

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Problematika přepravy nadlimitních zásilek
v silniční dopravě z pohledu řidiče,
podílejícího se na této přepravě**

Vít Klouček

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vít Klouček**
Osobní číslo: **D11609**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Problematika přepravy nadlimitních zásilek v silniční dopravě z pohledu řidiče, podílejícího se na této přepravě**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Právní úprava související s přepravou
2. Seznámení s přepravou
3. Činnosti potřebné k provedení přepravy
4. Provedení přepravy

Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 4

Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

(1) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění

(2) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění

(3) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění

(4) Kleprlík, J. Silniční doprava. Univerzita Pardubice 2011, ISBN: 978-80-7395-451-2

(5) Široký, J. a kolektiv. Technologie dopravy. Univerzita Pardubice 2011, ISBN: 978-80-86530-78-9

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.

Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2013

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. května 2014



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen se skutečností, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 26. května 2014

Klouček Vít

ANOTACE

Tato bakalářská práce je zaměřena na problematiku přepravy nadlimitních zásilek v silniční dopravě. Popisuje pohled na přepravu z pohledu řidiče podílejícího se na této přepravě. Dále právní úpravu přepravy a charakteristiku činností všech osob podílejících se na této přepravě. V této práci jsou popsány problémy, se kterými se řidič potýká během celé přepravy.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravce, nadlimitní zásilka, povolení, pozemní komunikace, přeprava

TITLE

The issue of transportation of excessive goods in road transport from the driver's perspective, which is involved in the transport

ANNOTATION

This report deals with the issue of transportation of excessive goods in road transport. It describes driver's perspective, which is involved in the transport. Next describes is the legal regulations of the transport and definition of functions of all persons, which is involved in the transport. Will be describes problems, they're joint he driver during the transport.

KEYWORDS

excessive good, overlandroad, permission, shipper, transportation

Poděkování

Rád bych touto cestou chtěl poděkovat mé vedoucí této bakalářské práce Ing. Pavlíně Brožové, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a připomínky, týkající se obsahu sepsané práce. Dále bych chtěl poděkovat panu Pirohaničovi, majiteli firmy AUTOSLUŽBY Pirohanič Horní Slavkov, kde jsem měl možnost získat veškeré zkušenosti a poznatky ohledně přepravy nadlimitních zásilek, paní Fafalové, úřednici Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) v Plzni, pověřené k vydávání rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace pro přepravu nadměrných a nadrozměrných nákladů.

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD	12
1 PRÁVNÍ ÚPRAVA SOUVISEJÍCÍ S PŘEPRAVOU	13
1.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	13
1.2 Vyhláška č. 341/2002 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	16
1.3 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích	20
1.4 Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích	22
1.5 Vyhláška č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích	28
1.6 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR a Nařízení rady ES č. 561/2006 Sb.	29
2 SEZNÁMENÍ S PŘEPRAVOU A JEJÍ PROBLEMATIKA	32
2.1 Průjezdní místa na pozemních komunikacích	35
2.2 Křižovatky na pozemních komunikacích	36
2.3 Technika vozidla a její ovládací prvky	39
2.4 Rychlost a brzdění	42
3 ČINNOSTI POTŘEBNÉ K PROVEDENÍ PŘEPRAVY	46
3.1 Přístupové cesty	47
3.2 Plánování trasy	47
3.3 Rozměry a hmotnost nákladu	48
3.4 Technologické schéma přepravy	49

4	PROVEDENÍ PŘEPRAVY	53
4.1	Zvolení vhodné vozidlové soupravy	54
4.2	Přistavení a připravení soupravy k naložení nákladu	55
4.3	Naložení nákladu a upevnění	56
4.4	Přeprava nákladu na trase Horní Slavkov – Děčín	57
4.5	Složení nákladu	62
4.6	Cesta zpět Děčín – Horní Slavkov	63
4.7	Časový harmonogram přepravy	64
	ZÁVĚR	65
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	66
	SEZNAM PŘÍLOH	67

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Denní doba řízení	29
Obrázek 2 Denní odpočinek	30
Obrázek 3 Pracovní cyklus dvou řidičů	31
Obrázek 4 Záchytné parkoviště u města Bochov	32
Obrázek 5 Přehled přípojných vozidel užívaných při přepravách	33
Obrázek 6 Přizvednutí ložné plochy	36
Obrázek 7 Průjezd přes středový prstenec	37
Obrázek 8 Okružní křižovatka mezi městy Jeneč a Pavlov po dopravních nehodách	39
Obrázek 9 Natáčení náprav podle tažného vozidla	40
Obrázek 10 Systém ovládní natáčení náprav a přizvedávání ložné plochy	41
Obrázek 11 Natočení náprav dle potřeby	41
Obrázek 12 Klesání u města Karlovy Vary	45
Obrázek 13 Návěs Tautliner standardního typu	46
Obrázek 14 Trasa přepravy Horní Slavkov – Děčín	53
Obrázek 15 Bokorys návěsu MOLL a rozměry	54
Obrázek 16 Půdorys spodní plochy návěsu	55
Obrázek 17 Souprava po naložení	56
Obrázek 18 Úsek s velkým výskytem zatáček	57
Obrázek 19 Průjezd pod mostem v protisměru u města Locket	58
Obrázek 20 Křižovatka ve městě Locket	59
Obrázek 21 Most ve městě Ústí nad Labem	60
Obrázek 22 Kritická zatáčka a průjezd pod mostem ve městě Děčín	60
Obrázek 23 Průjezd mostem ve městě Děčín	61
Obrázek 24 Nádrž na zrekonstruovaném vagonu	63

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Největší povolené rozměry	17
Tabulka 2 Největší povolené hmotnosti	18
Tabulka 3 Výpočet poplatku za povolení dle překročení zatížení.....	19
Tabulka 4 Poplatky za vydání povolení dle parametrů nákladu.....	26
Tabulka 5 Šířka jízdních pruhů.....	28
Tabulka 6 Rozměry návěsu Tautliner	46
Tabulka 7 Technologické schéma přepravy	51
Tabulka 8 Harmonogram přepravy	64

SEZNAM ZKRATEK

AETR	Evropská Dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
ČR	Česká republika
EHP	Evropský hospodářský prostor
ES	Evropské Společenství
EU	Evropská Unie
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
NDIC	Národní dopravní informační centrum
OP	Občanský průkaz
ORV	Osvědčení o registraci vozidla
PČR	Policie České republiky
RZ	Registrační značka
ŘP	Řidičský průkaz
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SRN	Spolková republika Německa
SÚS	Správa a údržba silnic

ÚVOD

Přeprava nadlimitních zásilek se zabývá přemísťováním zásilek, které jsou velkého charakteru. To znamená, že přesahují limity (maximální povolené hodnoty) rozměrů a hmotností. U rozměrů se jedná o délku, šířku a výšku přepravované zásilky. U hmotnosti jde o maximální celkovou hmotnost silničních motorových vozidel a přípojných vozidel včetně nákladu. Dále o největší povolenou hmotnost připadající na nápravu/nápravy.

V dnešní době se přepravuje velké množství jakéhokoliv druhu zboží. Přepravuje se jak v České republice (ČR), tak mezinárodně a to i mezi jednotlivými kontinenty. Z veřejného pohledu má silniční doprava za posledních deset let vyšší nárůst než ostatní odvětví. To je dáno především rychlostí přepravy a snazšími okolnostmi, vzhledem ke snazší možnosti přepravení jakékoliv zásilky, než je tomu u přepravy po železnici, po vodě nebo letecky. Přeprava zboží po silnici se stala každodenní záležitostí, a tudíž jsou na ní kladeny stále vyšší nároky. Výstavba a udržení silnic v provozuschopném stavu je nákladná, vzhledem k bezpečnosti silničního provozu. V současné době se za užití dálnic a rychlostních silnic nákladními vozidly vybírají poplatky (v silniční nákladní dopravě prostřednictvím mýtného). Tím je znevýhodněno užití starších vozidel, které nesplňují dané limity technického a emisního stavu. Naproti tomu, užívání nových vozidel nabízí řadu bezpečnostních prvků v ovládnutí i užívání a především pro bezpečnost přepravy nákladů.

V této práci bude popsáno jedno odvětví silniční nákladní dopravy a to přeprava nadlimitních zásilek. Přeprava nadlimitních zásilek je specifická, různorodá a nabízí širší možnosti přemístění jakéhokoliv nákladu, než jiné druhy dopravy. Přeprava nezahrnuje jen přepravu nadlimitní zásilky, ale i zvažování různých aspektů týkající se daných přeprav.

Cílem této práce je popsat jednotlivé úkony před i během samotné přepravy z pohledu řidiče, který se na těchto přepravách podílí největší částí. Dále obsah úkonů, druhy aspektů, které je třeba zvažovat při rozhodování, za jakých okolností přepravu nadlimitních zásilek uskutečnit. Jaký bude vhodně zvolený dopravní prostředek pro přepravu a jakým způsobem bude probíhat naložení a vyložení nákladu. Podle jakých kritérií se řídit při výběru dopravního prostředku. Budou zde blíže popsána možná rizika při naložení, přemístění a vyložení nadlimitní zásilky. Manipulace s nákladem během naložení a vyložení, způsob uvázání vhodnými prostředky. Při přepravě její průběh, případná rizika během cesty i možná rizika, která mohou nastat.

1 PRÁVNÍ ÚPRAVA SOUVISEJÍCÍ S PŘEPRAVOU

Přepřavu nadlimitních zásilek přímo neupravuje zákon, který by předepisoval, jakým způsobem má taková přeprava probíhat. Jedná se o zvláštní užívání pozemní komunikace. Samotná přeprava po pozemních komunikacích musí být provedena v souladu se zákony, které se přímo vztahují na probíhající přepravu nadlimitních zásilek a bezpečnost silničního provozu (BESIP), aby nevzniklo ohrožení účastníků silničního provozu a nevzniklo tím žádné nebezpečí, jako může být například střet s vozidly nebo vozidla s přepravovaným nákladem.

1.1 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Tímto zákonem je zajištěna bezpečnost silničního provozu i s ohledem na ostatní účastníky silničního provozu. Není například přijatelné, vjíždět nebo najíždět do míst, kde můžeme očekávat ohrožení bezpečnosti osob nebo dopravních prostředků. Týká se především zatáček, nepřehledných úseků, zúžených úseků. V těchto případech si musí řidič přepravující nadměrný náklad počínat s vysokou ostražitostí a pokud možno odvrátit možné nebezpečí, které si ostatní účastníci silničního provozu nedokážou mnohdy ani uvědomit. Řidič je nejdůležitější článek celé přepravy, má největší zodpovědnost a při takovéto přepravě se musí převážně řídit dle ustanovení zák. č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění), kde je ustanoveno, že: „Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled“.

Výše uvedené ustanovení dle zák. č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích v platném znění), nevypovídá jen o rychlosti, ale taky o okolnostech, které mohou nastat a měly by se předvídat. Bohužel pod tímto pojmem „jiným okolnostem, které je možno předvídat“, se dá představit téměř cokoli. Uvedená názorná situace je z hlediska řešení dopravní nehody ze strany Policie České republiky (PČR), kdy se řidič může při průjezdu zatáčkou střetnout s protijedoucím řidičem osobního automobilu (je zde bráno v potaz, že obě vozidla jsou v pohybu). Řešení této dopravní nehody by bylo dáno za vinu oběma účastníkům ve stejné míře anebo jen řidiči, přepravující nadměrný náklad, z důvodu možnosti předvídaní výskytu projíždějícího vozidla v této zatáčce nebo vzhledem

k nadrozměrnému nákladu, měl být zajištěn technický doprovod, upozorňující na přítomnost vozidla přepravující nadrozměrný náklad. Technický doprovod musí být zajištěn v případě, kdy to předepisuje povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu anebo pokud to vyžadují okolnosti z důvodu bezpečnosti silničního provozu. Takový pohled na situaci a její následné posouzení je na každém příslušníkovi PČR, který rozhodne o viníkovi. O posouzení jednotlivého příslušníka PČR je znám případ, kdy při běžné kontrole policista požadoval dokument (povolení o zvláštním užívání), ve kterém je napsáno, že se jedná o nadrozměrný náklad, který je přepravován. Jednalo se o ocelovou konstrukci a v povolení vydané Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) nebylo uvedeno, o jaký konkrétní nadrozměrný náklad se jedná. Bylo to uvedeno všeobecně, kdy se pod název nadrozměrné náklady dalo zahrnout vše, co bylo nad dané rozměry. Dle zákona č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích v platném znění), pokud se jedná o náklad, který vpředu nebo vzadu přesahuje svou délku o více než 1 metr a šířku o více než 400 mm, musí být vpředu, vzadu a z boku označeno příslušným vybavením a to i za snížené viditelnosti. Pro nesníženou viditelnost se užívá červený praporek o rozměru 300 x 300 mm a pro sníženou viditelnost osvětlení. V tomto případě se nejedná o nadměrný náklad.

Silniční vozidlo popřípadě silniční souprava při přepravě nadlimitních zásilek musí být vybavena **výstražným světlem oranžové barvy**, užitého jen tehdy, mohla-li by být jeho jízdou nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o světelná zařízení vyzařující přerušovaný tok světla oranžové barvy schváleného typu vpředu a vzadu.

Při přepravování nadlimitních zásilek je nezbytné dodržovat také stanovené doby jízdy po pozemních komunikacích. V zákoně č. 361/2000 Sb. (Zákon o pozemních komunikacích v platném znění), jsou uvedena omezení jízdy některých vozidel na pozemních komunikacích. Podle (1) na dálnici a na silnici I. třídy je zakázána jízda nákladním a speciálním automobilům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 7 500 kg a nákladním a speciálním automobilům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg s přípojným vozidlem

- v neděli a ostatních dnech pracovního klidu v době od 13.00 do 22.00 hodin
- v sobotu v období od 1. července do 31. srpna v době od 7.00 do 13.00 hodin
- v pátek v období od 1. července do 31. srpna v době od 17.00 do 21.00 hodin

Tato omezení jsou v platnosti z důvodu větší hustoty dopravy ve městech, tak i mimo města. Při jízdách lidí z práce nebo jízdách na odpočinek na chaty či dovolené. Jízda s vozidly přepravující nadlimitní zásilky nespadá do výjimky, na které se vztahuje omezení. Toto omezení se nevztahuje například na přepravu pohonných hmot, poštovních zásilek, zboží

podléhajícího rychlé zkáze, atd., kdy je zapotřebí dodávat zboží ve stanovených lhůtách. Nadlimitní zásilky mají rovněž své dodací lhůty, ale přihlíží se i k tomuto omezení jízd. Za nedodržení dodání jsou pak ze strany příjemce ukládány sankce, které jsou podle velikosti nákladů různé.

Řidič je povinen řídit se podle paragrafového znění tohoto zákona v plném rozsahu, tak jak je v něm předepsáno. Především musí dodržovat paragrafová znění, která se týkají dodržování bezpečnosti a ohleduplnosti v silničním provozu, povinnosti vyplývající v souladu s jízdou po pozemních komunikacích, například být za jízdy připoután, plně se věnovat řízení vozidla a dodržovat BESIP a mnoho dalších. Musí mít dle (1) při sobě doklady potřebné k provozu a řízení motorového vozidla. Mezi ně patří:

- řidičský průkaz (ŘP) opravňující řidiče řídit vozidlo příslušné skupiny anebo podskupiny
- osvědčení o registraci vozidla (ORV)
- doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (veřejně známou jako „zelená karta“)
- průkaz profesní způsobilosti řidiče pro příslušnou skupinu vozidel, pokud mu nebyla do ŘP zaznamenána profesní způsobilost řidiče pro příslušnou skupinu anebo podskupinu
- doklad o zdravotní způsobilosti, pokud se jedná o držitele řidičského oprávnění, který je povinen se podrobit pravidelné prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku, pak každé dva roky

Druhotným dokladem týkající se řidiče, který je povinen mít při jízdě u sebe, je záznam o době řízení v podobě záznamového diagramu, pokud je vozidlo vybaveno analogovým tachografem nebo digitální karta řidiče, pokud je vozidlo vybaveno digitálním tachografem. I přes to, že řidič jede s vozidlem, které je vybaveno analogovým tachografem, má za povinnost mít u sebe digitální kartu řidiče na jeho jméno, kterou je povinen na požádání ze strany PČR předložit. Pokud se jedná o záznamové zařízení, musí předložit záznamové listy po dobu 28 dní zpětně. V některých případech se může žádat po řidiči i občanský průkaz (OP), ale z hlediska kontroly ze strany PČR jsou příslušníci oprávněni žádat pouze doklady uvedené v zákoně č. 361/2000 Sb. (Zákon o pozemních komunikacích v platném znění), výše uvedené. Řidič je kontrolován jako řidič a ne jako soukromá osoba, tudíž nemá za povinnost mít u sebe při řízení OP, který slouží jen ke ztotožnění osoby.

Doklady od vozidla jsou dalšími, které je řidič povinen mít při jízdě u sebe. Tyto doklady jsou ve vztahu k motorovému vozidlu a přípojnému vozidlu. Dále ke společnosti, která tato vozidla vlastní. Jedná se o:

- záznam o provozu vozidla, kde zaznamenává údaje o pohybu vozidla a údaje o časech a úkonech, které se během přepravy uskuteční
- kopii koncesní listiny o provozování dopravy
- kopii živnostenského listu
- potvrzení o kalibraci tachografu
- euroformulář o způsobení dopravní nehody, který je nedílnou součástí povinné výbavy ve vozidle
- pokud se jedná o přepravu nadlimitních zásilek, pak je potřeba mít povolení zvláštního užívání komunikace

V neposlední řadě musí mít řidič u sebe doklady k nákladu obsahující spisovou dokumentaci nebo průvodní doklady. Jsou to:

- ložný list nebo nákladový list nebo list CMR (při přepravě v ČR není povinný, dostačující je ložný nebo nákladový list)
- výkresovou dokumentaci nákladu, popřípadě technické parametry
- předávací protokoly
- doklady o provedení technologických zkoušek, například žíhání, popouštění, zkouškách tvrdosti a dalších

1.2 Vyhláška č. 341/2002 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Dle výše uvedeného zákona č. 361/2000 Sb., případ kdy se nejedná o nadrozměrný náklad je překročení rozměrů uvedených v tabulce 1, kde jsou vypsány největší povolené rozměry silničních vozidel a silničních souprav a to včetně rozměrů přepravovaného nákladu. Interní předpisy ŘSD stanovují na základě údajů v tabulce 2 výši poplatku za překročení maximálního dovoleného zatížení v % na jednotlivou nápravu, rozdělené dle kategorií (uvedeno v tabulce 3).

I v této vyhlášce je předepsáno, kdy má být silniční vozidlo vybaveno výstražným světelným zařízením oranžové barvy.

Jedním nebo více zvláštními výstražnými světelnými zařízeními vyzařujícími světlo oranžové barvy schváleného typu (provedení) musí být kromě předepsaných světelných zařízení vnějšího osvětlení vybaveny silniční motorová a přípojná vozidla, která svými rozměry nebo hmotnostmi přesahují limity stanovené v tabulce 1 a 2, a silniční motorová a přípojná vozidla včetně nákladu, přesahující limitní hodnoty stanovené v tabulce 1 a 2.

Tabulka 1 Největší povolené rozměry

Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu jsou: největší povolená šířka		
	vozidel kategorie M ₁	2,50 m
	vozidel kategorie M ₂ , M ₃ , N, O, O _T , T	2,55 m
	vozidel s tepelně izolovanou nástavbou, u které je tloušťka stěn větší než 45 mm	2,60 m
	dvoukolových mopedů	1,00 m
	ostatních vozidel kategorie L	2,00 m
	přípojných vozidel za dvoukolová motorová vozidla	1,00 m
	samojízdných a výměnných tažených strojů, nesených pracovních strojů v soupravě s nosičem a traktorů za podmínek stanovených § 22 odst. 4	3,00 m
	tramvají	2,65 m
největší povolená výška		
	vozidel včetně sběračů tramvají, trolejbusů v nejnižší pracovní poloze	2,50 m
	vozidel kategorie L	2,50 m
	vozidel kategorií N ₃ , O ₄ , určených pro přepravu vozidel	4,20 m
	souprava tahače s návěsem	4,00 m + 2 % výšky
největší povolená délka		
	jednotlivého vozidla s výjimkou autobusu a návěsu	12,00 m
	autobusu	
	Se dvěma nápravami	13,50 m
	Se třemi a více nápravami	15,00 m
	kloubového dvoučlankového autobusu a trolejbusu	18,75 m
	kloubového tříčlankového autobusu a trolejbusu	22,00 m
	soupravy tahače s návěsem	16,50 m
	soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem	18,75 m
	soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem kategorie O ₄ určeným pro přepravu vozidel	20,75 m
	vozidla kategorie L	4,00 m
	tramvaje (sólo) včetně spřáhel	18,00 m
	soupravy tramvají a kloubové tramvaje včetně spřáhel	40,00 m
	soupravy traktoru s jedním přívěsem (návěsem)	18,00 m
	soupravy traktoru s přípojným pracovním strojem	18,00 m
	soupravy samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního zařízení stroje	20,00 m
	soupravy se dvěma přívěsy nebo s návěsem a jedním přívěsem	22,00 m

Zdroj: (4) upraveno autorem

V tabulce 2 jsou uvedeny maximální povolené hmotnosti silničních vozidel, jízdních souprav a to včetně přepravovaného nákladů. Činnost zvláštního výstražného světelného zařízení oranžové barvy a činnost doplňkových zvláštních výstražných svítilen oranžové barvy musí být nezávislé na ostatních světelných zařízeních vnějšího osvětlení vozidla.

Tabulka 2 Největší povolené hmotnosti

Největší povolené hmotnosti na nápravu vozidla nesmí překročit:		
	u jednotlivé nápravy	10,00 t
	u jednotlivé hnací nápravy	11,50 t
	u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejích dílčím rozvoru	
	do 1,0 m	11,50 t
	od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t
	od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t
	od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t	19,00 t
	u dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru	
	do 1,0 m	11,00 t
	od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t
	od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t
	u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru jednotlivých náprav	
	do 1,3 m včetně	21,00 t
	nad 1,3 m do 1,4 m včetně	24,00 t
Největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit:		
	u motorových vozidel se dvěma nápravami	18,00 t
	U motorových vozidel se třemi nápravami	25,00 t
	u motorových vozidel se třemi nápravami, je-li náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné, nebo pokud je každá hnací náprava opatřena dvojitou montáží pneumatik a maximální zatížení na nápravu nepřekročí 9,50 t	26,00 t
	u motorových vozidel se čtyřmi a více nápravami	32,00 t
	u přívěsů se dvěma nápravami	18,00 t
	u přívěsů se třemi nápravami	24,00 t
	u přívěsů se čtyřmi a více nápravami	32,00 t
	u dvoučlankových kloubových autobusů	28,00 t
	u tříčlankových kloubových autobusů	32,00 t
	u jízdních souprav	48,00 t
	u pásových vozidel	18,00 t

Zdroj: (4) upraveno autorem

Musí být snadno a spolehlivě ovladatelná z místa řidiče, mimo světel oranžové barvy upevněných na karoserii vozidla pomocí magnetu nebo vakuové přísavky bez samostatného vypínače. Barvou zvláštního výstražného světla oranžové barvy se vyjadřuje zvláštní povaha silničních vozidel. Je to vzhledem k jejich postavení vůči všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích, především k bezpečnosti silničního provozu.

Tabulka 3 Výpočet poplatku za povolení dle překročení zatížení

dvojnáprava tahače rozvor od 1,3 – 1,8 m včetně (19 t)		
hmotnost na jednotlivou nápravu (t)	překročení max. dov. zatížení (%)	poplatek (Kč)
9,50	0,00	0
9,78	2,99	0
10,00	5,26	5 000
10,50	10,53	5 000
11,00	15,79	15 000
11,50	21,05	30 000
12,00	26,32	30 000
12,50	31,58	60 000
dvojnáprava přípojného vozidla, rozvor od 1,3 – 1,8 m včetně (18 t)		
hmotnost na jednotlivou nápravu	překročení max. dov. zatížení v %	poplatek v Kč
9,00	0,00	0
9,26	2,88	0
9,50	5,56	5 000
10,00	11,11	15 000
10,50	16,67	15 000
11,00	22,22	30 000
11,50	27,78	30 000
12,00	33,33	60 000
trojnáprava přípojného vozidla, rozvor nad 1,3 do 1,4 m (24 t)		
hmotnost na jednotlivou nápravu	překročení max. dov. zatížení v %	poplatek v Kč
8,23	2,78	0
8,50	6,25	5 000
9,00	12,50	15 000
9,50	18,75	15 000
10,00	25,00	30 000
10,50	31,25	60 000
11,00	37,50	60 000
11,50	43,75	nepovolit

Zdroj: (10) upraveno autorem

Vyhláška předepisuje i umístění zvláštního výstražného světla na silničních vozidlech i silničních soupravách. Zvláštní výstražné světelné zařízení je umístěno, pokud je to možné, na nejvyšším místě karoserie nebo nástavby nebo co nejbližší nejvyššímu místu, a to přibližně v podélné střední rovině vozidla. Zvláštní výstražná světelná zařízení jsou umístěna na vozidle tak, aby vždy jedno bylo přímo viditelné z kteréhokoliv místa na vodorovné rovině 1 m nad vozovkou. Pokud to dovoluje konstrukce přepravovaného nákladu, je možné umístit zvláštní výstražné světelné zařízení na tuto konstrukci. Zvláštní výstražná světelná zařízení oranžové barvy mohou být doplněna nejvíce pěti kusy doplňkových zvláštních výstražných svítílen oranžové barvy schváleného typu vpředu a vzadu umístěných symetricky k podélné svislé rovině. Umísťují se svým nejnižším bodem činné svítící plochy ne níže než 400 mm nad rovinou vozovky. Svítílny je nutno na vozidle uspořádat v jedné řadě horizontálně tak, že horní hrana činné svítící plochy svítílen může přesahovat horní obrys vozidla nejvýše o svoji výšku. Mohou být nahrazeny třinácti kusy doplňkových zvláštních výstražných svítílen schváleného typu oranžové barvy vpředu a vzadu umístěných symetricky k podélné svislé rovině. Svítílny musí být umístěny svým nejnižším bodem činné svítící plochy ne níže než 400 mm nad rovinou vozovky. Uspořádání svítílen může být do čtverce s boční a spodní hranou nejvíce se čtyřmi svítílnami. Čtverec je umístěn na vozidle tak, že horní hrana činné svítící plochy horních svítílen nesmí přesahovat horní obrys vozidla. Pokud jsou svítílny použity také na přípojném vozidle, může být jejich počet až 24. Zvláštní výstražné světelné zařízení vyzařující světlo oranžové barvy nemůže být doplněno zvláštním zvukovým výstražným zařízením. Všechna zvláštní výstražná světelná zařízení musí být homologovaná. Jde o svítivost oranžového světla, aby příliš neoslňovala řidiče, kteří projíždějí kolem silničního vozidla nebo silniční soupravy, vybaveného takovým osvětlením. Oranžová barva má mít informační charakter, ve smyslu změny místní úpravy, ne však ohrožení bezpečnosti silničního provozu z hlediska oslnění řidičů.

