



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ
INSTITUT OF FORENSIC ENGINEERING

VYHODNOCENÍ LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ
PRO SPECIÁLNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVU MEZI
ČESKOU REPUBLIKOU A SEVERNÍ EVROPOU

EVALUATION OF LEGISLATIVE REGULATIONS FOR SPECIAL ROAD TRANSPORT
BETWEEN THE CZECH REPUBLIC AND NORTH EUROPE

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Bc. ARNOŠT KUŘE

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. JAROSLAV KUDLÁČEK

BRNO 2010

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Ústav soudního inženýrství
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student: Bc. Arnošt Kuře

který studuje v **magisterském navazujícím studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Vyhodnocení legislativních předpisů pro speciální silniční přepravu mezi Českou republikou a severní Evropou

v anglickém jazyce:

Evaluation of Legislative Regulations for Special Road Transport between the Czech Republic and North Europe

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Pro destinaci ČR - Dánsko, Norsko, Švédsko, Finsko jsou v jednotlivých státech různé legislativní podmínky pro přepravu zvláště těžkých a nadrozměrných nákladů. Úkolem je tyto podmínky vyhodnotit a doporučit jejich využití pro práci českého dopravce a zasílatele.

Cíle diplomové práce:

Zpracovat přehled právních norem jednotlivých států pro nadměrnou přepravu a doporučit realizační výstupy pro české dopravce pro správnou a rychlou orientaci v právech a povinnostech při provádění přepravě.

Abstrakt

Předložená práce se zabývá vyhodnocením legislativních předpisů pro speciální silniční přepravu mezi Českou republikou a severní Evropou. Hlavním cílem je zformulování základní metodiky pro postup při přepravě atypických nákladů. Práce je určena pro destinaci ČR - Dánsko, Finsko, Norsko a Švédsko. Zde jsou v jednotlivých státech různé legislativní podmínky pro přepravu zvláště těžkých a nadrozměrných nákladů. Úkolem je tyto podmínky vyhodnotit a doporučit jejich využití pro práci českého dopravce. Cílem diplomové práce je zpracovat přehled právních norem jednotlivých států pro nadměrnou přepravu a doporučit realizační výstupy pro české dopravce, speditéry a orgány státní správy, orgány státního odborného dozoru a policie ČR pro správnou a rychlou orientaci v právech a povinnostech při provádění přepravě. Výsledkem této práce je základní metodika postupu při přepravě nadrozměrných nákladů.

Abstract

The project evaluates legislative regulations for special road transport between the Czech Republic and Northern Europe. The main purpose of the project is to formulate a basic methodology for non-standard shipment's transit. Work observes destination of the Czech Republic - Denmark, Finland, Norway and Sweden. There exist differences in legislative conditions for the particularly heavy and oversized loads transport in these countries. The main objective is to evaluate these conditions and recommend utilization for Czech carriers. The thesis aims to enumerate the various national legal standards for excessive transportation and recommend implementation outputs for correct and a quick orientation in the rights and obligations during executing carriage for the Czech carriers. The basic methodology how to transport oversized loads results from this project.

Klíčová slova:

Nadrozměrný náklad, silniční transport, právní normy, potřebné dokumenty, bezpečnost.

Keywords:

Oversize loads, road transport, the legal standards, necessary documents, security.

Bibliografická citace:

KUŘE, Arnošt. *Vyhodnocení legislativních předpisů pro speciální silniční přepravu mezi Českou republikou a severní Evropou: diplomová práce.* Brno, 2010. 91 s. Vysoké učení technické v Brně. Ústav soudního inženýrství. Vedoucí diplomové práce Ing. Jaroslav Kudláček.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne

.....

podpis diplomanta

Poděkování:

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu diplomové práce Ing. Jaroslavu Kudláčkovi za metodické a přesné vedení při zpracování diplomové práce. Dále pak Ing. Josefu Libertínovi, CSc. za cenné rady a připomínky.

