

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Rizika přepravy nadrozměrných
nákladů prostředky silniční dopravy**

(Bakalářská práce)

Přerov 2020

Michal Široký, DiS.



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Michal Široký, DiS.
studijní program obor	Logistika Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Rizika přepravy nadrozměrných nákladů prostředky silniční dopravy**

Cíl práce:

Analyzovat provádění přeprav nadrozměrných nákladů v podmínkách ČR s důrazem na rizika. Navrhnout způsoby jejich minimalizace a návrhy aplikovat na modelovém příkladu přepravy.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Přeprava nadlimitních nákladů jako součást teorie logistiky silniční dopravy
2. Analýza současného stavu silničních přeprav nadrozměrných zásilek v podmínkách ČR
3. Rizika související s přípravou a realizací silniční přepravy nadrozměrných zásilek a opatření na jejich snižování
4. Zpracování modelového příkladu plánování a zabezpečení přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. In: Parlament ČR. Praha: Poslanecká sněmovna, 3/1997, číslo 13. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13#cast6>

KLEPRLÍK, Jaroslav. Silniční doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7695-451-2.

SVENTEKOVÁ, Eva, Miloslav SEIDL a Ladislav ŠIMÁK. Logistics and Transport in Crisis Situations. Žilina: University of Žilina, 2012. ISBN 978-80-554-0579-7.

TOMEK, Miroslav a Júlia MIHOKOVÁ JAKUBČEKOVÁ. Speciálne prepravy (CD nosič). Žilina: EDIS Vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 2010. ISBN 978-80-554-1395-2.

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Miloslav Seidl, Ph.D.


Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2019

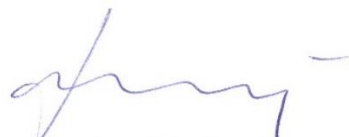
Datum odevzdání bakalářské práce:

5. 5. 2020

Přerov 31. 10. 2019



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 5. 5. 2020

.....

podpis

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval všem, kteří se podíleli na vytvoření této práce. Konkrétněji vedoucímu bakalářské práce prof. Ing. Miloslavu Seidlovi, Ph.D. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této bakalářské práce.

Anotace

Bakalářská práce je věnována problematice provádění přeprav nadrozměrných nákladů v podmínkách ČR s důrazem na rizika. Práce obsahuje teoretickou část, ve které je popsána přeprava nadrozměrných nákladů. Další částí je analýza současného stavu silničních přeprav nadrozměrných zásilek v podmínkách ČR a rizika související s přípravou a realizací silniční přepravy nadrozměrných zásilek. Závěrečná část zahrnuje zpracování modelového příkladu plánování a zabezpečení přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou.

Klíčová slova

Přeprava, nadrozměrná zásilka, silniční doprava, rizika přepravy.

Annotation

The subject of this bachelor thesis is the implementation of the transport carrying abnormal loads in the territory of the Czech Republic. Whereas the emphasis is being placed on potential risks. The main goal of the theoretical part of this thesis is to describe the transport carrying upper tier loads. In the next part, the analysis has been made. The analysis covers the current state of transport carrying abnormal loads in the Czech Republic and the possible risks related to its preparation and execution. The final part includes the processing of the model example required for the planning and securing of the shipping of abnormal loads transferred by the road transport.

Keywords

Transport, upper tier load, road transport, transport risks.

Obsah

Úvod.....	10
1 Přeprava nadlimitních nákladů jako součást teorie logistiky silniční dopravy	11
1.1 Dopravní logistika.....	11
1.2 Přeprava nadlimitních nákladů.....	13
1.2.1 Těžká nákladní vozidla	14
1.2.2 Zákonné normy týkající se přeprav nadrozměrných nákladů.....	15
1.2.3 Povolování přeprav nadměrných nákladů.....	16
1.2.4 Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy	18
2 Analýza současného stavu silničních přeprav nadrozměrných zásilek v podmínkách ČR	19
2.1 Silniční doprava v České republice.....	19
2.2 Charakteristika silniční sítě České republiky	20
2.2.1 Dálnice	22
2.2.2 Silnice	22
2.2.3 Místní komunikace	22
2.2.4 Účelová komunikace.....	22
2.3 Přeprava nadlimitních nákladů v České republice	23
2.3.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006	25
2.3.2 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)	26
2.3.3 Mezinárodní Úmluva CMR	27
2.3.4 Smlouva o přepravě věci.....	28
2.4 Doprovodná vozidla a policejní doprovod.....	28
2.4.1 Doprovodná vozidla.....	29
2.4.2 Policejní doprovod.....	30

3	Rizika související s přípravou a realizací silniční přepravy nadrozměrných zásilek a opatření na jejich snižování.....	31
3.1	Trasa nadrozměrné přepravy.....	31
3.1.1	Návrh trasy.....	31
3.1.2	Databáze tras.....	33
3.1.3	Podmínky průjezdnosti.....	33
3.2	Nedodržování pravidel silničního provozu.....	34
3.3	Nedodržování bezpečnostních požadavků.....	35
3.4	Technický stav vozidla.....	35
3.5	Nakládka a vykládka vozidel.....	35
3.6	Uložení nákladu.....	36
4	Zpracování modelového příkladu plánování a zabezpečení přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou.....	38
4.1	Dopravní společnost AUTODOPRAVA Václav Novák.....	38
4.2	Vznik požadavku na přepravu.....	38
4.2.1	Zpracování podkladů pro přepravu.....	39
4.2.2	Příprava a studie přepravní trasy.....	39
4.3	Povolení k přepravě nadrozměrné zásilky.....	40
4.3.1	Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu.....	40
4.3.2	Rozhodnutí o přepravě nadrozměrného nákladu.....	40
4.4	Samotná přeprava nadrozměrné zásilky.....	41
4.4.1	Naložení nákladu.....	41
4.4.2	Trasa přepravy nadrozměrného nákladu.....	42
4.4.3	Rizika na přepravní trase nadrozměrného nákladu.....	43
4.4.4	Vyložení nákladu.....	44
4.5	Zhodnocení přepravy nadměrného nákladu.....	45
4.6	Příklad autorem navržené trasy k zajištění přepravovaného nákladu.....	46
	Závěr.....	49

Seznam zdrojů.....	50
Seznam grafických objektů.....	53
Seznam zkratk	54
Seznam příloh	56

Úvod

Bakalářská práce se zabývá problematikou rizik přepravy nadrozměrných nákladů prostředky silniční dopravy. V dnešní době je přeprava nákladní silniční dopravou nejrozšířenější, a proto na sebe klade obrovské nároky. Nejvíce přepravovaných věcí, zboží a surovin se přepravuje právě po pozemních komunikacích a nové technologie umožňují přepravovat stále větší a těžší náklady.

Cílem bakalářské práce je analyzovat provádění přeprav nadrozměrných nákladů v podmínkách ČR s důrazem na rizika.

Tato práce se v úvodní teoretické kapitole zabývá přepravou nadrozměrných nákladů jako součást teorie logistiky silniční dopravy. Především se zabývá dopravní logistikou, která je nezbytná k fungování silniční dopravy. A dále příslušnými zákony a povolením, které hodnotí silniční přepravu už jako nadrozměrnou.

Ve druhé kapitole je představena analýza současného stavu silničních přeprav nadrozměrných zásilek v podmínkách ČR. Je zde stručně popsána silniční doprava a charakteristika silniční sítě České republiky. Realizace a podmínky pro přepravy nadrozměrných zásilek včetně doprovodných vozidel či policejního doprovodu.

V další kapitole se věnuji rizikům, které souvisejí s přípravou a realizací silniční přepravy nadrozměrných zásilek a opatření na jejich snižování. Nejpodstatnější částí této kapitoly a samotná přepravní trasa, která musí být naprosto dokonalá, aby celá přeprava nadrozměrné zásilky proběhla v pořádku bez problémů.

Poslední kapitola bakalářské práce se zabývá zpracováním modelového příkladu plánování a zabezpečení přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou. V této kapitole jsem využil teoretických znalostí, popsal celý průběh a realizaci přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou. Od samotné poptávky k přepravě zásilky až po její konec. Pro toto zpracování jsem spolupracoval s dopravní společností NOVAK TRASPORT a konzultantem Filipem Novákem.

1 Přeprava nadlimitních nákladů jako součást teorie logistiky silniční dopravy

Sektor doprava je jednou z nejdůležitějších oblastí národního hospodářství. Prakticky ovlivňuje všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Jedná se o sektor finančně velmi náročný, ale na druhé straně výrazně přispívá do příjmové stránky veřejných rozpočtů. Doprava je souhrnem jednotlivých účelných činností, dle kterých se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravními prostředky jsou veškerá technická zařízení, prostřednictvím nichž dochází k přemístění materiálů, výrobků či zboží. Je součástí hospodářské infrastruktury, jejímž přínosem je nehmotný efekt, a to přemístění neboli přeprava. [1]

1.1 Dopravní logistika

Dopravní logistika se zabývá aplikací logistického přístupu na řízení pohybu zásilek po dopravních cestách, počínaje převzetím od dopravce (odesílatele) až po předání přepravci (příjemci). Dopravní logistika se specializuje na problémy přepravního charakteru při přepravě zboží, osob a zvířat bez ohledu na druh dopravy. Zabývá se koordinací a optimalizací prostorového rozmístění kapacit, pohybu prostředků a zařízení po dopravní síti, jejichž součinnost je nutná k uskutečnění potřebné přepravy. Rozvoj je determinován úrovní dopravní infrastruktury, dopravních a přepravních prostředků a zařízení, přepravními a logistickými technologiemi, informačními a řídicími systémy.

V osobní dopravě se logistika zaměřuje především na dopravní obsluhu určitých průmyslových podniků nebo na dopravní obsluhu určitých měst, oblastí nebo regionů. V nákladní dopravě se logistika zaměřuje především na dopravní obsluhu určitých výrobních a distribučních firem. [1]

Doprovce – podnikatel, který se smlouvou o přepravě věci zavazuje odesílateli, že za úplaty přepraví věc z určitého místa (místo odeslání) do jiného místa (místo určení). Dopravce přepravu uskutečňuje.

Převpravce – objednavatel přepravy. V nákladní dopravě je to ta osoba, která si nechá dopravcem za úplaty přepravovat věc či jiný náklad. V osobní dopravě se objednavatel

přepravy označuje jako cestující. V České republice se právní vztah mezi dopravcem a přepravcem řídí ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, § 2555-2571 („Přeprava věci“). Další obecně závazná pravidla stanovují zákony, například zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Zasilatel – podnikatel, který je držitelem živnostenského listu na vázanou živnost, opravňující ho provozovat živnost „zasílatelství“ (Živnostenský zákon). Zasilatel se zavazuje příkazci, že mu ve vlastním jménem, na jeho účet a za úplaty obstará přepravu zboží z určitého místa na jiné určité místo, dále může také uskutečnit i pomocné služby související s přepravou.

Příkazce – osoba (právní osoba, fyzická osoba), která si u zasilatele objedná obstarání přepravy, popř. další pomocné služby související s přepravou, na tento účel uzavírá se zasilatelem zasilatelskou smlouvu a ve věci pomocných služeb příslušné další smlouvy. [1]

Mezi nejznámější a nejvyužívanější druh dopravy patří silniční doprava. Je to doprava nejrozšířenější a z hlediska univerzálnosti a flexibility nejlepší druh dopravy. Díky hustotě silniční infrastruktury je možné dostat se všude tam, kde je pozemní komunikace. Další druhy dopravy:

- železniční – není tak rozsáhlá a pružná, přesto je velkým konkurentem v oblasti stanovování cen a nákladů,
- letecká – nepovažuje se za standardní způsob přepravy, protože je velmi nákladná, zato ale velmi rychlá,
- lodní – zahrnuje jak vnitrostátní (řeky, jezera), tak mezinárodní námořní přepravu. Tento druh dopravy je časově náročný,
- potrubní – využívá se pro přepravu kapalných nebo plyných látek (např. ropa, zemní plyn, chemikálie), doprava je velmi spolehlivá a nákladově výhodná,
- kombinovaná – může využívat výhod jednotlivých druhů dopravy a tím pravděpodobně nejkvalitněji uspokojit požadavky zákazníků, je tedy považována za základ dopravní logistiky. [1]

1.2 Přeprava nadlimitních nákladů

Obecně lze za nadlimitní náklad považovat takový náklad, který svými parametry přesahuje limity stanovené Ministerstvem dopravy ČR. Tedy délku, výšku, šířku či hmotnost. Každý stát má svými právními předpisy určeno, co lze ještě považovat za běžnou soupravu, a na co už je nutno pohlížet jako na nadměrný náklad. Příklad nadměrného nákladu je uveden na Obr. 1.1, kde je nadměrným nákladem trup letadla. [2]



Obr. 1.1 Příklad nadměrného nákladu

Zdroj: [3]

Dalším specifikem těchto přeprav je jejich časová a finanční náročnost. Časovou náročností rozumíme nejen naplánování trasy, ale také rychlost přesunu nákladu po komunikacích. Finanční náročnost spočívá především v nákladech na speciální techniku nutnou k přepravě, úpravách trasy, tedy odstranění překážek bránících v průjezdu, zpevnění mostních konstrukcí apod. a uvedení těchto úprav do původního stavu. [4]

Přeprava nadrozměrných (přesahují maximální povolené rozměry) či extrémně těžkých (přesahují maximální povolené hmotnosti či nápravové tlaky) nákladů spadá do kategorie zvláštního užívání pozemních komunikací, které je uvedeno v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Samotná přeprava nadlimitní zásilky může ohrozit bezpečnost silničního provozu. Z tohoto důvodu je nutno před přepravou požádat o vydání povolení příslušný silniční správní úřad. V žádosti o povolení k přepravě nadměrného nákladu musí být uvedeny základní parametry nákladu, technické parametry vozidel a návrh trasy. Příslušný úřad na základě žádosti vydá povolení, a poté lze přepravu uskutečnit. Schvalující správní úřad dále rozhoduje o přidělení doprovodného vozidla, jehož osádka má za úkol zabezpečit plynulý, a hlavně bezpečný přesun nadlimitní zásilky.