1.3 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Přeprava nadlimitních zásilek se přepravuje na pozemních komunikacích všech kategorií a tříd, které jsou uvedeny v zákoně č. 13/1997 Sb. (Zákon o pozemních komunikacích v platném znění). Pozemní komunikace se dle (2) dělí do kategorií:

- dálnice, je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly

- silnice, je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními vozidly a chodci. Tvoří ji silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:
 - silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní přepravu
 - silnice II. třídy, která je určena pro přepravu mezi jednotlivými okresy
 - silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace
- místní komunikace, je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:
 - místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace
 - místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí
 - místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace
 - místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz
- účelová komunikace:
 - veřejná spojuje jednotlivé nemovitosti, popřípadě ostatními komunikace
 - neveřejná se nachází v uzavřeném prostoru nebo objektu a slouží vlastníkově

Pojem zvláštní užívání pozemní komunikace je definován v tomto zákoně, jako užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny. K tomu je třeba povolení příslušného silničního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva dopravy, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu PČR. Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání na základě písemné žádosti na dobu určitou a v rozhodnutí stanoví podmínky zvláštního užívání. Povolení ke zvláštnímu užívání nezavazuje uživatele povinnosti k náhradám za poškození nebo znečištění dálnice, silnice nebo místní komunikace. Dále se zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace podle tohoto zákona rozumí přeprava zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou ve vyhlášce 341/2001 Sb., v platném znění (tabulka 1 a 2).

1.4 Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

Tato vyhláška předepisuje podání žádosti (uvedeno v příloze A) ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace, komu se předkládá, jaké náležitosti musí obsahovat, kdo rozhoduje o vydání, na jakou dobu se uděluje a co obsahuje povolení. Žádost předkládá ten, v jehož zájmu nebo kvůli jehož činnosti má být zvláštní užívání komunikace povoleno. Přeprava nadlimitních zásilek probíhá na základě rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací. Toto povolení spadá do kompetence Ministerstva dopravy České republiky (MDČR) a to pověřuje ŘSD. Celkem je sedm míst ŘSD, které tato povolení vydávají. Je to Praha, Brno, Ostrava, České Budějovice, Plzeň, Hradec Králové a Ústí nad Labem. Pracovník ředitelství silnic a dálnic vydává povolení jak pro svůj územní obvod, tak pro celou Českou republiku. **Ačkoli by měl přepravu povolit úřad v kraji, kde započne, může dopravce z jednoho kraje žádat úřad i v jiném kraji.** Dopravce předloží ŘSD vyplněnou žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu. V ní uvádí:

- účel, rozsah a dobu přepravy, zda a kdy se bude opakovat
- údaje o přepravě
 - druh a hmotnost nákladu, typ, hmotnost a registrační značku (RZ) podvozku, typ, hmotnost a RZ tahače
 - údaje o soupravě
 - celkovou délku včetně postrku
 - maximální šířku a výšku
 - celkovou hmotnost včetně postrku
 - maximální zatížení jednotlivých náprav
 - rozvor náprav, počet náprav/kol
 - minimální poloměr otáčení vozidla nebo soupravy a k tomu odpovídající nejmenší vnější poloměr otáčení
 - huštění a typ pneumatik jednotlivých náprav
 - nákres obrysu vozidla nebo soupravy s vyznačením rozměrů a umístění nákladu
- termín přepravy
- přepravu z místa do místa (firma, ulice, okres)
- návrh přepravní trasy (nutný údaj) s přesným uvedením průběhu trasy a přibližným uvedením časového rozvrhu přepravy

ŘSD požaduje správně vyplněnou žádost, technické průkazy od vozidel, ověřené kopie Živnostenského listu a Koncesní listiny. Ze zákona má ŘSD lhůtu pro vydání povolení k přepravě 30 – 60 dní. Povolení může obsahovat předepsané trasy pro přepravu i časové rozmezí, ve kterém je možné přepravu provést (například jízda po určité pozemní komunikaci se musí provést jen v čase předepsaném). Přesto, že je to zákonem zakázáno, existují případy, kdy je povolení k přepravě zfalšované. Dopravce si tak ušetří čas s vyřizováním žádosti a ušetří i za její vydání. Dalším důvodem může být častý nesouhlas pracovníka ŘSD s provedením přepravy, na základě zjištěných skutečností, neodpovídajícím daným normám (jedná se o překročení povolených celkových hmotností, hmotností připadající na jednotlivé nápravy nebo překročení povolených rozměrů). Prozatím není zřízen systém integrace všech vydaných povolení v ČR. Takový systém, by měl mít informace o všech vydaných povolení z celé ČR a sloužilo by to jako zpětná vazba například od PČR k ŘSD. Za zjištění zfalšování povolení je udělena sankce ve správním řízení a řeší to místně příslušný úřad, kde byla tato skutečnost odhalena. Výše sankce se odvíjí dle zjištěných údajů a závažnosti.

Přepravy o celkové hmotnosti vyšší než 60 tun nebo nadměrných rozměrů lze povolit jen výjimečně, pokud žadatel prokáže, že není technicky reálné snížit hmotnost nebo rozměry přepravy ani použít jiného způsobu přepravy a že zatížitelnost mostů a únosnost vozovek ověřené statickým posouzením umožní realizaci přepravy. Situaci na silnicích zjišťuje Odbor silniční databanky sběrem dat. Jedná se o únosnost vozovek, nosnost mostových konstrukcí a další zjišťování parametrů silniční sítě. Národní dopravní informační centrum (NDIC) se sídlem v Ostravě tato data od Odboru silniční databanky poskytuje veřejnosti. Prostřednictvím internetových stránek zveřejňuje dopravní informační mapu, ve které je zaznamenána každá nahlášená událost. Jedná se o kongesce, uzavírky, objíždky, dopravní nehody a jiné. Portál poskytuje i zobrazení dálničních a rychlostních silnic a grafické zobrazení jejich dopravních uzlů, pro případ prozkoumání a naplánování trasy pro přepravu.

Povolení zvláštního užívání obsahuje trasu, způsob a dobu přepravy, dále může obsahovat zejména rychlost jízdy, doprovod a další opatření k zajištění BESIP a plynulosti provozu, ochrany dalších účastníků provozu, vozovek, mostů, drážních zařízení (přejezdů, kolejí, trolejového vedení), vedení a jiných inženýrských sítí, vlastníků sousedních nemovitostí apod. Přílohou může být sestavený časový harmonogram obsahující trasu a dobu po jakou se pojedje (uvedeno v příloze B), mapová příloha, vyznačení nevhodných mostů, riziková místa apod.

Doprovod může tvořit jen jedno vozidlo nebo několik vozidel, vyžadují-li to okolnosti BESIP, vzhledem k výskytu nepřehlednosti trasy nebo velkým rozměrům nákladu (uvedeno

v povolení). Doprovodné vozidlo může být jakékoliv vozidlo užitá v běžném provozu nebo se najímají společnostmi, které se doprovodem přepravy nadlimitních zásilek zabývají a mají již vybavená vozidla k takovým přepravám. Každé vozidlo užitá při přepravě nadlimitních zásilek musí mít homologované zvláštní výstražné světelné zařízení vyzařující přerušovaný tok světla oranžové barvy.

Při překročení rozměrových a hmotnostních limitů (uvedeno v příloze C) má ŘSD ohlašovací povinnost PČR. Za takové situace je policejní doprovod důležitý. Policejní prezidium ČR v zastoupení Ředitelství služby dopravní policie vydá souhlas k provedení přepravy po dané trase (uvedeno v příloze D). Při přepravě mezi okresy se střídá policejní doprovod dle příslušného okresu, do kterého náklad vjede. Střídání není nutné, pokud čas strávený doprovodem PČR není v jiném okresu příliš dlouhý nebo dojezdová vzdálenost do místa složení není velká. To už záleží na jednotlivém posouzení policisty rozhodujícím o poskytnutí doprovodu. Výše náhrady za poskytnutí policejního doprovodu se stanoví jako součet částky 600 Kč za každý kalendářní den, na který byl policejní doprovod poskytnut, a celkové výše dalších nákladů spojených s poskytnutím policejního doprovodu. Další náklady spojené s poskytnutím policejního doprovodu tvoří finanční částky a to ve výši 400 Kč za 1 hodinu služby policisty, který se účastnil policejního doprovodu, 15 Kč za 1 km ujetý služebním vozidlem PČR, které bylo použito při policejním doprovodu, a pořizovací cena materiálu spotřebovaného PČR při policejním doprovodu, s výjimkou pohonných hmot (3). Přítomnost doprovodu PČR při přepravě překračující maximální hodnoty (uvedeno v příloze C) je důležitá, jak z hlediska samotného doprovodu přepravovaného nákladu, tak i z jiných důvodů. Těmi může být například porucha používané techniky (odstranění závady, defekt pneumatiky a jiné), poškození nákladu při průjezdu obtížným terénem (oplocení, silné větve stromů) a další mimořádné události, které mohou nastat. Při těchto poruchách doprovod PČR označí takové místo svými vozidly z hlediska BESIP, aby nedošlo k dopravní nehodě a ostatní účastníci provozu byli dostatečně informováni. V případě poruchy, která by byla časově náročná a zabere více času než je z hlediska provozu na dané pozemní komunikaci přípustné, žádá se o jiné zvláštní užívání pozemní komunikace, např. uzavírka.

Pokud se přepravuje nadlimitní zásilka z dopravního podniku ve městě, dopravní podnik musí doprovázet tuto nadlimitní zásilku. Pracovníci dopravního podniku hlídají například výšku nákladu k trolejovému vedení a mají oprávnění ho i dočasně odstranit. ŘSD nepředepisuje trasu, po které se má náklad přepravovat, ale upozorňuje na případná rizika. Povolení vydává se souhlasem dotčeného dopravního podniku.

Pracovník ŘSD vydává povolení sám na základě vlastních úvah a znalostí, jinak žádá SÚS (Správa a údržba silnic) ke konzultaci. Posuzuje stav silnic, vybírá kategorie silnic, po kterých se může přepravovat příslušná tonáž a rozměr přepravovaného nákladu, dále únosnost mostů a jejich stav. Naplánovanou trasu může změnit změna místní úpravy, jako je uzavírka silnice nebo objížďka. Tyto skutečnosti musí hlídat a brát v potaz. Povolení konzultuje i s vlastníkem dotčené pozemní komunikace, po které se má přeprava provést. Dopravní síť v ČR nevlastní jediný subjekt (například stát), ale je ve vlastnictví státu, kraje, obce nebo fyzické osoby (2). Vlastník nemusí vždy souhlasit s přepravou po jeho pozemní komunikaci. Důvodem může být například obava z poškození pozemní komunikace, pokud se převáží velké hmotnosti nebo blokování dopravy ve městě i mimo město. V tomto případě se musí najít jiná vhodná alternativní trasa. Každý dotčený vlastník pozemní komunikace, po které se provede přeprava, může vyjádřit svůj souhlas, nesouhlas, či připomínky. Povolení je dvojího druhu, jedno je pro opakovanou přepravu (uvedeno v příloze E) a druhé je jednorázové (uvedeno v příloze F). Povolení pro opakovanou přepravu je vystaveno na období jednoho čtvrtletí a stojí 6 000,- Kč (6). Jednorázové povolení nesmí mít více příloh, přípustná je jen jedna příloha. Mimo povolené jedné přílohy může obsahovat přílohy, kde jsou uvedeny souhlasy jiných dotčených osob nebo společností (příkladem může být souhlas vlastníka továrny pro průjezd nákladu nebo souhlas fyzické osoby pro průjezd účelové komunikace).

Nejprve se povolení zaplatí, poté je vydáno. Platba za povolení může být provedena třemi způsoby:

- bezhotovostně na bankovní účet ŘSD
- předloženým útržkem složenky o zaplacení
- kolky do maximální výše 5 000,- Kč

Útržek složenky a platba kolky může být předložena v den vyzvednutí rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace. Jednorázové rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace se vydává, pokud se jedná o přepravu nákladů, přesahující rozměry uvedené v povolení pro opakovanou přepravu. Jedná se o rozměry šířky, které například zasahují výrazně do protisměrného pruhu nebo souběžného pruhu, délky, které jsou podstatně delší a výrazně by zasáhly do bezpečnosti silničního provozu a výšky, kde je předpokládána možnost úpravy okolního porostu, dočasné odstranění elektrického vedení ve městech nebo trolejového vedení pro tramvaje. Vydává se jen na určitý počet dní nebo na předem domluvenou přepravu, kdy je známo, ve kterých dnech se přeprava nadlimitní zásilky provede. Cena za jednorázové rozhodnutí o povolení zvláštního užívání

pozemní komunikace je odvozena od jednotlivého přepravovaného nákladu. Vypočítává se součtem poplatků za hmotnost nákladu, tlaky na jednotlivé nápravy u motorového vozidla i přípojného vozidla, překročení největší povolené hmotnosti na nápravu (v %) a šířku nákladu (uvedeno v tabulce 4).

Celkový poplatek za vydání povolení o rozhodnutí ke zvláštnímu užívání pozemní komunikace stojí:

- ve vnitrostátní dopravě
 - přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry Kč 1 200,-
 - největší povolenou hmotnost do 60 t Kč 2 500,-
 - největší povolenou hmotnost nad 60 t a k provedení opakovaných přeprav s největší povolenou hmotností do 60 t (s platností povolení nejdéle na 3 měsíce od právní moci povolení) Kč 6 000,-
- v mezinárodní dopravě
 - přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry a šířka nepřesáhne 3,5 m s celkovou hmotností do 48 t Kč 4 500,-
 - ostatní případy uvedeny v tabulce 4

Tabulka 4 Poplatky za vydání povolení dle parametrů nákladu

největší povolená hmotnost (t)	do 60 včetně	nad 60	nad 80	nad 100	nad 120	nad 150
I sazba v Kč	6 000	12 000	20 000	30 000	40 000	60 000
překročení největší povolené hmotnosti na nápravu (%)			3 – 10,99	11 – 20,99	21 – 30	nad 30
II sazba v Kč			5 000	15 000	30 000	60 000
celková šířka (mm)		nad 3 500	nad 4 000	nad 4 500	nad 5 000	nad 5 500
III sazba v Kč		3 000	6 000	10 000	15 000	2 000
IV v případě tranzitní dopravy nad 48 t (Kč)						25 000
celkový poplatek: I + II + III + IV						

Zdroj: (6) upraveno autorem

V případě, že se jedná o přepravu, jejíž přepravní trasa nepřesáhne územní obvod jednoho kraje, rozhodnutí vydá příslušný odbor dopravy krajského úřadu v příslušném kraji. K tomu postačí i povolení od PČR v příslušném kraji.

Pro přepravu nadlimitních zásilek do zahraničí se vystavuje jednorázové rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace (uvedeno v příloze G), **nikoli opakované**. Toto povolení je vydáno a platí jen na území ČR (z místa naložení až na příslušný hraniční přechod). Pro přepravu nadlimitních zásilek do zahraničí se podává žádost (uvedeno

v příloze H) na úřadě v zahraničí v příslušné místní působnosti, v místě překročení z jednoho státu do druhého. Například, pokud se bude přepravovat nadlimitní zásilka do Německa a pojedete se přes přechod Pomezí – Schirnding, podává se žádost na místně příslušném úřadu ve Wunsiedlu. Pokud se bude přepravovat do Německa přes přechod Rozvadov – Waidhaus, podává se žádost na místně příslušném úřadu ve Waidhausu. Žádost se podává na jednorázovou nebo trvalou přepravu, která platí na dobu jednoho roku a dopravce v žádosti uvede tyto náležitosti:

- druh povolení (jednorázové/trvalé)
 - datum platnosti povolení
 - zda se přeprava uskuteční v konvoji
 - počet vozidel přepravujících náklad
 - název přechodu, přes který se přeprava uskuteční
 - místo dodání
 - u jednorázového povolení adresa místa složení a název společnosti
 - u trvalého povolení se uvádí pouze stát
- RZ vozidla + RZ přípojného vozidla
- popis nákladu
 - u jednorázového povolení název nákladu
 - u trvalého povolení názvy možných přepravovaných nákladů
- rozměry celkové
 - při jízdě bez nákladu
 - při jízdě s nákladem
- hmotnost celková
- šířka pneumatik
 - zatížení jednotlivých náprav
 - odstup mezi jednotlivými nápravami
- poznámky
 - uvádí se, jestli musí být přítomnost technického doprovodu
 - trasa od přechodu, přes průjezdní místa (dálniční křižení) až na místo složení

Formulář žádosti je stejný tiskopis jako formulář pro povolení (jednorázového i trvalého). Vyplněná žádost se uloží na úřadě, který vydá rozhodnutí a stejný tiskopis (originální) vydá společně s poučením, uvedených jako přílohy, jak pro jednorázovou přepravu (uvedeno

v příloze I), tak i pro opakovanou přepravu (uvedeno v příloze J). Pokud chce žádat zahraniční dopravce povolení pro přepravu do ČR, musí žádat přes svého speditéra.

1.5 Vyhláška č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích

V této vyhlášce se mimo jiné předepisují dopravní značky a dopravní značení. Při přepravě nadlimitních zásilek, především z hlediska rozměrů, jsou překročeny maximální rozměry jízdních vozidel nebo jízdních souprav a to včetně nákladu, uvedené v tabulce 1. Jedná se zejména o šířku vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu a délky vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu. Překročením maximálních rozměrů se prakticky neustále za jízdy, ať už samotné vozidlo nebo celá jízdní souprava nebo jenom náklad, nachází za podélnou čarou souvislou (vodorovné značení). Vyhláška předepisuje, že je-li značkou č. V 1a (podélná čára souvislá) oddělen jízdní pruh s protisměrným provozem, musí řidič jet vpravo od této značky; tuto značku je zakázáno přejíždět nebo ji nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Při přepravě nadlimitních zásilek se nejedná o případ objíždění, odbočování nebo vjíždění na pozemní komunikaci, ale jen o přesahování z důvodu větší šířky vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu, než je samotný jízdní pruh nebo při průjezdu zatáčkou dochází k většímu vybočení vozidla nebo jízdní soupravy. Vozidlo nebo jízdní souprava se nenachází ve svém jízdním pruhu, ale zasahuje svou částí i do protisměrného jízdního pruhu. Jízdní pruh pro každý směr jízdy má svou předepsanou šířku, kterou předepisuje norma ČSN 73 6110.

Tabulka 5 Šířka jízdních pruhů

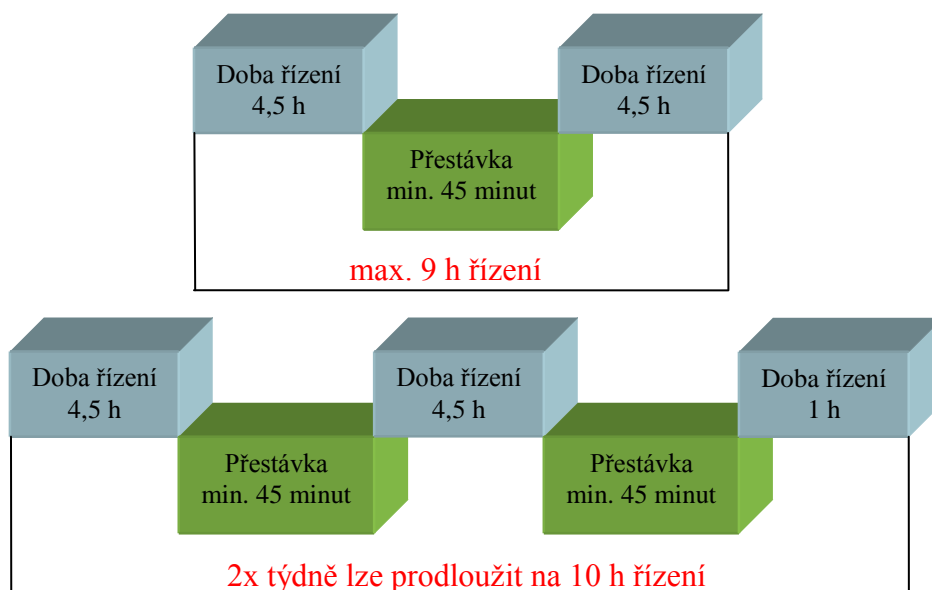
Název	Šířka (m)	Použití	Poznámka
Jízdní pruh	3,50	na rychlostních komunikacích	jízdní pruh komunikace
	3,25; 3,00	na sběrných komunikacích	v průmyslové zóně v šíři 3,50 m
	3,00; 2,75	na obslužných komunikacích	v odůvodněných případech 3,25 – 3,00 m
Jízdní pruh	3,25; 3,00	na sběrných komunikacích	při různých šířkách pruhů v jednom
	3,00; 2,75	na obslužných komunikacích	jízdním pásu

Zdroj: (7) upraveno autorem

Zde jsou předepsány rozměry pro jízdní pruh a to i při různých šířkách (uvedeno v tabulce 5). Při jízdě v zatáčkách je často využívána i část protisměrného pruhu. Záleží, jakou délku má vozidlo nebo jízdní souprava včetně nákladu. Čím je tato délka větší, tím je zapotřebí užití větší části protisměrného pruhu, aby vozidlo nebo jízdní souprava mohla bezpečně projet po pozemní komunikaci a zatáčkou. Samotný průjezd zatáčkou je nebezpečný z hlediska provozu v protisměru. Proto je zapotřebí dbát velké obezřetnosti ohledně BESIP. Nedílnou součástí je, aby vozidlo nebo jízdní souprava byla vybavena zvláštním výstražným světlem oranžové barvy.

1.6 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR a Nařízení rady ES č. 561/2006 Sb.

Oba dva předpisy se týkají pracovního režimu osádek vozidel v dopravě, avšak mezi jinými státy platí jinak. Nařízením rady Evropského Společenství (ES) č. 561/2006 Sb., se řídí řidič na území členských států Evropské Unie (EU), dále mezi státy EU a zeměmi Evropským hospodářským prostorem (EHP) nebo Švýcarskem. Evropskou Dohodou o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) se řídí řidič mezi státy EU a zemí Dohody AETR. Mezi státy EU a „jinou zemí“, která není zemí Dohody AETR se řídí Dohodou AETR pouze na území EU nebo v zemi patřící do Dohody AETR. Mimo EU nebo mimo státy Dohody AETR se řídí předpisy dané země, ve které se nachází.



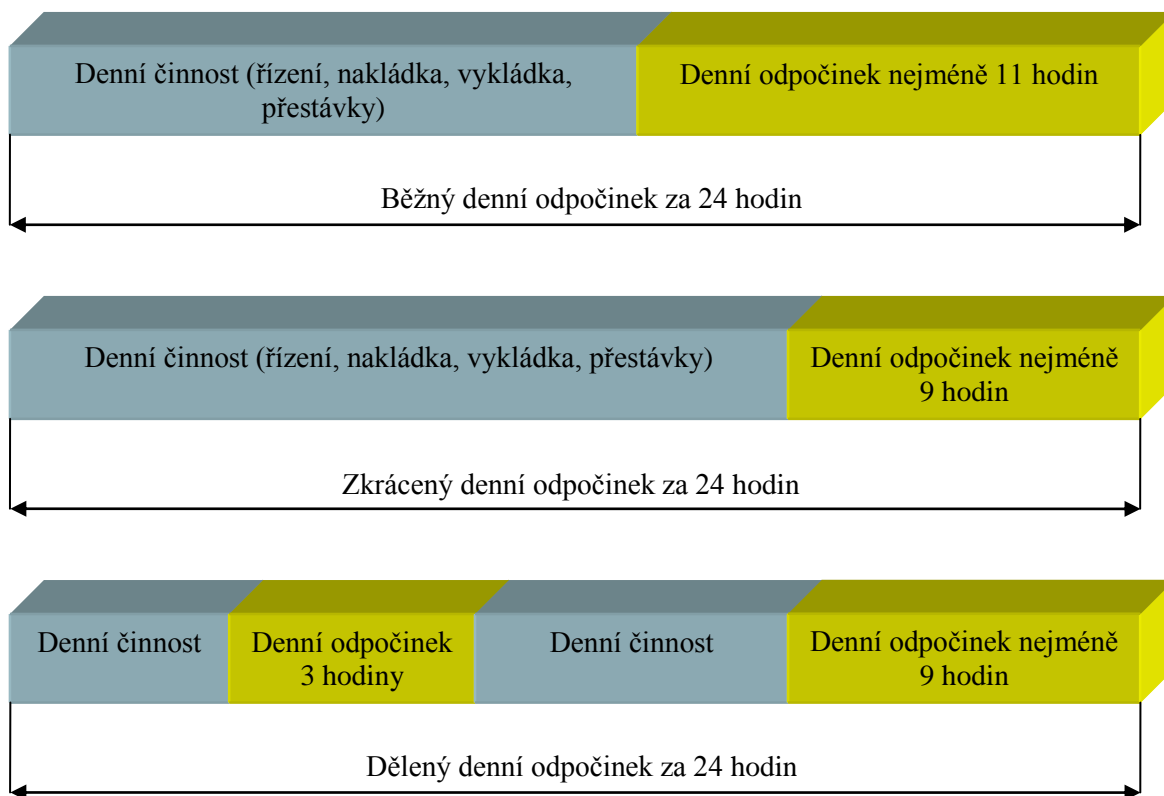
Obrázek 1 Denní doba řízení

Zdroj: (8) upraveno autorem

Předmětem obou předpisů je stanovení doby, po kterou může osádka vozidla řídit, dobu po kterou může odpočívat (jedná se o přestávku v řízení a denního odpočinku), dobu celkového pracovního výkonu za jeden den. Dále jsou zde předepsány týdenní doby řízení, týdenní doby odpočinku a čtrnáctidenní doba řízení a odpočinku a jiné.

Pracovní cyklus se počítá za každých 24 hodin. Patří sem denní doba odpočinku a pracovní výkon. Denní doba odpočinku za 24 hodin je 11 hodin v kuse. Celkový pracovní výkon za 24 hodin je 13 hodin. Do pracovního výkonu patří doba řízení, přestávka mezi dobou řízení, pohotovost a jiná práce. Na obrázku 1 je zobrazen pracovní režim jednoho řidiče za jeden den. Mezi každými 4,5 hodiny řízení musí následovat přestávka dlouhá minimálně 45 minut. Přestávka smí být rozdělena v pořadí 15 a 30 minut (ne opačně) a musí být vybrána v průběhu první doby řízení. 2x týdně lze dobu řízení prodloužit na 10 hodin řízení. Po druhé době řízení musí následovat doplňující přestávka v délce 45 minut.

Týdenní doba řízení je celková doba řízení během jednoho týdne a smí být maximálně 56 hodin. Čtrnáctidenní doba řízení je celková doba řízení, jež nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.

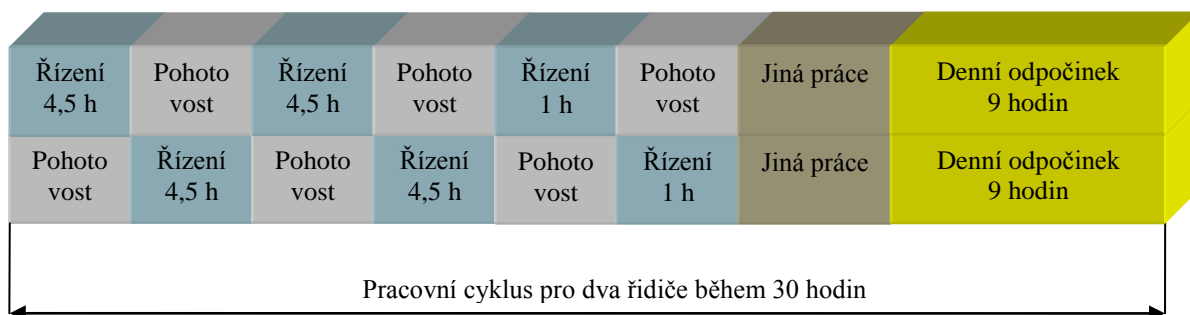


Obrázek 2 Denní odpočinek

Zdroj: (8) upraveno autorem

Denní doba odpočinku je nepřerušovaná doba, během níž může řidič volně nakládat se svým časem. Na obrázku 2 je zobrazen denní odpočinek (jak lze denní odpočinek čerpat, v jaké délce), zkrácený denní odpočinek a dělený denní odpočinek. Dělený denní odpočinek lze rozdělit na dvě části, přičemž první úsek musí trvat minimálně 3 hodiny a druhý minimálně 9 hodin (obrázek 2 platí pouze pro jednoho řidiče). Celkový dělený denní odpočinek musí trvat minimálně 12 hodin.