OBSAH

1. ÚVOD DO PROBLEMATIKY PŘEPRAVY NADROZMĚRNÝCH NÁKLADŮ VE VYBRANÝCH ZEMÍCH	13
2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH ZEMÍ.....	15
2.1. Česká republika.....	15
2.2. Dánské království.....	17
2.3. Norské království.....	18
2.4. Švédské království.....	19
2.5. Finská republika.....	20
3. NADROZMĚRNÉ NÁKLADY.....	21
4. ÚPRAVA NADROZMĚRNÉ PŘEPRAVY PRO JEDNOTLIVÉ ZEMĚ	23
4.1. Úprava pro Českou republiku.....	23
4.1.1. <i>Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů.....</i>	23
4.1.2. <i>Povolování přeprav nadměrných nákladů.....</i>	24
4.1.3. <i>Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy.....</i>	25
4.1.4. <i>Doklady nezbytné k vydání povolení.....</i>	27
4.1.5. <i>Správní poplatky.....</i>	29
4.1.6. <i>Doba platnosti povolení.....</i>	30
4.1.7. <i>Převzetí povolení.....</i>	31
4.1.8. <i>Stanovení trasy</i>	31
4.1.9. <i>Podmínky pro přepravu nadrozměrného nákladu.....</i>	31
4.1.10. <i>Technické doprovodné vozidlo a policejní doprovod</i>	33
4.1.11. <i>Uložení nákladu.....</i>	34
4.1.12. <i>Kontroly na silnicích a sankce</i>	36
4.2. Úprava pro Finskou republiku.....	38
4.2.1. <i>Základní podmínky.....</i>	38
4.2.2. <i>Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů.....</i>	38
4.2.3. <i>Povolování přeprav nadměrných nákladů.....</i>	39
4.2.4. <i>Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy.....</i>	39
4.2.5. <i>Doklady nezbytné k vydání povolení.....</i>	40
4.2.6. <i>Doba platnosti povolení a jeho převzetí.....</i>	41
4.2.7. <i>Technické doprovodné vozidlo a policejní doprovod.....</i>	41
4.2.8. <i>Povolené rychlosti a omezení dob jízdy.....</i>	44
4.2.9. <i>Odpovědnost za náklady a škody</i>	44

4.2.10. Uložení nákladu.....	45
4.2.11. Označení nadrozměrné přepravy.....	46
4.2.12. Sankce.....	49
4.3. Úprava pro Švédské království.....	50
4.3.1. Základní podmínky.....	50
4.3.2. Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů.....	50
4.3.3. Povolování přeprav nadměrných nákladů.....	50
4.3.4. Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy.....	51
4.3.5. Doklady nezbytné k vydání povolení.....	53
4.3.6. Doba platnosti povolení a jeho převzetí.....	53
4.3.7. Doprovodné vozidlo a traffic director.....	54
4.3.8. Povolené rychlosti a omezení dob jízdy.....	55
4.3.9. Odpovědnost za náklady a škody.....	56
4.3.10. Uložení nákladu	57
4.3.11. Označení nadrozměrné přepravy.....	58
4.3.12. Poplatky a sankce.....	60
4.4. Úprava pro Dánské království.....	61
4.4.1. Základní podmínky.....	61
4.4.2. Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů.....	61
4.4.3. Povolování přeprav nadměrných nákladů.....	62
4.4.4. Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy.....	66
4.4.5. Doklady nezbytné k vydání povolení.....	68
4.4.6. Doba platnosti povolení a jeho převzetí.....	69
4.4.7. Technické doprovodné vozidlo a policejní doprovod.....	69
4.4.8. Povolené rychlosti a omezení dob jízdy.....	69
4.4.9. Odpovědnost za náklady a škody.....	69
4.4.10. Uložení nákladu.....	70
4.4.11. Sankce.....	71
4.5. Úprava pro Norské království.....	72
4.5.1. Základní podmínky.....	72
4.5.2. Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů.....	72
4.5.3. Povolování přeprav nadměrných nákladů.....	73
4.5.4. Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy.....	73
4.5.5. Doklady nezbytné k vydání povolení.....	74