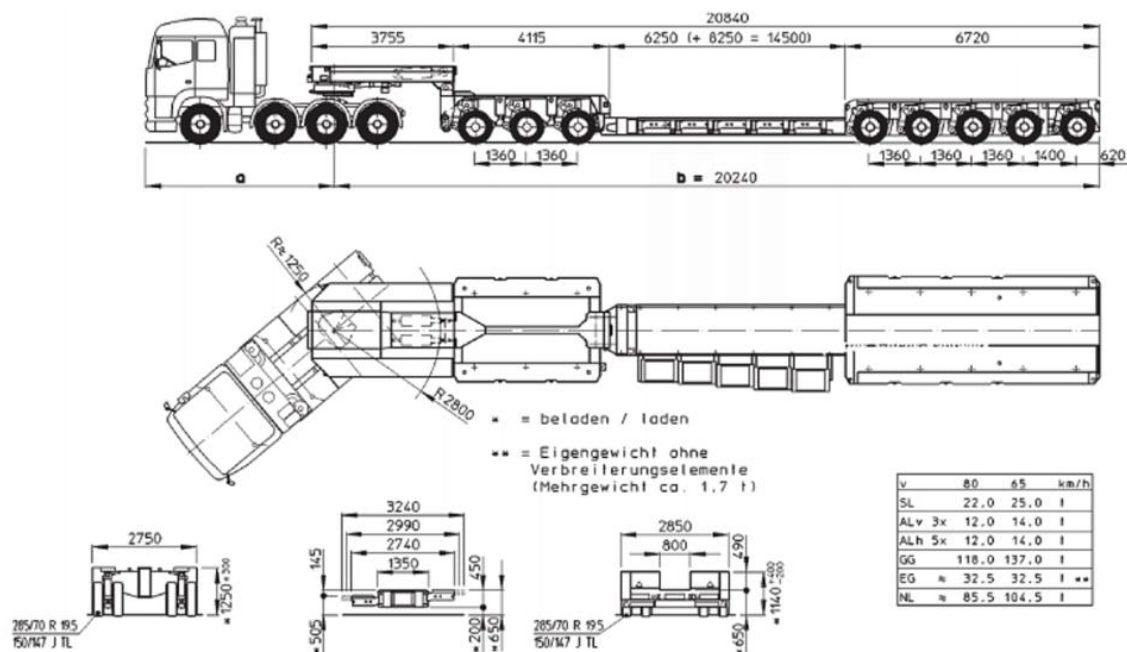
Vydání povolení a vypracování potřebných posudků k vydání povolení je zpoplatněno dle sazby zákona č 634/2004 Sb., o správních poplatcích. [2]

Pokud osoba není schopna uskutečnit přepravu svými vlastními dopravními prostředky (např. stavební firmy), může se s požadavkem přepravy obrátit na libovolnou dopravní společnost, která je schopna požadovanou přepravu zajistit, či osloví zasilatelskou firmu, které vyřešení všech potřebných záležitostí a samotné uskutečnění svěří. Při přepravách nákladů, které nesplňují maximální možné limity dané vyhláškou č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších úprav jsou většinou používána speciálně upravená vozidla či jejich soupravy. [2] [5]

1.2.1 Těžká nákladní vozidla

Těžká nákladní vozidla jsou konstruována na vyšší zatížení (vyšší počty náprav, zesílené rámy, jiné převodové ústrojí). Vozidla bývají dále vybavena většími nádržemi na pohonné hmoty. Zvláštností tahačů uzpůsobených k přepravě extrémně těžkých nákladů (zpravidla při celkové hmotnosti nad 180 tun) je zařízení WSK (Wandler Schalt Kupplung). Toto zařízení je měnič kroutícího momentu, který je využíván při rozjezdech, jízdách do strmého stoupání. Ve spojení s tahači jsou používány také speciální přívěsy či návěsy (podvalníky), které jsou k přepravám nadrozměrných či extrémně těžkých předmětů konstruovány. [2]

Podvalníky lze rozdělit dle typu jejich stavby do několika kategorií, podvalníky plošinové, snížené plošinové, hlubinné, rámové, oplenové a modulární systémy. Většina podvalníků je teleskopických, to znamená, že jsou schopny několikanásobně roztáhnout ložnou plochu určenou k uložení nákladu. Samotný náklad musí být na dopravním prostředku umístěn tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, jako například přesahujícími výstupky a znemožnění samovolného pohybu nákladu. To je nutné zejména u kolových vozidel, stavebních či jiných strojů. K tomuto účelu jsou využívány vázací prostředky jako jsou řetězy, smyčky a upínací popruhy. Pro znázornění a představení tahače s podvalníkem slouží Obr. 1.2, na kterém lze vidět tahač s hlubinným podvalníkem včetně rozměrů a počtu náprav. [2]



Obr. 1.2 Nákres s rozměry hlubinného podvalníku Goldhofer STZ-VH8 (3+5) XLE

Zdroj: [6]

Za naložení, fixaci a převoz nákladu nese odpovědnost řidič vozidla přepravující nadlimitní náklad. Jízdu musí přizpůsobit stavu komunikace, povětrnostním i dalším vlivům okolí, které by mohly zapříčinit ohrožení plynulosti a bezpečnosti provozu nebo škodu na majetku či zdraví. K zajištění plynulé a bezpečné přepravě zásilky jsou řidiči nákladního vozidla nápomocni pracovníci doprovodných vozů. [2]

1.2.2 Zákonné normy týkající se přeprav nadrozměrných nákladů

Tento druh velmi specifické přepravy si vyžádal také zohlednění v legislativních předpisech zemí, v nichž je tato přeprava uskutečňována. Tyto předpisy charakterizují podmínky pro přepravu těchto netypických nákladů, a to jak po stránce formální (např. doklady potřebné pro vydání povolení, správní poplatky, sankce atd.), tak i prvky praktické (limitní hodnoty, doprovodná vozidla, upevnění nákladů atd.). Přepravy zvláště těžkých nebo nadrozměrných nákladů a užití vozidel neodpovídajících vyhláše Ministerstva dopravy a spojů upravují tyto zákonné normy, které lze rozdělit do dvou kategorií. [5]

První skupinou jsou normy spíše technického rázu, tedy týkající se samotného provozu. Jedná se o zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, s účinností od 1. dubna

1997 a vyhlášku č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, s účinností od 7. května 1997. [5] [7]

Důležitými normami jsou vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, s účinností od 1. ledna 2015 a vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, s účinností od 1. října 2018

Dále se jedná o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších právních předpisů ze dne 14. září 2000. [5]

Druhou skupinou předpisů, jsou předpisy týkající se především správních postupů. Zde patří zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích ve znění pozdějších právních předpisů ze dne 26. listopadu 2004 a zákon č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších právních předpisů ze dne 24. června 2004. Neměl by být opomenut ani zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů ze dne 24. ledna 1997. [5]

Všechny tyto legislativní předpisy jsou nutné k tomu, aby byl zajištěn bezproblémový převoz nadrozměrných nákladů, a to za předem jasně daných podmínek. [5] [7]

1.2.3 Povolování přeprav nadměrných nákladů

Přeprava nadrozměrných nákladů není běžným užitím dopravních komunikací, ale tzv. zvláštním užitím komunikace. Zvláštním užitím komunikace se rozumí užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem, nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, s povolením příslušných úřadů a vlastníka komunikace. Může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, je nutný předchozí souhlas Ministerstva vnitra pro dálnice a rychlostní silnice, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie České republiky. [5]

Povolování přeprav zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míry stanovené vyhláškou Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel je v České republice prováděno na základě § 25 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,

ve znění pozdějších předpisů, jednotlivými silničními správními úřady, kterými jsou podle § 40 téhož zákona:

- obecní úřad – na místních komunikacích,
- krajský úřad – na silnicích I., II. a III. tříd (mimo dálnice), pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod jednoho kraje,
- Ministerstvo dopravy – na dálnicích a též silnicích v případech, že trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje. [5] [7]

Pokud vozidlo nebo souprava překročí míry stanovené vyhláškou č. 209/2018 Sb., podléhá užití dálnice, silnice nebo místní komunikace tímto vozidlem nebo soupravou povolení k přepravě podle § 25 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích. Vydání povolení podle § 25 odst. 6 písm. a) zákona o pozemních komunikacích podléhá podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a jeho přílohy Sazebník správních poplatků, pol. č. 35, zaplacení správního poplatku. Údaje potřebné k vydání povolení jsou stanoveny v § 40 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. [5]

Dne 25. ledna 2019 bylo Ministerstvem dopravy vydáno opatření obecné povahy č.j. 308/2019-120-SSU/19, kterým byly podle § 24b odst. 2 zákona o pozemních komunikacích určeny silnice II. a III. třídy na území České republiky pro užití vozidly, jejichž vybrané hodnoty hmotností a rozměrů překračují hodnoty stanovené zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to za podmínek uvedených v opatření, pro účely přepravy zemědělských strojů. Toto opatření nabylo účinnosti dne 9. února 2020. [5]

Každý, kdo se bude zabývat přepravou nadrozměrných nákladů, musí získat povolení od příslušných orgánů státní správy. Tyto orgány jsou definovány v § 40 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a spojů, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností. [5] [7]

Příslušné rozhodnutí správního orgánu, respektive jeho postup vydávání je v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád. Silniční správní úřad tedy vydá rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace danému subjektu, a to právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti.

Toto povolení je vystaveno na dobu určitou a jsou v něm stanoveny přesné podmínky zvláštního užívání. Povolení k zvláštnímu užívání komunikací nezbavuje uživatele (nabyvatele povolení) jakýchkoliv povinností k náhradám za poškození nebo znečištění komunikací. Povinností správního orgánu je vystavit toto povolení bez zbytečného odkladu. Pokud toto nelze učinit bezodkladně, má tento orgán státní správy k tomuto účelu stanovenou lhůtu 30 dní od zahájení řízení. Jde-li o složitější případy, je tato lhůta prodloužena o dalších 30 dní. [5]

Nejčastější povolení u tuzemských dopravců je tzv. trvalka, kdy se jedná o opakovanou přepravu nadlimitní zásilky, která se uděluje například na 6 měsíců s poplatkem 12 000 Kč. Toto rozhodnutí taktéž vydává ministerstvo dopravy. O trvalku se zažádá, když dojde k překročení celkových rozměrů 16,5 metrů délky, 2,55 metrů šířky a 4 metrů výšky. Celková hmotnost pak přesáhne 42 tun. V rozhodnutí je dále specifikován jeden podvozek, jeho typ, registrační značka a hmotnost. Dále je zde uveden tahač, těch zde může být uvedeno více, kdyby došlo k poškození některého z nich. U tahačů je taktéž napsán typ, tedy značka vozidla, registrační značka a hmotnost. Opakovaná přeprava se uděluje do celkové maximální délky soupravy, což je 25 metrů. Do maximální šířky soupravy 3,5 metrů, do maximální výšky soupravy 4,5 metrů a okamžité celkové hmotnosti soupravy 44 tun. Dále se pak specifikuje zatížení na nápravu vozidla, což je děleno podle počtu náprav. [5]

1.2.4 Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy

Specifikem vymezujícím nadrozměrnou přepravu jsou vyhláškou stanovené limitní hodnoty, jejichž překročení již vyžaduje povolení správním orgánem, jako přepravu nadrozměrnou. Tyto hodnoty vychází z vyhlášky č. 209/2018 Sb. o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, přesněji v § 5 a § 7. Limitní hodnoty České republiky pro přepravu nadlimitní zásilky jsou celkové rozměry do 16,5 metrů délky, 2,55 metrů šířky a 4 metrů výšky. Celková hmotnost soupravy pak nesmí přesáhnout 42 tun. Pokud se tak stane je nutné zažádat na ministerstvo dopravy o povolení. [4] [8]