Pro dva řidiče jsou předepsané jiné doby, jak je zobrazeno na obrázku 3. Pracovní cyklus je 30 hodin, denní odpočinek je 9 hodin pro každého a celková doba řízení je 10 hodin pro každého řidiče. Při řízení řidiče číslo jedna, řidič číslo dva nemá odpočinek, ale dobu pohotovosti, která se nezapočítává do doby odpočinku.



Obrázek 3 Pracovní cyklus dvou řidičů

Zdroj: (8) upraveno autorem

Do jiné práce patří doba obsahující čas naložení, vyložení nákladu, manipulace s nákladem (upevňování pomocí vázacích prostředků) i vyřizování dokumentace od nákladu. Tato doba může být rozdělena v průběhu pracovního cyklu na dvě doby jiné práce. První doba jiné práce může obsahovat dobu naložení a zařízení dokumentace od nákladu. Může být hned na začátku nebo třeba v průběhu první doby řízení (popřípadě v druhé době řízení). Druhá doba jiné práce může obsahovat dobu vyložení a vyřizování dokumentace od nákladu a může být stejně jako první doba jiné práce v průběhu jedné nebo druhé doby řízení.

2 SEZNÁMENÍ S PŘEPRAVOU A JEJÍ PROBLEMATIKA

Pojmem přeprava nadlimitních zásilek je spojován s velkými věcmi. Příkladem je přeprava na obrázku 4, kterou provedla firma APB – Plzeň, kde byla přepravena polovina železné mostové konstrukce z Ostravských strojírenských závodů, na místo složení poblíž železniční stanice v Sokolově.



Obrázek 4 Záchytné parkoviště u města Bochov
Zdroj: autor

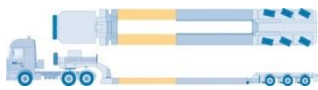


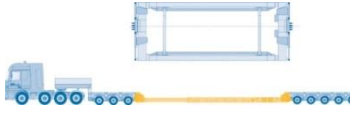

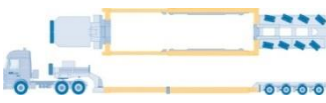



Náklad měl celkovou hmotnost 200 tun a délka nákladu byla okolo 40 metrů. Takový náklad se už nepřepравuje standartní soupravou, tvořené tahačem a návěsem, ale speciálními vozidly a přípojnými vozidly. Společnost přepravující tyto nadlimitní náklady musí disponovat vybaveností svého vlastního autoparku. Musí splňovat požadavky na dané rozměry a nosnosti. Z hlediska rozměrů, je třeba mít k dispozici přípojná vozidla, schopné přepravit náklad o požadovaných rozměrech. Z hlediska nosnosti musí tažná vozidla uvést požadované hmotnosti nákladů.

Mezi takto vybavené společnosti patří:

- APB – Plzeň (se sídlem v Plzni, jedna pobočka v Praze)
- HANYŠ s.r.o. (se sídlem v Radonicích u Prahy a v současnosti má společnost šest poboček rozložených po krajích celé České republiky)
- ŠVESTKA s.r.o. (se sídlem v Praze)
- NOSRETI a.s. (se sídlem v Ostravě a třemi pobočkami)
- DAN-CZECH SPECIALTRANSPORT s.r.o. (se sídlem v Mělníku)

U těchto společností je jednodušší poptávat se po přepravě nadlimitních zásilek. Jsou prakticky vybaveny na veškeré podmínky, které mají splnit ohledně rozměrů a nosností.

Na obrázku 5 je přehled některých přípojných vozidel běžně užívaných při přepravě nadlimitních zásilek. Tato uvedená technika je upravena pro manipulaci s nákladem.

<p>➤ Hlubinné podvalníky</p>	 <p>Nootboom Euro 134-35</p>
<p>➤ Modulární systémy</p> <p>Goldhofer plocha hlubinná</p> <p>Goldhofer STZ-THP 17</p> <p>Goldhofer bagrové lože</p>	 <p>Goldhofer STZ-THP 4+6</p>  <p>Goldhofer točnice</p>  <p>Goldhofer kotlové lože</p>
<p>➤ Plošinné podvalníky</p>	 <p>Goldhofer SPZ-DH 4</p>
<p>➤ Rámové podvalníky</p>	 <p>Nootboom EURO 64-04</p>
<p>➤ Snížené (jumbo) podvalníky</p>	 <p>Nootboom MCO 105-08</p>
<p>➤ Speciální podvalníky</p> <p>Goldhofer SPZ SN L3</p> <p>Scheuerle STZ-VH 8 Towerpieces</p>	 <p>Scheuerle – 55 Liftad 100-7</p>  <p>Schwarzmüller SPA3-E</p>

Obrázek 5 Přehled přípojných vozidel užívaných při přepravách
Zdroj: (9) upraveno autorem

Je vybavena na výskyt nejrůznějších problémových situací, které můžou během přepravy nastat. Výše uvedené firmy mají velké zázemí, jsou již známé na trhu poptávky po těchto přepravách a finančně dostatečně zajištěny na provoz. Jsou tak schopny přepravovat náklady různých šířek, délek, výšek a hmotností.

Nákladní vozidla a přípojná vozidla užívaná při extrémních přepravách mají pořizovací ceny rozdílné od nákladních vozidel a přípojných vozidel standardních rozměrů. Příkladem je návěs (Tautliner), u kterého se pořizovací cena pohybuje okolo 1,5 – 2 mil. Kč. U návěsů speciálních se pořizovací cena pohybuje v rozmezí 5 – 10 mil. Kč i více. Jedná se například o modulární sestavy (kde technologie umožňuje přidáním nebo odebráním jednotlivých modulů s různým počtem náprav postavit podvalník o požadované nosnosti na míru konkrétnímu nákladu) a jiné návěsy s teleskopicky roztahovatelnými rámy. Vlivem roztažení se dají přepravovat náklady délky desítek metrů. Vhodným zvolením počtu náprav u návěsů či modulárních systémů lze přepravovat náklady o hmotnosti dosahující až 600 tun. Použitím standardních typů jízdních souprav se dají přepravovat nadlimitní zásilky, ale pouze malého rozsahu. Přepravovaný náklad může mít hmotnost pouze podle předepsané užitečné hmotnosti v ORV příslušného přípojného vozidla, která může být do 27 tun.

Ani tažná motorová vozidla nejsou ve stejné cenové hladině jako klasická tažná motorová vozidla, ať už se jedná o tahače nebo motorová vozidla sólo. Pořizovací cena u klasických tažných vozidel se pohybuje v rozmezí 2 – 2,5 mil Kč. Speciální tažná vozidla určená pro přepravu nadlimitních zásilek jsou z velké části upravena pro náročnost přepravy z hlediska přepravované hmotnosti nákladu. Motory těchto tažných vozidel musí utáhnout celkový součet hmotností, mezi kterou patří hmotnost nákladu a hmotnost tažného vozidla a přípojného vozidla. Klasická tažná vozidla mají objem motoru 12 litrů, počet válců je v řadě řazených 6, jsou přeplňované jedním turbodmychadlem a výkon motoru se pohybuje v rozmezí 350 – 480 koňských sil. Speciální tažná vozidla mají objem motorů vyšší např. 16 litrů. Motory jsou zároveň i více válcové, můžou mít 8, 10 nebo 12 válců, které jsou řazené v koncepci V (např. V8 – V12), jsou přeplňované více než jedním turbodmychadlem a výkon může dosahovat až 750 koňských sil. Výkon motorů a výbava tažného vozidla je obsáhlejší než u klasických tažných vozidel a to vše se promítá do pořizovací ceny, která se pohybuje přes 10 mil. Kč. Mezi výbavu vozidla patří např. zvláštní světelné zařízení, rádio vysílače, zastavovací terče, přenosné osvětlení pro případ nehody a jiné.

Na přípojná vozidla jsou kladeny větší nároky, protože musí nést plnou hmotnost nákladu. Je třeba zvolit vhodné přípojně vozidlo, aby nedošlo k poškození samotného přípojného vozidla nebo k poškození přepravovaného nákladu. Náklady je možno přepravit

o délkách převyšující 20 metrů, za pomoci teleskopicky vysunovatelných rámu. Čím více je rám teleskopicky roztažen, tím u něj klesá užitečná hmotnost pro přepravovaný náklad. V tomto případě se náklady o veliké hmotnosti a velké délce přepravují modulárními systémy. Jsou nejvýhodnější pro přepravu extrémně dlouhých nákladů, protože u jednotlivých modulů lze ovládat samostatně natočení náprav. Návěs je po celé své délce spojen s tahačem a při průjezdu zatáčkou má tendenci svírat vnitřní poloměr zatáčky, i když má natáčecí nápravy. U modulárního systému je s tahačem spojen pouze první modul, kde druhý modul je vlečený a s prvním modulem je spojen pouze nákladem. U každého modulu se dají natočit nápravy samostatně, nezávisle na sobě a při průjezdu zatáčkou se dokáže dostat až na vnější poloměr zatáčky. Průjezd je pak optimální a nehrozí sevření na vnitřním poloměru zatáčky tak, jako u návěsu, který je roztažen na požadovanou délku.

Každá společnost, která se chce zabývat nebo již se zabývá přepravou nadlimitních zásilek, zvažuje různá kritéria, týkající se techniky svého vlastního autoparku nebo problematiky vlastní přepravy. Mezi taková důležitá kritéria související s přepravou nadlimitních zásilek patří například:

- pořízení techniky pro přepravu nadlimitních zásilek – s ohledem na pořizovací cenu vozidla a přípojného vozidla
- obslužnost v okrese nebo v kraji působení firmy – je-li v okolí poptávka po přepravě
- kalkulaci nákladů na provedení přepravy – cena musí uspokojit zákazníka a zároveň musí být zaplacený náklady na přepravu a zisk pro společnost

Další kritéria patří do oblasti samotného provedení přepravy a budou blíže popsány v následujících podkapitolách.

2.1 Průjezdní místa na pozemních komunikacích

Mezi problémové situace, které se vyskytují během přepravy, patří zúžená průjezdní místa. Jsou to zatáčky s nedostatečným poloměrem zatažení pro průjezd soupravy s nákladem, zatáčky s úzkými pruhy, jednostranné nebo oboustranné zúžená místa (nacházející se u staveb nebo při pracích na silnici), stromy nacházející se v těsné blízkosti pozemní komunikace, oplocení u rodinných domků, kdy naplánovaná trasa vede přes obydlenu zónu v obci. Někdy je zapotřebí se souhlasem vlastníka oplocení dočasně toto oplocení odstranit, pokud je nedostačující přizvednutí ložné plochy přípojného vozidla tak, aby se náklad na ložné ploše zvedl nad oplocení. Možnost přizvedávání ložné plochy je využívána jak u modulárních systémů, tak u návěsů, aby se tak překonala výška bránící průjezdu soupravy (oplocení nebo

svodidla). Tento systém byl dobře využit u modulárního systému na sjezdu u města Sokolov (uvedeno na obrázku 6), kde byl nedostačující poloměr zatáčky pro průjezd celé soupravy.



Obrázek 6 Přizvednutí ložné plochy

Zdroj: autor

Funkce přizvedávání je založena na principu přivedení hydraulické kapaliny do tlumičů pérování na přípojném vozidle a tím se zvedne hladina výšky nákladu o několik centimetrů. U tažného vozidla je přizvednutí řešeno pneumatickým pérováním nacházejícím se na zadní nebo zadních nápravách.

2.2 Křižovatky na pozemních komunikacích

Křižovatky ztěžují průjezd soupravy ve větší míře než zúžená místa (ve většině případů se nachází v přímém směru). Zatáčky přesto, že nemají širší jízdní pruh, tvoří oblouk, který je táhlý a otevřený (mimo zatáček v 90° úhlu). Při jízdě souprava po tomto oblouku postupně opisuje pomyslnou stopu s využitím vnitřního popřípadě vnějšího protisměrného poloměru zatáčky. V případě, že se křižovatka nachází ve městech a v obydlených zónách, kde se v bezprostřední blízkosti nacházejí předměty, kterými jsou dopravní značení, sloupy veřejného osvětlení, stromy nebo oplocení, mohou se dočasně odstranit se souhlasem majitelů těchto předmětů. Například dopravní značení se odstraní a po projetí soupravy se opět namontuje, v některých případech je potřeba toto dopravní značení odříznout, pokud ho nelze jinak demontovat, ale ihned poté se připevní na své původní místo. To samé se praktikuje i u oplocení a předmětů patřícím obytným stavbám a přilehlých soukromých pozemků.

Dalším druhem křižovatky je okružní křižovatky. Ty jsou stavěny na žádost vlastníka komunikace. Ten rozhoduje, jakým způsobem bude okružní křižovatka vystavěna, jaké bude

mít rozměry a co všechno bude obsahovat. Výstavba okružní křižovatky je zadána dle požadavků vlastníka stavebním technikům bez ohledu na to, jestli by měla splňovat parametry pro průjezd nadměrných nákladů. Ve většině případů má středový prstenec okružní křižovatky obvod zděný nebo je vystavěn z gabionových sítí. V ostatních případech má plocha středového prstence travnatý povrch a je ve stejné v rovině s vozovkou nebo v mírném vyvýšení (střed ve tvaru kužele). Materiál, ze kterého je zděný obvod, je cihlová zídka, okrasné betonové sloupky nebo žulové kostky. Gabionové sítě jsou tvořeny kvádrovými koši, do kterých se skládá kamenivo. Obě varianty, jak zdění tak i gabionové sítě mají svou výšku (v rozmezí od 0,5 – 1 metru) a přes ně není možné přejet tak, jako po travnatém povrchu, který je rovině s vozovkou. Tato výška může bránit nízko položenému nákladu s velkou šířkou nebo i přípojným vozidlům (uvedeno na obrázku 7). Pokud má přípojné vozidlo systém přizvedávání, nemusí být docíleno dostatečného přizvednutí ložné plochy nad zídkou nebo gabionovými sítěmi. Nevýhodou okružních křižovatek je ve velké míře nedostatečná šířka jízdního pruhu a zděný středový prstenec. Tyto aspekty omezují průjezd soupravy s nadrozměrnými náklady.

Následující příklad znázorňuje čtyřramennou okružní křižovatku, mající ramena v pravidelně odstupňovaném 90° úhlu. Obvod středového prstence není zděný nebo nemá gabionové sítě popřípadě křovinatý porost (zobrazeno na obrázku 7). Prstenec obsahuje travnatý porost a je mírně vyvýšen nad vozovkou.



Obrázek 7 Průjezd přes středový prstenec

Zdroj: (12)

První výjezd bývá většinou v 90° úhlu nebo v první polovině této křižovatky a je nejlépe sjízdný. Na obrázku 7 je přepravován náklad, který si vyžádal již protisměrnou jízdu na příjezdu k okružní křižovatce, z důvodu velké šířky a délky nákladu. Je zřejmé, že není možné standardně jet po vozovce s celou soupravou a odbočit na prvním výjezdu, proto souprava užila středového prstence, který svou stavbou nijak nebrání průjezdu této soupravy. **Pokud by středový prstenec měl zděný obvod popřípadě gabionové sítě, souprava by nemohla touto křižovatkou projet.** Pro průjezd lze použít plochu středového prstence, pokud není zděný a je tvořený z pevného podkladu (asfaltový povrch, žulový povrch nebo může tvořit travnatý porost s pevným podkladem). Vozidlo v takovém případě může částečně nebo úplně projet po této prstencové části. Jestliže naplánovaná trasa obsahuje takovou křižovatku a nezjistí se případná nemožnost projet, vyžádá si to nalezení jiné alternativní trasy. Tím se prodlouží čas přepravy, dojde ke zdržení a jiná trasa si vyžádá další provozní náklady. Pokud se jízdí souprava nevejde do okružní křižovatky, je chyba na straně dopravce, že si nezajistil rozbor určené trasy. Větší rizika průjezdu soupravy tvoří další výjezdy okružní křižovatky. Druhý výjezd se nachází v úhlu 180° od vjezdu do křižovatky. Průjezd vyžaduje větší manévry s celou jízdí soupravou a v některých případech i částečné užití středového prstence. Třetí výjezd se nachází v úhlu 270° od vjezdu a v tomto případě vyžaduje už prakticky objíždění po celé okružní křižovatce (po vnějším poloměru křižovatky) a úplné užití středového prstence, jelikož návěsová souprava má ve velké míře tendenci svírat vnitřní poloměr křižovatky.

Velikost okružní křižovatky má důležitost vzhledem k tvaru středového prstence. Malé okružní křižovatky mají většinou středový prstenec po obvodu vystavěn obrubníky s travnatým porostem ve stejné rovině s vozovkou. Průjezd touto křižovatkou je možný bez velkých obtíží. Prstenec může být i mírně vyvýšený (do tvaru komolého kužele), ale i přesto se dá přes něj bez velkých obtíží přejet, aniž by došlo k většímu narušení optimálního průjezdu takovouto křižovatkou.

Další nevýhodou jsou skutečnosti, že na okružních křižovatkách, které mají zděný středový prstenec nebo gabionové sítě, dochází k dopravním nehodám a to způsobem, střetu vozidla se zděným obvodem tohoto prstence. Zděný obvod je pevného charakteru a dochází k vážným dopravním nehodám a škodám na majetku na obou stranách. Na havarovaném vozidle i na majetku vlastníka okružní křižovatky. Příkladem je okružní křižovatka v Karlových Varech, která se nachází na ulici Chebská pod silnicí R6 u obchodu Datart. Obvod středového prstence je vystavěn kamennými kvádry, za kterými je navezena hlína

a v samotném středu se nachází trnitý porost. Zde bylo již zaznamenáno několik dopravních nehod, které se staly ve směru z Jenišova do centra města. Záleží, při jaké rychlosti dojde ke středu vozidla se zděným obvodem prstence. Okružní křižovatka se nachází v obci a rychlost podle (1) je zde dána 50 km/h. Při vyšší rychlosti si dopravní nehoda může vyžádat i vážnější zranění s následným převozem do nemocnice. Dalším příkladem je okružní křižovatka na silnici č. 201 mezi městy Jeneč a Pavlov. Je vystavěna gabionovými sítěmi a střed je tvořen pouze navezenou hlínou. I zde dochází k dopravním nehodám a to ve směrech od města Jeneč i ve směru od města Pavlov. Všechny tyto dopravní nehody se stávají v přímém směru jízdy.



Obrázek 8 Okružní křižovatka mezi městy Jeneč a Pavlov po dopravních nehodách
Zdroj: Autor

Na obrázku 8 je zobrazena okružní křižovatka, jak vypadá po dopravní nehodě, kde došlo ke střetu s osobním vozidlem. Střet vozidla byl z přímého směru jízdy, jako by vozidlo mělo projíždět touto okružní křižovatkou v přímém směru.

2.3 Technika vozidla a její ovládací prvky

Obsluha přípojného vozidla, ať už se jedná o návěs nebo modulární systém má k dispozici také natáčení jednotlivých náprav dle dispozic pro dané situace. Tyto systémy pomáhají soupravě s nákladem projet křižovatkou (klasické i okružní), zatáčky různých poloměrů, ale i couvání soupravy například do výrobní haly. Řidiči pomáhá systém natočení náprav a může ho plně při přistavení soupravy využít. Náprava nebo nápravy (podle počtu

náprav v závislosti na délce přípojného vozidla) se mohou natáčet rozličnými způsoby. Nejběžnější způsob natáčení náprav je:

- vlivem tření za jízdy – většinou se jedná o návěs mající standardní rozměr délky 13,6 metrů a tři nápravy, kde první a druhá náprava jsou napevno (vedou rovnou podélnou stopu návěsu) a poslední náprava se natáčí více či méně podle toho, jak projíždí souprava danou zatáčkou. Natočení zadní nápravy menší mírou pomáhá průjezdu soupravy zatáčkou.
- podle natočení tažného vozidla – na přípojném vozidle je hydraulický systém, který ovládá odstupňovaně natočení náprav podle natočení tažného vozidla do zatáčky. Nápravy se podle natočení tažné vozidla odstupňovaně natočí až do svého nejvyššího konstrukčního vychýlení. Tento systém (uveden na obrázku 9) sám nadbíhá do zatáčky přesně tak, jak projíždí tažné vozidlo. Průjezd je výrazně lepší než u předchozího případu. Přesto návěs má tendenci svírat vnitřní poloměr zatáčky než je tomu u modulárního systému.



Obrázek 9 Natáčení náprav podle tažného vozidla

Zdroj: (12)

- pomocí agregátu – je umístěn v zadní části přípojného vozidla, nápravy se natácejí pomocí hydraulického systému, který je ovládán přímo na agregátu nebo má dálkové ovládání. Tento způsob ovládání se užívá při velmi pomalé jízdě, při průjezdu křižovatek nebo zúženými místy, **nikoli za jízdy**.



Obrázek 10 Systém ovládní natáčení náprav a přizvedávání ložné plochy
Zdroj: autor

Na obrázku 10 je zobrazen agregát hydraulického natáčení náprav u modulárního systému, společně se systémem přizvedávání ložné plochy. Tyto moduly se dají nezávisle na sobě řídit, aby souprava mohla bezpečně projet zatáčkou. Hydraulický systém dokáže natočit odstupňovaně nápravy podle požadavků na průjezd zatáčkou (například: první náprava bude natočena o 3° , druhá náprava o 7° , třetí náprava o 12° , atd.). Přípojné vozidlo samo nadbíhá, opisuje vnější poloměr zatáčky a vnitřní poloměr zatáčky prakticky nespívá tak, jako je tomu u návěsů. Umí natočit nápravy přesto, že je souprava plně naložena a to i za velkého tření pneumatik, mající přímý styk s vozovkou (ať už se jedná o jednomontáž, dvoumontáž nebo dvojitá dvoumontáž na každé straně přípojného vozidla). Použití je i v případě, kdy je potřeba s jedním modulem nebo s oběma moduly, mezi kterými je náklad, popojet souměrně v šikmé rovině.



Obrázek 11 Natočení náprav dle potřeby
Zdroj: (12)

U některých druhů používaných přípojných vozidel lze natočit nápravy na jednom modulu zvlášť vpředu a zvlášť vzadu (uvedeno na obrázku 11), dle potřeby pro průjezd zatáčkou a to nezávisle na tažném vozidle. Přípojné vozidlo je schopno samostatně projet danou zatáčkou, tažným vozidlem je pouze taženo dopředu.

Tyto jmenované systémy jsou moderním vybavením, snadno se obsluhují a slouží k usnadnění průjezdu zatáčkami. I z tohoto důvodu je přeprava nadlimitních zásilek provedena kvalitně, s velkou mírou zodpovědnosti, s ohledem na BESIP a majetek nacházející se v bezprostřední blízkosti pozemní komunikace, aby nedošlo k jeho poškození.

2.4 Rychlost a brzdění

Dalším kritériem při přepravě nadlimitních zásilek je rychlost, jakou se daný náklad přepravuje. Rychlost je volena z povahy nákladu (rozměry a hmotnost) a s ohledem na BESIP, aby nedošlo ke střetu mezi vozidly popřípadě s nákladem. Pokud se přepravuje náklad menšího rozsahu, který přesahuje maximální stanovené rozměry jízdní soupravy jen o několik centimetrů, je možné s takovým nákladem jet až největší povolenou rychlostí a nejvyšší konstrukční stanovenou pro nákladní vozidla a přípojná vozidla (80 km/h). Touto rychlostí se dá jet zejména, jedná-li se o přímý úsek s dostatečně širokými jízdními pruhy a v bezprostřední blízkosti pozemní komunikace se nenachází žádné předměty, stromy nebo oplocení. Náklad velkého rozsahu, kdy rozměry značně překračují maximální stanovené rozměry soupravy a přepravovaný náklad má velkou hmotnost (například 50 tun a více), je rychlost podstatně nižší. Můžou nastat neočekávané komplikace, především týkající se používané techniky při přepravě. Velká hmotnost nákladu (například 150 tun) působí velkou silou na plošinu vozidla, kde leží nebo v rámu, kde je uložen. Tato síla působí i na ostatní části soupravy nebo přípojného vozidla, jako jsou nápravy, pérování, ložiska kol a pneumatiky. Může se stát, že dojde k defektu pneumatiky, vytržení náboje z nápravy, k poškození plošiny nebo úchytu, ve kterém je náklad uložen a k dalším možným případům.

Je důležité, aby řidič znal vozidlo a jeho brzdový systém, stejně tak i u přípojného vozidla a užíval ho správně při sjíždění klesání. K použití brzdového systému se používá i brzdící účinek motoru ve vozidle. Nemá však větší výkon při brzdění než celý brzdový systém. Naopak, brzdící účinek samotného motoru je velmi slabý než brzdový systém. Jako přídatný prostředek k brzdění motorem slouží motorová brzda. Čerpadlo je nastaveno na nulovou dodávku paliva (přes táhla nebo elektronicky) a ve výfukovém traktu se uzavírá

potrubí klapkou. Motor pak při užití motorové brzdy pracuje jako kompresor a stlačuje ve válcích pouze vzduch. Ačkoli brzdový účinek motoru je slabší než brzdový účinek brzdového systému, není přípustné při klesání vypínat chod motoru. Existují úseky, kde je to dáno i dopravním značením, aby řidič zařadil příslušný převodový stupeň (je zobrazeno i na tabulích dopravního značení). Vypnutí chodu motoru není přípustné především z důvodu absence vzduchu vlivem dlouhodobého brzdění, jelikož brzdový systém je založen na principu odebírání vzduchu ze zásobních vzduchojemů do brzdových elementů, které působí přes brzdové obložení na kotouč nebo buben, který je pevně spojen s každým kolem. Na hnací ústrojí od motoru je připojen i kompresor, který vzduch nasává ze sacího traktu motoru a přes regulační ventil je vzduch dále hnán do zásobních vzduchojemů.