4.5.6.	<i>Doba platnosti povolení a jeho převzetí.....</i>	75
4.5.7.	<i>Doprovodné vozidlo a vedoucí transportu.....</i>	75
4.5.8.	<i>Povolené rychlosti a omezení dob jízdy.....</i>	77
4.5.9.	<i>Odpovědnost za náklady a škody.....</i>	77
4.5.10.	<i>Uložení nákladu.....</i>	78
4.5.11.	<i>Sankce.....</i>	78
5.	OSOBY ÚČASTNĚNÉ NA TRANSPORTU.....	79
6.	ZHODNOCENÍ A MOŽNÉ ÚPRAVY PRO PŘEPRAVU NADROZMĚRNÉHO NÁKLADU.....	80
7.	ZÁVĚR.....	82
8.	PŘÍLOHY.....	84
9.	ZDROJE.....	90

1. ÚVOD DO PROBLEMATIKY PŘEPRAVY NADROZMĚRNÝCH NÁKLADŮ VE VYBRANÝCH ZEMÍCH

Tato práce pojednává o specifických problémech při přepravě nadrozměrných nákladů z České republiky do vybraných zemí (Dánsko, Švédsko, Norsko a Finsko). Cílem práce je vytvoření základní metodiky pro postup při přepravě těchto atypických nákladů, tedy vytvořit navazující kroky, podle kterých mohou přepravci, speditéři a orgány státní správy, orgány státního odborného dozoru a policie ČR, postupovat.

Základní problematikou této práce je analýza, sběr a syntéza informací týkajících se přepravy nadrozměrných nákladů po silničních komunikacích. Z takto získaných podkladů, kterými jsou především zákonné normy jednotlivých států, budou vybrány informace nezbytné pro tuto práci.

Budou to především údaje týkající se rozměrů, postupů při povolování přepravy, základní legislativa, sankcí za nedodržení předepsaných postupů, doprovodná vozidla, atd.

Tato práce se skládá z několika kapitol, které vždy poskytnou pohled na danou problematiku.

V první části velmi stručně charakterizují jednotlivé země z jejich geografické polohy a jejich infrastrukturu z hlediska délky a kvality.

Druhá část obsahuje specifikaci nadrozměrné přepravy, tedy to, co je podstatou samotného problému této přepravy.

Následujících pět částí je věnováno samotné úpravě přepravy nadrozměrných nákladů v jednotlivých zemích. Každá z těchto částí je dále tématicky dělena na jednotlivé dílčí problémy, jako je zákonná úprava, kdo povoluje tuto atypickou přepravu, limitní hodnoty (výška, šířka, délka a váha), doklady nezbytné pro vydání povolení, stanovení trasy, poplatky a jiné.

Předposlední kapitolou této práce jsou funkce a znalosti řidičů nadrozměrné přepravy a specifická funkce tzv. traffic director.

Poslední kapitola je věnována komplexnímu pohledu na danou problematiku a nastínění možných řešení spojených s touto přepravou.

Na závěr zhodnocení práce, tedy zda bylo dosaženo vytyčených cílů.