2 Analýza současného stavu silničních přeprav nadrozměrných zásilek v podmínkách ČR

V dnešní době se přepravuje velké množství jakéhokoliv druhu zboží, jak na území České republiky, tak i mezi různými státy či jednotlivými kontinenty. Z veřejného pohledu má silniční doprava za poslední léta vyšší nárůst než ostatní druhy dopravy. To je dáno především flexibilní a dostatečnou silniční sítí, rychlostí přepravy a snazšími okolnostmi. 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, která nesplňují dané limity technického a emisního stavu. Naproti tomu, užívání nových vozidel nabízí řadu bezpečnostních prvků pro bezpečnost přepravy nákladů. [3] [9]

2.1 Silniční doprava v České republice

Dále se zaměřím v této práci pouze na silniční dopravu. Ta patří k jedněm z nejrozšířenějších druhů dopravy. Její vývoj patří celosvětově k nejprogresivnějším. Poskytuje nejrozsáhlejší pokrytí trhu díky hustotě silniční sítě. Mezi její největší konkurenty patří železniční doprava v oblasti velkých zásilek a letecká doprava v přepravě menších zásilek. [2]

Mezi přednosti silniční dopravy patří zejména flexibilita, univerzálnost, dostupnost, rychlost, relativně nízké náklady, značný komfort a také rychlá přizpůsobivost trhům a poptávce. Na druhou stranu slabými stránkami jsou značná míra znečištění prostředí a také vysoký stupeň nebezpečí. Silniční doprava nespočívá jen v samotné přepravě zboží nebo osob, ale souvisí s ní i přenos informací, předání dokumentů, příprava zboží či osob k přepravě, manipulace, nakládka a vykládka zboží, plánování dané trasy, platba za přepravu nebo za dané zboží, přistavení či odstavení vozidla. [2]

Silniční dopravu lze kategorizovat podle několika kritérií, např. podle druhu potřeby vlastní – cizí, podle přemístovaného subjektu osobní – nákladní nebo podle geografického hlediska mezistátní – vnitrostátní. [2] [7]

Silniční doprava pro vlastní potřeby je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Silniční dopravu pro vlastní potřeby může provozovat kdokoliv, kdo dodržuje podmínky provozu silničních vozidel. Nepotřebuje k tomu žádné zvláštní povolení státu. Pro zahraniční dopravu stanovila podmínky EU. [2] [7]

Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Provozovatel silniční dopravy (dopravce) je fyzická nebo právnická osoba, která provozuje silniční dopravu podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. [7] [10]

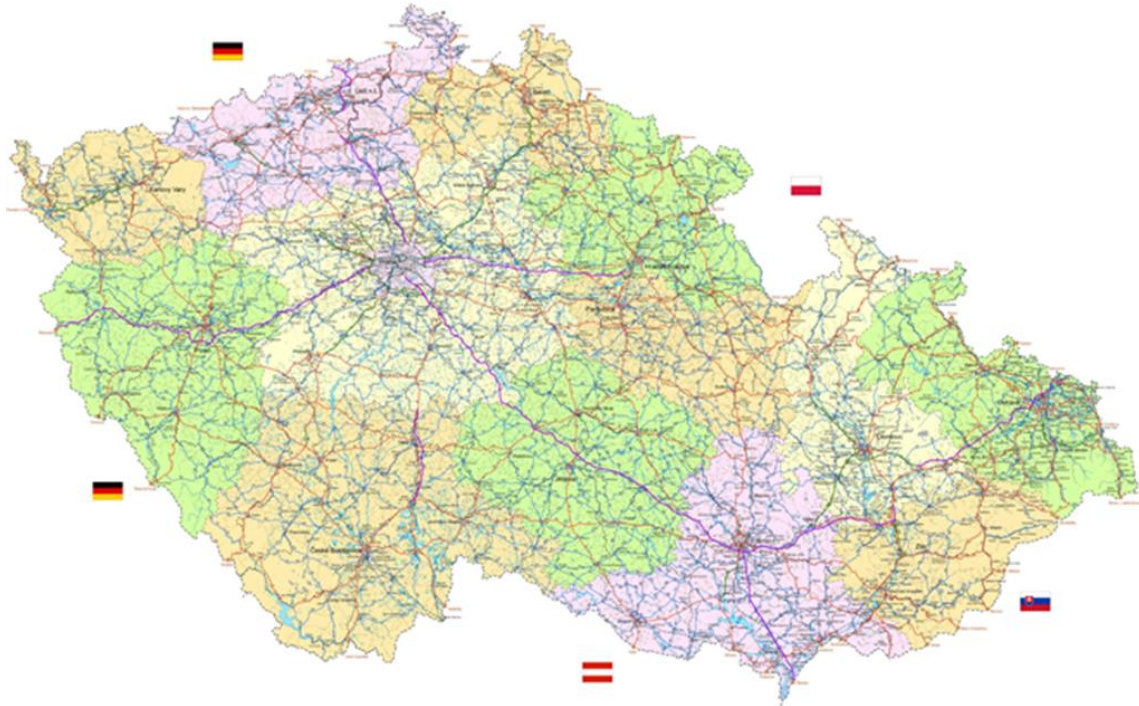
Mezi hlavní povinnosti tuzemského dopravce patří:

- používat vozidlo evidované v ČR s platnou technickou a emisní způsobilostí,
- zajistit, aby řidiči dodržovali dobu řízení, bezpečnostních přestávek a odpočinku, vést o tom záznam,
- zajistit, aby práci řidiče z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání, úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu, podrobila se pravidelné lékařské prohlídce a je podle ní způsobilá k řízení motorových vozidel,
- zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu záznamy: záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a doklad o nákladu a vztahu dopravce k něm, a to u vozidel nad 3,5 tun celkové hmotnosti včetně přívěsu,
- zajistit, aby v každém vozidle při jeho provozu byly: záznam o provozu vozidla, záznam o době řízení vozidla, doklad k nákladu. [1]

2.2 Charakteristika silniční sítě České republiky

Silniční síť představuje soubor pozemních komunikací vyskytujících se v předem stanoveném územním celku. V České republice jsou rozlišovány podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikací čtyři základní kategorie komunikací. K 31. prosinci 2015 bylo zrušeno označení rychlostní silnice a tyto pozemní komunikace byly označeny jako dálnice, případně některé jako silnice I. třídy. V České republice je celkem 19 dálnic, 70 silnic I. třídy a 428 silnic II. třídy. [2] [7]

Dopravní infrastruktura české silniční dopravy tvoří vzájemně propojenou síť silnic a dálnic, která jsou záměrně vybudované tak, aby spojovaly důležitá města, obce a okolní státy. Celková silniční síť ČR je znázorněna na Obr. 2.1, kde jsou barevně označena krajská území a vlajkami jsou označeny sousední státy ČR. [2] [7]



Obr. 2.1 Silniční a dálniční síť ČR

Zdroj: [11]

Silniční doprava je celek, který zahrnuje všechny prvky nezbytné k silniční dopravě. Patří sem pozemní komunikace, dopravní cesty a dopravní prostředky. Všechny tyto prvky by měly být používány a stavěny s ohledem na ekologii a životní prostředí, tak i na ekonomickou prosperitu. Rozvoj infrastruktury je důležitý pro celkový rozvoj země. Stát a jeho politika by měla zabezpečit takovou dopravní infrastrukturu, která bere ohled na životní prostředí, kvalitu života obyvatel, bezpečnost dopravy, a hlavně rozvoj a s ním spojenou hustotu především dálniční sítě a koridorů pro spojování cest mezi ostatními zeměmi. Rozvoj dopravní infrastruktury silniční dopravy je důležitý pro politiku a soudržnost zemí EU. [2] [9]

Zařazením pozemních komunikací do jednotlivých tříd a kategorií se zabývá Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Ten dělí pozemní komunikace do čtyř kategorií podle svého určení a dopravního významu na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. [2] [7]

2.2.1 Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice se podle svého určení a dopravního významu rozděluje na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy (rychlostní silnice). Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. [7]

2.2.2 Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. [7]

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozděluje do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení ostatní pozemní komunikace. [7]

2.2.3 Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozděluje podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy,
- 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. [7]

2.2.4 Účelová komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních

pozemků. Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. [7]

2.3 Přeprava nadlimitních nákladů v České republice

Přeprava nadlimitních nákladů, jak už bylo řečeno, je sama o sobě specifické odvětví. Ke správnému rozlišení druhu přepravy je nutné znát rozměry a hmotnost dané soupravy. K porozumění těmto pojmům je vhodné definovat také jednotlivé části vozidla, o jejichž rozměry se jedná. Například u hmotnosti se rozlišuje hmotnost pohotovostní, užitečná a celková. Z tohoto důvodu je důležité tyto základní pojmy nezaměňovat. Je vhodné definovat několik základních pojmů, které by mohly být zaměněny. Pro správnost kontroly hmotnosti a rozměrů vozidla musí být znám bod, od kterého se měří délka návěsu, tedy od osy tzv. královského čepu. [12]

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích se zabývá schvalováním technické způsobilosti vozidel, ať už typu, přestavby, či jednotlivého vozidla. Obsahuje technické požadavky na konstrukci vozidel různých kategorií, udává povinnou výbavu vozidel, upravuje použití světelných zařízení na vozidlech. Vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel udává největší přípustné rozměry a hmotnosti vozidel a jejich jízdních souprav. V Tab. 2.1 a Tab. 2.2 jsou uvedeny maximální možné limity hmotností a rozměrů jednotlivých vozidel či souprav. [8]

Tab. 2.1 Největší povolené hmotnosti dle vyhlášky č. 209/2018 Sb.

Hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí:	
u jednotlivé nápravy	10 t
u jednotlivé hnací nápravy	11,5 t
u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy při jejím dílčím rozvoru:	
do 1 m	11,5 t
od 1 m a méně než 1,3 m	16 t
od 1,3 m a méně než 1,8 m	18 t

Pokračování Tab. 2.1

Hodnoty hmotností na nápravu, skupinu náprav vozidla a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí:	
u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy při jejím dílčím rozvoru:	
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 9,5 t	19 t
u dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy při jejím dílčím rozvoru:	
do 1 m	11 t
od 1 m a méně než 1,3 m	16 t
od 1,3 m a méně než 1,8 m	18 t
u trojnápravy motorových vozidel součet zatížení všech náprav trojnápravy	27 t
u jednotlivé nepoháněné nápravy v trojnápravě motorových vozidel	9 t
u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení všech náprav trojnápravy při jejím dílčím rozvoru:	
do 1,3 m včetně	21 t
nad 1,3 m do 1,4 m včetně	24 t
nad 1,4 m do 1,8 m včetně	27 t
Hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí:	
u motorových vozidel se dvěma nápravami	18 t
u motorových vozidel se dvěma nápravami, jedná-li se o vozidlo kategorie M3	19,5 t
u motorových vozidel se třemi nápravami	25 t
u motorových vozidel se třemi nápravami, 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 9,5 t	26 t
u motorových vozidel se čtyřmi a více nápravami	32 t
u přívěsů se dvěma nápravami	18 t
u přívěsů se třemi nápravami	24 t
u přívěsů se čtyřmi a více nápravami	32 t
u jízdních souprav	48 t

Zdroj: Vlastní zpracování podle [8]

Tab. 2.2 Největší povolené rozměry dle vyhlášky č. 209/2018 Sb.