Tažná vozidla přepravující náklady o velkých hmotnostech mají integrovaný retardér. Je určen k tomu, aby na sebe převzal dlouhotrvající účinek brzdění, a nepůsobí přímo na brzdovou soustavu na tažném vozidle nebo přípojném vozidle. Tím se snižuje se prašnost a opotřebení brzdového obložení i kotoučů nebo bubnů. Výměna brzdového obložení, kotoučů nebo bubnů je tímto oddálena. Náklady na údržbu a časté odstavení vozu mimo provoz jsou sníženy. Brzdy jsou namáhány méně a neustále si tak zachovávají svou plnou účinnost v takovém stavu, kdy je možné je použít a bezpečně soupravu zastavit. Retardér je instalován do poháněcího ústrojí mezi převodovku a hnací nápravu. Tato brzdná síla působí na hnací nápravu tažného vozidla. **Retardér z hlediska dlouhodobého brzdění je vysoce spolehlivý a málo náročný na údržbu.** Retardéry se dělí podle principu působení:

- hydrodynamické
- elektromagnetické

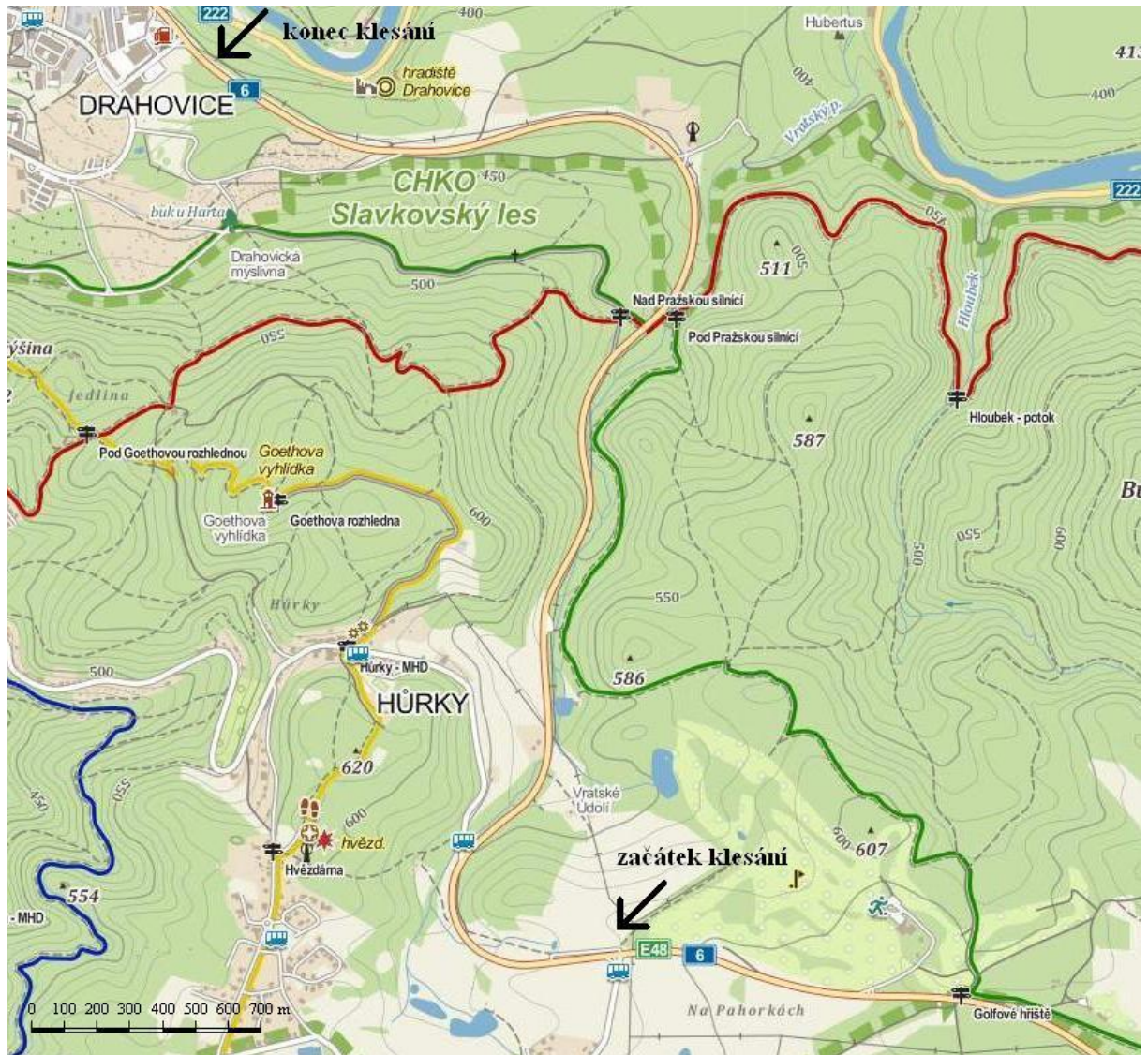
Hydrodynamický retardér se skládá ze skříně, ve které je umístěn otáčivý rotor spojený s hnacím ústrojím a pevný stator, který je pevně spojený se skříní. Funguje na principu tření kapaliny v uzavřeném prostoru, ve kterém se nachází hydrodynamická spojka se zablokovaným turbínovým kolem. Hydrodynamická spojka je tvořena statorem a v něm se otáčí rotor. Stator i rotor mají na sobě lopatky. Přivedený hydraulický olej ze zásobníku je urychlován rotorem a odstředivou silou je tlačěn na stator. Průtokem skrze lopatky statoru je olej brzděn a vrací se zpět na rotor, který se zpomaluje a tím dochází k brzdění hnací nápravy. Kapalina se tlačení hodně zahřívá a je potřeba ji chladit. Proto mají vozidla větší objem chladicího zařízení, případně i přídavný chladič na chlazení hydraulické kapaliny.

Elektromagnetický retardér je tišší než hydrodynamický. Je založen na působení elektromagnetické indukce, jejíž nevýhodou je velký odběr proudu a tím větší požadavek

na elektroinstalaci na tažném vozidle. Princip fungování je otáčení brzdového kotouče spojeného s hnacím ústrojím mezi elektromagnety, které jsou uchyceny pevně. Při aktivaci přívodu proudu do elektromagnetů je otáčející se kotouč brzděn vířivými proudy, které jsou vedeny do protisměru oproti kotouči. Brzdící účinek může být řízen plynule nebo ve stupních změnou proudu protékajícího elektromagnety. Čím větší proud protéká cívkami elektromagnetů, tím větší je brzdňný účinek. Jednoduchá konstrukce elektromagnetických retardérů umožňuje jejich využití i při stavbě přípojných vozidel, kdy bývají vestavěny do jedné nápravy. Elektromagnetický retardér při brzdění mění pohybovou energii na teplo, proto musí mít vždy účinné vzduchové chlazení.

Při přepravě mostové konstrukce z Ostravy, zobrazené na obrázku 4, byla provedena poslední přepravní část ze záchytného parkoviště u města Bochov na silnici R6 až na místo složení u nádraží ve městě Sokolov. Vzdálenost z tohoto záchytného parkoviště na místo složení je 43 km a dá se za běžného provozu ujet přibližně za 35 minut osobním vozidlem, jedoucím průměrnou rychlostí 90 km/h. Cesta celé kolony s nákladem trvala 3 hodiny. Kolona byla tvořena z několika vozidel technického doprovodu a vozidly PČR, které měly za úkol informovat všechny účastníky silničního provozu o probíhající přepravě nadlimitní zásilky (popřípadě je odklánět nebo zastavovat). Přitom se celá kolona pohybovala průměrnou rychlostí 50 km/h. S výjimkou míst (například ve městech), kde se sjíždělo na jinou pozemní komunikaci nebo zatáček, které se musely projíždět pomalu s velkou obezřetností. Terén v této oblasti je ve velké míře kopcovitý, jelikož se tato oblast nachází v pásmu Krušných hor. Mezi městy Bochov a Karlovy Vary je několik kopců a každý z nich má jiné stoupání a jiný spád. Rychlost jízdy a způsob brzdění musí řidič soupravy přizpůsobit příslušnému klesání nebo stoupání. Tažné vozidlo mělo motor o výkonu 600 koňských sil a bez velkých obtíží přepravovaný náklad v každém stoupání uvezl. Jelikož tažné vozidlo bylo vybaveno retardérem, nebyly potíže soupravu ubrzdít. Ani na spádu, který se nachází před městem Karlovy Vary a začíná u odbočky na Olšová vrata, nebyly potíže toto klesání sjet. Tento spád (zobrazen na obrázku 12) je v délce 4,5 km, má velký sklon, který není označený dopravním značením (ani v % nebo ve stupních) a je považován, vzhledem ke své délce spádu, za nebezpečný především z hlediska užití brzdového systému. Špatným užitím brzdňného účinku se dá lehce spálit brzdové obložení a tím jediná možnost, jak bezpečně zastavit. Při brzdění dochází k tření mezi brzdovým obložením, umístěným ve třmenech a kotoučem (u kotoučových brzd) nebo obložením přínýtovaným na paknách (tzv. čelistech) a bubnem (u bubnových brzd). U kotoučových brzd se brzdové obložení umístěné ve třmenu stlačuje z obou stran na kotouč. U bubnových se obě pakny s brzdovým obložením roztahují

na vnitřní stěny bubnu. Síla tohoto tření závisí na síle sešlápnutého pedálu řidičem a také na přepravované hmotnosti nákladu. Čím větší je přepravovaná hmotnost, tím více musí řidič sešlápnout brzdový pedál a tak vyvinout větší potřebnou sílu k přibrzdění soupravy.



Obrázek 12 Klesání u města Karlovy Vary
Zdroj: (11) upraveno autorem

Z obrázku 12 je vidět podle vrstevnic, že se jedná zhruba o 200 metrů převýšení. Na celé délce tohoto úseku není žádné odpočívadlo, ani žádný únikový pruh (pro případ selhání brzd na vozidle nebo jízdní soupravy), tak jako je tomu na dálnici D8. Ta má klesání z hraničního přechodu Petrovice, mezi ČR a Spolkovou republikou Německo (SRN) až po odbočení do města Ústí nad Labem. Tato dálnice má dva únikové pruhy pro případ selhání nebo poškození brzdového systému.

3 ČINNOSTI POTŘEBNÉ K PROVEDENÍ PŘEPRAVY

Jako první je potřeba přemístit nadlimitní zásilku (jedná se o nadrozměrný náklad) z výroby. I tuto skutečnost je potřeba řešit. Nelze objednat přípojné vozidlo například standardního typu Tautliner (zobrazen na obrázku 13).



Obrázek 13 Návěs Tautliner standardního typu

Zdroj: autor

Tento návěs je určen především pro přepravu paletovaného zboží (zejména na EURO paletách). Jeho rozměry jsou uvedené v tabulce 6.

Tabulka 6 Rozměry návěsu Tautliner

Délka	Šířka	Výška pod plachtou	Maximální nosnost	Výška ložné plochy
13,60 m	2,50 m	2,70 – 3,00 m	24 – 25 tun	1,00 – 1,30 m

Zdroj: (13) upraveno autorem

Návěsy standardního typu mohou přepravovat nadlimitní zásilky, které mají přesah rozměrů minimální (u nákladu, který nemá takovou náročnost). Je potřeba zvážit kritéria, která jsou omezením pro jakoukoliv přepravu po pozemních komunikacích. Podle těchto kritérií se zvažuje, zda by se měla přeprava nadlimitní zásilky uskutečnit. V následujících podkapitolách budou blíže popsána kritéria, podle kterých se zvažuje, zda přepravu uskutečnit, či nikoli a za jakých podmínek. V některých případech bude popsán názorný příklad uskutečněné přepravy nadlimitní zásilky.

Pokud jsou všechny aspekty vyřešeny, přepravce může poptávat přepravu u dopravců. Většina společností poskytující dopravu v dnešní době má své vlastní internetové stránky. Na nich prezentují profil své společnosti ve formě fotogalerie, které obsahují fotografie

z provedených přeprav a složení vlastního autoparku (případně i rozměry vozidel). Tento systém je jednodušší, ať už pro kupujícího nebo přepravce, který chce nechat zboží z výrobního místa přepravit do místa určení. Na internetových stránkách se mohou podívat na profily firem působících v tom kraji, kde je potřeba přepravu provést. Ani kupující a ani přepravce nemusí být ze stejného kraje, jako se nachází náklad. Stačí se podívat na seznam dopravců v dané lokalitě a přes uvedený kontakt na jejich profilech se s nimi zkontaktovat.

3.1 Přístupové cesty

Místo naložení a složení nákladu není vždy snadno přístupné, tak jako skladiště, továrny nebo přístavní mola a další. Přístupové cesty nejsou jen hlavní pozemní komunikace, ale i účelové komunikace. Mohou to být přístupy k obytným budovám, kam se mají přepravit součásti pro novostavbu, nebo se jedná o stavbu v lese a vede k ní účelová komunikace. Tyto účelové komunikace bývají většinou zpevněné kamenovou drtí nebo vysypané štěrkem, ale není tomu vždy. Jsou nezpevněné a může pak docházet k naklánění nákladu, kde hrozí k posunu nákladu nebo střetnutí nákladu s předměty, umístěnými v těsné blízkosti této komunikace. V takovém případě je důležité vědět do jaké lokality se má nadlimitní zásilka přemístit a podle toho zvolit vhodné přípojné vozidlo.

I když je nadlimitní zásilka vyrobena tak (šířka a výška je menší než rozměry dveří), aby prošla dveřmi výrobní haly, je potřeba ohlídat celkovou výšku vozidla s nákladem. Po naložení ve výrobní hale nemusí vždy projet dveřmi od této haly. Výrobní společnost, zajišťující výrobu nadrozměrného nákladu, provede vytažení nákladu sama anebo je potřeba dát požadavek na vhodně zvolený typ přípojného vozidla, který je schopen s takovým nákladem projet dveřmi z výrobní haly. Poptává se tudíž i na samém začátku vhodný přepravní prostředek každé nadlimitní zásilky.

3.2 Plánování trasy

Je potřeba řešit také trasu, po které se náklad bude přepravovat. Je dobré, když najatá společnost má znalost okolí, ve kterém má působnost i znalost jiných oblastí. Pro přepravu je důležité vědět, kudy trasa povede a jak vypadá terén. Důležitější než kopce jsou zúžená místa, profily jednotlivých zatáček a v neposlední řadě křižovatky, které ve většině případů nejsou uzpůsobeny pro přepravu nadměrných nákladů. Průjezd zúženým místem je velké

riziko, vzhledem k šířce nákladu. Řidič si musí počínat zvlášť opatrně, pokud přepravuje náklad o větší šířce než je maximální šířka přípojného vozidla. Důvodem je skutečnost, že řidič nevidí na nápravy přípojného vozidla. Souprava s nákladem přesahující šířku ložné plochy přípojného vozidla je schopna projet zúženým místem, ale je potřeba dbát obezřetnosti, aby kola jednotlivých náprav nesjela z optimální stopy pro projetí tímto zúženým místem. Pokud by se nedržela v optimální stopě, mohlo by dojít k poškození pneumatik.

Ne vždy se přepravuje náklad po pozemní komunikaci. Existují případy, kdy se přepravovaný náklad skládá přímo na staveništi. Provizorní cesta po stanovišti je tvořena hlínou, kde se vlivem pohybu ostatních vozidel podílejících se na stavbě, utvoří vyjeté koleje. Při přepravě nadlimitních zásilek je ve většině případů užito přípojného vozidla s nízko profilovými pneumatikami a nízkopodlažních podvalníků. Světlá výška takového přípojného vozidla je nižší než u klasického rozměru pneumatik na standardním návěsu. Jsou tedy níže umístěná ramena spojená s pneumatickým pérováním nebo táhla od brzdového systému. Na takovou konstrukci přípojného vozidla se musí brát rovněž zřetel, aby nedošlo k poškození spodních částí.

3.3 Rozměry a hmotnost nákladu

Rozměry i hmotnost nákladu jsou také důležité znát dopředu, aby se zvolilo vhodné přípojné vozidlo, na kterém se bude přepravovat. Společnost, která je oslovena pro přepravu, musí brát v potaz, že se nepřepřavuje náklad, který je nejen nadrozměrný, ale taky má celkovou hmotnost vyšší než mají užitečnou hmotnost standardní typy přípojných vozidel (uvedeno v tabulce 7). Poptávka musí obsahovat i informace o tom, jakou hmotnost má zásilka určená k převozu. Příkladem je příjezdová silnice R6 do Karlových Varů ve směru od Sokolova, která následně vede jako průjezdná silnice tímto městem ve směru na Prahu. Na začátku města je silnice R6 vedena nad zemí, ve výšce několika desítek metrů. Samotná mostová konstrukce je tvořena lichoběžníkovými tvary jednodílné přepjaté betonové armatury. Na první pohled nemusí být zjevné, kolik by mohla mít taková armatura hmotnost, ale po spatření výrobního štítku na betonové konstrukci bylo zjištěno, že tato lichoběžníková monolitická konstrukce má hmotnost 52 tun. Přeprava této betonové konstrukce nemohla připadat v úvahu, jelikož její hmotnost přesahovala užitečnou nosnost přípojného vozidla.

Rozměr i hmotnost nadlimitní zásilky jsou důležitou věcí. Zásilka může mít délku stejnou jako je celková délka ložné plochy přípojného vozidla nebo kratší délku, ale větší

hmotnost. Příkladem byla přeprava rotačního vřetene vážícího 27 tun ze společnosti STASIS Horní Slavkov, v současné době pod názvem Legios a bylo převezeno na soupravě tahač s návěsem. Rotační vřeteno mělo tři rozdílné kruhové části a ty nebyla navzájem symetrická. Spodní část tvořila kruhovitá část s nejmenším obvodem celého vřetena. Největší obvod uprostřed vřetene mělo rozměr přesahující šířku přípojného vozidla. Vrchní část měla o několik centimetrů větší obvod než spodní část, avšak nedalo se umístit na tuto část, protože nemělo ucelený kruhovitý obvod. Toto vřeteno se nemohlo rozložit rovnoměrně po celé ložné ploše přípojného vozidla. Je nesnadné rovnoměrně rozložit náklad, mající malou základnu jako podklad a má velkou hmotnost působící na m^2 . Není tak splněno rovnoměrné rozložení hmotnosti nákladu na celou plochu přípojného vozidla, ani není splněno zatížení jednotlivých náprav. V tomto případě se vřeteno umístilo nad prostřední nápravou návěsu na pražcích, které sloužily jako podklad, rozmístující váhu nákladu na větší plochu návěsu. Přeprava byla uskutečněna v termínu a zboží bylo dopraveno nepoškozeno na místo složení ve společnosti Škoda Plzeň, kde bylo dále zpracováno pomocí technologických postupů. Bohužel během přepravy došlo k poškození u pneumatického pérování vlivem pružení měchů, vyrovnávající nerovnosti na pozemní komunikaci. Byly poškozeny a zkrouceny dvě kovové spodní podstavy měchů (přes které se měch při propružení převaluje). Poškození způsobilo velké a rychlé působení tlačných sil plošiny návěsu, které nedokázaly podstavy vydržet. Měchy pérování jsou konstrukčně vyrobeny na určitou zátěž, která je rozložena rovnoměrně na celé ploše návěsu.

3.4 Technologické schéma přepravy

Před provedením každé přepravy, ještě než se uzavře dohoda mezi dopravcem a přepravcem, je domlouváno za jakých podmínek se dohoda uzavře a přeprava provede. Přepravce musí kontaktovat dopravce k provedení přepravy a vybírá ho z přijatelných hledisek pro společnost. Při přepravě nadlimitních zásilek se přeprava nepředává další osobě (např. spedici, která najímá dopravce), z důvodu specifikací a složitostí, týkající se přepravy. V tomto případě je lepší, když přepravce nebo zástupce výrobní společnosti sám kontaktuje dopravce a domluví s ním podmínky přepravy. V kapitole 3 bylo popsáno, jaké aspekty se musí zvažovat a případně se na ně připravit i z důvodu předvídaných okolností, které mohou nastat (např. uzavírka silnice nebo objížďka).

Mezi věci, které jsou domluveny ještě před uskutečněním přepravy, patří:

- poskytnutí informací ohledně nákladu (parametry – rozměry, hmotnost)
- datum, kdy se přeprava provede
- jakým způsobem se bude nakládat nebo vykládat
- plánování trasy pro přepravu a možné alternativy pro případ, že domluvená trasa nebude přístupná
- dohoda o způsobu zaplacení faktury za přepravu

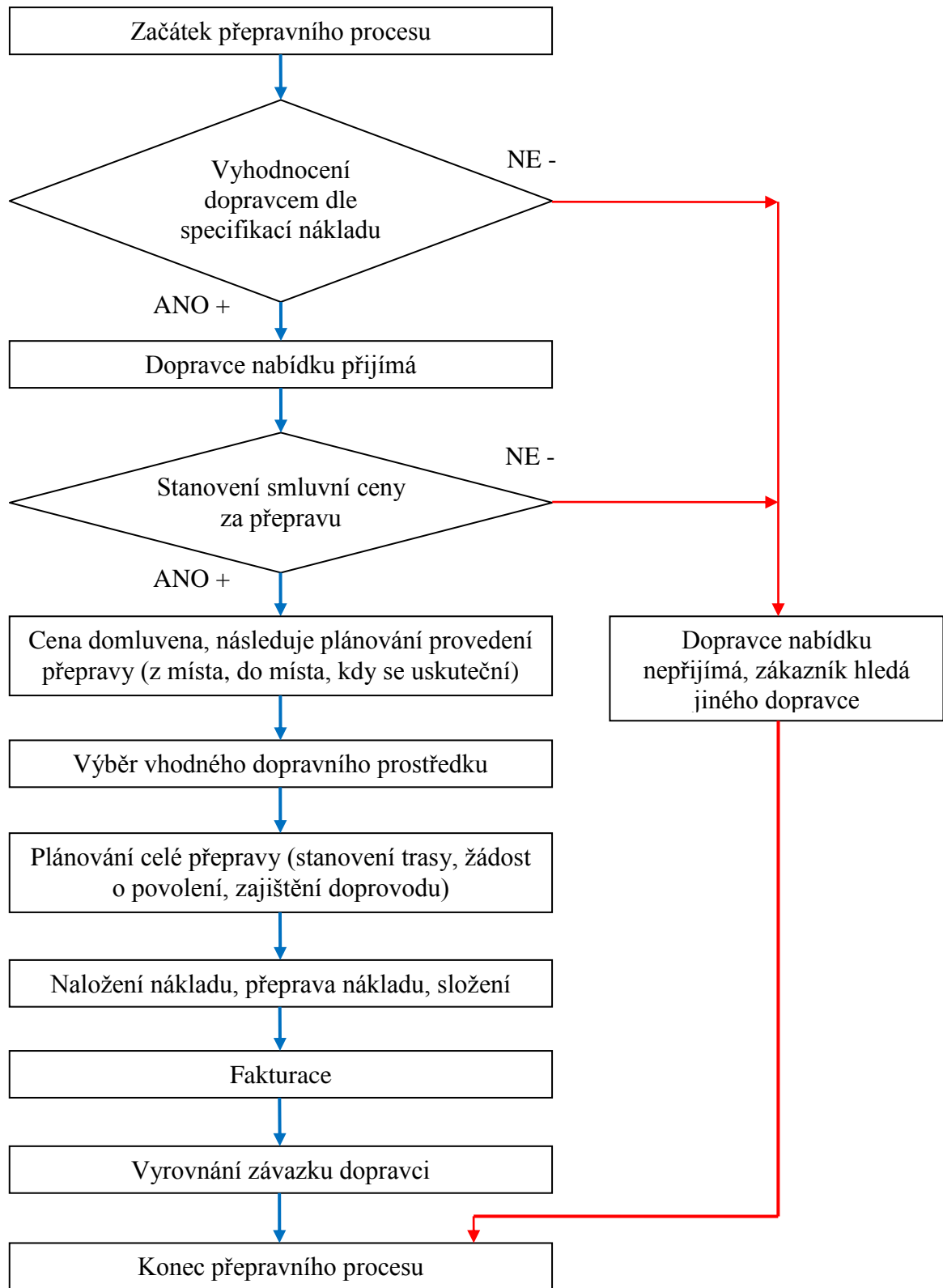
Tento způsob domluvy je zobrazen v technologickém postupu v tabulce 7, kde je uveden postup od začátku přepravního procesu. Přepravce může oslovit dopravce působícího v místě nebo v okolí nebo mimo něj a to prostřednictvím internetových stránek. Pokud se jedná o přepravu nadlimitních zásilek velkého rozsahu, je potom lepší oslovit společnost, která se takovou přepravou zabývá a má lépe vybavený autopark.

Při domluvě o provedení přepravy dopravce zjišťuje rozměry, hmotnost nákladu, aby byl schopen rozhodnout, zda může nabízený náklad vůbec přepravit. Musí znát vybavenost svého vozidlového autoparku, zda má přípojná vozidla uzpůsobena na danou hmotnost a rozměry nabízeného nákladu. Pokud dopravce nemá vhodnou techniku na provedení přepravy, přepravce musí poptávat přepravu u jiného dopravce.

Cena, za kterou se přeprava provede, je domlouvána dle parametrů nákladu. Pokud se jedná o velký rozsah nadlimitní zásilky, cena je vyšší (dle sazebníků uvádí tabulka 4, v kapitole 1.4). Přepravce cenu navrhne, pokud dopravce nemá sám stanovenou cenu, za kterou provádí přepravy nebo se domluví na podmínkách individuálně. Každá ze smluvních stran může mít jiný náhled na způsob stanovení ceny za přepravu nadlimitní zásilky, protože každý dopravce si ji účtuje jinak na základě používané techniky svého vlastního autoparku.

Plánování trasy a popřípadě její alternativní jiné trasy je důležité, aby nedošlo ke zpoždění nebo zastavení přepravovaného nákladu. Souprava by se mohla zastavit před překážkou dlouhodobého charakteru a musela by se najít jiná vhodná trasa pro přepravu. Spotřebovaný čas na hledání jiné trasy by mohl zdržet celý časový harmonogram přepravy. V některých případech (jedná se o přepravu nadlimitních zásilek s velkými rozměry a hmotnostmi) se plánuje cesta v noci, kdy není hustý silniční provoz. Přeprava se tím vyhne dennímu provozu, který je hustější. Plánování trasy probere přepravce s dopravcem vždy dopředu, než bude přeprava provedena.

Tabulka 7 Technologické schéma přepravy



Zdroj: autor

V některých případech se samotná trasa předem projede a přitom se zjišťují informace, zda je pro daný náklad vyhovující. Zjišťují se například:

- poloměry zatáček, aby mohla souprava bezpečně projet a aby nebyl ohrožen BESIP
- porost u silnice, zda by nepřekážel průjezdu soupravy s nákladem
- ve městech trolejové vedení a vedení elektrické sítě přemostující pozemní komunikace (je možné se souhlasem vlastníka dočasně odstranit)
- stavby a oplocení přiléhající bezprostředně k pozemní komunikaci
- zatížení mostových konstrukcí (přejezd po nich)
- výšky mostů/tunelů pro průjezd

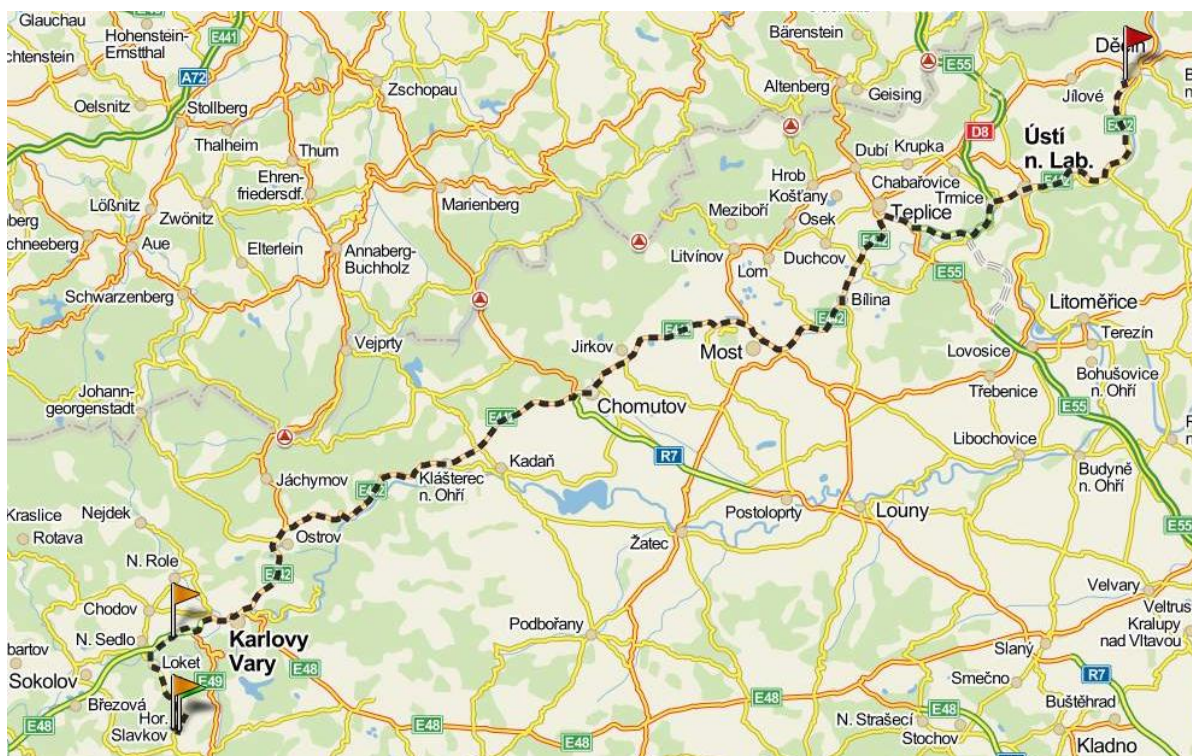
Datum provedení přepravy je informační a může se stát, že nastanou při výrobě komplikace (např. u výrobku při žihání popraskají sváry) a tím se datum oddálí. Oddálení provedení přepravy je spojeno s povolením o zvláštním užívání pozemní komunikace především, pokud se jedná o jednorázové povolení. Povolení je dopředu objednané na přesné datum provedení přepravy, a pokud by se oprava výrobku prodloužila neúměrně, vypršela by platnost povolení a stálo by další peněžní náklady nové povolení obstarat.