2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH ZEMÍ

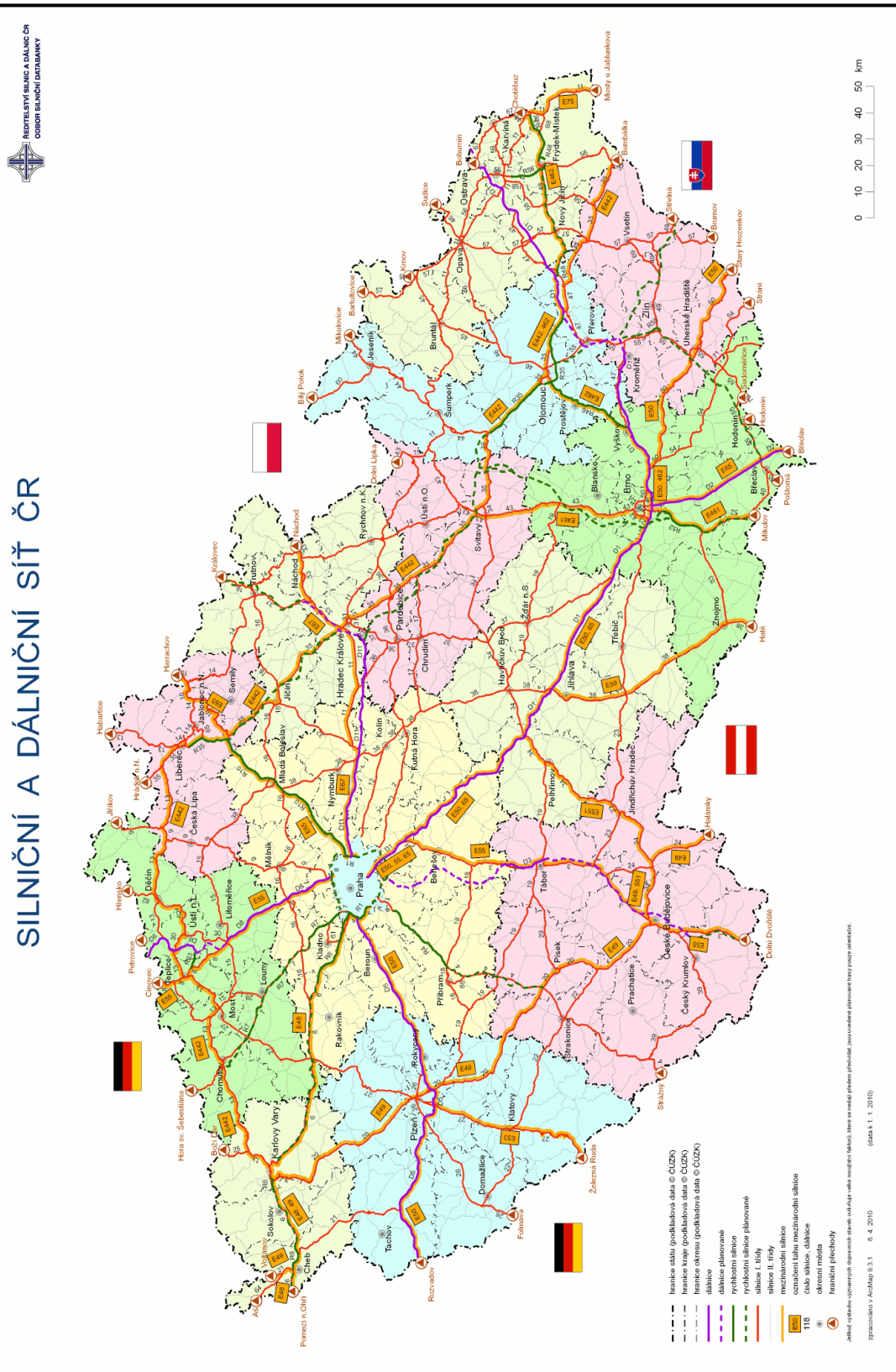
Pro přepravu nadrozměrných nákladů je nezbytná vhodná síť silničních komunikací, po nichž bude přesun těchto atypických nákladů probíhat. Strukturu a kvalitu silničních komunikací ve vybraných regionech ovlivňuje nejen ekonomická situace jednotlivých zemí, ale především geografická poloha jednotlivých destinací. Tato kapitola velmi stručně charakterizuje jednotlivé země (Českou republiku, Dánsko, Finsko, Norsko a Švédsko) a jejich dopravní infrastrukturu.

2.1. Česká republika

Z geografického hlediska má Česká republika strategickou polohu uprostřed Evropy, na styku či v dosahu všech jejích velkých oblastí – západní a východní Evropa, Skandinávie a Balkán.

Značnou část České republiky zabírá Česká vysočina tvořená převážně pahorkatinami a vrchovinami obklopená nevysokými hraničními pohořími (Šumava, Krušné hory, Jeseníky,...).

