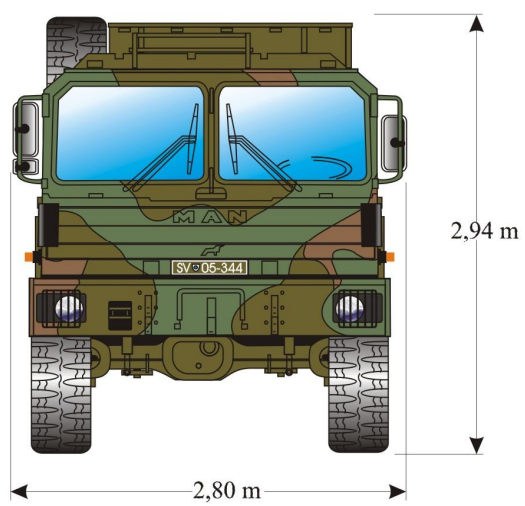
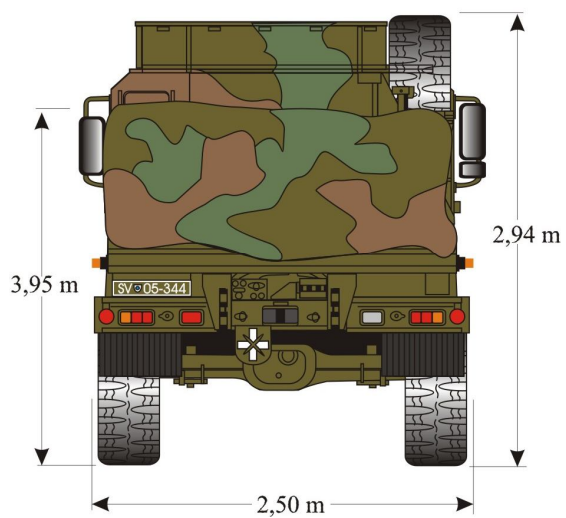
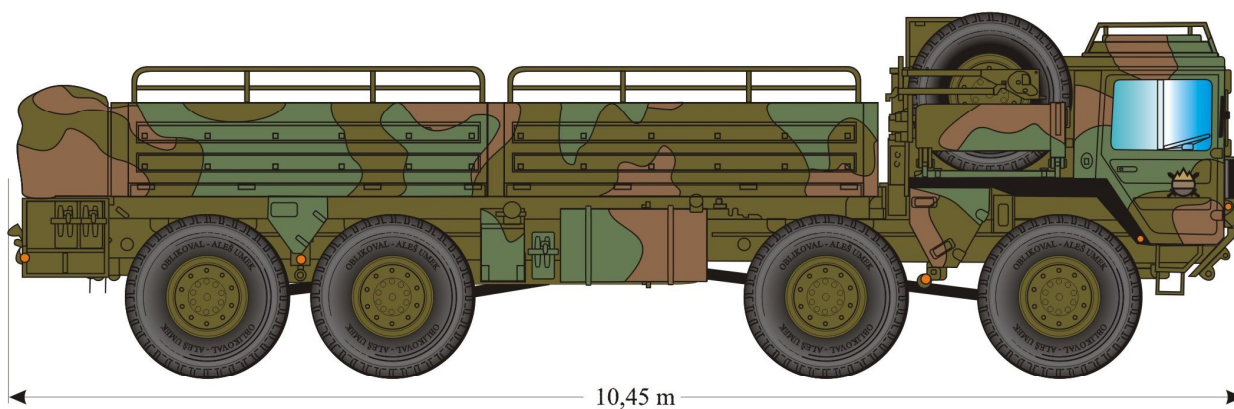
Teža prikolice