Pokud je náklad připraven a je domluven termín přepravy, přistaví dopravce soupravu k naložení. Po naložení se přebere dokumentace k přepravovanému nákladu a souprava přemístí náklad do místa složení.

Po provedení přepravy dopravce zasílá přepravci fakturu za předem sjednanou cenu. Ten závazek vyrovná zaplacením a tím celý proces přepravy končí.

4 PROVEDENÍ PŘEPRAVY

Po zvážení všech činností, procesů (uvedených v tabulce 7), týkající se akceptace přemístění nadlimitní zásilky, může být započata samotná přeprava. Následující modelová přeprava popisuje přepravu nadlimitní zásilky, která se bude přepravovat ze společnosti Chemopetrol Pentar s.r.o. ve městě Horní Slavkov do společnosti Ryko a.s. ve městě Děčín (trasa zobrazena na obrázku 14). Společnost Ryko a.s. se zabývá rekonstrukcí a modernizací železničních nákladních vozů, aby jejich parametry splňovaly požadavky zákazníků, platné legislativy a norem. Přepravu zajišťuje společnost Autoslužby Pirohanič, která má sídlo ve městě Horní Slavkov. Řidičem soupravy po celou dobu jízdy bude Vít Klouček, autor této bakalářské práce.



Obrázek 14 Trasa přepravy Horní Slavkov – Děčín

Zdroj: (11) upraveno autorem

Druhem nadlimitní zásilky je nově vyrobená nádrž, vážící 9 tun, určená k montáži na zrekonstruovaný a zmodernizovaný železniční vagón. Tato nádrž je určena pro přepravu kapalných látek po železnici.

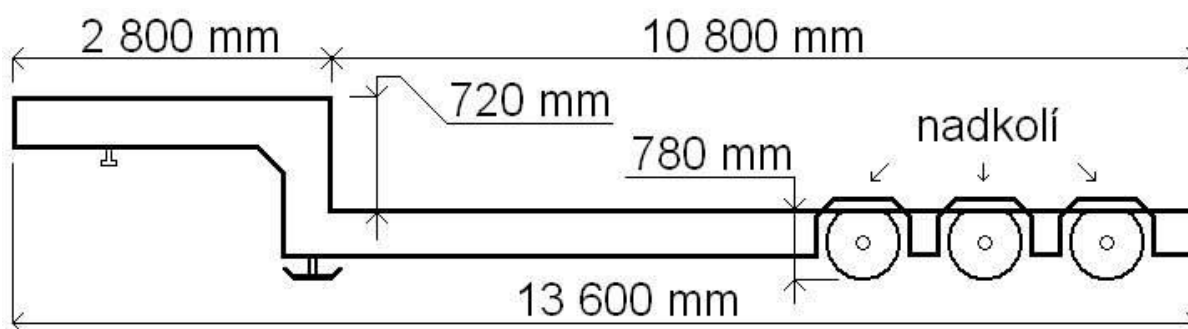
V následujících podkapitolách budou blíže popsány jednotlivé kroky modelové přepravy a bude zobrazen průběh kritických míst na celé trase. Po přepravě následuje časový harmonogram celé přepravy od místa výjezdu po příjezd do místa, kde je vozidlo garážované.

Modelová přeprava obsahuje části přepravy:

- zvolení vhodné vozidlové soupravy
- přistavení a připravení soupravy k naložení nákladu
- naložení nákladu a upevnění
- přeprava nákladu na trase Horní Slavkov – Děčín
- složení nákladu
- cesta zpět Děčín – Horní Slavkov
- časový harmonogram přepravy

4.1 Zvolení vhodné vozidlové soupravy

Vozidlová souprava, která byla zvolena pro přepravu nadlimitní zásilky, je složena z tažného vozidla značky LIAZ 110 a tří nápravového návěsu značky MOLL typu JUMBO. Návěs typu JUMBO (uveden na obrázku 15) má standardní délku 13,6 metrů ložné plochy, avšak nemá celou tuto plochu v jedné souvislé rovině, ale je rozdělena na dvě části (horní a spodní plocha). Horní plocha v délce 2,8 metru se nachází nad točnicí tažného vozidla a spodní plocha v délce 10,8 metru je o 0,72 metru odsazena níže od horní plochy.

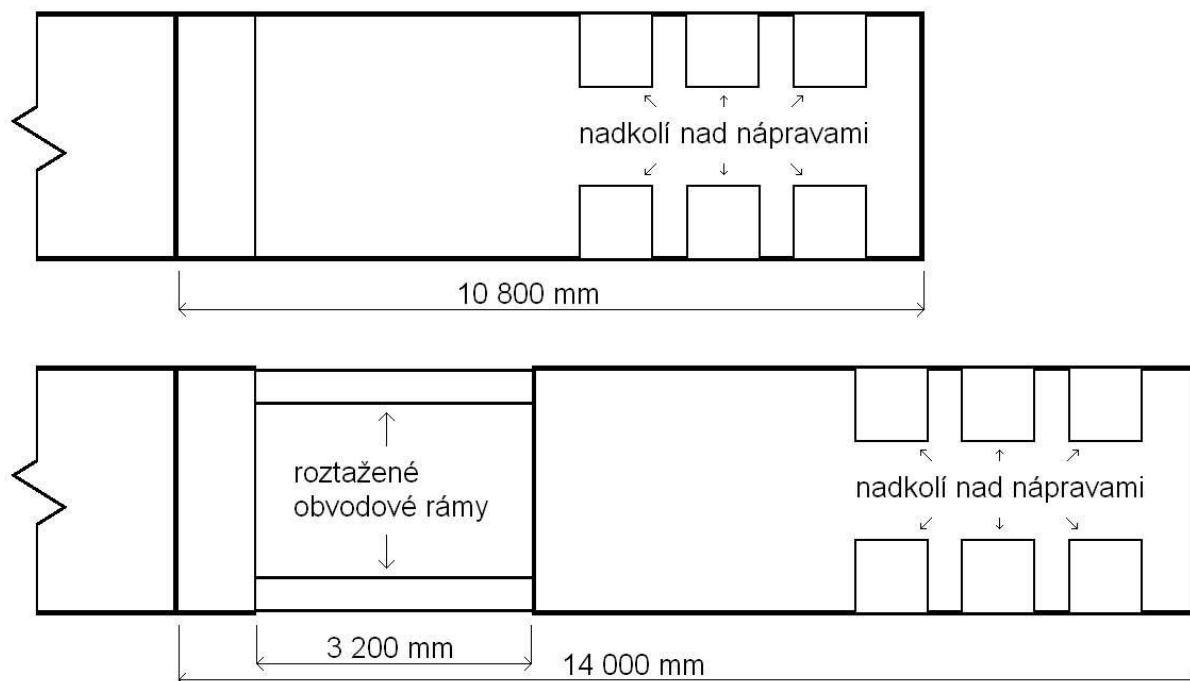


Obrázek 15 Bokorys návěsu MOLL a rozměry

Zdroj: Autor

Odsazení spodní plochy od horní je tvořeno schodem. Horní plocha je určena pro uložení manipulačních prostředků, vázacích prostředků nebo menších částí patřící k přepravovanému nákladu. Spodní plocha je určena pro přepravu nadlimitních zásilek. Tento návěs se liší od klasického návěsu JUMBO tím, že nemá spodní plochu v jednotné horizontální rovině. Spodní plocha je položena níž a to dává tomuto návěsu možnost přepravovat náklad o větší výšce. Z tohoto důvodu přesahují pneumatiky výšku ložné plochy a mají nadkolí nad ložnou plochou. Dále má návěs teleskopicky roztahovatelné rámy, které můžou spodní část návěsu prodloužit a tak dosáhnout užitečné nákladní plochy až o 3,2 metru více. Roztahovatelné

rámy se nacházejí v přední polovině spodní plochy (uvedeno na obrázku 16). Jeho části, určené k roztažení, jsou po obvodu obou stran návěsu a mohou být použity na podpírání podstavců pro přepravovaný náklad. V tomto případě bude šasi tohoto rámu po roztažení užito jako podpěra pro podstavec, na kterém bude posazena přední část nádrže.



Obrázek 16 Půdorys spodní plochy návěsu

Zdroj: Autor

Druhý podstavec bude nad posledním nadkolím vypodložen dřevěnými prachci. Vzhledem k umístění roztahovatelného rámu v přední části jsou nápravy umístěny až v zadní části návěsu. Třetí náprava je provedena jako natáčecí a to vlivem tření.

4.2 Přistavení a připravení soupravy k naložení nákladu

Z místa, kde je vozidlo garážované, vyjíždí řidič se soupravou v 06:00 hodin a jede do areálu společnosti Chemopetrol Pentar v Horním Slavkově, kde přijede v 06:06 hodin. Řidič přistaví soupravu před bránou u haly, kde byla nádrž vyrobena a provede úkony k roztažení přípojného vozidla na potřebnou délku. Po provedení úkonů a otevření brány řidič nacouvá do haly. Po nacouvání je vše připraveno pro naložení nádrže.

Celková doba jízdy z garážového stání do místa přistavení na nakládku v areálu společnosti Chemopetrol Pentar trvala 6 minut v časovém rozmezí 06:00 – 06:06 hodin. Délka úseku je 3 km. Příprava návěsu pro naložení trvala 10 minut v časovém rozmezí 06:06 – 06:16 hodin.

4.3 Naložení nákladu a upevnění

Nejprve se umístí podstavce ve spodní ploše návěsu, na které se nádrž umístí, pomocí portálového jeřábu. Oba dva podstavce se přemístí z horní plochy návěsu. První podstavec se umístí 2 metry od schodu, oddělující obě plošiny a druhý nad poslední nápravu u návěsu. Aby se podstavec svou spodní částí nedotýkal pneumatik (mohlo by nastat při propružení na nerovnostech pozemní komunikace), bude vypodložen dřevěnými prazci umístěnými před a za poslední nápravou spodní plochy. Podstavce jsou umístěné a může započnout naložení nádrže.

Portálový jeřáb se přemístí nad nádrž, kde pracovníci určené k manipulaci s vázacími prostředky provedou uchycení nádrže. Jeřábník nadzvedne nádrž a pomalým posunem opatrně přemístí nádrž nad připravený návěs. Po přemístění nádrže nad návěs, za asistence řidiče a dalších poučených osob, začíná jeřábník pomalu pouštět nádrž dolu. Řidič a poučené osoby jsou rozmístěné na každé straně obou podstavců a dohlíží na to, aby nádrž byla přesně posazena na opěrné plochy podstavců. Ještě před dosednutím nádrže na tyto opěrné body je pozastaveno spuštění nádrže, kdy řidič osobně překontroluje, zda bude nádrž po dosednutí na tyto body správně usazena. Po kontrole dá řidič pokyn jeřábníkovi, aby spuštění nádrže dokončil. Naložení nádrže probíhá na pokyn řidiče a to z důvodu odpovědnosti, kterou nese pouze řidič za správné uložení přepravovaného nákladu během celé přepravy.

Po uložení nádrže řidič použije vázací prostředky k upevnění nákladu. Použije celkem 6 kurtů a 6 ráčen, které použije k upevnění nádrže u podstavců. 3 budou u předního podstavce a 3 budou u druhého podstavce. Celý proces uchycení nákladu provádí řidič sám, protože zodpovídá za správné upevnění nákladu. Sám přehazuje kurty přes nádrž, kontroluje usazení kurtů na nádrži (zda nejsou překroucené) a utahuje. Délka soupravy včetně přesahujícího nákladu je 21,5 metrů, šířka je 3,25 metrů a výška je 4,25 metrů. Souprava s nákladem je zobrazena na obrázku 17.



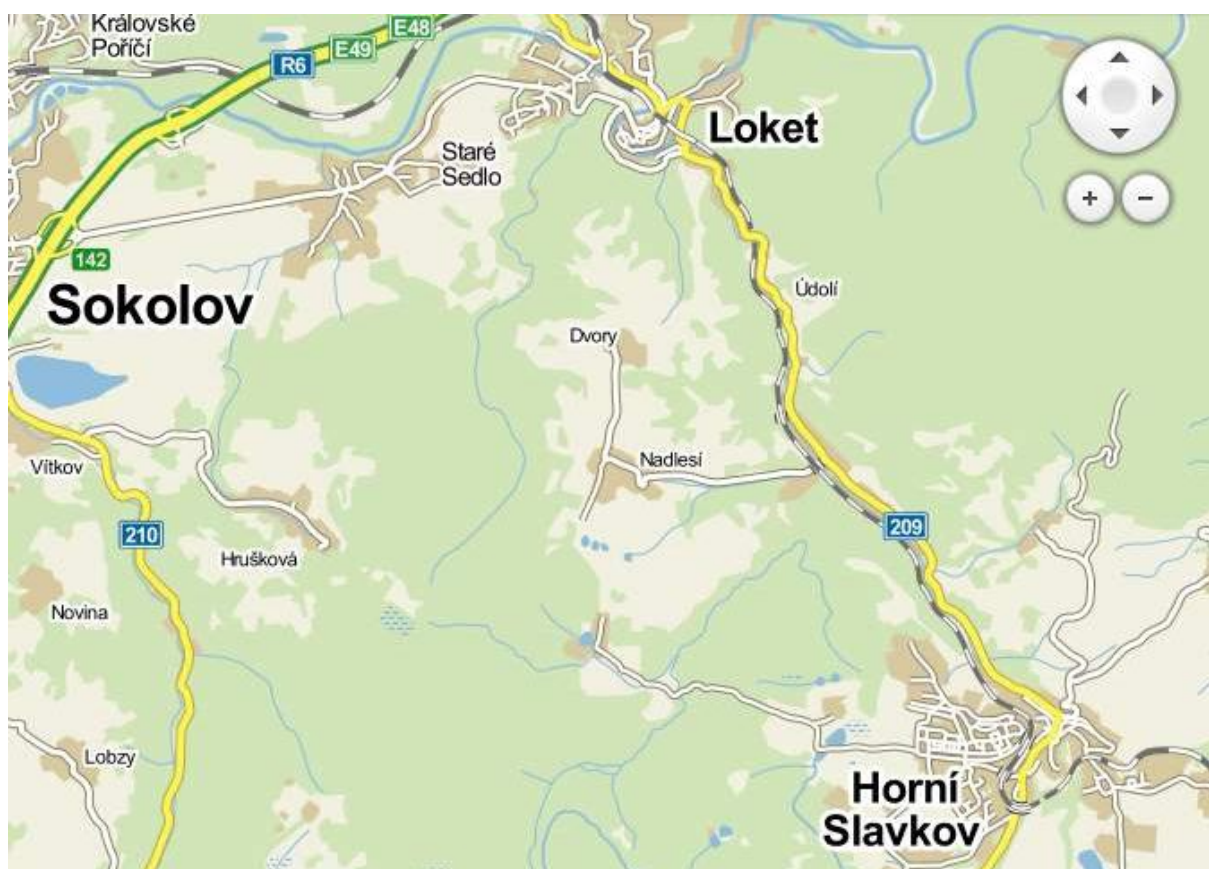
Obrázek 17 Souprava po naložení
Zdroj: autor

Po dokončení uchycení nákladu jde řidič převzít dokumenty od nákladu a případně příbalový materiál, pokud je určen k nákladu.

Čas pro naložení, uchycení nákladu a vyřízení dokumentace trvá v délce 50 minut v časovém rozmezí 06:16 – 07:06 hodin. Doba pro vyřízení dokumentace trvala 10 minut v časovém rozmezí 07:06 – 07:16 hodin.

4.4 Přeprava nákladu na trase Horní Slavkov – Děčín

V 07:16 hodin řidič odjíždí z haly a vydá se stanovenou trasu do místa vykládky. Jízda s těmito rozměry je provedena bez velkých obtíží společně s doprovodným vozidlem, které doprovodí soupravu do obce Hory, nacházející se u města Karlovy Vary. Od této obce již není potřeba doprovodného vozidla. I přesto, že rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací předepisuje povinnost užít doprovodné vozidlo až od šířky nákladu 3,2 metru, je zařazeno a to v úseku Horní Slavkov – Hory. Je to z důvodu ohrožení BESIP, vzhledem k výskytu nepřehledných zatáček, nacházejících se hned za městem Horní Slavkov a to až do města Locket (uvedeno na obrázku 18).



Obrázek 18 Úsek s velkým výskytem zatáček
Zdroj: (11) upraveno autorem

Tyto zatáčky jsou projížděny nadjížděním a užitím protisměrných pruhů. Podle tvaru zatáčky se užívá protisměrný pruh více či méně. Doprovodné vozidlo jedoucí vpředu před soupravou včas informuje protijedoucí řidiče o přítomnosti průjezdu soupravy s nadměrným nákladem.

Před městem Loket se nachází železniční most, který je nutný podjet i s nákladem (uvedeno na obrázku 19). Most má po obou stranách nad pozemní komunikací rozdílné výšky, jelikož cesta z Horního Slavkova do Lokte má po celé délce klesání.



Obrázek 19 Průjezd pod mostem v protisměru u města Loket

Zdroj: autor

Z tohoto důvodu souprava podjíždí tento most plně v protisměrném pruhu a to za částečného užití zpevněného místa ležícího vedle této pozemní komunikace. Průjezd je proveden pomalou rychlostí. Doprovodné vozidlo se nachází v protisměrném pruhu a je postaveno v zatáčce vzdálené od mostu 15 metrů, aby informovalo protijedoucí řidiče o blokaci jejich pruhu. Rozhled ze zatáčky je dobrý na oba směry, takže obsluha doprovodného vozidla bez velkých obtíží řídí provoz kyvadlově, jelikož není důvod k zastavení provozu. Po průjezdu pokračuje souprava dále ve směru na Loket.

Ve městě Loket se nachází křižovatka ve tvaru písmene „U“ (uvedena na panoramatickém obrázku 20 i směr jízdy soupravy), kterou souprava projíždí. Tato křižovatka má ve svém středu ještě jedno odbočení, kterým bude souprava odbočovat. Nelze odbočit druhým odbočením, jelikož by docházelo k výraznému sevření vnitřního poloměru zatáčky a to dokonce i nadjetím soupravy do protisměrného pruhu. Souprava by se mohla opřít spodní částí návěsu o vrchol v této zatáčce, tím by mohlo dojít k zabránění v jízdě a případně k poškození konstrukčních částí na návěsu.



Obrázek 20 Křižovatka ve městě Loket

Zdroj: autor

Z těchto důvodů je zvolena cesta prvním odbočením, kde souprava užije protisměrného pruhu, ještě dříve než najede do této křižovatky a zároveň při výjezdu. Průjezdem křižovatky tak souprava opisuje oblouk na vnějším protisměrném poloměru zatáčky. V dalším úseku Loket – Hory jsou zatáčky, mající širší jízdní pruhy a to především ve všech zatáčkách. Jízda tímto úsekem tak nepřináší žádné větší ohrožení BESIP. Zcela postačí informovanost ze strany doprovodného vozidla jedoucího vpředu.

V obci Hory se odkloní doprovodné vozidlo a souprava pokračuje dále směrem na Karlovy Vary. V úseku Hory – Karlovy Vary – Ostrov je pozemní komunikace o dvou jízdních pruzích v každém směru, průjezd je tudíž bezproblémový. Mezi městy Ostrov – Boč se nacházejí zatáčky s větším poloměrem, které nevyžadují užití protisměrného pruhu. V úseku Boč – Klášterec nad Ohří – Chomutov – Most – Bílina – Teplice – Ústí nad Labem – Děčín, se nachází otevřený terén okolo pozemní komunikace. Zatáčky mají širší jízdní pruhy, jsou dobře viditelné a ve městech jsou pozemní komunikace s více pruhy. Nejsou zde žádné překážky bránící BESIP, průjezd je bezproblémový.

Další dva mosty se nachází ve městě Ústí nad Labem (jeden z nich zobrazen na obrázku 21). Jejich výška je dostatečná pro průjezd soupravy s nákladem.

Poslední část úseku je ve městě Děčín. Při vjezdu do města se hned odbočuje doleva z hlavní silnice (zobrazeno na obrázku 22). Odbočení je náročné, jelikož celá zatáčka je do úhlu 180° a není do ní vidět. Také souprava při odbočení více svírá vnitřní poloměr zatáčky, tím dochází k užití celého protisměrného pruhu návěsem. Ihned po tomto odbočení se zde nachází železniční most, který má nejnižší výšku ze všech mostů na celé trase.



Obrázek 21 Most ve městě Ústí nad Labem
Zdroj: autor

Samotný příjezd k tomuto mostu je obtížný, protože k němu vede krátká pravotočivá zatáčka v téměř pravém úhlu (zobrazeno na obrázku 22). Souprava tedy po odbočení z hlavní silnice v první zatáčce opisuje vnější poloměr zatáčky a ihned po odbočení musí do protisměrného pruhu a tím si nadjet, aby projela krátkou pravotočivou zatáčkou, která směřuje pod most.



Obrázek 22 Kritická zatáčka a průjezd pod mostem ve městě Děčín
Zdroj: (11) upraveno autorem

Situace je ztížena skutečností nižší výšky mostu a to vyžaduje úplné vypuštění měchů na návěsu, popřípadě vozidle. Tím dojde ke zmenšení celkové výšky a souprava s nákladem může projet pod mostem. Průjezd pod mostem byl proveden v protisměrném pruhu, vzhledem ke skutečnosti vymačkané kostkové dlažby pozemní komunikace od silničních vozidel. Tento

vzniklý prolis vyjetých kolejí v dlažbě přispěl k lepšímu průjezdu. Rychlost soupravy byla hodně nízká, vyžadovalo to i vypínání spojkového pedálu, aby vozidlo nemělo stálou rychlost. I když by se jednalo o rychlost pouze na neutrální otáčky chodu motoru. Při uskutečnění první jízdy bylo do jízdy zařazeno i doprovodné vozidlo a více osob. Tyto osoby hlídali výšky všech projížděných mostů, aby nedošlo k přímému styku nádrže s mosty. Most v Děčíně si vyžádal vysokou obezřetnost. Osoby měřící výšku mezi nádrží a stropem mostu uváděly tuto vzdálenost do 5 centimetrů (průjezd mostem zobrazen na obrázku 23).



Obrázek 23 Průjezd mostem ve městě Děčín

Zdroj: autor

Řidič si musel počínat zvláště opatrně, především ohledně rychlosti, aby nedošlo za jízdy k sebemenšímu propružení od pneumatik. Ty se musely pouze pomalu odvalovat po dlažebních kostkách. Při výjezdu soupravy od mostu, bylo potřeba pohlídat výšku mezi zadní částí nádrže a stropní hranou mostu, jelikož silnice za mostem pozvolna stoupá (zobrazeno na obrázku 23). Rychlost soupravy na výjezdu byla rovněž pomalá. Délka pozemní komunikace od odbočení z hlavní silnice až po výjezd z mostu má téměř 60 metrů. Doba jízdy soupravy po tuto vzdálenost trvala několik minut. BESIP a řízení provozu v tomto úseku zajišťoval přidělený spolujezdec. Pak už následovala poslední křižovatka, ve tvaru písmene „T“, na které souprava odbočila doleva a nedaleko od ní je vjezd do areálu společnosti Ryko a.s.

Celková doba jízdy z Horního Slavkova do Děčína trvala 2 hodiny 23 minut v časovém rozmezí 07:16 – 09:39 hodin. Délka úseku je 165 km.

4.5 Složení nákladu

Po příjezdu do areálu se řidič nahlásí na vrátnici a vyčká do příchodu odpovědného pracovníka, který mu ukáže místo, kde se bude náklad skládat. Řidič na toto místo přistaví soupravu a vyčká do příjezdu autojeřábu, který bude nádrž skládat. Po příjezdu autojeřábu (TATRA AD28) se řidič a jeřábník domluví o ustavení vozidel na místě složení. Záleží na konkrétním místě, kde se má náklad složit. Může se jednat o případ, kdy postačí, aby souprava a jeřáb stály podélně vedle sebe. Jeřáb náklad nadzvedne a vytažením zvedacího ramene posune náklad vedle soupravy a složí na zem. Nebo je jeřáb postaven kolmo k návěsu, náklad nadzvedne, otočí se s ním do strany a složí na zem. Můžou být i další varianty složení nákladu pomocí autojeřábu. Nastal i takový případ, kdy jeřáb stál kolmo ke kolejišti, po kterém přijela souprava. Náklad nadzvedl, souprava odjela a přistavil se železniční vagon určený pro tuto dovezenou nádrž, která byla na něj usazena.