Největší povolená šířka	
vozidel kategorií M, N, O, R, T nebo C, není-li v této vyhlášce stanoveno jinak	2,55 m
u vozidel, jejichž pevné nebo pohyblivé nástavby jsou speciálně vybaveny pro přepravu nákladu při řízených teplotách a jejichž boční stěny včetně izolace jsou nejméně 45 mm silné	2,6 m
u zvláštních vozidel podkategorie SS při jízdě na silnicích II. a III. třídy, místních komunikacích a účelových komunikacích; pokud překračují šíři vozidla uvedenou v 1. řádku tabulky až do celkové šíře 3,5 m, lze je provozovat pouze za užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy nebo za použití vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy	3,5 m
samojízdných a výměnných tažených strojů, nesených pracovních strojů v jízdní soupravě s nosičem a traktorů za podmínek stanovených jiným právním předpisem; pokud překračují šíři vozidla uvedenou v 1. řádku této tabulky až do celkové šíře 3 m, lze je provozovat pouze za užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy nebo za použití vozidla technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy	3 m
Největší povolená výška	
vozidel kategorií N nebo O, určených pro přepravu vozidel	4,2 m
jízdní soupravy taženého vozidla s návěsem	4,08 m
Největší povolená délka	
jednotlivého vozidla s výjimkou autobusu a návěsu	12 m
jízdní soupravy motorového vozidla s návěsem	16,5 m
jízdní soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem	18,75 m
jízdní soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem kategorie O, určeným pro přepravu vozidel	20,75 m
jízdní soupravy traktoru s jedním přípojným vozidlem	18 m
jízdní soupravy traktoru se dvěma přípojnými vozidly	22 m
jízdní soupravy samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního zařízení stroje	20 m
jízdní soupravy se dvěma přívěsy nebo s kombinací návěsu a jednoho přívěsu	22 m

Zdroj: Vlastní zpracování podle [8]

2.3.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

Nařízení č. 561/2006 upravuje podmínky pracovní doby řidičů v Evropském společenství. Ustanovuje maximální doby řízení i odpočinku řidičů a určuje podmínky záznamu

průběhu pracovní činnosti řidičů a následnou archivaci těchto záznamů. Maximální doby jednotlivých činností obsahuje Tab. 2.3. [13]

Tab. 2.3 Maximální doby jednotlivých činností

Činnost		Doba (v hodinách)
Max. nepřetržitá doba řízení		4,5
Denní doba řízení	řádná	9
	prodloužená	10
Přestávka v řízení	řádná	0,75
	dělená	0,25+0,5
Denní doba odpočinku	řádná	11
	dělená	3+9
	zkrácená	9
Týdenní doba řízení		56
Čtrnáctidenní doba řízení		90
Týdenní doba odpočinku	řádná	45
	zkrácená	24
Týdenní pracovní doba		60
Přestávka na jídlo a oddech		0,5

Zdroj: Vlastní zpracování podle [14]

2.3.2 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

Tato dohoda platí v rámci států, které tuto úmluvu stvrdily svým podpisem. Kromě zemí Evropského společenství sem patří například Švýcarsko. Touto dohodou jsou stanoveny maximální možné doby řízení a odpočinku osádek nákladních vozidel, jejich dodržování a záznamová zařízení ve vozidlech, kterým se říká tachografy. [13]

Dohoda AETR (Accord européen sûr les transports routiers) svého vzniku po současnost prošla mnoha změnami napříč časovým spektrem. Aktuálně se Dohoda řídí doplňkovým sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s., která vychází z Ženevského zasedání Pracovní skupiny pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise OSN, které se konalo v říjnu 2008 a je doplněno sdělením č. 82/2010 Sb. m. s. V platnost pro ČR vstoupilo aktuální sdělení 20. září 2010. Aktuální novela sjednocuje Dohodu AETR a Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006. I v režimu dohody AETR

tak musí řidič dokládat činnost za aktuální den a předchozích 28 kalendářních dní a dodržovat všechny doby jako v případě nařízení č. 561/2006. [13]

2.3.3 Mezinárodní Úmluva CMR

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen „CMR“ - Convention Marchandise Routière) nabyla účinnosti dne 2. července 1961, a to ve smyslu jejího čl. 43 odst. 1. Prvních pět ratifikačních listin bylo uloženo státy Francií, Itálií, Rakouskem, Jugoslávií a Nizozemskem. Československá socialistická republika se stala smluvním státem Úmluvy CMR dne 3. prosince 1974, a to na základě vyhlášky ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb. ze dne 27. listopadu 1974 o Úmluvě CMR. Protokol k Úmluvě CMR ze dne 5. července 1978 je pro Českou republiku závazný od roku 2006. Úmluva CMR byla originálně sepsána se stejnou platností v jazyce anglickém a francouzském. [15]

Dále se Úmluva CMR vztahuje na každou smlouvu o přepravě zásilek za úplaty silničním vozidlem, jestliže místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání, jak jsou uvedena ve smlouvě, leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této úmluvy. Úmluvou CMR se tedy bude vztahovat i závazkový vztah mezi dvěma českými osobami, které mezi sebou uzavřeli přepravní smlouvu, samozřejmě za splnění ostatních úmluvou požadovaných předpokladů. [15]

Úmluva CMR obsahuje rovněž negativní vymezení rozsahu své platnosti, když výslovně stanovuje, že se nevztahuje na přepravy prováděné v rámci mezinárodních poštovních úmluv a na přepravy mrtvol. [15]

Úmluva CMR řeší především tyto otázky:

- odpovědnost dopravce při použití jiných osob k přepravě,
- listiny užívané v oblasti silniční nákladní přepravy (nákladní list CMR),
- odpovědnost dopravce za škodu vzniklou na zásilce,
- reklamace nároků z přepravní smlouvy,
- promlčení nároků z přepravní smlouvy,
- pravomoc soudů při řešení sporů,
- přeprava prováděná postupně několika dopravci (tzv. následný dopravce). [15]

2.3.4 Smlouva o přepravě věci

V oblasti dnešní moderní vnitrostátní i mezinárodní silniční nákladní dopravy je velmi neobvyklé, aby dopravce a odesílatel mezi sebou uzavírali smlouvu o přepravě věci (zásilky) v “klasické“ písemné formě. Nutnost písemné formy není zákonem předepsána a je nezbytné přisvědčit skutečnosti, že v podmínkách dnešního obchodu by byl tento požadavek jen stěží únosný. Na druhou stranu si však výhody existence písemně uzavřené přepravní smlouvy smluvní strany uvědomí zpravidla až v rámci vzniklého sporu, kdy jsou vůči jedné nebo druhé straně právě z důvodu absence písemného právního titulu jejich závazkového vztahu vyvozovány negativní právní důsledky. [16]

Vznik smlouvy v oblasti vnitrostátní silniční nákladní dopravy je proces vzniku přepravní smlouvy (podrobně upraven v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník) ve smyslu kterého vzniká přepravní smlouva přijetím objednávky dopravcem anebo převzetím zásilky k přepravě ze strany dopravce. [16]

Smlouva o přepravě věci (zásilky) je jak v oblasti vnitrostátní, tak i mezinárodní silniční nákladní dopravy úplatnou smlouvou, na jejímž základě vzniká dopravci povinnost přepravit věc (zásilku) z místa odeslání do místa určení, přičemž odesílatel je povinen zaplatit dopravci sjednané přepravné. To jsou podstatné náležitosti tohoto smluvního typu, bez nichž by smlouva nevznikla, přičemž ostatní náležitosti jsou víceméně otázkou vzájemného ujednání smluvních stran. Tímto způsobem jsou strany oprávněny dojednat si veškeré další skutečnosti týkající se jejich závazkového vztahu, jako např. čas nakládky a vykládky zásilky, určení osoby, jež bude nakládku či vykládku provádět, přepravní lhůtu, vyloučení možností užití jiného dopravce či otázky úplaty za plnění přepravní smlouvy. Zásadně však smluvní strany nemůžou zvláštním ujednáním omezit rozsah odpovědnosti za škodu stanovený zákonem či Úmluvou CMR. [16]

2.4 Doprovozná vozidla a policejní doprovod

O přidělení technického a popř. policejního doprovodu pro přepravu nadrozměrného nákladu rozhoduje silniční správní úřad. Stanoví povinnost technického doprovodného vozidla dle kritérií. Povinnost technického doprovodného vozidla vyplývá z výroku rozhodnutí silničního správního úřadu. Ten v něm stanoví, zda jsou nebo nejsou nutná a jsou-li potřebná, stanoví jejich počet. [4]

2.4.1 Doprovozná vozidla

Silniční správní úřad určuje počet doprovodných vozidel především dle navržené a schválené trasy, uzavírek, mostních konstrukcí atd. Tedy hlavním kritériem je bezpečnost silničního provozu na trase přepravy. Právní úprava neupravuje technické doprovodné vozidlo, tedy jeho speciální vybavení, speciální označení nebo vybavení zvláštním světelným zařízením, vysílačky atd. V příloze č. 12 k vyhlášce č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je stanoveno, která vozidla musí být vybavena oranžovým výstražným majákem. Barvou zvláštního výstražného světla modré nebo oranžové barvy se vyjadřuje zvláštní povaha vozidel a jejich postavení vůči všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Toto světlo musí být schváleného typu. Jejich umístění řeší také tato vyhláška. Doprovozná vozidla se dělí do kategorií dle účelu jejich použití. Na ilustrativním Obr. 2.2 jsou vyobrazena doprovodná vozidla firmy NOSPED, s.r.o., která se specializuje na doprovody k nadrozměrným a těžkým přepravám. [3] [4]



Obr. 2.2 Doprovozná vozidla

Zdroj: [3]

Oranžové majáky nemusí být zapsány do technického průkazu vozidla, pokud jsou snímatelné. Tento maják může být upevněn pomocí magnetického držáku nebo na odnímatelném nosiči. Je-li na vozidle upevněn neodnímatelně, je nutný jeho zápis do technického průkazu vozidla. [4]

Řidič technického doprovodného vozidla je povinen chovat se podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Z § 42 tohoto zákona vyplývá povinnost řidiče vozidla vybaveného výstražným světlem, užívat toto světlo jen tehdy,

hrozí-li ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Užití tohoto výstražného zařízení dává řidiči také určitá zvýhodnění, tedy nemusí se řídit některými ustanoveními zákona, jenž jsou pro ostatní účastníky silničního provozu závazná. Jeho povinností je však počínat si se zvýšenou opatrností a neohrozit bezpečnost provozu na silničních komunikacích. Ostatní účastníci silničního provozu jsou povinni umožnit tomuto vozidlu jeho činnost a dbát jeho pokynů například jako snížit rychlost nebo dokonce i zastavit vozidlo. [4]

2.4.2 Policejní doprovod

Po podání žádosti o povolení k přepravě nadměrného nákladu vydá silniční správní úřad rozhodnutí o povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací pro přepravu zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel. V tomto rozhodnutí je uvedeno, zda stačí pouze technické doprovodné vozidlo, nebo zda je nutný i policejní doprovod. [4]

Policejní doprovod je nutný ve dvou případech. Při překročení rozměrových a váhových limitů (šířka 5,5 metru, délka 45 metru, překročení 100 tun hmotnosti). A druhým případem je alternativa, kdy přeprava tohoto nadrozměrného nákladu významným způsobem ovlivní bezpečnost a plynulost silničního provozu. V tomto případě se k přepravě vyjadřuje příslušný Dopravní inspektorát, který dále ještě může dopravci určit podmínky, za kterých lze přepravu vykonat. A to s ohledem na zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. [4]

Policie České republiky pak na žádost silničního správního úřadu, zaslano na dopravní inspektorát, poskytne doprovod služebními vozidly Policie České republiky. [4]

3 Rizika související s přípravou a realizací silniční přepravy nadrozměrných zásilek a opatření na jejich snižování

V silniční dopravě a zejména v silniční přepravě nadrozměrných zásilek je za potřeba si dávat pozor na preciznost a bezchybnou práci. Rizik spojených s přepravou nadrozměrných zásilek je mnoho, neboť může docházet k porušení nebo zanedbání některých úkonů, což může být katastrofální jak z hlediska ohrožení silničního provozu, tak i hlediska ekonomického. [4] [17]

3.1 Trasa nadrozměrné přepravy

Před samotnou realizací přepravy nadrozměrného nákladu je důležité navrhnout trasu tak, aby byla umožněna co nejméně komplikovaná průjezdnost vozidla a zásilky. Způsoby dopravců při vybírání vhodné trasy se liší. V některých zemích lze vhodnost trasy zkontrolovat pomocí aplikace zadáním rozměrů vozidla se zásilkou. V České republice existuje sdružení dopravců, kteří usilují o vybudování koridorů pro nadrozměrnou přepravu a usnadnění průjezdnosti těchto vozidel. [2] [18]

3.1.1 Návrh trasy

Trasu navrhuje vždy dopravce nebo žadatel o povolení k přepravě. Navrženou trasu dopravcem schválnil silniční správní úřad, pod který spadá příslušná komunikace. Pokud je trasa nevyhovující, například z důvodu špatné průjezdnosti, vyzve tento úřad zadavatele k přepracování návrhu trasy. Důležité je nejen zohlednit šířkovou průjezdnost, ale také výškový profil navrhované trasy a poloměry oblouků kvůli délce soupravy. V tomto případě, se tedy jedná o riziko průjezdnosti. [2]

Riziko průjezdnosti může nastat v rámci trasy např. u svislého dopravního značení umístěného příliš blízko komunikace, průjezdy pod mýtnými branami a průjezdy stavbami. Dalším problémovým úsekem může být kruhový objezd, který neumožňuje průjezd vozidel překračující limity rozměrů. V tomto případě může být riziko eliminováno přidáním rozšiřující kruhové úseče nebo přímým průjezdem přes kruhový objezd. Konkrétní přímý průjezd kruhovým objezdem, který se nachází u sjezdu z dálnice

D8 na 18 kilometru, je znázorněn na Obr. 3.1 a Obr. 3.2. Takových kruhových objezdů je celá řada. [2]