3 500 kg



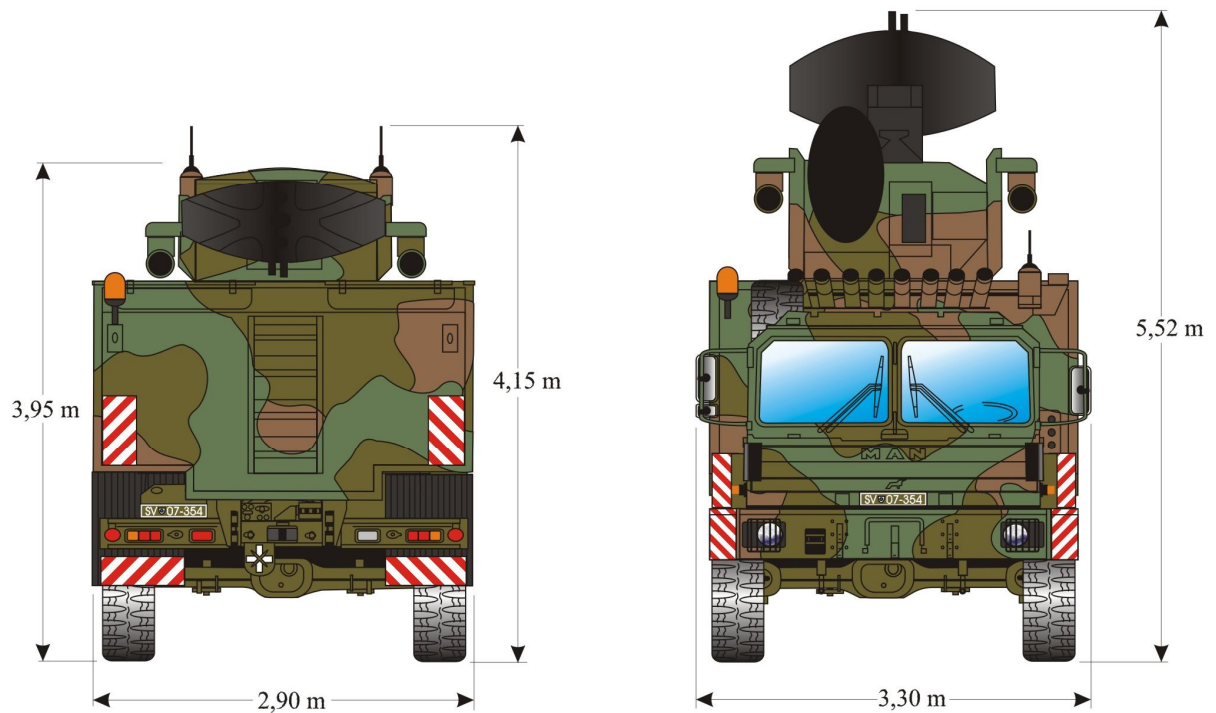
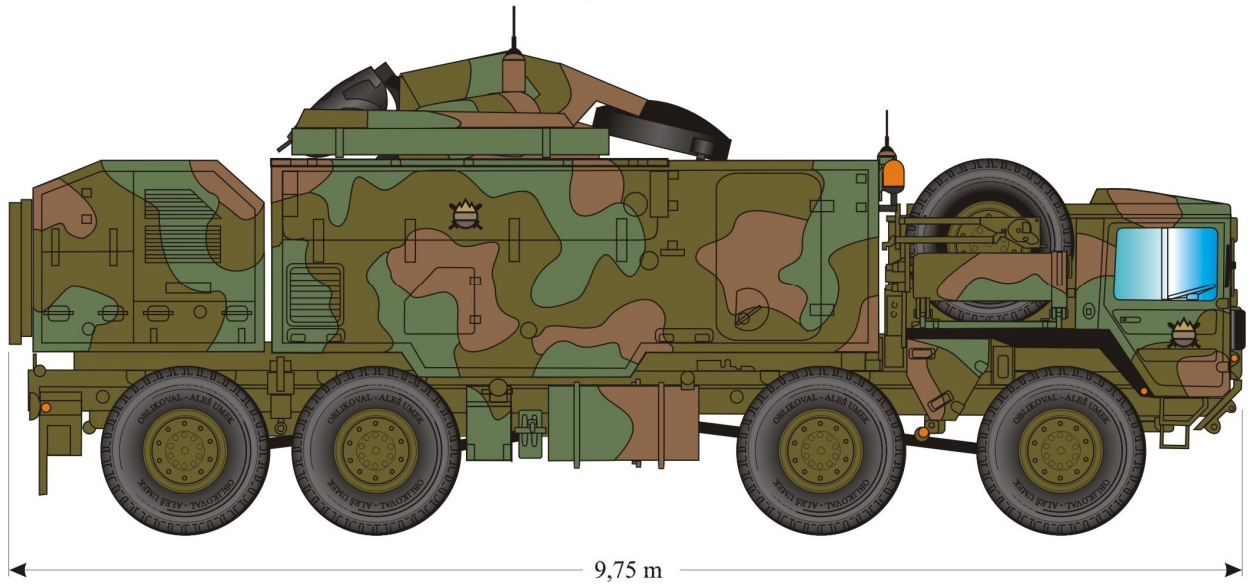
DIMENZIJE VOZILA
MAN 8x8 TDv 2320/077-12 LKW mil gl A1
ROLAND MUN