Řidič po přistavení soupravy na určené místo vykládky povolí vázací prostředky a společně s obsluhou autojeřábu připraví vázací prostředky pro zvednutí nádrže. Při napínání vázacích lan se opět hlídá, aby lana nebyla překroucena a nacházela se přesně na těch místech, kde byla vystředěna pro zvedání, aby nádrž při zvedání nebyla nakloněna. Pokud by nádrž byla nakloněna na jednu stranu více, mohlo by dojít k posunu lan po stěnách nádrže. Mohlo by tak dojít k jejímu pádu, poškození, případně poškození autojeřábu nebo jiných věcí a předmětů, nacházejících se v blízkosti nádrže. Také zvedací rameno jeřábu se vystředí nad středem nádrže a to jak v podélném směru, tak i v příčném směru. Kdyby nebylo vystředěné a rameno bylo umístěno od středu směrem k přední části soupravy, mohla by se nádrž přední stranou při uvolnění z podstavců vlivem naklonění zhoupnout a narazit do schodu návěsu. Tím by došlo k poškození nádrže a schodu návěsu. To samé by nastalo, kdyby rameno nebylo vystředěno v příčném směru. Z hlediska bezpečnosti práce není taková manipulace s nákladem adekvátní. Chrání se tak samotný náklad před poškozením, vozidla i předměty nebo budovy v areálu. Po vystředění zvedacího ramene a napnutí lan dá řidič pokyn jeřábníkovi, aby pomalu začal nadzvedávat nádrž. Když je nádrž mimo podpěrné body, je možné se soupravou odjet nebo pomoci s manipulací nádrže ve vzduchu. Může nastat situace, že nádrž bude mít tendenci přetáčet se v horizontální poloze. Po domluvě s jeřábníkem může řidič pomoci udržovat nádrž v rovném směru (do momentu než nádrž opustí prostor nad návěsem nebo po celou dobu usazení na zem). Vést nádrž mohou také pracovníci obsluhující přistavené drážní vozidlo, na které ji budou přímo usazovat. Jakmile je nádrž složena na místě k tomu určeném, jeřábník přemístí oba podstavce ze spodní plochy

návěsu na horní, kde budou připevněny. Poté řidič může provést úkony ke sražení návěsu a vyřídit dokumenty, týkající se přepravované nádrže a předání příbalového materiálu. Kompletní sestava nádrže na zrekonstruovaném železničním vagonu je zobrazena na obrázku 24.



Obrázek 24 Nádrž na zrekonstruovaném vagonu
Zdroj: autor

Doba vyložení nádrže trvá 47 minut v časovém rozmezí 09:39 – 10:26 hodin. Doba manipulace pro sražení návěsu do původního stavu trvala 10 minut v časovém rozmezí 10:26 – 10:36 hodin. Doba pro vyřízení dokumentace trvala 13 minut v časovém rozmezí 10:36 – 10:49 hodin.

4.6 Cesta zpět Děčín – Horní Slavkov

Celková doba jízdy z místa výjezdu v Horním Slavkově do areálu společnosti Ryko a.s. trvala 2 hodiny 39 minut. Podle (8) čas do konce první poloviny maximální doby řízení (která činí 4,5 hodiny) je 1 hodina 51 minut. Tato doba není dostatečně dlouhá pro návrat, proto řidič bude čerpat bezpečnostní přestávku v délce 45 minut v časovém rozmezí 10:49 – 11:34. Místo čerpání je v areálu společnosti Ryko a.s. Po vyčerpání pauzy se řidič se soupravou vydá na cestu zpět do místa garážového stání v Horním Slavkově, kde je souprava odstavena. Tím je přeprava nádrže ukončena.

Celková doba jízdy z Děčína do Horního Slavkova trvala 2 hodiny 8 minut v časovém rozmezí 11:34 – 13:42 hodin. Délka úseku je 163 km.

4.7 Časový harmonogram přepravy

V tabulce 8 je podrobně rozepsaný časový harmonogram všech částí během celé přepravy, které se jí týkají. Je zde zahrnuta:

- doba řízení
- jiná práce, obsahuje:
 - naložení a složení nákladu, manipulaci s návěsem, roztažení/sražení do původní polohy, vyřízení dokumentace
- doba čerpání bezpečnostní přestávky

Celá přeprava, včetně všech dob řízení, jiné práce a bezpečnostní přestávky, byla provedena v časovém úseku 06:00 – 13:42 hodin, v délce 7 hodin 42 minut.

Tabulka 8 Harmonogram přepravy

Datum	Místo	Čas	Doba trvání	Činnost	Poznámka
15. 5. 2014	Horní Slavkov – garáže	06:00	0,1 h	Ř	3 km
	Horní Slavkov – Pentar	06:06			
	Manipulace s návěsem	06:06 – 06:16	0,17 h	JP	
	Nakládka	06:16 – 07:06	0,83 h	JP	
	Dokumentace	07:06 – 07:16	0,17 h	JP	
	Horní Slavkov – Pentar	07:16	2,38 h	Ř	165 km
	Děčín	09:39			
	Vyložení	09:39 – 10:26	0,78 h	JP	
	Manipulace s návěsem	10:26 – 10:36	0,17 h	JP	
	Dokumentace	10:36 – 10:49	0,22 h	JP	
	Pauza	10:49 – 11:34	0,75 h	P	V areálu spol. Ryko a.s.
	Děčín	11:34	2,13 h	Ř	163 km
	Horní Slavkov – garáže	13:42			
Souhrn	H. S. – Děčín – H. S.	06:00 – 13:42	7,7 h		331 km

Zdroj: autor, uvedeno v hodinách

Při této přepravě nádrže z Horního Slavkova do Děčína je z časového harmonogramu v tabulce 8 zřejmé, že nedošlo k porušení dle (8). Je dodržena maximální doba řízení, nebylo potřeba využít prodloužení maximální doby řízení z 9 na 10 hodin. Doba čerpání bezpečnostní přestávky byla čerpána souměrně vzhledem k celé přepravě. Celkový pracovní výkon nebyl překročen.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývá popisem přepravy nadlimitních zásilek z pohledu řidiče, který se na těchto přepravách podílí. Přeprava nadlimitních zásilek je rozdílná od přepravy standardními silničními vozidly. Řidič tak při přepravě nadlimitních zásilek získává každou přepravou další cenné zkušenosti. Tyto pak může při jiných přepravách využít a předcházet tak možným rizikům vyskytujících se při přepravě, ať už se týkají provozu nebo manipulaci s nákladem.

V úvodní části této práce je výčet právní úpravy, podle které se přeprava nadlimitních zásilek uskutečňuje a jaké úkony je potřeba zařídit pro danou přepravu. Z výčtu této právní úpravy lze vidět, že není jednotnost předpisu, který by jasným způsobem ustanovil podmínky, za kterých by se měla přeprav nadlimitních zásilek uskutečňovat.

Je zde popsáno plno aspektů ke zvažování ještě před započítím přepravy. Důležité je dobře naplánovat trasu přepravy, aby se předešlo ke zpomalení nebo dokonce zastavení jízdní soupravy přepravující nadlimitní zásilku. Je důležité znát profil trasy ohledně projížděných křižovatek, zatáček a zúžených míst. Dále je zde popsáno, jaká jsou úskalí při průjezdech těchto míst, která nejsou ve většině případů uzpůsobena pro přepravu nadlimitních zásilek. Některé křižovatky by mohly být konstruovány jinak, než jsou. Přineslo by to úsporu ve výstavbě a zamezilo by se zpomalení nebo dokonce ohrožení BESIP při průjezdu. Není od věci, kdy si najatý dopravce projede fyzicky celou trasu a tímto se tak seznámí s jejím profilem. Zvláště pak, když se jedná o přístupové cesty k naložení nebo vyložení nadlimitní zásilky.

Doprovce po zjištění daných skutečností musí zvolit vhodnou techniku pro přepravu, dle možností vlastního vozidlového autoparku. Ke správnému zvolení musí brát v potaz parametry nadlimitní zásilky a vědět, jaké mohou při manipulaci a přepravě nastat komplikace. K tomu je zde uveden přehled běžně užívaných přípojných vozidel při těchto přepravách a jejich ovládací prvky a vybavení, které tak pomáhají usnadňovat přepravu.

V poslední části této práce je blíže popsána modelová přeprava. Veškeré poznatky jsou od řidiče, který tuto přepravu provedl. Poukazuje na skutečnosti (předcházející samotné přepravě) ohledně přípravy vhodně zvolené soupravy a manipulace s nákladem. Přítomnost rizik během přepravy, (především co se týká profilu trasy a silničního provozu), se kterými se musel potýkat a **hlavně je vyřešit**.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění
- (2) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění
- (3) Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích v platném znění
- (4) Vyhláška č. 341/2002 Sb., Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění
- (5) Vyhláška č. 30/2001 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- (6) Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích v platném znění
- (7) Norma ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací v platném znění
- (8) Dohoda AETR + nařízení rady ES č. 561/2006 Sb., v platném znění
- (9) Interní přehled techniky společnosti APB [online]. [cit. 2014-02-23]. Dostupné z: <http://www.apb-plzen.cz/doprava-a-preprava-prehled-techniky-2>
- (10) Interní materiály ŘSD
- (11) Mapové podklady [online]. [cit. 2014-05-13]. Dostupné z: www.mapy.cz
- (12) Interní fotografie společnosti Švestka. [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://www.svestka.com/nadmerna-preprava/fotogalerie/>
- (13) Interní zpracované data společnosti I.T.S. Spedition Brno, spol. s.r.o. [online]. [cit. 2014-04-30]. Dostupné z: <http://its-spedition.cz/sluzby/celovozove-kamiony>

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu

Příloha B Časový harmonogram přepravy

Příloha C Schválené hodnoty PČR při přepravě nadměrných nákladů

Příloha D Souhlas k přepravě nadrozměrného nákladu

Příloha E Rozhodnutí o povolení opakované přepravy nadměrného nákladu

Příloha F Rozhodnutí o povolení pro jednorázovou přepravu nadměrného nákladu

Příloha G Rozhodnutí o povolení přepravy nadměrného nákladu do zahraničí

Příloha H Žádost o povolení přepravy nadměrného nákladu v zahraničí

Příloha I Povolení pro jednorázovou přepravu nadměrného nákladu do zahraničí

Příloha J Povolení pro opakovanou přepravu nadměrného nákladu do zahraničí

Přílohy

Příloha A Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu

MINISTERSTVO DOPRAVY PRAHA ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

správa PLZEŇ, Hřimálého 37, Plzeň 301 00
pí. Fafalová (přízemí / č.dv.14)
☎ 377 333 741 fax: 377 423 035
E-mail: jana.fafalova@rsd.cz

Žadatel: XXX XXX
(uživatel-raz.)

Datum podání: XXX XXX
IČO žadatele/č.j. XXX XXX

Dopravce: XXX XXX
(není-li totožný)

Věc: Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu (vozidla, soupravy)

Na základě ust. § 25 odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, žádáme o vydání povolení k přepravě nadrozměrného nákladu (vozidla), jehož rozměry, nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhl. MDS č. 341/2002 Sb. o schválení technické způsobilosti a o techn. podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Údaje o přepravě:

Náklad (druh, hmotnost).....	XXX XXX	do.....	XXX XXX	t
Podvozek (typ, SPZ, hmotnost):.....	XXX	SPZ	XXX XXX	XXX t
Tahač (typ, SPZ, hmotnost):.....	XXX	SPZ	XXX XXX	XXX t
Souprava - celková délka:.....do	XXX	m	včetně postrku:	m
max. šířka:.....do	XXX	m		
max. výška:.....do	XXX	m		
celková hmotnost:.....do	XXX	t	včetně postrku:	t
zatížení jedn. náprav - max:	XXX	t		
rozvor náprav:.....	XXX	m		
počet náprav/kol:.....	XXX	ks	min.poloměr otáčení:.....	XXX m

Termín přepravy: XXX XXX

Přeprava z:..... XXX XXX(firma, ulice aj.)...okres XXX XXX
do:..... XXX XXX(firma, ulice aj.)...okres XXX XXX

Návrh přepravní trasy: (nutné - žadatel uvede předem prověřenou a průjezdnou trasu):

XXX XXX XXX XXX XXX XXX

Pozn.: Uvádějte přesně místa výjezdu a dojezdu nadměrné přepravy - ulici, název firmy, okolí, atd.
U vozidla (soupravy) nad 60 t uveďte obrysový náčrt vozidla (soupravy) s vyznačením všech rozměrů a umístění nákladu v příloze (formát A4), rozvory náprav, povolené a skutečné zatížení nutné!

Doklady potřebné k vydání povolení: výpis z obchodního rejstříku+ zplnomocnění, technický průkaz nebo osvědčení

Vyřizuje: XXX XXX

Telefon: XXX XXX

Fax: XXX XXX

e-mail: XXX XXX

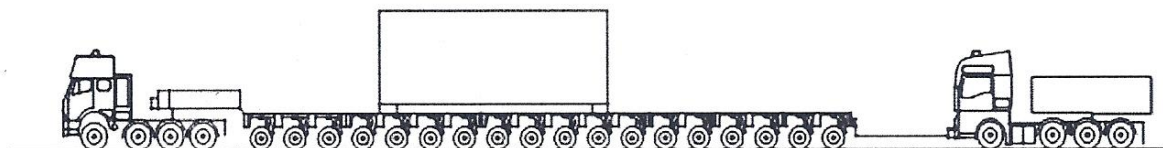
..... XXX XXX

razítko a podpis žadatele

Příloha B Časový harmonogram přepravy

HARMONOGRAM - návrh 16. – 17. 10. 2009

Přeprava: Plzeň - Mělník



souprava I. 34,00 x 4,50 x 5,35/5,15m ; 241,3 t

Čas	Km	Město / Obec
1. DEN - 16.10.2009 Plzeňský kraj		
00 ³⁰	00	Plzeň
01 ³⁰	15	Křimice
04 ⁰⁰	30	Město Touškov
04 ³⁰	45	Úněšov
05 ⁰⁰	75	Toužim
06 ⁰⁰	90	Bochov
06 ³⁰	110	Lubenec
07 ⁰⁰	125	Bukov (odstavné park. I/6xI/27)
Středočeský kraj		
07 ⁰⁰	125	Bukov
07 ³⁰	150	Řevničov
08 ¹⁵	170	Slaný
09 ⁰⁰	190	Nová Ves
09 ³⁰	215	Mělník

Kontaktní osoba a odpovědná osoba při přepravě:

Příloha C Schválené hodnoty PČR při přepravě nadměrných nákladů



Pomáhat a chránit

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Ředitelství služby dopravní policie



Č.j. PPR-758-1/ČJ-2014-990440

Praha 7. ledna 2014

Počet listů: 2

E-mail

Ministerstvo dopravy ČR
odbor pozemních komunikací
Ing. Zdena Kovářová (zdenka.kovarova@mdcr.cz)

P R A H A

Předběžný souhlas pro rok 2014

K č.j. 4/2014-120-ORG2/1 ze dne 2. 1. 2014

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (dále jen „ŘSDP PP ČR“) v souladu s ustanovením § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dává předběžný souhlas s přepravou vozidla nebo soupravy, jejíž parametry nepřekročí:

max. šířka	5,50 m na silnicích I., II. a III. tř.,
max. šířka	6,00 m na dálnicích a rychlostních komunikacích,
max. výška	5,50 m,
max. délka	50,00 m,
max. hmotnost	150,00 t.

V případě, že vozidlo nebo souprava překročí výše uvedené parametry, silniční správní úřad požádá o souhlas ŘSDP PP ČR individuálně ke konkrétní přepravě. Součástí této žádosti bude i předpokládaný termín přepravy. Přepravy splňující stanovené rozměry budou realizovány bez doprovodu Policie ČR.

V případě, že vozidla nebo soupravy budou řazeny v konvoji, z nichž některé vozidlo nebo souprava překročí výše stanovené parametry, silniční správní úřad požádá o souhlas ŘSDP PP ČR individuálně ke konkrétní přepravě (konvoji). Silniční správní úřad požádá o souhlas ŘSDP PP ČR individuálně ke konkrétní přepravě i v případě, že součet délek vozidel či souprav řazených v konvoji přesáhne výše uvedený parametr, tj. 50,00 m nebo každé vozidlo nebo každá souprava jedoucí v konvoji přesáhne max. hmotnost 80 t. Vozidlo nebo souprava, které překročí výše uvedenou max. hmotnost, tj. 150,00 t, nemůže být zařazena do konvoje, ale přeprava bude realizována samostatně.

Strojnická 27
170 89 Praha 7

www.policie.cz

Tel.: +420 974 834 302
Fax: +420 974 834 704
Email: pp.rsdp@pcr.cz

Dále upozorňujeme, že v souvislosti s nabytím účinnosti vyhlášky č. 317/2011 Sb., kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vzniká povinnost Policii České republiky účtovat a vybírat náklady náhrad za poskytnutí policejního doprovodu při přepravě nadrozměrných nákladů. Výše náhrad se řídí ustanovením § 40a vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Zpracoval: kpt. Bc. David Suchan, tel: 974 834 815

plk. Ing. Tomáš L E R C H v. r.
ředitel služby dopravní policie

Příloha D Souhlas k přepravě nadrozměrného nákladu



Pomáhat a chránit

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Ředitelství služby dopravní policie



Č.j. PPR-xxxxxxx

Praha 30. května 2013

Počet listů: 1

E-mail

Ministerstvo dopravy ČR
odbor pozemních komunikací
ŘSD ČR správa Plzeň
pracoviště Plzeň
Jana Fafalová (jana.fafalova@rsd.cz)

Přeprava nadrozměrného nákladu po trase Plzeň - Mělník

K č.j. 3xxxx a 3xxxx/2014 ze dne 13. 1. 2014

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR v souladu s ustanovením § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenou přepravou zajišťovanou firmou xxxxx. Vzhledem k parametrům soupravy a zvolené trase bude přeprava zajišťována jedním vozidlem Policie ČR po celé délce trasy.

V podmínkách rozhodnutí žádáme užití minimálně čtyř vozidel technického doprovodu přepravce. Rozhodnutí a harmonogram přepravy žádáme zaslat nejméně týden před započítáním přepravy (v elektronické podobě na e-mail xxx@xxxxx).

Dále upozorňujeme, že v souvislosti s nabytím účinnosti vyhlášky č. 317/2011 Sb., kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vzniká povinnost Policii České republiky účtovat a vybírat náklady náhrad za poskytnutí policejního doprovodu při přepravě nadrozměrných nákladů. Výše náhrad se řídí ustanovením § 40a vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Vyřizuje: xxxxx

plk. Ing. Tomáš L E R C H
ředitel služby dopravní policie
pověřen zastupováním
schváleno elektronicky

Strojnická 27
170 89 Praha 7

www.policie.cz

Tel.: +420 974 834 302
Fax: +420 974 834 704
Email: rsdp@mvr.cz

Příloha E Rozhodnutí o povolení opakované přepravy nadměrného nákladu

MINISTERSTVO DOPRAVY odbor pozemních komunikací

Č.j.: **3XXXX Q** - opakované přepravy

IČO: XXX

Správní poplatek: Kč 6.000,-
V Plzni dne: 7.1.2014 10:16
Vyřizuje: Fafalová
☎: 377 333 741, fax: 377 423 035
E-mail: jana.fafalova@rsd.cz

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 2, písm. c) a d) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

p o v o l u j e

podle § 25 odst. 6, písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

žadatel/dopravce:

XXXX, ČR,

v zastoupení:

e-mail: x@x

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a užití dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než stanoví zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

Údaje o předmětu přepravy:

Náklad (druh, hmotnost):	stroje, dopr.prostr.,cisterny, buňky, konstr.*).....	do	24,60 .. t		
Podvozek (typ, SPZ, hmotnost):	MOL 1316V ^{náv. 24/24}	XXXXXX	10,67 .. t		
Podvozek (typ, SPZ, hmotnost):	RENAULT ^{18+24/42}	XXXXXX	7,54 .. t		
Tahač (typ, SPZ, hmotnost):	MB ACTROS ^{18+24/42/44}	XXXXXX	6,73 .. t		
Souprava - celková délka:	23,00	m	včetně postrku:	XXXXX	m
max. šířka:	3,50	m			
max. výška:	4,50	m			
celková hmotnost:	42,00	t	včetně postrku:	XXXXX	t
zatížení jedn. náprav:	max: 7,50+11,50 / 7,10+11,50 + 3x 8,00 (dle TP max. 42 tun)	t			
rozvor náprav:	3,55 / 4,12 - neuveden - 1,36-1,36	m			
počet náprav/kol:	2/6 + 3/12	ks	min.poloměr otáčení:	XXXXX	m

Termín přepravy: 15. ledna - 14. dubna 2014

Přepravní trasa: Opakované přepravy - čtvrtletní povolení - celá ČR

Přeprava nadměrné soupravy je povolena po silnicích I., II., a III. tříd, rychlostních silnicích a dálniční síti v rámci celé ČR, za dodržení ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a vyhlášky č. 341/2002 Sb. a vyhl. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Podmínky:

- **Technický doprovod** doporučuji, nutný vždy, překročí-li souprava šířku 3,20 m, a délku 22,00 m.
(POZOR na přesah – délka zadního převisu nesmí být větší než 1/3 celkové délky ložné plochy, nejvýše však 3,50m.../nápr.upr., homol.!.../dle vyhl.341/2002Sb).
- **Souprava a dopr.vozidlo bude vybavena příslušným obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti.**
- **Proježdění Plzně není povoleno**, pouze výjimečně, je-li nakládká/vykládká v Plzni, a to pouze v době od 8.00-12.00 nebo 17.00-05.00 hodin, nebo není-li možno vzhledem k vedení trasy využít dálnici D5.
- **Průjezd Prahou - 20.00-05.00 hodin, Průjezd bez časového omezení je možný v úseku D5 (R6, R7) – Pražský okruh – D1 a v úseku D11 – Pražský okruh východ – R10. --- Průjezd po Městském okruhu (Spořilovská – Jižní spojka – Průmyslová – Kbelská – alt.Štěrboholská spojka) – je povolen po předchozím souhlasu odboru dopravy bez časového omezení, pouze pokud souprava nepřesáhne šířku 3 m, výšku 4,5 m, délku 22 m a hmotnost 48,00 t. --- Mimo Pražský okruh a Městský okruh nutno předem odsouhlasit trasu a podmínky přepravy na Mag.h.l.m. Prahy, Bc. M. Bartoš (tel. 236 004 398, fax. 236 007 039) /ing. Důra (tel. 236 004 392).**
- **POZOR!** – s výškou vyšší než 4,30 před vjetím do Lochkov. tunelů informovat **dispečink Rudná tel.974 825 630 / 633** a dál. policii !!!
- **K.Vary, Sokolov, Brandýs, Starou Boleslav, Brno a Slaný** projíždět mimo dopravní špičku.
- **Přepravu po dálnici / rychlostní kom.** nutno předem prověřit s ohledem na uzavírky a projíždět viz. bod. č. 17 zadní str.
- **kdy na směrově rozdělené komunikaci jede doprovodné vozidlo vzadu za soupravou.**
- **Není povoleno přejíždět mosty Stod 230-007 (trat ČD), Třebešice 13-041 a most Mokřina 212 5-1 u Jesenice, Lukavec III.tř 24712 (aj. dle osaz. tabulek B13). Mosty Stod 26-026 a Holýšov 26-029** přejezdí souprava plynulou rychlostí bez brzdění a řazení pokud možno středem nosné konstr. jako jediné vozidlo s max. opatností!
- **Nejsou povoleny úseky silnice III. tř. 02110 od složiště ČD přes Hamrníky a Drmoul u M.Lázní a úsek silnice III. tř. 10543 Milevsko - Sepekov!!!!**
- **Přepravu po III. tř., UK a MK** nutno předem projednat a získat souhlas přísluš. správce této komunikace /fi, MÚ, OÚ/.
- **Náklad nebude přepravován za snížené viditelnosti způsobené hustým deštěm, mlhou, příp. náledím, snížením aj.).**
- **Dopravce musí předem důkladně prověřit trasu, nižší podjezdy a uzavírky, s nákladem projíždět se zvýšenou opatností. Zvýšenou pozornost věnovat uzavírkám, opravám mostů a silnic, výstavbě dálnic a novým okružním křižovatkám na trase, v případě potřeby projednat průjezd uzavírkou s provozovatelem stavby.**
- **Dopravce garantuje, že trasa bude vždy prověřena a její šířkové, směrové a výškové uspořádání vyhoví daným parametrům soupravy, a že nedojde k žádnému poškození vegetace, ani jiným škodám, v opacném případě budou vzniklé škody neprodleně nahlášený a odstraněny na náklady dopravce, a že technické údaje uvedené v žádosti nejsou v rozporu s technickými průkazy soupravy, jakákoliv změna ve výroku rozhodnutí je nepřipustná.**

***) Při přepravě je řidič soupravy povinen mít doklady od hmotnosti nákladu u sebe a na vyzádaní kontrolního orgánu je předložit. Součet provozních hmot. tahače, přípojného vozidla a nákladu nesmí překročit výše uvedené nápravové tlaky a hmotnost celé soupravy 42,00 tun! a zároveň budou splněny technické požadavky včetně splnitelnosti vozidel do jízdních souprav (§ 14 vyhl. 341/2002 Sb.)**

Povolení neplatí pro jízdu soupravy nad 40 tun, obousměrně na D1 přes mostní objekt Šmejkalka ev.č. D1-030 (23,8 km mezi křižovatkou Mirošovice-Hvězdonice)

Další podmínky přepravy:

1. Před uskutečněním přepravy je uživatel povinen prověřit navrhovanou trasu po stránce **šířkového a výškového uspořádání**, včetně nadzemního vedení (trolej, el. vedení a pod.), včetně poloměrů oblouků a tím předejít případným škodám.
2. Je-li trasa přepravy vedena po **místní komunikaci**, uživatel je povinen zažádat o souhlas příslušný správní úřad (ust. §40, odst. 5, písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů)
3. **Uživatel ručí za veškeré škody** způsobené jak na majetku silniční správy, tak i na majetku třetích osob. Jakékoliv poškození silničního majetku a zařízení cizích organizací je nutno neprodleně hlásit příslušnému správci.
4. Při přepravě se uživatel postará na svůj náklad o **zajištění bezpečnosti jízdy** (např. o posyp kluzkých vozovek).
5. Přeprava musí být prováděna tak, aby **nebyla ohrožena bezpečnost ostatního silničního provozu**.
6. V případě, že na stanovené trase je **provedena uzavírka silnice**, případně jiná překážka silničního provozu, o které nebyl silniční správní úřad předem informován, je uživatel povinen změnu trasy projednat s příslušným vlastníkem komunikace.
7. Přepracuje-li celková hmotnost soupravy (vozidla) **60 tun a dotýká-li se povolená přeprava železnice**, je uživatel povinen vyžádat si souhlas k přepravě od příslušného drážního úřadu.
8. Přesahuje-li **výška transportu** při průjezdu přes elektrifikovanou trať ČD mez stanovenou dopravní značkou, nebo při průjezdu městy s trolejovým el. vedením výška transportu neodpovídá bezpečné průjezdnosti, je uživatel povinen projednat postup přepravy s příslušným správcem vedení a řídit se jeho pokyny.
9. **Přejíždění mostů:** Přepracuje-li souprava (vozidlo) dle vyhl.č. 341/2002 Sb., pouze rozměry - je přejezd upraven ustanoveními vyhl.č. 30/2001 Sb. Týká-li se překročení měř i hmotností, potom
 - a. nepřesahuje-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) zatížitelnost mostu (příp. uvedenou na dopravní značce B 13), lze most přejet bez zvláštních opatření,
 - b. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) **vyšší než normální zatížitelnost** (příp. údaj na dopravní značce B 13), ale maximálně rovna výhradní zatížitelnosti mostu (dodatková tabulka č. E 5), lze most přejet jako jediné vozidlo středem vozovky s vyloučením ostatního provozu na mostě, není-li v příloze tohoto rozhodnutí stanoveno jinak,
 - c. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) **vyšší než údaj výhradní zatížitelnost mostu**, povoluje se přejezd individuálně a stanoví se zvláštní podmínky,
 - d. použití **postrku na mostě** není dovoleno, postrkové vozidlo může most přejíždět pasivně zapojeno v soupravě.
10. V případech, kdy přepravou nadměrného nákladu (vozidla) **může být ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu**, **žadatel předem projedná případnou asistenci Policie ČR s příslušným útvarem.**
11. Přeprava nesmí být prováděna v obdobích zvlášť stanovených § 43 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (PA,SO,NE).
12. V případech, kdy maximální šířka **přesahuje 3,5 metrů**, nebo při přepravě může dojít k ohrožení plynulosti ostatního silničního provozu, je uživatel **povinen harmonogram přepravy nahlásit Policii ČR** - Centru dopravních informací, tel.: 974 841 945-6 nebo fax: 974 841 933 (adresa pro poštovní styk: Policejní prezidium ČR- CDI, poštovní schránka 62/OS, 170 89 Praha 7).
13. **Přesahuje-li max. šířka soupravy 5,45 m** - nutno s harmonogramem přepravy seznámit i všechny pracovníky pověřené MD k výkonu této činnosti, jejichž územím přeprava projíždí.
14. Za dodržení podmínek uvedených v **technickém průkazu vozidla** zodpovídá provozovatel vozidla (řidič) a toto povolení nenahrazuje výjimku z technické způsobilosti vozidla.
15. Řidič tažného vozidla nebo vedoucí transportu **musí mít u sebe originál nebo ověřenou kopii tohoto povolení**, doklad o hmotnosti nákladu a na vyzvání orgánů k tomuto zmocněných jej při kontrole předložit.
16. **Nepřepravovat za mlhy nebo snížené viditelnosti** způsobené vlivem špatných povětrnostních podmínek a špatné sjezdnosti vozovek (v zimním období).
17. **Podmínky přejezdu po dálnici a rychlostní silnici:** Na dálnici a rychlostní silnici je posádka soupravy povinna umožnit bezpečné předjíždění ostatních vozidel. V případě, že se souprava stane nepojíždnou pro technickou závadu nebo havárii, dopravce zajistí její odstranění z jízdního pásu dálnice nebo rychlostní silnice nejpozději do 12 hodin od okamžiku vzniku nepojíždného stavu soupravy. Při projíždění úseků s obousměrným provozem v místech částečných uzavírek musí řidič soupravy umožnit bezpečné míjení protijedoucích vozidel a v případech přejíždění přes přejezdy středního dělicího pásu dálnice nebo rychlostní silnice v místech objížďek zajistit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Na směrově rozdělené komunikaci jede doprovodné vozidlo v zádru za soupr.
18. Pokud je trasa přepravy vedena **tunely na dálnici D8**, je žadatel povinen předem průjezd soupravy **odsouhlasit s Dálničním oddělením PČR Rehlovice**, tel.: 974 421 257.
19. Přepravu **tunely na jižním Pražském okruhu** nahlásí žadatel dispečinku Policie ČR (974 825 630 a 974 825 633) v případech, **jestliže souprava přesáhne max. výšku 4,30 m** - pokud není průjezd povolen, je možné v době od 20.00 do 05.00 hod. projíždět zónou zákazu vjezdu nákladních vozidel nad 12 tun (dopr. značka B4) v trase **Barrandovský most – Jižní spojka** v obou směrech.