Tato jednoduchá členitost území umožnila vybudování poměrně husté dopravní infrastruktury a výhodná poloha České republiky v „srdci“ Evropy z ní činí důležitou součást evropské infrastruktury. Majoritní je tedy silniční a železniční doprava, nesmíme však opomenout ani dopravu leteckou nebo říční. Celková délka silniční sítě je okolo 56 000 km a 9 500 km železnice, ale jejich kvalita zaostává za ostatními západoevropskými zeměmi.

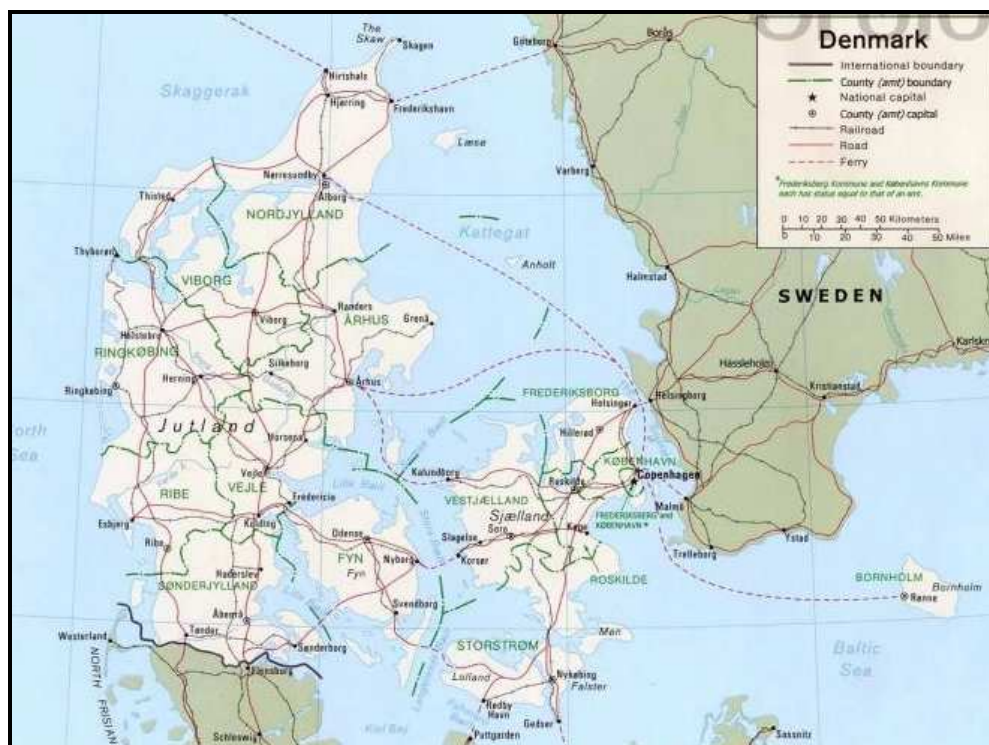


Obr. 2.1 Silniční a dálniční síť v ČR [11]

2.2. Dánsko

Dánsko se rozkládá ze 2/3 na Jutském poloostrově, zbytek připadá na 483 ostrovů a jeho rovinnatý povrch s průměrnou nadmořskou výškou 30 m nad mořem poskytl vhodné podmínky pro vytvoření dopravní infrastruktury. Dánsko má velmi kvalitní a hustou silniční síť. O tomto svědčí i nedávno otevřené nové silniční spojení přes průliv Ůresund mezi Malmö a Kodaní a další propojení se plánují do budoucna.

Nákladní dopravu zajišťují zejména lodě mezi přístavy. Mezi nejdůležitější dánské přístavy patří Arhus, Alborg, Esbjerg, Frederikshavn, Hanstholm, Hirtshals, Grenaa a Skagen. Na mnoha místech je v zálivech zavedena trajektová osobní a nákladní přeprava. V Dánsku je také poměrně rozvinutá vnitrostátní letecká doprava zahrnující 11 letišť pro osobní i nákladní dopravu. Celková délka silniční sítě je asi 72 000 km a 2 900 km železnice. Tato dopravní síť je velmi kvalitní.