Teža vozila	18 800 kg
Skupna teža vozila	30 000 kg
Prostornina rezervoarja za goriv	400 l



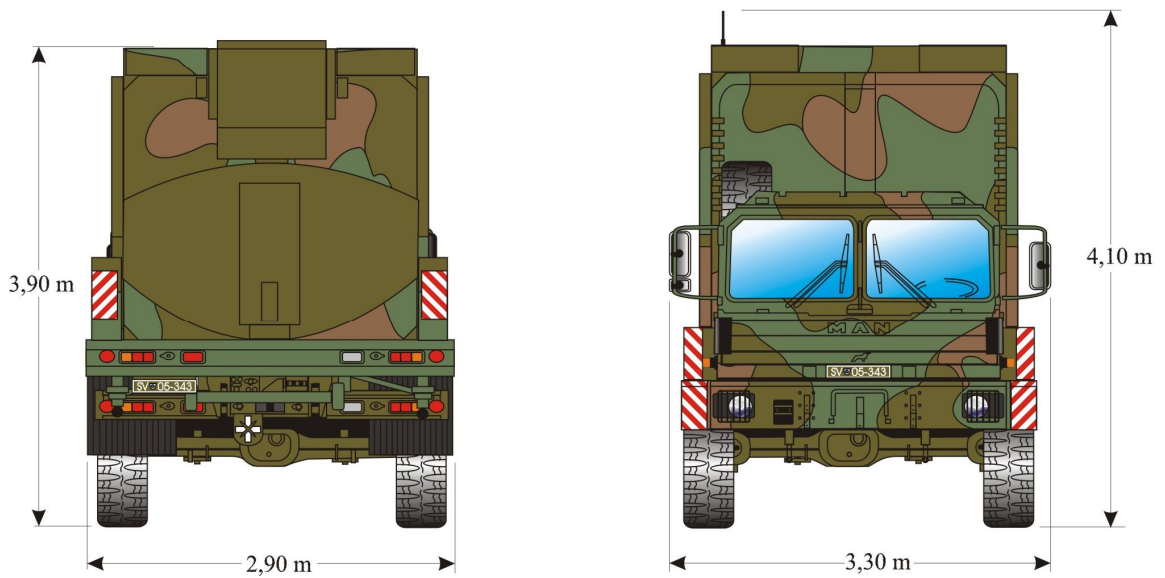
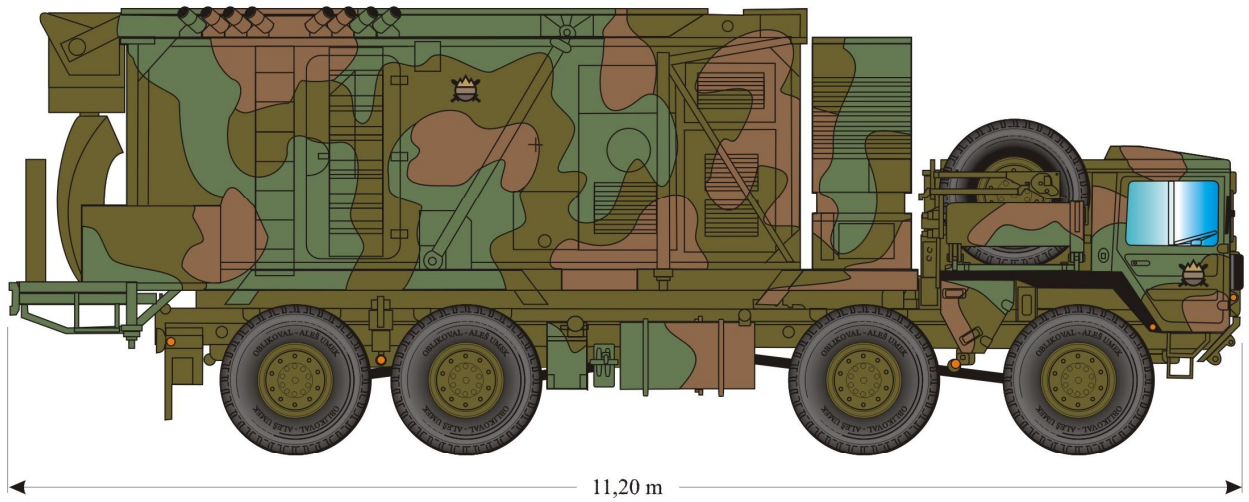
DIMENZIJE VOZILA
MAN 8x8 TDv 2320/077-12 LKW mil gl A1
ROLAND ROR