Upozornění: Při přepravě dělitelného materiálu nesmí být překročeny povolené hmotnosti na nápravu dané vyhl. 341/2002 Sb.!

Odůvodnění: Rozhodnutí o povolení přepravy výše uvedeného nákladu (vozidla) po trase, uvedené ve výroku, se vydává na základě žádosti. Přeprava je možná pouze za dodržení podmínek uvedených ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad do 15 dnů od jeho doručení ministru dopravy, (§ 152 zák.č. 500/2004 Sb., správní řád) prostřednictvím odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy, nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Jana Fafalová
oprávněná úřední osoba
Odbor pozemních komunikací



Žadatel se vzdává - nevydává možnosti odvolání a rozhodnutí nabývá právní moci dnem převzetí.

Prosím, potvrďte převzetí Rozhodnutí
a podepsanou zadní str. (+ fir. razítko + datum)
zašlete **faxem/e-mail/poštou**-kopii zpět na RSD Plzeň

R 3xxxx

Q / ČR

.....
Podpis žadatele a datum převzetí

Příloha F Rozhodnutí o povolení pro jednorázovou přepravu nadměrného nákladu

MINISTERSTVO DOPRAVY odbor pozemních komunikací

Č.j.: 3XXXX

IČO: xxxx

Správní poplatek: Kč 6.000,-
V Plzni dne: 7.1.2014 10:37
Vyřizuje: Fafalová
☎: 377 333 741, fax: 377 423 035
E-mail: jana.fafalova@rsd.cz

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 2, písm. c) a d) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

povoluje

podle § 25 odst. 6, písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

žadatel/dopravce:

XXXXX, ČR,

v zastoupení:

e-mail: @

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a užití dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než stanoví zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

Údaje o předmětu přepravy:

Náklad (druh, hmotnost):	generátor	do	96,80	t	
Podvozek (typ, SPZ, hmotnost):	Goldgofer 12 ^{xx/xx}		XXXXXX	38,40	t
Tahač (typ, SPZ, hmotnost):	MAN ^{xx/xx}		XXXXX	13,60	t
Souprava - celková délka:	do 28,00	m	včetně postrku:	XXXX	m
max. šířka:	do 4,48	m			
max. výška:	do 4,50	m			
celková hmotnost:	do 148,80	t	včetně postrku:	XXXX	t
zatížení jedn. náprav:	max: 2x 7,50+2x 10,00 + 12x 9,48	t			
rozvor náprav:	2,60-1,45-1,40 - 2,16 - 11x 1,50	m			
počet náprav/kol:	4/12 + 12/96	ks	min.poloměr otáčení:	XXXXX	m

Termín přepravy: 12. - 13. ledna 2014 R. vystaveno 7.1.2014 10:37 h

Přepravní trasa: Plzeň - Mělník (přístav)

Plzeň - (Brusch-brána Gigant) - (Edv.Beneše - 17. Listopadu - Sukova (okružní křiž.) - Folmavská (okružní křiž.) - vpravo Domažlická I/26 (most čD 26-018) - podchod 26-001 u fi.Škoda (jako JJV) - vlevo Vejprnická - vpravo Křimická (most 059) - II/605 (most 059) - Křimice - Kozolupy - vpravo II/180 Město Touškov (most 180-036-8 JJV velmi opatrně !!!) - II/180 Čemíny (most 180-039) - vlevo I/20 Nová Hospoda - Úněšov / alt. se souhlasem vlevo III.tř. 19821 Třebouň II - I/20 Bezvěrov - Toužim (MK spodem kolem SUS, Plzeňská) - II/198 Kojšovice - Bochov - vpravo I/6 Herstošice (most 6-046 jako JV - projíždět 1,25 m vlevo od zábradlí mostu / zesílená konstrukce!!) - Budov (most 6-045 přes železnici) - Skřípová (most 6-043) - Bošov (MK) - Libkovice vpravo III.tř. 1944 - vlevo zpět na I/6 - Lubenec - Hořovičky - Řevničov - vlevo I/16 Mšec - Tuřany (mimo most 16-002a) - I/7 - zpět na I/16 Slaný - Ješín - Nová Ves - **M ě l n í k (přístav)**

Podmínky:

- Technický doprovod nutný, nutná dvě doprovodná vozidla.
- Souprava a dopr.vozidla budou vybavena příslušným obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti.
- Jízda Plzeň pouze v době od 8.00-12.00 nebo 17.00-05.00 hodin,
- Přepravu po dálnici / rychlostní kom. nutno předem prověřit s ohledem na uzavírky a projíždět viz. bod. č. 17 zadní str.
- Všechny mosty přeїíždí souprava jako jediné vozidlo na mostě středem nosné konstrukce, event. diagonálně /odchýleně dle pos.fi. PONTEX, za vyloučení ostatního silničního provozu včetně protisměru, plynulou rychlostí bez řazení a brždění do 10 km/h za asistence technic. doprovodu. Ostatní doprava najíždí na most až po úplném opuštění mostu nadm. soupravou a zklidněnī nosné konstrukce.
- U železničních nadjezdů nutno zamezit současnému přejezdu nadměrné soupravy a průjezdu vlakové soupravy.
- Přepravu po III. tř., ÚK a MK nutno předem projednat a získat souhlas přísluš. správce této komunikace /fi, MÚ, OÚ/.
- Náklad nebude přepravován za snížené viditelnosti způsobené hustým deštěm, mlhou, příp. náledím, sněžením aj.)
- Dopravce musí předem důkladně prověřit trasu, nižší podjezdy a uzavírky, s nákladem projíždět se zvýšenou opatrností. Zvýšenou pozornost věnovat uzavírkám, opravám mostů a silnic, výstavbě dálnice a novým okružním křižovatkám na trase, v případě potřeby projednat průjezd uzavírkou s provozovatelem stavby.
- Dopravce garantuje, že trasa bude vždy prověřena a její šířkové, směrové a výškové uspořádání vyhoví daným parametrům soupravy, a že nedojde k žádnému poškození vegetace, ani jiným škodám, v opačném případě budou vzniklé škody neprodleně nahlášeny a odstraněny, na náklady dopravce, a že technické údaje uvedené v žádosti nejsou v rozporu s technickými průkazy soupravy, jakákoliv změna ve výroku rozhodnutí je nepřipustná.
- O plánované přepravě den předem informujte fi. Autobusy LIGNETA 602 180 582 a harm. e-mail: matousek@ligneta.cz zejména dojde-li k posunutí doby přepravy nadměrného nákladu na 4-8 hodinů v úseku Toužim-Bochov.

***) Při přepravě je řidič soupravy povinen mít doklady od hmotnosti nákladu u sebe a na vyzvání kontrolního orgánu je předložit. Součet provozních hmot. tahače, připojeného vozidla a nákladu nesmí překročit výše uvedené nápravové tlaky a hmotnost celé soupravy 148,80 tun! a zároveň budou splněny technické požadavky včetně splnitelnosti vozidel do jízdních souprav (§ 14 vyhl. 341/2002 Sb.)**

Další podmínky přepravy:

1. Před uskutečněním přepravy je uživatel povinen prověřit navrhovanou trasu po stránce šířkového a výškového uspořádání, včetně nadzemního vedení (trolej, el. vedení a pod.), včetně poloměrů oblouků a tím předejít případným škodám.
2. Je-li trasa přepravy vedena po místní komunikaci, uživatel je povinen zažádat o souhlas příslušný správní úřad (ust. §40, odst. 5, písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů)
3. Uživatel ručí za veškeré škody způsobené jak na majetku silniční správy, tak i na majetku třetích osob. Jakékoliv poškození silničního majetku a zařízení cizích organizací je nutno neprodleně hlásit příslušnému správci.
4. Při přepravě se uživatel postará na svůj náklad o zajištění bezpečnosti jízdy (např. o posyp kluzkých vozovek).
5. Přeprava musí být prováděna tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost ostatního silničního provozu.
6. V případě, že na stanovené trase je provedena uzavírka silnice, případně jiná překážka silničního provozu, o které nebyl silniční správní úřad předem informován, je uživatel povinen změnu trasy projednat s příslušným vlastníkem komunikace.
7. Překračuje-li celková hmotnost soupravy (vozidla) 60 tun a dotýká-li se povolená přeprava železnice, je uživatel povinen vyžádat si souhlas k přepravě od příslušného drážního úřadu.
8. Přesahuje-li výška transportu při průjezdu přes elektrifikovanou trat' ČD mez stanovenou dopravní značkou, nebo při průjezdu městy s trolejovým el. vedením výška transportu neodpovídá bezpečné průjezdnosti, je uživatel povinen projednat postup přepravy s příslušným správcem vedení a řídit se jeho pokyny.
9. **Přejíždění mostů:** Překračuje-li souprava (vozidlo) dle vyhl.č. 341/2002 Sb., pouze rozměry - je přejezd upraven ustanoveními vyhl.č. 30/2001 Sb. Týká-li se překročení měř i hmotností, potom
 - a. nepřesahuje-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) zatížitelnost mostu (příp. uvedenou na dopravní značce B 13), lze most přejet bez zvláštních opatření,
 - b. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než normální zatížitelnost (příp. údaj na dopravní značce B 13), ale maximálně rovna výhradní zatížitelnosti mostu (dodatková tabulka č. E 5), lze most přejet jako jediné vozidlo středem vozovky s vyloučením ostatního provozu na mostě, není-li v příloze tohoto rozhodnutí stanoveno jinak,
 - c. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) vyšší než údaj výhradní zatížitelnost mostu, povoluje se přejezd individuálně a stanoví se zvláštní podmínky,
 - d. použití postrku na mostě není dovoleno, postrkové vozidlo může most přejíždět pasivně zapojeno v soupravě.
10. V případech, kdy přepravou nadměrného nákladu (vozidla) může být ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu, žadatel předem projedná případnou asistenci Policie ČR s příslušným útvarem.
11. Přeprava nesmí být prováděna v obdobích zvlášť stanovených § 43 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (PA,SO,NE).
12. V případech, kdy maximální šířka přesahuje 3,5 metrů, nebo při přepravě může dojít k ohrožení plynulosti ostatního silničního provozu, je uživatel povinen harmonogram přepravy nahlásit Policii ČR - Centru dopravních informací, tel.: 974 841 945-6 nebo fax: 974 841 933 (adresa pro poštovní styk: Policejní prezidium ČR- CDI, poštovní schránka 62/OS, 170 89 Praha 7).
13. Přesahuje-li max. šířka soupravy 5,45 m - nutno s harmonogramem přepravy seznámit i všechny pracovníky pověřené MD k výkonu této činnosti, jejichž územím přeprava projíždí.
14. Za dodržení podmínek uvedených v technickém průkazu vozidla zodpovídá provozovatel vozidla (řidič) a toto povolení nenahrazuje výjimku z technické způsobilosti vozidla.
15. Řidič tažného vozidla nebo vedoucí transportu musí mít u sebe originál nebo ověřenou kopii tohoto povolení, doklad o hmotnosti nákladu a na vyzvání orgánů k tomuto zmocněných jej při kontrole předložit.
16. Nepřepřavovat za mlhy nebo snížené viditelnosti způsobené vlivem špatných povětrnostních podmínek a špatné sjezdnosti vozovek (v zimním období).
17. **Podmínky přejezdu po dálnici a rychlostní silnici:** Na dálnici a rychlostní silnici je posádka soupravy povinna umožnit bezpečné předjíždění ostatních vozidel. V případě, že se souprava stane nepojíždnou pro technickou závadu nebo havárii, dopravce zajistí její odstranění z jízdního pásu dálnice nebo rychlostní silnice nejpozději do 12 hodin od okamžiku vzniku nepojíždneho stavu soupravy. Při projíždění úseků s obousměrným provozem v místech částečných uzavírek musí řidič soupravy umožnit bezpečné míjení protijedoucích vozidel a v případech přejíždění přes přejezdy středního dělicího pásu dálnice nebo rychlostní silnice v místech objížďek zajistit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Na směrově rozdělené komunikaci jede doprovodné vozidlo v obou směrech.
18. Pokud je trasa přepravy vedena tunely na dálnici D8, je žadatel povinen předem přejezd soupravy odsouhlasit s Dálničním oddělením PČR Řehlovice, tel.: 974 421 257.
19. Přepravu tunely na jižním Pražském okruhu nahlásí žadatel dispečinku Policie ČR (974 825 630 a 974 825 633) v případech, jestliže souprava přesáhne max. výšku 4,30 m - pokud není průjezd povolen, je možné v době od 20.00 do 05.00 hod. projíždět zónou zákazů vjezdu nákladních vozidel nad 12 tun (dopr. značka B4) v trase Barrandovský most – Jižní spojka v obou směrech.

Upozornění: Při přepravě dělitelného materiálu nesmí být překročeny povolené hmotnosti na nápravu dané vyhl. 341/2002 Sb.!

Odůvodnění: Rozhodnutí o povolení přepravy výše uvedeného nákladu (vozidla) po trase, uvedeně ve výroku, se vydává na základě žádosti. Přeprava je možná pouze za dodržení podmínek uvedených ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad do 15 dnů od jeho doručení ministru dopravy, (§ 152 zák.č. 500/2004 Sb., správní řád) prostřednictvím odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy, nábf. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1.

Jana Fafalová
oprávněná úřední osoba
Odbor pozemních komunikací



Žadatel se vzdává - nevdává možnosti odvolání a rozhodnutí nabývá právní moci dnem převzetí.

Prosím, potvrďte převzetí Rozhodnutí
a podepsanou zadní str. (+ fir. razítko + datum)
zašlete faxem/e-mail/poštou-kopii zpět na RSD Plzeň

R 3xxxx

Plzeň-Mělník

.....
Podpis žadatele a datum převzetí

Příloha G Rozhodnutí o povolení přepravy nadměrného nákladu do zahraničí

MINISTERSTVO DOPRAVY

odbor pozemních komunikací

Č.j.: 3XXXX

ičo/LICENZ: XXXX

Správní poplatek: Kč 76.000,-

V Plzni dne: 11.12.2013 10:26

Vyřizuje: Fafalová

☎: 377 333 741, fax: 377 423 035

e-mail: jana.fafalova@rsd.cz

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 2, písm. c) a d) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

povoluje

podle § 25 odst. 6, písm. a) a b) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

žadatel/dopravce:

XXXXX, SRN

v zastoupení:

XXXX, ČR

e-mail: @

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a užití dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než stanoví zákon č. 361/200 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů.

Údaje o předmětu přepravy:

Náklad (druh, hmotnost):	strojní zařízení - box	do 96,80 .. t			
Podvozek (typ, SPZ, hmotnost):	GOLDHOFER STZ-L8 ^{xx/xx}	XXXXXXX	21,00 .. t		
Tahač (typ, SPZ, hmotnost):	Mercedes 4160 ACTROS ^{xx/xx}	XXXXXXX	12,00 .. t		
Souprava - celková délka:	24,00	m	včetně postrku:	XXXXX	m
max. šířka:	4,48	m			
max. výška:	4,25	m			
celková hmotnost: do	129,80	t	včetně postrku:	XXXXX	t
zatížení jedn. náprav:	max: 7,50+7,50+11,48+11,48 + 8x 11,48	t			
rozvor náprav:	2,50-1,40-1,40 - 9,50 - 7x 1,41	t			
počet náprav/kol:	4/12 + 8/32	ks	min. poloměr otáčení:	XXXXX	m

Termín přepravy: 12. - 14. prosince 2013

Převážní trasa: Plzeň - Rozvadov HP

Plzeň - brána Gigant - (MK Edv.Beneše - vlevo 17. Listopadu - příčně Klatovská - Sukova (okružní křiž.) - Folmavská (okružní křiž.) - vlevo I/26 Domažlická) - I/26 (mimo most 26-019B - nutno objet po souběžné komunikaci kolem čerpací stanice) - Sulkov - nájezd na D5 Plzeň západ - D5 - Rozvadov HP

Alt: ... Sukova (okružní křiž.) - sjezd novou komunikací na I/27 - dálniční přivaděč na D5 - D5 - Rozvadov HP

Podmínky:

- Technický doprovod vzhledem k parametrům a trase nutný, nutná dvě doprovodná vozidla.
- Souprava a dopr. vozidla budou vybavena přísl. obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti.
- (POZOR na přesah - délka zadního převisu nesmí být větší než 1/3 celkové délky ložné plochy, nejvýše však 3,50m.../nápr.upr., homol! .../dle vyhl.341/2002Sb).
- Projíždění Plzně pouze v době od 22.00-05:00 hodin.
- **Všechny mosty přejíždí souprava jako jediné vozidlo na mostě středem nosné konstrukce**, za vyloučení veškerého silničního provozu včetně protisměru, plynulou rychlostí bez řazení a brždění do 10 km/h za asistence technic. doprovodu. Ostatní doprava najíždí na most až po úplném opuštění mostu nadm. soupravou a zklidnění nosné konstrukce. Přepravu lze uskutečnit pouze za vhodných klimatických podmínek, kdy teplotní rozdíl nepřekročí 20 °C.
- **Přepravu po dálnici / rychlostní kom.** nutno předem prověřit s ohledem na uzavírky a projíždět viz. bod. č. 17 zadní str.
- Před jízdou je nutno průjezdnost ověřit na PORTÁLU RSD www.uzavirky a omezení a telefonicky projednat na přísluš. správách SSÚD.
- Přepravu po III. tř., UK a MK nutno předem projednat a získat souhlas přísluš. správce této komunikace /fi, MÚ, OÚ/.
- **Náklad nebude přepravován za snížené viditelnosti způsobené hustým deštěm, mlhou, příp. náledím, sněžením aj.).**
- Dopravce musí předem důkladně prověřit trasu, nižší podjezdy a uzavírky, s nákladem projíždět se zvýšenou opatností. **Zvýšenou pozornost věnovat uzavírkám, opravám mostů a silnic, výstavbě dálnic a novým okružním křižovatkám na trase, v případě potřeby projednat průjezd uzavírkou s provozovatelem stavby.**
- **V době rekonstrukce silnic a dálnic nutno předem prověřit uzavřené úseky!!!**
- Dopravce garantuje, že trasa bude vždy prověřena a její šířkové, směrové a výškové uspořádání vyhoví daným parametrům soupravy, a že nedojde k žádnému poškození vegetace, ani jiným škodám, v opačném případě budou vzniklé škody neprodleně nahlášeny a odstraněny na náklady dopravce, a že technické údaje uvedené v žádosti nejsou v rozporu s technickými průkazy soupravy, jakákoliv změna ve výroku rozhodnutí je nepřipustná.

***) Při přepravě je řidič soupravy povinen mít doklady od hmotnosti nákladu u sebe a na vyžádání kontrolního orgánu je předložit. Součet provozních hmot. tahače, přípojného vozidla a nákladu nesmí překročit výše uvedené nápravové tlaky a hmotnost celé soupravy 129,80 tun! a zároveň budou splněny technické požadavky včetně splnitelnosti vozidel do jízdních souprav (§ 14 vyhl. 341/2002 Sb.)**

Další podmínky přepravy:

1. Před uskutečněním přepravy je uživatel povinen prověřit navrhovanou trasu po stránce šířkového a výškového uspořádání, včetně nadzemního vedení (trolej, el. vedení a pod.), včetně poloměru oblouků a tím předejít případným škodám.
2. Je-li trasa přepravy vedena po místní komunikaci, uživatel je povinen požádat o souhlas příslušný správní úřad (ust. §40, odst. 5, písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů)
3. **Uživatel ručí za veškeré škody způsobené jak na majetku silniční správy, tak i na majetku třetích osob.** Jakékoliv poškození silničního majetku a zařízení cizích organizací je nutno neprodleně hlásit příslušnému správci.
4. Při přepravě se uživatel postará na svůj náklad o **zajištění bezpečnosti jízdy** (např. o posyp kluzkých vozovek).
5. Přeprava musí být prováděna tak, aby nebyla ohrožena **bezpečnost ostatního silničního provozu**.
6. V případě, že na stanovené trase je **provedena uzavírka silnice**, případně jiná překážka silničního provozu, o které nebyl silniční správní úřad předem informován, je uživatel povinen změnu trasy projednat s příslušným vlastníkem komunikace.
7. Překračuje-li celková hmotnost soupravy (vozidla) **60 tun a dotýká-li se povolená přeprava železnice**, je uživatel povinen vyžádat si souhlas k přepravě od příslušného drážního úřadu.
8. Přesahuje-li **výška transportu** při průjezdu přes elektrifikovanou trať ČD mez stanovenou dopravní značkou, nebo při průjezdu městy s trolejovým el. vedením výška transportu neodpovídá bezpečné průjezdnosti, je uživatel povinen projednat postup přepravy s příslušným správcem vedení a řídit se jeho pokyny.
9. **Přejíždění mostů:** Překračuje-li souprava (vozidlo) dle vyhl.č. 341/2002 Sb., pouze rozměry - je přejezd upraven ustanoveními vyhl.č. 30/2001 Sb. Týká-li se překročení měří a hmotností, potom
 - a. nepřesahuje-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) zatížitelnost mostu (příp. uvedenou na dopravní značce B 13), lze most přejet bez zvláštních opatření,
 - b. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) **vyšší než normální zatížitelnost** (příp. údaj na dopravní značce B 13), ale maximálně rovna výhradní zatížitelnosti mostu (dodatková tabulka č. E 5), lze most přejet jako jediné vozidlo středem vozovky s vyloučením ostatního provozu na mostě, není-li v příloze tohoto rozhodnutí stanoveno jinak,
 - c. je-li okamžitá hmotnost soupravy (vozidla) **vyšší než údaj výhradní zatížitelnost mostu**, povoluje se přejezd individuálně a stanoví se zvláštní podmínky,
 - d. použití **postrku na mostě** není dovoleno, postrkové vozidlo může most přejíždět pasivně zapojeno v soupravě.
10. V případech, kdy přepravou nadměrného nákladu (vozidla) může být ohrožena **bezpečnost a plynulost silničního provozu**, **žadatel předem projedná případnou asistenci Policie ČR s příslušným útvarem.**
11. Přeprava nesmí být prováděna v obdobích zvlášť stanovených § 43 zák. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (PA,SO,NE).
12. V případech, kdy maximální šířka **presahuje 3,5 metrů**, nebo při přepravě může dojít k ohrožení plynulosti ostatního silničního provozu, je uživatel **povinen harmonogram přepravy nahlásit Policii ČR - Centru dopravních informací**, tel.: 974 841 945-6 nebo fax: 974 841 933 (adresa pro poštovní styk: Policejní prezidium ČR- CDI, poštovní schránka 62/OS, 170 89 Praha 7).
13. **Přesahuje-li max. šířka soupravy 5,45 m** - nutno s **harmonogramem přepravy seznámit i všechny pracovníky pověřené MD** k výkonu této činnosti, jejichž územím přeprava projíždí.
14. Za dodržení podmínek uvedených v **technickém průkazu vozidla** zodpovídá provozovatel vozidla (řidič) a toto povolení nenahrazuje výjimku z technické způsobilosti vozidla.
15. Řidič tažného vozidla nebo vedoucí transportu **musí mít u sebe originál nebo ověřenou kopii tohoto povolení**, doklad o hmotnosti nákladu a na vyzvání orgánů k tomuto zmocněných jej při kontrole předložit.
16. Nepřepravovat za **mlyh nebo snížené viditelnosti** způsobené vlivem špatných povětrnostních podmínek a špatné sjízdnosti vozovek (v zimním období).
17. **Podmínky přejezdu po dálnici a rychlostní silnici:** Na dálnici a rychlostní silnici je posádka soupravy povinna umožnit bezpečné předjíždění ostatních vozidel. V případě, že se souprava stane nepojíždnou pro technickou závadu nebo havárii, dopravce zajistí její odstranění z jízdního pásu dálnice nebo rychlostní silnice nejpozději do 12 hodin od okamžiku vzniku nepojíždneho stavu soupravy. Při projíždění úseků s obousměrným provozem v místech částečných uzavírek musí řidič soupravy umožnit bezpečné míjení protijedoucích vozidel a v případech přejíždění přes přejezdy středního dělicího pásu dálnice nebo rychlostní silnice v místech objížďek zajistit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Na směrově rozdělené komunikaci jede doprovodné vozidlo vzadu za soupr.
18. Pokud je trasa přepravy vedena **tunely na dálnici D8**, je žadatel povinen předem průjezd soupravy **odsouhlasit s Dálničním oddělením PČR Řehlovice**, tel.: 974 421 257.
19. Přepravu **tunely na jižním Pražském okruhu** nahlásí žadatel dispečinku Policie ČR (974 825 630 a 974 825 633) v případech, **jestliže souprava přesáhne max. výšku 4,30 m** - pokud není průjezd povolen, je možné v době od 20.00 do 05.00 hod. projíždět zónou zákazu vjezdu nákladních vozidel nad 12 tun (dopr. značka B4) v trase **Barrandovský most – Jižní spojka** v obou směrech.