Obr. 3.1 Letecký pohled na kruhový objezd

Zdroj: [19]



Obr. 3.2 Pohled na kruhový objezd

Zdroj: [19]

Při plánování přepravní trasy, kdy je jednou z možností cesta po mostě je důležité zjistit nosnost mostu, aby nedošlo k jeho poškození. Dále se musí brát zřetel na drážní zařízení, jako jsou například kolejové přejezdy nebo trolejová vedení a v neposlední řadě síť elektrického vedení. [2]

3.1.2 Databáze tras

Databáze obecně použitelných tras pro nadrozměrnou přepravu, popřípadě problematických míst na trase, není veřejná a každý dopravce má vlastní seznam těchto tras dobře zabezpečený. Existují také programy, které vyhodnotí vhodnou trasu pro vozidlo zadaných rozměrů a hmotnosti. Jedním z nich je aplikace Navigator, která umožňuje zadat přesné rozměry naloženého vozidla a tím propočítat vhodnou trasu na základě těchto zvolených kritérií. Navržená trasa se cíleně vyhne problematickým místům. Použitím podobných programů lze eliminovat riziko selhání lidského faktoru, v podobě chybného úsudku při plánování trasy. [2]

3.1.3 Podmínky průjezdnosti

Pokud je vyvolána zvláštním užíváním komunikace potřeba změny dopravního značení na dané trase, pak je dopravce zodpovědný za vrácení značení do původního stavu. To znamená, že řidič doprovodného vozidla jedoucí před soupravou může například odmontovat svislé dopravní značení a po průjezdu nadměrné soupravy toto značení vrátit zpět do původního stavu. [2]

Průjezdnost trasy může být omezena i časově nejen z technického hlediska. Obecně platí, že je nákladní provoz omezen ve státní svátky a dny pracovního klidu. V zahraničí se mohou omezení průjezdnosti různit i v jednotlivých administrativních celcích. Proto je nutné tato omezení zjistit pro konkrétní oblasti, kterými se bude realizovat přeprava zásilky. Pro Německo například platí od 1. července do 31. srpna zákaz vjezdu vozidel přesahující hmotnost 7,5 tuny mezi 7:00 a 20:00. V České republice je omezen průjezd vozidel přesahující hmotnost 7,5 tuny o nedělích a státních svátcích mezi 13:00 a 22:00. Podmínky jako časové intervaly, kdy je možný průjezd určitými místy na trase stanovuje Ministerstvo dopravy. [2]

Dalším důležitým aspektem plánování trasy je průjezd mýtnými branami, protože ne všemi v rámci ČR lze projet s nadrozměrnou zásilkou. Proto je zveřejněn seznam mýtných bran, které jsou uvedeny v Tab. 3.1 a jsou uzpůsobeny k těmto průjezdům s konkrétními rozměry. V pětidenním předstihu se žádá na Ředitelství silnic a dálnic (dále jen ŘSD) o uvolnění průjezdu nadrozměrného nákladu. ŘSD pak určí časový harmonogram průjezdu. Umožnění průjezdu pod mýtnou branou pro nadrozměrnou přepravu je zpoplatněno v závislosti na časovém období průjezdu. [2]

Tab. 3.1 Úsekový seznam mýtných bran

Silnice	„z-do“	„z-do“	GPS-y	GPS-x
I/47	Kroměříž	Hulín	49,3157	17,4429
I/47	Prerov	Osek n/B-západ	49,4778	17,4541
I/47	Osek n/B-východ	Lipník n/B x I/35	49,5154	17,5391
I/47	Lipník n/B x I/35	Hranice-západ	49,5426	17,6624
I/47	Hranice-východ	Bělotín	49,5736	17,7752
I/48	Bělotín-východ x I/47	Nový Jičín x I/57	49,5783	17,8358
I/48	Nový Jičín x I/57	Příbor x I/58	49,6115	18,0552
I/55	Prerov-Horní Moštěnice	Říkovice	49,3866	17,4555
I/55	Říkovice	Hulín	49,3526	17,4458
I/58	Příbor-Skotnice	Malá Strana	49,6779	18,1258
I/58	Mošnov-letišťe	Petřvald-sever	49,7036	18,1547
I/58	Petřvald-sever	Krmelín	49,7251	18,1852

Zdroj: Vlastní zpracování podle [21]

3.2 Nedodržování pravidel silničního provozu

V té nejobecnější rovině se jedná o všechna nebezpečí, která s sebou přináší jízda a činnost řidiče jak na pozemních komunikacích, tak při jízdě a činnostech mimo komunikace. Jedná se o nebezpečí plynoucí z nedodržování pravidel silničního provozu, tj. zejména nevěnování se plně řízení a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích, nepřizpůsobení jízdy technickým vlastnostem vozidla, nepřipoutání se za jízdy bezpečnostním pásem, telefonování za jízdy, dále z nedodržování pokynů policisty a pokynů osob oprávněných řídit provoz na pozemních komunikacích, z nerespektování dopravního značení, dopravního zařízení a neřízení se světelnými, popřípadě i doprovodnými akustickými signály. [14] [18]

V rámci minimalizace nebezpečí, které přináší silniční provoz, případně jízda a činnost v terénu, jsou řidiči povinni dodržovat pravidla silničního provozu, musí respektovat dopravní značení, pokyny oprávněných osob k řízení silničního provozu. Nesmí jezdit s vozidlem s prasklým nebo poškozeným čelním sklem, nesmí umísťovat ve svém zorném poli žádné okrasné nebo upomínkové předměty, které by omezovaly výhled všemi směry, s výjimkou situací, která by snižovala bezpečnost jízdy za deště nebo sněžení. [17]

V případech zvláštních okolností, zejména při nedostatečném rozhledu nebo v terénu mimo pozemní komunikace, musí zajistit bezpečné couvání a otáčení za pomoci dalšího zaměstnance. [14]

3.3 Nedodržování bezpečnostních požadavků

Další nebezpečí vznikají z nedodržování některých ustanovení základního bezpečnostního předpisu pro tuto problematiku, tj. nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, např.: zastavování a stání na místech, kde vozidlo překáží z hlediska bezpečnosti práce a technických zařízení, nebo je ohroženo prací konanou v jeho blízkosti, povahou terénu nebo vedením inženýrských sítí, otáčení a couvání, nevyhovuje-li tomu povaha terénu, jízda po nedostatečně pevném, širokém a sjízdném terénu. [14] [18]

3.4 Technický stav vozidla

Technický stav vozidla je velice důležitý pro zásady předcházení nebezpečí dopravní nehody v důsledku závady na vozidle. Proto lze k jízdě užívat pouze vozidlo v odpovídajícím technickém stavu, zejména co se dotýká brzdového systému, vůle řízení, osvětlení, dostatečného dezénu pneumatik, zajistit stanovené prohlídky ve stanicích technických kontrol a stanicích měření emisí, včetně odstranění zjištěných závad a dalších důležitých věcí k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. [14]

V případě závady zjištěné během jízdy je potřebné učinit správné rozhodnutí, zda v jízdě pokračovat přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde je možno ji odstranit, nebo v jízdě nepokračovat. Přitom ale učinit taková opatření, aby během jízdy nebyla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nedošlo k poškození pozemních komunikací a životního prostředí. [14]

3.5 Nakládka a vykládka vozidel

Při nakládce a vykládce vozidel vznikají nebezpečí v souvislosti s nadměrnou fyzickou námahou. Může dojít k pádu při výstupu na ložnou plochu nebo při manipulaci s plachtou vozidel, k zakopnutí, uklouznutí a pádu ze špatně umístěného, respektive nezajištěného

nakládacího můstku. V neposlední řadě může dojít k přimáčknutí osoby provádějící spojování vozidla a k pohybu chybně zajištěného vozidla při nakládce a vykládce. Pro minimalizaci nebezpečí je nutno dodržovat stanovené hmotnostní limity při manipulaci s materiálem, vozidla při jejich stání zajišťovat předepsaným způsobem, používat zakládací klíny, v případě potřeb provozu a pro zajištění pracovní činnosti přidělit na vozidlo potřebný počet zaměstnanců pro tyto činnosti a před zahájením prací určit způsob jejich dorozumívání. Dále je žádoucí při výstupu na vozidlo, při sestupu z něj a při manipulaci s plachtou vozidla, použít bezpečný žebřík nebo jiné rovnocenné zařízení a bezpečně zajistit vyrovnávací můstek. [14]

3.6 Uložení nákladu

Pro bezpečnou přepravu nákladu je důležité jeho uložení. Primární funkce tohoto ustanovení spočívá v zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Legislativní úprava uložení a upevnění nákladu je obsažena v § 52 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Z tohoto ustanovení vyplývají následující pravidla, která lze vztáhnout na přepravu nadrozměrných nákladů. [4] [18]

Náklad umístěný na vozidle musí být umístěn tak, aby neomezoval a neohrožoval řidiče nebo osoby přepravované ve vozidle a nebránil výhledu z místa řidiče. Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval tuto komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky, registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti. To platí i pro zařízení sloužící k upevnění a ochraně nákladu, jako jsou například plachta, řetězy nebo lana. Předměty, které lze snadno přehlédnout, například jednotlivé tyče nebo roury, nesmějí po straně vyčnívat. [4] [18]

Přečnívá-li náklad vozidlo vpředu nebo vzadu více než o 1 metr, nebo přečnívá-li náklad z boku u motorového vozidla, nebo jízdní soupravy vnější okraj obrysových světel více než o 400 mm, musí být přečnívající konec nákladu označen červeným praporkem o rozměrech nejméně 300 x 300 mm, za snížené viditelnosti vpředu neoslňujícím bílým světlem a bílou odrazkou a vzadu červeným světlem a červenou odrazkou.

Odrazky nesmějí být trojúhelníkového tvaru a smějí být umístěny nejvýše 1,5 metru nad rovinou vozovky. [4]

Při přepravě nadrozměrných nákladů je nutno na tyto požadavky brát ohled. Tyto náklady jsou svými parametry atypické, a tedy pro ostatní účastníky silničního provozu mohou představovat potenciaální nebezpečí. V souvislosti s uložením a umístěním nákladu je povinností přepravce jasně označit náklad. Jak označit vozidlo je stanoveno ve vyhlášce 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tato vyhláška přikazuje, že vozidlo, jenž svými rozměry přesahuje limitní hodnoty, musí být jasně označeno. Na předních a zadních čelních plochách, co nejbližší k dolním a bočním obrysům vozidla, označena červenými a bílými pruhy stejné šířky. Nedovoluje-li konstrukce přímé upevnění, použijí se odnímatelné štíty. Správné naložení a upevnění nákladu je znázorněno na Obr. 3.3, kde je náklad zabezpečen proti nechtěnému pohybu pomocí upínacích popruhů. [4] [8]



Obr. 3.3 Upevnění nákladu pomocí upínacích popruhů

Zdroj: [22]

4 Zpracování modelového příkladu plánování a zabezpečení přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou

Úvodem do praktické části se chci zmínit o firmě, která mně poskytla nezbytné a důležité informace o přepravě nadlimitních zásilek. Především pak odborné konzultace s Filipem Novákem, které pro mě byly velice důležité a čerpal jsme z nich podklady pro praktickou část této práce.

4.1 Dopravní společnost AUTODOPRAVA Václav Novák

AUTODOPRAVA Václav Novák (NOVAK TRANSPORT) je česká dopravní společnost, která vznikla již v roce 1991. Od té doby firma získala mnoho zkušeností a postupně rozšiřovala své služby a vozový park. [23]

- V roce 2005 došlo k otevření veřejné čerpací stanice na pohonné hmoty a stanice na LPG (Liquified Petroleum Gas) zkapalněný ropný plyn v Novém Bydžově.
- Od roku 2006 firma nabízí vnitrostátní i mezinárodní přepravu nadměrných nákladů, stavební a zemědělské techniky, dále pak betonových prefabrikátů, sypkých materiálů a námořních kontejnerů.
- V roce 2015 došlo k zakoupení nového a většího areálu, kde byly vybudovány kanceláře a servisní středisko. Firma zde i provozuje nákladní servis a pneuservis vozidel.
- Od roku 2018 firma nabízí mechanizační služby zemědělcům v oblasti návozu tekutých hnojiv cisternami a jejich následné aplikování. [23]

4.2 Vznik požadavku na přepravu

Obecně platí, že v nákladní přepravě vzniká přepravní smlouva přijetím objednávky, převzetím zásilky nebo započítáním přepravy. To nastává za podmínek, když se obě strany dohodnou. A to jak dopravce (objednavatel přepravy), tedy v nákladní dopravě ten, kdo si nechá dopravcem za úplatu přepravovat věc či jiný náklad, tak i dopravce (provozovatel dopravy).