Obr. 2.2 Silniční a dálniční síť v Dánsku [12]

2.3. Norsko

Norsko má jednu z nejnevýhodnějších geografických podmínek pro pozemní dopravu. Je 1 900 km dlouhé a šířka je od 6 do 430 km. Ale i přes tyto nevýhody je zde vybudována velice kvalitní infrastruktura. V Norsku je jen velmi málo rozšířena síť dálnic. Komunikace jsou úzké, ale na vysoké úrovni. Pokud je některá silnice tak úzká, že by se tam dva automobily nevyhnuly, jsou pravidelně po několika desítkách metrů „vyhýbadla“. V zemi je díky jejímu zvrásněnému povrchu velké množství tunelů.

Železniční síť není na území Norska příliš hustá, z velké části ji zastupuje doprava letecká. Pro tento pobřežní stát je naprosto nezbytná lodní doprava a to jak námořní, tak především doprava trajektová. Největšími norskými přístavy jsou například Oslo, Bergen a Stavanger.

Celková délka silnic je okolo 91 000 km a asi 4 000 km železnic.



Obr. 2.3 Silniční a dálniční síť v Norsku [12]

2.4. Švédsko

Švédsko zaujímá východní a nejižnější část skandinávského poloostrova a je rozlohou čtvrtá největší evropská země. Tomuto odpovídá i délka komunikací což je asi 13 000 km železnic a více než 210 000 km silnic a dálnic.

Švédsko má velmi kvalitní dopravní systém. Silniční a železniční doprava je doplněna hustou sítí vnitrostátních leteckých linek a vodních cest po říčních tocích, jezerech a průplavech. Námořní doprava je soustředěna do tří hlavních přístavů - Stockholmu, Göteborgu a Malmö.



Obr. 2.4 Silniční a dálniční síť ve Švédsku [12]

2.5. Finsko

Finská republika je rozlohou šestá největší evropská země. Má však z hlediska polohy v Evropě nejhorší pozici. Je na její periferii. Rozsáhlý silniční systém je využíván pro osobní, ale především nákladní dopravu. Jeho délka je kolem 78 000 km a je velmi kvalitní i přes velmi drsné klimatické podmínky. Železniční síť o délce 5 900 km je určena převážně pro dopravu nákladní. Jako pro všechny severské země je i pro Finsko nezbytná námořní a trajektová doprava. Nejvýznamnějšími přístavy ve Finsku jsou: Hamina, Helsinki, Kokkola, Kotka, Naantali, Pori, Raabe, Rauma, Turku. Letecká doprava slouží především pro přepravu osob.



Obr. 2.5 Silniční a dálniční síť ve Finsku [12]

3. NADROZMĚRNÉ NÁKLADY

Nadrozměrný náklad je takový náklad, jehož rozměry a to až váhové nebo rozměrové překračují maximální hodnoty, které jsou v jednotlivých státech legislativně zakotvené. Překročením těchto rozměrů hrozí nejen poškození silničních komunikací a okolí, ale především může dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Z těchto důvodů je pro přepravu nadrozměrných nákladů zaveden velmi zvláštní přístup a jejich přepravu musí schválit příslušný správní úřad.

Dalším specifickým znakem 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, atd. a uvedení těchto úprav do původního stavu. Do této kategorie spadají i správní poplatky nezbytné pro správné vyřízení povolení k přepravě.

Všechny tyto atributy činí nadrozměrné náklady velmi specifickým druhem přepravy s nimiž je nutno počítat.

Předpisem společným pro všechny tyto státy, který svým způsobem definuje nadrozměrnou přepravu, je směrnice rady 96/53ES kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.



Obr. 3.0 Nadrozměrný náklad [13]

4. ÚPRAVA NADROZMĚRNÉ PŘEPRAVY PRO JEDNOTLIVÉ ZEMĚ

4.1. Úprava pro Českou republiku

4.1.1. *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:

První skupinou jsou normy spíše technického rázu, tedy týkající se samotného provozu. Zákon č. 13/1997 Sb. ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů; tento s prováděcí vyhláškou č. 104/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů.