Teža vozila	14 100 kg
Skupna teža vozila	30 000 kg
Prostornina rezervoarja za goriv	400 l



DIMENZIJE VOZILA
MAN 8x8 TDv 2320/077-12 LKW mil gl A1
ROLAND CUOR

Teža vozila	14 100 kg
Skupna teža vozila	30 000 kg
Prostornina rezervoarja za goriv	400 l





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA PROMET
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

Številka.: 37169-8188/2007

Datum: 03.10.2007

Na podlagi 7., 8. in 35. člena Pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS št. 50/99, v nadaljevanju Pravilnik o izrednih prevozih), Pravilnika o spremembah in dopolnitvah pravilnika o pogojih in načinu opravljanja izrednih prevozov po javnih cestah ter o tranzitnih smereh za izredne prevoze v RS (Ur. l. RS 39/00), 51. člena Zakona o javnih cestah (ZJC, Ur. l. RS št. 29/97), izdaja DIREKCIJA RS ZA CESTE

POZITIVNO MNENJE
ZA IZVEDBO IZREDNEGA PREVOZA

Predlagatelju **MORS SV 1230, Cerklje ob Krki, p.p.4, 8263 Cerklje ob Krki** se izda pozitivno mnenje za izvedbo izrednega prevoza vojaških vozil tako, da največje dimenzije, skupna masa in osne obremenitve posameznega vozila ne presegajo naslednjih vrednosti:

- Dolžina: do 11,30 m
- Širina: do 2,90 m
- Višina: do 3,95 m
- Skupna masa: do 30,00 t
- Osne obremenitve: do 7,50 t /os

Prevoz bo izreden zaradi **širine**

Mnenje velja za **1-kratni** prevoz vojaškega vozila od 14.10.2007 do 13.11.2007, na relaciji:

Vrhnika - Šempeter pri Gorici – Vrhnika

št. cest : 409, A1, 12, H4, 103, H4, 12, A1, 409

št. odsekov: 0301 0300 0150 0053 0054 0055 0056 0154 0344 1500 0374 0375 0376 0378 0379
0445 1447 0445 0779 0778 0776 0775 0774 1500 0344 0154 0656 0655 0654 0653 0150 0300 0301

Predlagani pogoji za izvedbo izrednega prevoza:

- Izredni prevoz mora spremljati 1 osebno vozilo vojaške policije s predpisano opremo.
- Izredni prevoz se ne sme izvajati:
 - v neugodnem vremenu,
 - ob slabi vidljivosti

04-10-2007

Stran 1 od 1

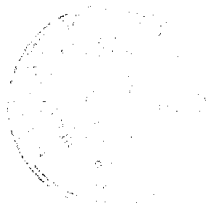
- Predlagatelj mora med izvedbo izrednega prevoza obvezno upoštevati:
 - vse veljavne predpise v RS z vsemi dopolnitvami in spremembami
 - vse veljavne omejitve cestnega prometa v RS
- Izvajalec prevoza mora v celoti povrniti škodo na cesti ali objektu, ki nastane ob izvršenem prevozu zaradi neupoštevanja določil dovoljenja in drugih predpisov.
- Izvajalec prevoza mora pred pričetkom izvajanja izrednega prevoza o tem obvestiti policijo na tel. št. 113.