Upozornění: Při přepravě dělitelného materiálu nesmí být překročeny povolené hmotnosti na nápravu dané vyhl. 341/2002 Sb.!

Odůvodnění: Rozhodnutí o povolení přepravy výše uvedeného nákladu (vozidla) po trase, uvedené ve výroku, se vydává na základě žádosti. Přeprava je možná pouze za dodržení podmínek uvedených ve výroku tohoto rozhodnutí.

Poučení: Proti tomuto rozhodnutí lze podat rozklad do 15 dnů od jeho doručení ministru dopravy, (§ 152 zák.č. 500/2004 Sb., správní řád) prostřednictvím odboru pozemních komunikací Ministerstva dopravy, nábř. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1.



Jana Fafalová
oprávněná úřední osoba
Odbor pozemních komunikací

~~Žadatel se vzdává - nevzdává možnosti odvolání a rozhodnutí nabývá právní moci dnem převzetí.~~

Prosím, potvrďte převzetí Rozhodnutí
a podepsanou zadní str. (+ fir. razítko + datum)
zašlete **faxem/e-mail/poštou**-kopii zpět na RSD Plzeň

R 3xxxx

Plzeň-Rozv.

.....
Podpis žadatele a datum převzetí

Příloha H Žádost o povolení přepravy nadměrného nákladu v zahraničí

Antrag und Bescheid für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwerverkehr / über die Beförderung von Ladungen mit überhöhten Abmessungen und/oder Gewichten

Vom Antragsteller mit Schreibmaschine auszufüllen		Nur von der Behörde auszufüllen	
Antragsteller / Adressat / Tel.-Nr. / Telefax-Nr.		Sachbearbeiter	Zimmer Nr. / Tel. Nr.
XXX XXX XXX XXX XXX XXX		MAYER	U.09 09232/80-217
XXX XXX		Nr./AZ.	Nr.:
zur Verfügung von: XXX XXX		32 - 140/05	
Verantwortl. Disponent		Telefax-Nr.	Telefax-Nr.
			09232/80-555
		Behörde	214
		Landratsamt Wunsiedel i. Fichtelgebirge -Straßenverkehrsbehörde- Jean-Paul-Str. 9 95632 Wunsiedel	

I. Antrag:

Die oben genannte Firma beantragt Gem. §§ 44, 46 und 47 StVO eine Einzel - Dauer -

Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und/oder Schwervertransporten; die erforderliche/n Ausnahmegenehmigung/en gem. § 70 StVZO lag/en der Erlaubnisbehörde vor. Ausnahmegenehmigung gem. §§ 46 Abs. 1 Nr. 5 und 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO zur Beförderung von Ladungen mit Überbreite, Überhöhe und/oder Überlänge und zur Benutzung von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen

1.	Für die Zeit vom	bis einschließlich	Fahrten (Anzahl)	Korvoi	Zahl der Fahrzeuge						
	XXX XXX	XXX XXX	XXX XXX	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	XXX XXX						
von (Abgangsort und genaue Anschrift der Ladestelle) XXX XXX											
nach (Empfangsort und genaue Anschrift der Empfangsstelle) XXX XXX											
2.	Kraftfahrzeug-Art	Ladung									
	XXX XXX	XXX XXX XXX XXX XXX XXX									
Anhängers-Art		Kraftfahrzeug		Anhängers							
XXX XXX		XXX XXX		XXX XXX							
Kennzeichen		Gesamt -		Transporthöhe							
		länge breite höhe		absenkbar auf							
Leerfahrt		XXX XXX XXX		Zugfahrzeug Anhänger							
Lastfahrt		XXX XXX XXX		XXX XXX							
Die Ladung ragt nach vorn m/nach hinten m über das Fahrzeug hinaus.											
Achsfolge		1. Achse	2. Achse	3. Achse	4. Achse	5. Achse	6. Achse	7. Achse	8. Achse	9. Achse	10. Achse
Achslast in t											
Achsabstand in cm		XXX	XXX	XXX	XXX						
Räder je Achse		X	X	X	X	X					
Achsfolge		10. Achse	11. Achse	12. Achse	13. Achse	14. Achse	15. Achse	16. Achse	17. Achse	18. Achse	19. Achse
Achslast in t											
Achsabstand in cm											
Räder je Achse											
Reifen- / Doppelreifenbreite der maximalen Achslast		cm		Spurweite		cm zwischen den Außenkanten der äußeren Räder gemessen					
3. Fahrtweg / Geltungsbereich											

RGST-Formular 4/87

Vom Antragsteller mit Schreibmaschine auszufüllen.

Bescheinigungen

I. Bei Transporten über mehr als 250 km Wegstrecke mit Fahrzeugen, deren Maße und Gewichte die Grenzwerte in Nr. V.4/Nr. III. 4 VwV zu § 29 Abs. 3/§ 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO überschreiten, sind beizufügen:

1. **Wenn Fahrzeuge einschließlich Ladung bis zu 4,20 m breit oder 4,80 m hoch sind,**
eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. eine gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist.
2. **Wenn Fahrzeuge einschließlich Ladung mehr als 4,20 m breit oder 4,80 m hoch sind oder ein Gewicht von 72 t überschreiten,**
eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist.

Die Bescheinigung(en) liegt/liegen dem Antrag bei.

- ja
- nein, ein Transport auf dem Schienen- oder Wasserweg ist undurchführbar oder unzumutbar, weil (ausführliche Begründung)

II. Handelt der Antragsteller im Auftrag eines anderen, ist eine Vollmacht diesem Antrag beizufügen.

Erklärung zur Haftung

Soweit durch den Transport Schäden entstehen, verpflichte ich mich / verpflichten wir uns, für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken aufzukommen und Straßenbaustraßen, Polizei, Verkehrssicherungspflichtige und Eisenbahnunternehmer von Ersatzansprüchen Dritter, die aus diesen Schäden hergeleitet werden, freizustellen. Ich verzichte/Wir verzichten ferner darauf, Ansprüche daraus herzuleiten, daß die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transportes entspricht.

XXX XXX

Ort, Datum

Firmenstempel

XXX XXX

Unterschrift

II. Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung: Die beantragte Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung wird stets widerruflich dem Antragsteller, der von ihm vertretenen Person bzw. dem Unternehmen wie folgt erteilt:

Nur von der Behörde auszufüllen			
1.	Die aufgeführten Bedingungen und Auflagen sowie Hinweise (Seite 1 -) und die beiliegende Rechtsbehelfsbelehrung sind Bestandteile dieses Bescheides.		
2.	Fahrtweg:	<input type="checkbox"/> wie beantragt genehmigt	<input type="checkbox"/> geändert (siehe besondere Anlage)
3.	Geltungsdauer:	<input type="checkbox"/> wie beantragt	<input type="checkbox"/> von bis einschließlich
4.	Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1,2 und 4 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST) i.V. mit Nr. 263 und Nr. 264 des Gebührentarifs.		
	Gebühren	DM	Auslagen
			DM
	Gesamtbetrag		DM
Behörde	Landratsamt Wunsiedel i. Fichtelgebirge -Straßenverkehrsbehörde- Jean - Paul - Str. 9 95632 Wunsiedel		Datum, Unterschrift: Wunsiedel, den Landratsamt J.A.
			Dienstsiegel

PGST-Formular 4/97

Příloha I Povolení pro jednorázovou přepravu nadměrného nákladu do zahraničí

Antrag und Bescheid für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwerverkehr / über die Beförderung von Ladungen mit überhöhten Abmessungen und/oder Gewichten

Vom Antragsteller mit Schreibmaschine auszufüllen

Antragsteller / Adressat / Tel.-Nr. / Telex-Nr.

XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX

zur Verfügung von:
XXXXXXXXXX

Verantw. Disponent

Nur von der Behörde auszufüllen

Sachbearbeiter: HAYER U.09 Zimm.Nr. 09232/80-217 Tel.Nr.

Nr./AZ: 52 - 140/05 Nr.:

Telex-Nr. Telefax-Nr. 09232/80-3511

Behörde: Landratsamt Wunsiedel
i. Fichtelgebirge
-Straßenverkehrsbehörde-
Jean-Paul-Str. 9
95632 Wunsiedel

214

I. Antrag:

Die oben genannte Firma beantragt Gem. §§ 44, 46 und 47 StVO eine

Einzel - Dauer -

Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten; die erforderliche/n Ausnahmegenehmigung/en gem. § 70 StVO lag/en der Erlaubnisbehörde vor.

Ausnahmegenehmigung gem. §§ 46 Abs. 1 Nr. 5 und 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO zur Beförderung von Ladungen mit Überbreite, Überhöhe und/oder Überlänge und zur Benutzung von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen

1. Für die Zeit vom 13.8.2007 bis einschließlich 27.8.2007

Fahrten (Anzahl) 1 Konvoi ja nein Zahl der Fahrzeuge 1

von (Abgangsort und genaue Anschrift der Ladestelle) GUG Schirding

nach (Empfangsort und genaue Anschrift der Empfangsstelle) Fi. Stadtwerke Dinslaken, Gerhard Halina Str., D-46 537 Dinslaken

2. Kraftfahrzeug-Art XXXXXX Ladung Stahlkonstruktionen

Anhänger-Art XXXXXX

Kennzeichen Kraftfahrzeug XXXXXX Anhänger XXXXXX

Gesamt -	länge	breite	höhe	Transporthöhe absenkbar auf	gewicht (tatsächlich)	
					Zugfahrzeug	Anhänger
Leerfahrt	16,50m	2,50m	4,00m			
Lastfahrt	16,50m	3,12m	4,00m			max. 40t

Die Ladung ragt nach vorn m/nach hinten m über das Fahrzeug hint us.

Achsfolge	1. Achse	2. Achse	3. Achse	4. Achse	5. Achse	6. Achse	7. Achse	8. Achse	9. Achse	10. Achse
Achslast in t	7,1	11,5	8	8	8					
Achsabstand in cm		360	580	131	131					
Räder je Achse	2	4	2	2	2					

Achsfolge	10. Achse	11. Achse	12. Achse	13. Achse	14. Achse	15. Achse	16. Achse	17. Achse	18. Achse	19. Achse
Achslast in t										
Achsabstand in cm										
Räder je Achse										

Reifen- / Doppeltreifenbreite der maximalen Achslast 385 cm Spurweite 240 cm zwischen den Außenkanten der äußeren Räder gemessen

3. Fahrweg / Geltungsbereich

Schirding 303 - Bad Berneck - Bayreuth - A70 - Schweinfurt
A7 - A44 - Dortmund - Bochum - A43 - Herne Kreuz - A42
~~Duisburg Nord Kreuz - A59 - Dinslaken Kreuz Unna - A1 - Kamenener Kreuz - A2 - Kreuz DO Nordwest - A45 - Kreuz Castrop Rauxel Ost - A42 - Kreuz DU Nord - A59 - AS Dinslaken West - Willy-Brandt-Str. - Luisenstr. -~~

Gerhard - Halina - Str. - Ziel

Vom Antragsteller mit Schreibmaschine auszufüllen.

Bescheinigungen

I. Bei Transporten über mehr als 250 km Wegstrecke mit Fahrzeugen, deren Maße und Gewichte die Grenzwerte in Nr. V.4/Nr. III. 4 VwV zu § 29 Abs. 3/§ 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO überschreiten, sind beizufügen:

1. **Wenn Fahrzeuge einschließlich Ladung bis zu 4,20 m breit oder 4,80 m hoch sind,**
eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. eine gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist.
2. **Wenn Fahrzeuge einschließlich Ladung mehr als 4,20 m breit oder 4,80 m hoch sind oder ein Gewicht von 72 t überschreiten,**
eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist.

Die Bescheinigung(en) liegt/liegen dem Antrag bei.

- ja
- nein, ein Transport auf dem Schienen- oder Wasserweg ist undurchführbar oder unzumutbar, weil (ausführliche Begründung)

II. Handelt der Antragsteller im Auftrag eines anderen, ist eine Vollmacht diesem Antrag beizufügen.

Erklärung zur Haftung

Soweit durch den Transport Schäden entstehen, verpflichte ich mich / verpflichten wir uns, für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken aufzukommen und Straßenbauasträger, Polizei, Verkehrssicherungspflichtige und Eisenbahnunternehmer von Ersatzansprüchen Dritter, die aus diesen Schäden hergeleitet werden, freizustellen. Ich verzichte/Wir verzichten ferner darauf, Ansprüche daraus herzuleiten, daß die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transportes entspricht.

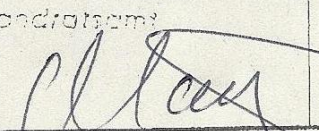

XXXXXXXX

Ort, Datum
XXXXXX

Unterschrift

Firmenstempel

II. Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung: Die beantragte Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung wir 1 stets widerruflich dem Antragsteller, der von ihm vertretenen Person bzw. dem Unternehmen wie folgt erteilt:

Nur von der Behörde auszufüllen		
1. Die aufgeführten Bedingungen und Auflagen sowie Hinweise (Seite 1 - 5) und die beiliegende Rechtsbehelfsbelehrung sind Bestandteile dieses Bescheides.		
2. Fahrtweg: <input type="checkbox"/> wie beantragt genehmigt <input checked="" type="checkbox"/> geändert (siehe besondere Anlage)		
3. Geltungsdauer: <input type="checkbox"/> wie beantragt <input checked="" type="checkbox"/> von 19.04.06 bis einschließlich 27.04.06		
4. Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1,2 und 4 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) i.V. mit Nr. 263 und Nr. 264 des Gebührentarifs.		
Gebühren 200,- € DM	Auslagen — DM	Gesamtbetrag 200,- € DM
Behörde Landratsamt Wunsiedel i. Fichtelgebirge -Straßenverkehrsbehörde- Jean-Paul-Str. 9 95632 Wunsiedel	Datum, Unterschrift: Wunsiedel, den Landratsamt J.A. 	Dienststempel 

FGST-Formular 4/97

Bedingungen und Allgemeine Auflagen

(Anlage 1 zum Erlaubnis-/Genehmigungsbescheid)

Bedingungen:

Wird ein Transport nicht durch den Antragsteller durchgeführt, hat der Antragsteller vor Durchführung des Transportes eine Bescheinigung der Erlaubnis-/Genehmigungsbehörde vorzulegen, in der die transportdurchführende Person/das transportdurchführende Unternehmen bestätigt, den Inhalt des Bescheides einschließlich der Bedingungen und Auflagen zur Kenntnis genommen haben.

Hinweis:

Vor Erfüllung der Bedingungen darf mit der Durchführung des Transportes nicht begonnen werden.

Allgemeine Auflagen:

1. Der Bescheidinhaber hat unmittelbar vor Transportbeginn zu prüfen

- ob die in der Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung festgelegten Maße und Gewichte, insbesondere die vorgeschriebene bzw. genehmigte Höhe eingehalten werden und
- ob der genehmigte Transportweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist (Linienführung, Zustand und Breite der Straßen und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen). Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich in Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen.

2. Um sicher zu stellen, dass die Auflagen eingehalten werden können, muss während des gesamten Transportes eine sachkundige Person anwesend sein, die der deutschen Sprache mächtig ist.

3. Bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glätte ist die Fahrt zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und in geeigneter Weise zu sichern.

4. Die Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter oder überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter herausragender Ladungen vom 19.12.1973 (VkBl 1974 S. 2), zuletzt geändert am 04.01.1983 (VkBl 1983 S.23) sowie die einschlägigen Vorschriften zur Ladungssicherung sind zu beachten.

5. Eine gültige Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung ist während des Transportes im Fahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Soweit ein privates Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage vorgeschrieben ist, ist eine Kopie der für das rückwärtige Signalbild einschließlich der Wechselverkehrszeichen-Anlage erteilten Freigabebescheinigung des Bundesministeriums für Verkehr nebst des dazugehörigen Prüfberichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen im Begleitfahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen.

Hinweis:

Um einen reibungslosen Ablauf des Großraum- und Schwerverkehrs sicher zu stellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Erlaubnis-/Genehmigungsbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung und/oder von der vorgesehenen Konvoifahrt abweichen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.

Besondere Auflagen

(Anlage 2 zum Erlaubnis-/Genehmigungsbescheid)

Nachstehende Auflagen gelten für die Lastfahrt:

In Abweichung von dem beantragten Fahrtweg wird nachstehender Fahrtweg festgesetzt:

... A 59, AS Dinslaken-Hiesfeld, Brinkstraße = L 21, AS Dinslaken-Süd A 3, AS Dinslaken-Nord, Berger Straße = L 462, Verl. Gärtner Straße, Verl. Hanielstraße, li. Hünxer Straße = L 1, re. Gerhard-Malina-Straße bis Ziel

Zur Absicherung des Transportes ist in der Regel nach vorne ein privates Begleitfahrzeug mit Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) auf der gesamten Strecke außerhalb der BAB und auf Straßen, die nicht wie eine BAB ausgebaut sind, erforderlich. Das Transportfahrzeug und das private Begleitfahrzeug müssen mit Funk ausgestattet sein.

Die folgenden BAB/BAB-Streckenabschnitte dürfen nur in der Zeit von Montag, 09.00 Uhr, bis Freitag, 15.00 Uhr, benutzt werden:

Bundesland Hessen

Der Transport darf auf folgenden BAB/BAB-Streckenabschnitten nur in der Zeit von Montagabend bis Freitagfrüh, jeweils von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr durchgeführt werden:

Bundesland Hessen

Die folgenden BAB/BAB-Streckenabschnitte dürfen werktags jeweils von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr nicht befahren werden:

Bundesland Hessen

Folgende Strecken/Streckenabschnitte außerhalb von BAB dürfen nur in der Zeit von Montag, 09.00 Uhr, bis Freitag, 15.00 Uhr, benutzt werden:

Bundesland Nordrhein-Westfalen

Folgende Strecken/Streckenabschnitte außerhalb von BAB dürfen werktags jeweils von 06.00 Uhr bis 08.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr nicht befahren werden:

Bundesland Nordrhein-Westfalen



Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage bei dem Bayerischen Verwaltungsgericht Bayreuth in 95444 Bayreuth, Friedrichstr. 16 (Hausadresse) bzw. Postfach 11 03 21, 95422 Bayreuth (Postanschrift), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

- Durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung vom 21.06.2007 wurde das Widerspruchsverfahren im hier vorliegenden Rechtsbereich abgeschafft. Es besteht keine Möglichkeit, gegen diesen Bescheid Widerspruch einzulegen.
- Die Klageerhebung durch E-Mail ist unzulässig.
- Kraft Bundesrechts ist bei Rechtsschutzanträgen zum Verwaltungsgericht seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.



Priloha J Povoleni pro opakovanou prepravu nadmerneho nakladu do zahranici

Antrag und Bescheid für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwerverkehr / über die Beförderung von Ladungen mit überhöhten Abmessungen und/oder Gewichten

Vom Antragsteller mit Schreibmaschine auszufüllen

Antragsteller / Adressat / Tel.-Nr. / Telefax-Nr.
 XXXXXXXX
 XXXXX XXXXXXXX

zur Verfügung von:
 XXXXXXXX

Verantwortl. Disponent

Nur von der Behörde auszufüllen

Sachbearbeiter: HAYET U.09 Zimmer-Nr. / Tel. Nr. 09232/80-217

Nr./AZ. 32 - 140/05 Nr.: 1512010

Telefax-Nr. Telefax-Nr. 09232/80-~~555~~

Behörde Landratsamt Wunsiedel 214
 i. Fichtelgebirge
 -Straßenverkehrsbehörde-
 Jean-Paul-Str. 9
 95632 Wunsiedel

I. Antrag:

Die oben genannte Firma beantragt Gem. §§ 44, 46 und 47 StVO eine

Einzel - Dauer -

Erlaubnis gem. § 29 Abs. 3 StVO zur Durchführung von Großraum- und/oder Schwervertransporten; die erforderliche/n Ausnahmegenehmigung/en gem. § 70 StVZO lag/en der Erlaubnisbehörde vor.

Ausnahmegenehmigung gem. §§ 46 Abs. 1 Nr. 5 und 46 Abs. 1 Nr. 2 StVO zur Beförderung von Ladungen mit Überbreite, Überhöhe und/oder Überlänge und zur Benutzung von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen

1. Für die Zeit vom 01.07.2010 bis einschließlich 30.06.2011 Fahrten (Anzahl) mehrere Konvoi ja nein Zahl der Fahrzeuge 1

von (Abgangsort und genaue Anschrift der Ladestelle) GÜG Schirnding

nach (Empfangsort und genaue Anschrift der Emplagestelle) Deutschland

2. Kraftfahrzeug-Art XXXXXX Ladung Stahlkonstruktionen, Behälter, Paneel
 Anhänger-Art XXXXXX unteilbare Ladung

Kennzeichen Kraftfahrzeug XXXXXX Anhänger XXXXXX

Gesamt -	länge	breite	höhe	Transporthöhe absenkbar auf	gewicht (tatsächlich)	
					Zugfahrzeug	Anhänger
Leerfahrt	16,5m	2,5m	3,9m			
Lastfahrt	19,5m	3,0m	4,0m			max. 40t

Die Ladung ragt nach vorn m/nach hinten m über das Fahrzeug hinaus.

Achfolge	1. Achse	2. Achse	3. Achse	4. Achse	5. Achse	6. Achse	7. Achse	8. Achse	9. Achse	10. Achse
Achslast in t										
Achsabstand in cm	390	600	132	132						
Räder je Achse	2	4	4	4	4					

Achfolge	10. Achse	11. Achse	12. Achse	13. Achse	14. Achse	15. Achse	16. Achse	17. Achse	18. Achse	19. Achse
Achslast in t										
Achsabstand in cm										
Räder je Achse										

Reifen- / Doppelreifenbreite der maximalen Achslast cm Spurweite cm zwischen den Außenkanten der äußeren Räder gemessen

3. Fahrtweg / Geltungsbereich

Fahrtweg wird nicht bestimmt!



RGST-Formular 4/97

Vom Antragsteller mit Schreibmaschine auszufüllen.

Bescheinigungen

I. Bei Transporten über mehr als 250 km Wegstrecke mit Fahrzeugen, deren Maße und Gewichte die Grenzwerte in Nr. V.4/Nr. III. 4 VwV zu § 29 Abs. 3/§ 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO überschreiten, sind beizufügen:

1. **Wenn Fahrzeuge einschließlich Ladung bis zu 4,20 m breit oder 4,80 m hoch sind,**
eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. eine gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist.
2. **Wenn Fahrzeuge einschließlich Ladung mehr als 4,20 m breit oder 4,80 m hoch sind oder ein Gewicht von 72 t überschreiten,**
eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist.

Die Bescheinigung(en) liegt/liegen dem Antrag bei.

- ja
- nein, ein Transport auf dem Schienen- oder Wasserweg ist undurchführbar oder unzumutbar, weil (ausführliche Begründung)

III. Handelt der Antragsteller im Auftrag eines anderen, ist eine Vollmacht diesem Antrag beizufügen.

Erklärung zur Haftung

Soweit durch den Transport Schäden entstehen, verpflichte ich mich / verpflichten wir uns, für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken aufzukommen und Straßenbauasträger, Polizei, Verkehrssicherungspflichtige und Eisenbahnunternehmer von Ersatzansprüchen Dritter, die aus diesen Schäden hergeleitet werden, freizustellen. Ich verzichte/Wir verzichten ferner darauf, Ansprüche daraus herzuleiten, daß die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transportes entspricht.

XX.XX.XXXX

Firmenstempel

Ort, Datum

XXXXXXXXXX

Unterschrift

II. Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung: Die beantragte Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung wird stets widerruflich dem Antragsteller, der von ihm vertretenen Person bzw. dem Unternehmen wie folgt erteilt:

Nur von der Behörde auszufüllen		
1.	Die aufgeführten Bedingungen und Auflagen sowie Hinweise (Seite 1 -) und die beiliegende Rechtsbehelfsbelehrung sind Bestandteile dieses Bescheides.	
2.	Fahrtweg: <input checked="" type="checkbox"/> wie beantragt genehmigt <input type="checkbox"/> geändert (siehe besondere Anlage)	
3.	Geltungsdauer: <input checked="" type="checkbox"/> wie beantragt <input type="checkbox"/> von bis einschließlich	
4.	Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1,2 und 4 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) i.V. mit Nr. 263 und Nr. 264 des Gebührentarifs.	
	Gebühren 200,- € DM	Auslagen - DM
		Gesamtbetrag 200,- € DM
Behörde	Landratsamt Wunsiedel i. Fichtelgebirge -Straßenverkehrsbehörde- Jean-Paul-Str. 9 95632 Wunsiedel	Datum, Unterschrift: Wunsiedel, den 29. JUNI 2010 Landratsamt J.A. 
		Dienstsiegel 

RGST-Formular 4/97

Bedingungen und Allgemeine Auflagen

(Anlage 1 zum Erlaubnis-/Genehmigungsbescheid)

Bedingungen:

Wird ein Transport nicht durch den Antragsteller durchgeführt, hat der Antragsteller vor Durchführung des Transportes eine Bescheinigung der Erlaubnis-/Genehmigungsbehörde vorzulegen, in der die transportdurchführende Person/das transportdurchführende Unternehmen bestätigt, den Inhalt des Bescheides einschließlich der Bedingungen und Auflagen zur Kenntnis genommen haben.

Hinweis:

Vor Erfüllung der Bedingungen darf mit der Durchführung des Transportes nicht begonnen werden.

Allgemeine Auflagen:

1. Der Bescheidinhaber hat unmittelbar vor Transportbeginn zu prüfen

- ob die in der Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung festgelegten Maße und Gewichte, insbesondere die vorgeschriebene bzw. genehmigte Höhe eingehalten werden und
- ob der genehmigte Transportweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist (Linienführung, Zustand und Breite der Straßen und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen). Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich in Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen.

2. Um sicher zu stellen, dass die Auflagen eingehalten werden können, muss während des gesamten Transportes eine sachkundige Person anwesend sein, die der deutschen Sprache mächtig ist.

3. Bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis ist die Fahrt zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und in geeigneter Weise zu sichern.

4. Die Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter oder überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen vom 19.12.1973 (VkBl 1974 S. 2), zuletzt geändert am 04.01.1983 (VkBl 1983 S.23) sowie die einschlägigen Vorschriften zur Ladungssicherung sind zu beachten.

5. Eine gültige Erlaubnis bzw. Ausnahmegenehmigung ist während des Transportes im Fahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Soweit ein privates Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage vorgeschrieben ist, ist eine Kopie der für das rückwärtige Signalbild einschließlich der Wechselverkehrszeichen-Anlage erteilten Freigabebescheinigung des Bundesministeriums für Verkehr nebst des dazugehörigen Prüfberichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen im Begleitfahrzeug mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen.

Hinweis:

Um einen reibungslosen Ablauf des Großraum- und Schwerverkehrs sicher zu stellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Erlaubnis-/Genehmigungsbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung und/oder von der vorgesehenen Konvoifahrt abweichen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage bei dem Bayerischen Verwaltungsgericht Bayreuth in 95444 Bayreuth, Friedrichstr. 16 (Hausadresse) bzw. Postfach 11 03 21, 95422 Bayreuth (Postanschrift), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

- Durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung vom 21.06.2007 wurde das Widerspruchsverfahren im hier vorliegenden Rechtsbereich abgeschafft. Es besteht keine Möglichkeit, gegen diesen Bescheid Widerspruch einzulegen.
- Die Klageerhebung durch E-Mail ist unzulässig.
- Kraft Bundesrechts ist bei Rechtsschutzanträgen zum Verwaltungsgericht seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