V tomto případě za úplný počátek vzniku přepravy lze hovořit o prvotní poptávce, tedy o zájmu uskutečnění přepravy nadlimitní zásilky. Toto oslovení podala jedna nejmenovaná firma k dopravní společnosti AUTODOPRAVA Václav Novák. Konkrétně se kontaktovali přes email a byl dán návrh na přepravu ocelové konstrukce o celkové hmotnosti 15 tun a rozměrech na délku 13,5 metrů, výšce 3,7 metrů a šířce 4,5 metrů. Přeprava byla žádána z výrobní haly v obci Běruničky do ulice Bucharova v Praze v předpokládaném termínu uskutečnění srpen 2018.

4.2.1 Zpracování podkladů pro přepravu

Po získání informací z emailové zprávy od potencionálního zákazníka se nejprve zjistí, zda je vůbec možné takovou přepravu reálně uskutečnit. To znamená, zda NOVAK TRANSPORT disponuje takovou technikou, které zvládne tuto požadovanou přepravu. Jedná se především o podvozek, který dokáže pojmout takový náklad. Po rozhodnutí, že se dá náklad požadovaných rozměrů přepravit, následuje další a těžší část, kterou je naplánování trasy, kudy se přeprava uskuteční.

4.2.2 Příprava a studie přepravní trasy

Z informací od budoucího klienta, který požaduje náklad konstrukce v Běruničkách a její následné přepravy do ulice Bucharova v Praze, je možné v mapě zakreslit předběžnou linii přepravní trasy. Tato předběžná trasa se volí co nejefektivněji, aby na cestě nenastaly nějaké komplikace. Snahou je se co nejlépe napojit na silnice vyšších tříd z důvodů bezpečné jízdy a plynulosti silničního provozu. Hlavním důvodem je především to, že na silnicích nižších tříd je užší jízdní pás, a proto je manévrování jízdní soupravy a vyhýbání se protijedoucím vozidlům na těchto komunikacích obtížné. Dále zde mohou působit problémy některé přírodní překážky jako jsou stromy a keře. Také nesmí být opomenuto svislé dopravní značení, které se často odmontovává, aby bylo možné projetí, omezený průjezd přes malé mostky, které jsou mezi obcemi úzké a nejsou stavěny na tak velkou zátěž. V okamžiku, kdy se tato nadrozměrná souprava dostane na silnice I. třídy nebo dálnice hrozí především výškové omezení průjezdem pod mýtnými branami nebo tunely.

Po takto navržené teoretické přepravní trase se musí zjistit, zda se po ní dá reálně uskutečnit požadovaná přeprava. To znamená reálně projet trasu například osobním automobilem a zjistit skutečnou průjezdnost.

Mnohdy se vystupuje z auta a metrem nebo pásmem se měří vzdálenosti například ve vesnicích či městech mezi budovami, zda se dá mezi nimi projet a nebude ohrožena bezpečnost silničního provozu. Zjišťuje se, zda jde například odmontovat svislé dopravní značení, zda není někde nějaká uzavírka z důvodů oprav na pozemní komunikaci či jiná překážka. Jestliže vše vyhovuje, musí se také myslet na to, že samotná přeprava proběhne až za nějaký čas od zjištění průjezdnosti, obvykle to bývá přibližně dva měsíce. Proto je velice důležitá informovanost ohledně budoucích prací na pozemních komunikacích a jejich případné uzavření a alternativní trasy.

Pokud zvolená přepravní trasa vyhovuje veškerým technickým i bezpečnostním podmínkám nastává poslední krok, a to dohoda ohledně finanční kompenzace za přepravu nadlimitní zásilky. Pokud se obě strany dohodnou vznikne smlouva o přepravě zboží.

4.3 Povolení k přepravě nadrozměrné zásilky

Další velice důležitou částí před samotnou přepravou je vyřízení nezbytných formalit. Jelikož v daném případě nestačilo běžné povolení tzv. trvalka, které je nejběžnější a pro většinu přeprav nadrozměrných nákladů vyhovuje, bylo nutné podat žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu. V tomto případě byl nadrozměrný náklad širší o 1 metr, než tzv. trvalka dovoluje.

4.3.1 Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu

Vyplněnou žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu podává dopravní společnost NOVAK TRANSPORT na ministerstvo dopravy, které má na vyjádření žádosti 30 dní.

V Příloha A jsou uvedeny veškeré potřebné náležitosti ke schválení této žádosti. Mezi ty nejdůležitější patří konkrétní údaje o předmětu přepravy, jako je například náklad, podvozek, tahač, celkové rozměry a hmotnosti soupravy. Další náležitostí je požadovaný termín na uskutečnění přepravy a následná předpokládaná trasa přepravy (Běruničky – Praha).

4.3.2 Rozhodnutí o přepravě nadrozměrného nákladu

Toto rozhodnutí o povolení nebo naopak zamítnutí přepravy nadrozměrného nákladu vydává Ministerstvo dopravy České republiky na základě poslané žádosti

o povolení přepravě nadměrného nákladu do 30 dnů. V Příloha B lze vidět toto rozhodnutí, které povoluje zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětu a užívání vozidel.

Toto rozhodnutí se vztahuje pouze na konkrétní nadlimitní přepravu a jsou v něm uvedeny veškeré náležitosti. Zejména žadatel, údaje o předmětu přepravy, termín přepravy, přepravní trasa, jaký bude doprovod nadlimitní zásilky a další důležité podmínky přepravy. Jednou z podmínek průjezdu po komunikacích v Praze byla, že se průjezd povoluje jenom v nočních hodinách, v době od 22:00 do 6:00, aby nebyla narušena bezpečnost a plynulost silniční dopravy.

4.4 Samotná přeprava nadrozměrné zásilky

Samotná přeprava nadrozměrné zásilky je nejtěžší záležitostí. Vše je předem pečlivě naplánováno a několikrát zkontrolováno, ale i tak se musí dávat pozor, aby se něco nezanedbalo. Především aby nedošlo k poškození nákladu a celé nadměrné soupravy, ale také aby nedošlo k narušení bezpečnosti silničního provozu. Proto byla cesta naplánována a uskutečněna v nočních hodinách, což byla i jedna z podmínek přepravy uvedená v rozhodnutí o povolení. Zejména tak bylo sníženo riziko nehodovosti vlivem snížené intenzity provozu. Celá přeprava nadrozměrné zásilky byla naplánována tak, aby se nikde nemuselo nuceně zastavovat.

4.4.1 Naložení nákladu

Samotné naložení nákladu proběhlo v areálu zadavatelské firmy, která si přepravu objednala. Na místě byl připraven vysokozdvíhový jeřáb, který vyzvedl a přemístil přepravovanou konstrukci na podvozek. Na Obr. 4.1 lze vidět samotné naložení konstrukce na podvozek.



Obr. 4.1 Naložení přepravované konstrukce

Zdroj: [24]

Po úspěšném naložení konstrukce následovalo její důkladné upevnění za pomoci řetězů a napínacích háků. Celé naložení probíhalo za denního světla z důvodů bezpečnosti. Celou soupravu nadrozměrné zásilky lze vidět na Obr. 4.2.



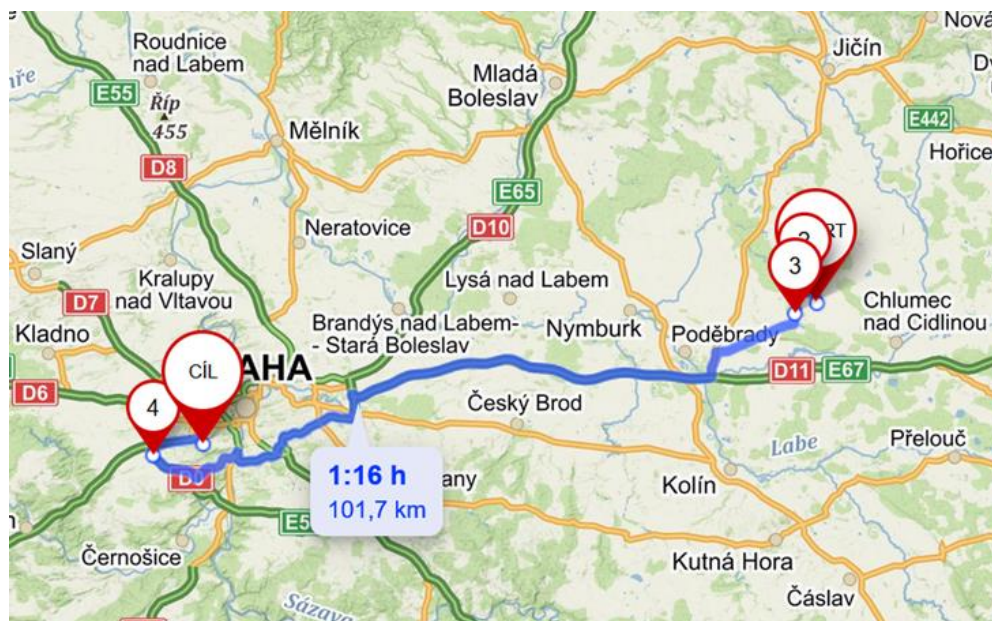
Obr. 4.2 Souprava s nadměrným nákladem

Zdroj: [24]

4.4.2 Trasa přepravy nadrozměrného nákladu

Samotná jízda soupravy začala z místa naložení, a to v areálu firmy v Běruničkách v nočních hodinách, konkrétně v jednu hodinu ráno. Celková délka trasy měřila

101,7 kilometrů a netrvala déle než čtyři hodiny, proto nemusela být bezpečnostní přestávka řidiče tahače. Znázornění celé trasy na mapě lze vidět na Obr. 4.3.



Obr. 4.3 Trasa nadměrné přepravy

Zdroj: Vlastní zpracování podle [25]

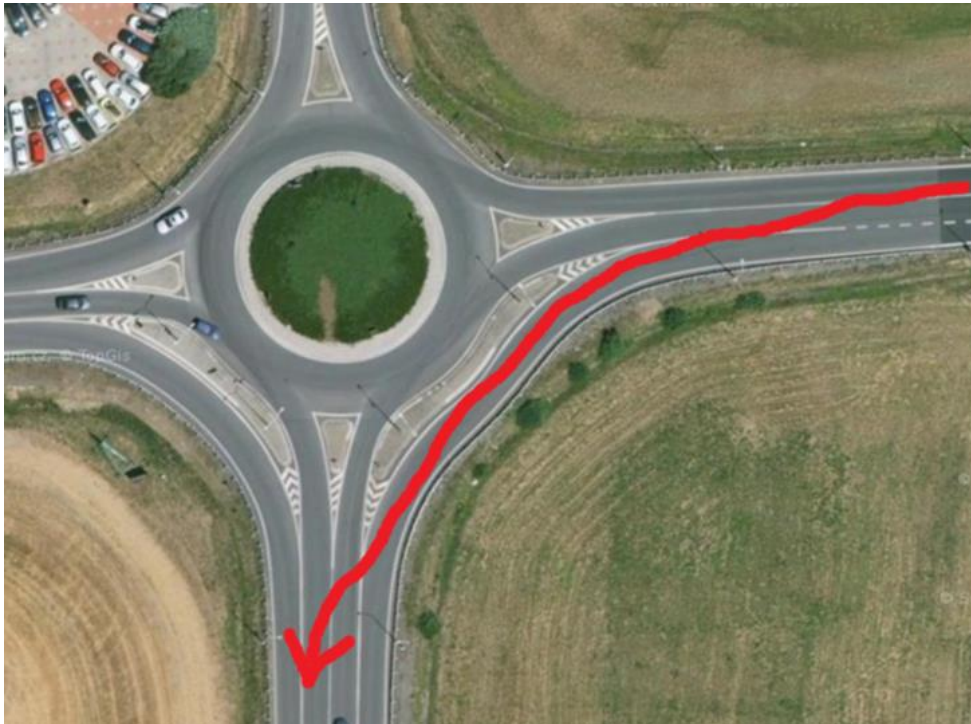
Převážní trasa vedla z Běruniček výjezdem z areálu firmy na ulici Městeckou. Po ujetí 2,5 kilometrů následovala silnice č. 324 přes Městec Králové a následně trasa pokračovala po silnici č. 328 směrem na Dlouhopolsko. Dále trasa vedla po silnici č. 11, kde se nachází rizikový kruhový objezd a po silnici č. 32 trasa pokračovala nájezdem na dálnici D11 (Exit 42), která vedla až do Prahy. Následně trasa vedla po Pražském okruhu a dále pokračovala po Štěrboholské spojnici na Jižní spojnku, přes Barrandovský most K Barrandovu na Pražský okruh a Rozvadovskou spojnku do ulice Bucharova, kde přeprava nadlimitního nákladu skončila. Poté se již čekalo na složení nákladu.

4.4.3 Rizika na přepravní trase nadrozměrného nákladu

Z bezpečnostních důvodů bylo schváleno, že k soupravě nadměrného nákladu bude zajištěn doprovod. O zajištění doprovodných vozidel se postarala dopravní společnost NOVAK TRANSPORT. Celkem se soupravou jela dvě doprovodná vozidla, která zajišťovala bezpečný průjezd.