Obrazložitev:

Predlagatelj **MORS SV 1230, Cerklje ob Krki, p.p.4, 8263 Cerklje ob Krki** je z vlogo št. 005/07 dne 02.10.2007 zaprosil na podlagi 7., 8. in 35. člena Pravilnika o izrednih prevozih in 51. člena Zakona o javnih cestah za odobritev premika vojaških vozil.

POUK O PRAVNEM SREDSTVU:

Zoper to odločbo je dovoljena pritožba v roku 15 dni od prejema pisnega odpravka te odločbe na Ministrstvo za promet, Langusova 4, Ljubljana. Pritožbo se lahko vloži pisno ali ustno na zapisnik pri organu, ki jo je izdal in jo je potrebno po določilih Zakona o upravnih taksah (ZUT), (Ur.l. RS št. 40/2004) v skladu s tarifno števil.: 2 kolkovati s 14,18 € upravne takse.



Boštjan RIHTAR, univ. dipl. org.
višji svetovalec III

Vročiti:

1. **MORS SV 1230, Cerklje ob Krki, p.p.4, 8263 Cerklje ob Krki**

V vednost:

2. DRSC, Upravna zadeva - stalna zbirka
3. DARS d.d., Dunajska cesta 7, 1000 Ljubljana

VLOGA ZA IZDAJO DOVOLJENJA ZA IZREDNI PREVOZ PO JAVNIH CESTAH

V skladu s 14. členom Zakona o javnih cestah... (text continues with legal references)

A. PODATKI O PREDLAGATELJU IZREDNEGA PREVOZA

Form with fields for applicant details: Name (KOTIČ), Address (Cesta 4), Phone, Fax, etc.

B. PODATKI O PREDLAGANI VELJAVNOSTI DOVOLJENJA

Form with fields for validity: Validity period (14.10.2002 to 14.10.2002), Number of vehicles, etc.

C. PODATKI O PREDVIDENI PREVOZNI POTI

Form with handwritten route information: Kraj pričetka prevoza: Voznica na avto Viharnina...

D. PODATKI O TOVORU

Form with fields for vehicle type: Motor vehicle (Voznikovo vozilo), Dimensions, etc.

E. PODATKI O VOZILU

Form with fields for vehicle details: Make (MAN), Model (TGL 1825 LE), Weight, etc.

F. PODATKI O DIMENZIJAH IN MASI IZREDNEGA PREVOZA

Table with dimensions: Length (11.30), Width (2.40), Height (3.45), Total weight (30.000 kg).

G. PODATKI O OSEH, OSNIH OBREMNITVAH, RAZDALJAH MED OSMI IN KOLEŠIH

Table with 15 columns for axle weights and spacings. Includes axle weights (2x9000, 2x9000, 2x9000) and spacings (1750, 4700, 11300).

H. PRILoge K VLOGI

Form with fields for attachments: Certificate of insurance, etc.

I. OPOMBE

Empty box for notes.

J. UPRAVNA TAKSA

Form for administrative fee: Prostor za upravné kolekcie.

K. IZJAVE

Izjavljamo, da... (text continues with declaration of accuracy of data)



Podpis odgovorne osebe

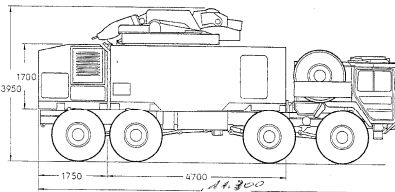


Bild 1 Abmessungen FlaRaKRad, Seitenansicht

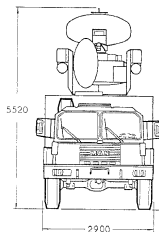


Bild 2 Abmessungen FlaRaKRad, Frontansicht

3-002