Jedním z rizik na přepravní trase byl průjezd kruhovým objezdem u Poděbrad. Jelikož nebylo z technických důvodů možné, aby souprava mohla projet po kruhovém objezdu ve správném směru jízdy a vyjet třetím výjezdem, byla předem naplánovaná

trasa, kdy celá souprava s nadměrným nákladem projela kruhový objezd zleva, tedy proti směru jízdy. Tím se eliminovalo riziko spojené s vytáčením soupravy na kruhovém objezdu. Provoz v nočních hodinách nebyl ovšem veliký, a tak nebyla ohrožena bezpečnost na pozemních komunikacích. Rizikový kruhový objezd lze vidět na Obr. 4.4, kde je znázorněna jízda nadrozměrné soupravy červenou šipkou.



Obr. 4.4 Průjezd rizikovým kruhovým objezdem

Zdroj: Vlastní zpracování podle [26]

4.4.4 Vyložení nákladu

Po příjezdu na místo určení nadměrného nákladu bylo přibližně pět hodin ráno a čekalo se, až bude lepší viditelnost na samotné manévrování a vyložení nákladu. Náklad byl vyložen pomocí vysokozdvížného jeřábu, který ocelovou konstrukci umístil na místo jejího určení. Přípravu na vyložení nákladu lze vidět na Obr. 4.5.



Obr. 4.5 Vyložení nadměrného nákladu

Zdroj: [24]

4.5 Zhodnocení přepravy nadměrného nákladu

Podle mého názoru celková přeprava nadměrného nákladu proběhla hladce, bez sebemenších problémů a komplikací při nakládce i vykládce. Tato přeprava proběhla především bez porušení pravidel bezpečnosti silničního provozu. Celková trasa přepravy nadměrného nákladu byla naplánována a realizována podle plánu. Velkou zásluhu na tom měli všichni zaměstnanci NOVAK TRANSPORT a ostatní pracovníci, kteří se podíleli na celé realizaci této nadměrné přepravy. Výsledkem přepravy byla ocelová konstrukce, ze které se později vybudovalo restaurační zařízení.

4.6 Příklad autorem navržené trasy k zajištění přepravovaného nákladu

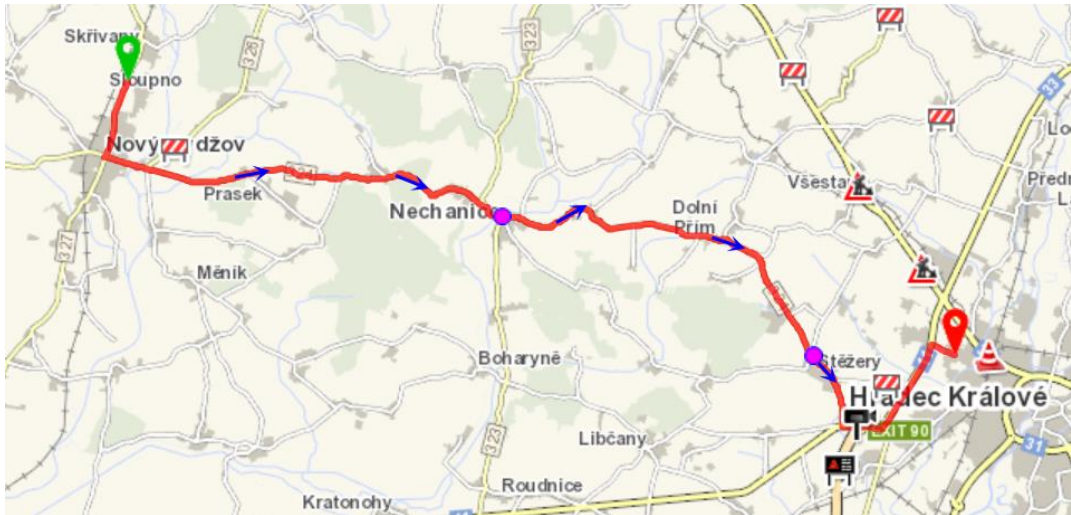
Tato část práce je zaměřena na vlastní zpracování trasy k přepravě nadrozměrného nákladu. Z výše uvedeného, reálně zpracovaného, návrhu jsem již mohl čerpat cenné informace k mému modelovému případu. Pro úplnost uvádím, že názvy společností a veškerá data jsou v této podkapitole smyšlená.

Dne 23. března 2020 přišla na firemní email společnosti LHOTKAS, s.r.o. poptávka na zajištění přepravy nadrozměrného nákladu od společnosti ABC, s.r.o. V první řadě byly s klientem komunikovány podmínky přepravy a informace týkající se daného nákladu. Klient žádal o přepravu dne 3. dubna 2020 ze Sloupna do Svobodných Dvorů (Hradec Králové). Po ujednání všech potřebných náležitostí klient smlouvu o přepravě věci podepsal.

Společnosti LHOTKAS, s.r.o. bylo Ministerstvem dopravy vydáno rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, a to od 3. února 2020 do 2. srpna 2020 (tzv. trvalka). Rozhodnutí se vztahuje na přepravní trasy zahrnující silniční síť na území České republiky. Toto povolení se týká konkrétního typu podvozku, typu tahače a soupravy s jasně definovanými rozměry a hmotnostmi. Společnost ABC, s.r.o. požaduje přepravit ocelovou konstrukci v celkové hmotnosti 20 tun. Jelikož jsou zaměstnanci společnosti LHOTKAS, s.r.o. schopni naložit tuto konstrukci na soupravu, na kterou se dané povolení vztahuje, a náklad tak nepřekročí šířku 3,2 metru, délku 18,5 metrů a výšku 4,5 metru, není nutné žádat o další povolení. Je zde vhodné zmínit, že okamžitá hmotnost soupravy zároveň nepřekročí 42 tun. Dále se společnost rozhodla vypracovat dvě varianty přepravních tras pro možnost výběru méně rizikové trasy.

První varianta trasy (Obr. 4.6):

- Sloupno – Nový Bydžov – Prasek – Kobylice – Staré Nechanice – Nechanice – Lubno – Dolní Příim – Stěžírky – Stěžery – Svobodné Dvory (Hradec Králové)



Obr. 4.6 První varianta trasy

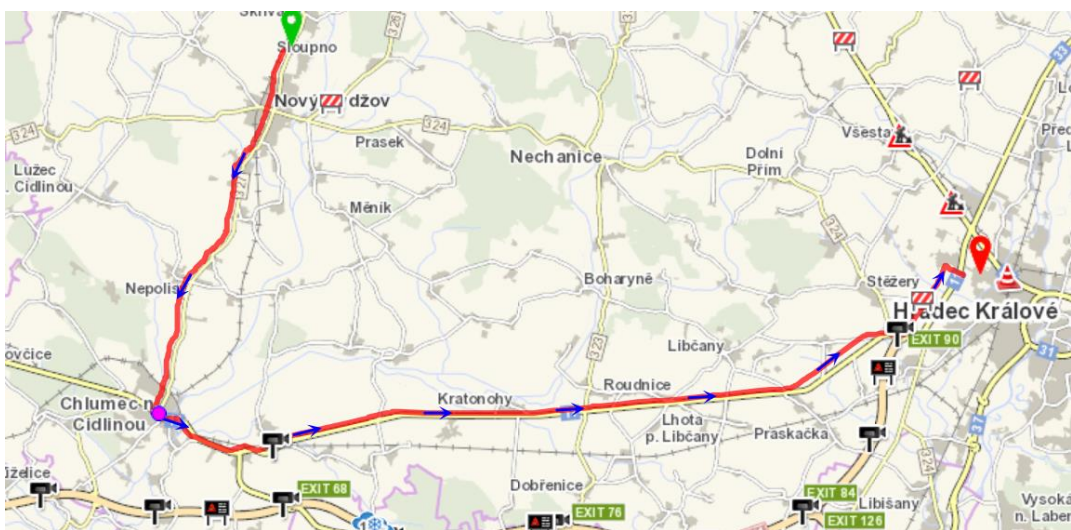
Zdroj: Vlastní zpracování podle [27]

Možné rizikové oblasti první varianty:

- kruhové objezdy,
- zúžený průjezd v Nechanicích,
- velké množství mostků napříč celou trasou.

Druhá varianta trasy (Obr. 4.7):

- Sloupno – Nový Bydžov – Zábědov – Zachrašťany – Zadražany – Nepochy – Chlumeck nad Cidlinou – Nové Město – Kratonohy – Roudnice – Lhota pod Libčany – Urbanice - Svobodné Dvory (Hradec Králové)



Obr. 4.7 Druhá varianta trasy

Zdroj: Vlastní zpracování podle [27]

Možné rizikové oblasti první varianty:

- kruhové objezdy,
- velké množství mostků napříč celou trasou.

Zhodnocení: U první varianty je největším rizikem zúžený průjezd v Nechanicích. Dle svých zkušeností v dané lokalitě společnost LHOTKAS, s.r.o. předpokládá nutnost využití doprovodného vozidla, jehož řidič může v případě nutnosti využít právo k omezení provozu na pozemních komunikacích, a tak snížit rizikovost projetí tímto úsekem trasy. Z tohoto důvodu společnost LHOTKAS, s.r.o. zvolila jako vhodnější trasu druhou variantu, neboť je méně riziková.

Závěr

V teoretické části jsem se zabýval přepravou nadrozměrných nákladů jako součástí teorie logistiky silniční dopravy. Především jsem zde popsal dopravní logistiku, která je nezbytná k fungování silniční dopravy. Uvedl jsem i příslušné zákony, které tuto oblast upravují. Zaměřil jsem se na současný stav silniční přepravy nadrozměrných zásilek v podmínkách České republiky a stručně jsem charakterizoval její silniční síť. Dále jsem popsal podmínky doprovodných vozidel či policejního doprovodu pro přepravy nadrozměrných zásilek. Zaměřil jsem se na rizika, která souvisejí s realizací silniční přepravy nadrozměrných zásilek a opatření na jejich eliminaci. Charakterizoval jsem rizika, která mohou nastat na trase přepravy ať už z důvodů selhání techniky nebo lidského faktoru.

Na základě informací poskytnutých dopravní společností NOVAK TRANSPORT a konzultantem Filipem Novákem jsem se v praktické části zabýval zpracováním modelového příkladu plánování a zabezpečení přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou. V této části jsem využil teoretických znalostí a popsal celý průběh a realizaci přepravy nadrozměrné zásilky. A dále jsem namodeloval dvě smyšlené přepravní trasy nadrozměrného nákladu, u kterých jsem hodnotil rizika přepravy a následně jsem díky tomu dospěl k výběru jedné z přepravních tras.

Tato bakalářská práce prohloubila mé znalosti v oblasti přepravy nadrozměrných nákladů.

Seznam zdrojů

- [1] SEIDL, M. *DOPRAVNÍ LOGISTIKA-2020*. Přerov: Vysoká škola logistiky o.p.s., 2020. Dostupné také z: intranet Vysoké školy logistiky o.p.s.
- [2] PÁLKA, Vojtěch. Problematika doprovodu při přepravě nadlimitní zásilky [online]. Pardubice, 2011 [cit. 2020-02-11]. Dostupné z: <<https://theses.cz/id/vt5d42/>>. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.
- [3] OSPED. Doprovody k nadrozměrným a těžkým přepravám [online]. [cit. 2020-02-13]. Dostupné z: <http://www.nosped.cz/doprovody>
- [4] KUŘE, Arnošt, Vyhodnocení legislativních předpisů pro speciální silniční přepravu mezi Českou republikou a severní Evropou [online]. Brno 2010 [cit. 2020-02-15]. Dostupné z: https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=33385. DIPLOMOVÁ PRÁCE. Vysoké učení technické V BRNĚ. Ústav soudního inženýrství. Vedoucí práce Ing. Jaroslav Kudláček
- [5] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Dokumenty: Přeprava nadměrných a nadrozměrných nákladů [online]. [cit. 2020-03-02]. Dostupné z <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Preprava-nadmernych-a-nadrozmernych-nakladu>.
- [6] GOLDHOFER. Podvalníky. [online]. [cit. 2020-03-13]. Dostupné z: <http://www.goldhofer.cz/podvalniky-privesy-navesy/navesy-rady-stz-vh/>
- [7] ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. In: Parlament ČR. Praha: Poslanecká sněmovna, 3/1997, číslo 13. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13#cast6>
- [8] ČESKO. Vyhláška. č. 209/2018 Sb., ve znění pozdějších úprav Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2018-209>
- [9] KLEPRLÍK, Jaroslav. Silniční doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7695-451-2.

- [10] ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Sbírka zákonů. Praha: Parlament ČR, 1994, ročník 1994, 37/1994, číslo 111. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>.
- [11] ČESKÉ DÁLNIČE. Přílohy [online]. [cit. 2020-03-13]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/cesko.jpg>
- [12] SOTOLÁŘOVÁ, Barbora. Silniční přeprava nadrozměrných zásilek [online]. Praha, 2019 [cit. 2020-03-11]. Dostupné z: <<https://theses.cz/id/r2tv2g/>>. Bakalářská práce. České vysoké učení technické v Praze.
- [13] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. [online]. [cit. 2020-03-20]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-\(2\)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Rezim-ridicu](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-a-mezinarodni-osobni-doprava/Mezinarodni-osobni-doprava-(2)/Legislativa-a-casto-kladene-dotazy/Rezim-ridicu)
- [14] ESIPA. Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 561/2006 [online]. [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32006R0561>
- [15] DOPRAVNÍ SMLOUVY. Úmluva CMR [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <http://www.dopravnismlouvy.cz/umluva-cmr>
- [16] DOPRAVNÍ SMLOUVY. Smlouvy: Smlouva o přepravě věci [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <http://www.dopravnismlouvy.cz/smlouva-o-preprave-veci>
- [17] SVENTEKOVÁ, Eva, Miloslav SEIDL a Ladislav ŠIMÁK. Logistics and Transport in Crisis Situations. Žilina: University of Žilina, 2012. ISBN 978-80-554-0579-7.
- [18] TOMEK, Miroslav a Júlia MIHOKOVÁ JAKUBČEKOVÁ. Špeciálne prepravy (CD nosič). Žilina: EDIS Vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 2010. ISBN 978-80-554-1395-2.
- [19] MAPY CZ. [online]. [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=14.3144571&y=50.3106111&z=19>
- [20] MAPY CZ. [online]. [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=14.3147508&y=50.3107768&z=20&pano=1&pid=44651651&yaw=3.772&fov=1.257&pitch=0.286>

- [21] MYTOCZ. Mýtný systém [online]. [cit. 2020-02-17]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/mytny-system/nadrozmerne-prepravy/index>
- [22] FACEBOOK. [online]. [cit. 2020-04-17]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/apltransport/photos/vzorn%C4%9B-upevn%C4%9Bn%C3%BD-n%C3%A1klad-dob%C5%99e-honzo-/304178223351645/>
- [23] NOVAK TRANSPORT. Nadměrná přeprava [online]. [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://www.novaktransport.cz/cs>
- [24] NOVÁK Filip
- [25] MAPY CZ. [online]. [cit. 2020-04-12]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=15.2887177&y=50.1911864&z=13&rc=9ifOqxYcX7dY8k8T3P9xY-YP9ge9XxXhI69gqfpk5M&rs=coor&rs=stre&rs=coor&rs=quar&rs=stre&ri=&ri=107523&ri=&ri=98&ri=125202&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D>
- [26] MAPY CZ. [online]. [cit. 2020-04-17]. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=15.1727324&y=50.1446243&z=19&l=0>
- [27] DOPRAVNI INFO. [online]. [cit. 2020-04-01]. Dostupné z: <http://www.dopravniinfo.cz/>

Seznam grafických objektů

Obr. 1.1 Příklad nadměrného nákladu	13
Obr. 1.2 Nákres s rozměry hlubinného podvalníku Goldhofer STZ-VH8 (3+5) XLE... 15	
Obr. 2.1 Silniční a dálniční síť ČR	21
Tab. 2.1 Největší povolené hmotnosti dle vyhlášky č. 209/2018 Sb.....	23
Tab. 2.2 Největší povolené rozměry dle vyhlášky č. 209/2018 Sb.	25
Tab. 2.3 Maximální doby jednotlivých činností	26
Obr. 2.2 Doprovodná vozidla	29
Obr. 3.1 Letecký pohled na kruhový objezd.....	32
Obr. 3.2 Pohled na kruhový objezd	32
Obr. 3.3 Upevnění nákladu pomocí upínacích popruhů	37
Obr. 4.1 Naložení přepravované konstrukce	42
Obr. 4.2 Souprava s nadměrným nákladem.....	42
Obr. 4.3 Trasa nadměrné přepravy	43
Obr. 4.4 Průjezd rizikovým kruhovým objezdem.....	44
Obr. 4.5 Vyložení nadměrného nákladu	45
Obr. 4.6 První varianta trasy	47
Obr. 4.7 Druhá varianta trasy.....	47

Seznam zkratek

%	procento
§	paragraf
AETR.....	Accord européen sûr les transports routiers - Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
atd.....	a tak dále
CMR.....	Convention Marchandise Routière - Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
č.....	číslo
č. j.....	číslo jednací
ČR	Česká republika
ES.....	Evropské společenství
EU	Evropská unie
Kč.....	Koruna česká
LPG.....	Liquified Petroleum Gas - zkapalněný ropný plyn
m	metr
MD.....	Ministerstvo dopravy
mm	milimetr
obr.	obrázek
odst.....	odstavec
OSN	Organizace spojených národů
ŘSD.....	Ředitelství silnic a dálnic
s.r.o.....	společnost s ručením omezeným
Sb.	sbírka zákonů
t	tuna
tj.	to je

tzv..... takzvaná

WSK..... Wandler Schalt Kupplung - měnič kroučícího momentu

Seznam příloh

Příloha A Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu.....	57
Příloha B Povolení k přepravě nadměrného nákladu.....	58

Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu

MINISTERSTVO DOPRAVY
nábř.L.Svobody 12, 110 15 Praha 1

Žadatel (uživatel): Václav Novák
Činěves 252
Dymokury
289 01
IČ: 40066231
Dič: CZ6602230316

Datum:13.srpna 2018.....

V zastoupení:

č.j. :
(vyplní žadatel)

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

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. č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Údaje o předmětu přepravy:

Náklad (druh, hmotnost) : **Konstrukce** **15 t**
 Podvozek (typ, RZ, hmotnost) : **FAYMONVILLE 3ST 2040** **12,6 t**
 Tahač (typ, RZ, hmotnost) : **VOLVO 4SH 8980** **9,034 t**
 Souprava - celková délka : **23,00** m včetně postrku : **XXXX** m
 max. šířka : **4,50** m
 max. výška : **4,40** m
 celková hmotnost : **max. 37,00** t včetně postrku : **XXXX** t
 zatížení jedn.náprav : ... **8 / 7,5 / 11,5 / 2 x 10** t
 rozvor náprav : **2,78 / 1,32 / T 9,89 / 1,36** m
 počet náprav/kol : **3/8 + 2/8** ks min.poměrně otáčení : **XXX** m

Požadovaný termín přepravy: od16.8.2018.....do20.8.2018.....

Přeprava: **Běruničky – Praha** (Rozvadovská spojka)

Běruničky (výjezd ul. Městecká) – III/3249 – II/324 – Městec Králové – II/328, směr Dlouhopolsko – I/11 – Odřepsy – I/32 – EXIT42, D11 – **Praha** (D11, Olomoucká – DO, Pražský okruh – Štěrboholská spojka – Jižní spojka – Barrandovský Most – K Barrandovu – D0, Pražský okruh – Rozvadovská spojka, u křiž. S ul. Bucharova)

Pozn.:

- **Náklad o celkové hmotnosti nad 60 t nebo nadměrných rozměru lze povolit jen výjimečně, pokud žadatel prokáže, že není technicky reálné snížit hmotnost nebo rozměry přepravy ani použít jiného způsobu přepravy a že zatížitelnost mostu a únosnost vozovek ověřené statickým posouzením umožní realizaci přepravy.**
- U vozidla (soupravy) nad 60 t uveďte obrysový náčrt vozidla (soupravy) s vyznačením všech rozměrů a umístění nákladu v příloze (formát A 4)
Doklady potřebné k vydání povolení:
- Výpis z obchodního rejstříku + zplnomocnění /v případě že žadatel není současně statutární zástupce nebo jednatel společnosti/
- Doklad prokazující technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích (technický průkaz silničního vozidla nebo zvláštního motorového vozidla, příp. technické osvědčení zvláštního vozidla nebo silničního vozidla)

Vyřizuje:Václav Novák.....

telefon:.....+420 777 558 910.....

e-mail:info@novaktransport.cz.....

.....
razítko a podpis žadatele

Povolení k přepravě nadměrného nákladu

MINISTERSTVO DOPRAVY
 Odbor pozemních komunikací

 C.j.: 52568
 Správní poplatek: 1.200,- Kč
 Číslo účtu: 3711-22027001/0710
 V Praze dne: 20.7.2018
 Vyřizuje: Bc. Bartoš
 ☎: +420225131306
 E-mail: miloslav.bartos@mdcr.cz

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 2, písm. c) a d) zákona č. 13/1997 Sb., pozemních komunikací, 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: **Václav Novák,**
289 01 Činěves, Činěves 252, IČO: 40066231

zvláštní užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhl. č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla silničními motorovými vozidly, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší, než stanoví zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

Údaje o předmětu přepravy, podmínky přepravy:

Náklad (druh, hmotnost) :	Konstrukce	15,00.....t
Podvozek (typ, RZ, hmotnost) :	FAYMONVILLE, 3ST 2040	12,60.....t
Tahač (typ, RZ, hmotnost) :	VOLVO, 4SH 8980.....	9,034.....t
Souprava - celková délka :	23,00 ¹	m
max. šířka :	4,50	m
max. výška :	4,40	m
celková hmotnost :	max.37,00	t
zatížení jedn.náprav :	max. 8,00 - 7,50 - 11,50 / 2 x 10,00	t
rozvor náprav :	2,78 - 1,32 / T 9,89 - 1,36.....	m
počet náprav/kol :	3/10 + 2/8	ks min.poloměr otáčení :

 Termín přepravy: **23.07.2018 - 03.08.2018**

 Přepravní trasa: **Běruničky - Praha (Rozvadovská spojka)**
Běruničky (výjezd ul. Městecká) - III/3249 - II/324 - Městec Králové - II/328, směr Dlouhopolsko - I/11 - Odřepsy - I/32 - Exit 42, D11 - **Praha** (D11, Olomoucká - D0, Pražský okruh - Štěrboholská spojka - Jižní spojka - Barrandovský Most - K Barrandovu - D0, Pražský okruh - Rozvadovská spojka, u křiž. S ul. Bucharova)

- Souprava bude vybavena příslušným obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti.
- Vzhledem k celkovým parametrům soupravy **nutné minimálně dva technické doprovody**, jejichž řidiči jsou oprávněni k výkonu této činnosti na území ČR a seznámení s průběhem trasy. Na směrově rozdělené komunikaci jedou alespoň dvě doprovodná vozidla vzadu za soupravou. Souprava a doprovodná vozidla budou vybavena příslušným obrysovým a výstražným osvětlením, které bude při jízdě v činnosti.
- **Doprovod provede (zajistí):** Václav Novák, 289 01 Činěves, Činěves 252, IČO: 40066231
- **Provéřit celou trasu, její výškové a šířkové uspořádání včetně poloměrů oblouků, a to ne dříve než 24 hod. před zahájením přepravy, zvláště úseky s dopravním omezením. Přeprava bude uskutečněna až po zjištění, že trasa umožňuje bezpečný průjezd pro danou soupravu.**
- Všechny mosty na trase, kde normální zatížitelnost nedosahuje 35,00t, přejezdět jako jediné vozidlo, s vyloučením ostatního provozu na mostě, středem nosné konstrukce, plynulou rychlostí max. 10 km/hod.!!
- **Trasa byla stanovena na základě garance žadatelem, že je pro dané parametry průjezdná**

Podmínky průjezdu po komunikacích v hl.m.Praze:

- Průjezd povolen pouze v nočních hodinách, v době od 22:00 do 06:00 hod..
- Mimo dálnice nutno trasu předem odsouhlasit s odborem dopravních agend MHMP (Bc. Ivana Loňková, tel. 236004398), který stanoví případně další podmínky přepravy, které je přepravce povinen dodržet!!

¹ Přesah nákladu od zadní hrany ložné plochy nepřekročí 3,00m

Autor/ka	Michal Široký, DiS.
Název BP	Rizika přepravy nadrozměrných nákladů prostředky silniční dopravy
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2020
Počet stran	40
Počet příloh	2
Vedoucí BP	prof. Ing. Miloslav Seidl, Ph.D.
Anotace	Bakalářská práce je věnována problematice provádění přeprav nadrozměrných nákladů v podmínkách ČR s důrazem na rizika. Práce obsahuje teoretickou část, ve které je popsána přeprava nadrozměrných nákladů. Další částí je analýza současného stavu silničních přeprav nadrozměrných zásilek v podmínkách ČR a rizika související s přípravou a realizací silniční přepravy nadrozměrných zásilek. Závěrečná část zahrnuje zpracování modelového příkladu plánování a zabezpečení přepravy nadrozměrné zásilky silniční dopravou.
Klíčová slova	Přeprava, nadrozměrná zásilka, silniční doprava, rizika přepravy.
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	