Velmi důležitou normou je vyhláška č. 341/2002 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 11. července 2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů. Dále zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších právních předpisů.

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

Všechny tyto legislativní předpisy jsou nutné k tomu, aby byl zajištěn bezproblémový převoz těchto nadrozměrných nákladů, avšak v právnem regulovaném prostředí. Tedy za předem jasně daných podmínek.

4.1.2 *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 dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie České republiky.

Každý, kdo se bude zabývat přepravou nadrozměrných nákladů musí získat povolení od příslušných orgánů státní správy. Tyto orgány jsou vydefinovány 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.

Pro tento účel povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy:

- 1) Ministerstvo dopravy a spojů – v případech, kdy trasa přepravy přesahuje územní obvod kraje
- 2) Krajský úřad – na silnicích I., II., III. třídy, s výjimkou dálnice a rychlostní komunikace, pokud trasa přepravy nepřesáhne obvod vlastního kraje
- 3) Obecní úřad – oblast místních komunikací

Patříčné 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 (právnícké 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 neleže 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 dnů.

4.1.3 *Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy*

Specifikem vymezujícím nadrozměrnou přepravu jsou zákonem stanovené limitní hodnoty, jejichž překročení již vyžaduje povolení správním orgánem, jako přepravu nadrozměrnou.

Tyto hodnoty vychází z vyhlášky č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů. Přesněji v § 15 a 16 tohoto zákona.

A) hodnoty nejvyšších povolených hmotností na nápravu vozidla a její specifikace pro různý počet náprav:

Jednotlivá náprava	10,00 t
Jednotlivá hnací náprava	11,50 t

Dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru:

Je-li do 1,0 m	11,50 t
----------------	---------

Je-li od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t
Je-li od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t
Je-li od 1,3 m a méně než 1,8 m a 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

Dvojnápravová¹ přípojná vozidla - součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru:

Je-li do 1,0 m	11,00 t
Je-li od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t
Je-li od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t

Trojnápravový² přípojných vozidel - součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav:

Je-li do 1,3 m včetně	21,00 t
Je-li nad 1,3 m do 1,4 m včetně	24,00 t

B) Maximální povolená hmotnost silničních vozidel

Motorová vozidla se dvěma nápravami	18,00 t
Vozidlo kategorie M3	19,00 t
Motorová vozidla s třemi nápravami	25,00 t
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	26,00 t
Motorová vozidla se čtyřmi a více nápravami	32,00 t
Prívěsy se dvěma nápravami	18,00 t
Prívěsy se třemi nápravami	24,00 t

¹ Dvojnáprava = dvě za sebou umístěné nápravy, jejichž středy jsou při přípustné hmotnosti od sebe vzdáleny nejvýše 1,8 m.

² Trojnáprava = tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 2,8 m.

Přívěsy se čtyřmi a více nápravami	32,00 t
Jízdní soupravy	48,00 t
Pásová vozidla	18,00 t

C) Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu

Největší povolená šířka

Vozidel kategorií M2, M3, N, O, OT, T	2,55 m
---------------------------------------	--------

Největší povolená výška

Vozidel, včetně sběračů tramvají a trolejbusů v nejnižší pracovní poloze	4,00 m
Souprava tahače s návěsem	4,00 m + 2 %

Největší povolená délka

Jednotlivé vozidlo s výjimkou autobusu a návěsu	12,00 m
Souprava tahače s návěsem	16,50 m
Souprava motorového vozidla s jedním přívěsem	18,75 m
Souprava motorového vozidla s jedním přívěsem kategorie O4 určeným pro přepravu vozidel	20,75 m
Souprava 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

Při překročení těchto limitů, přecházíme do režimu nadrozměrné přepravy (viz příloha č.1 označení limitních hmotností)

4.1.4 Doklady nezbytné k vydání povolení

Pro přepravu nadrozměrného nákladu je nezbytné povolení vydané na základě žádosti. Subjekty v tomto vztahu jsou tedy žadatel a správní orgán. Žadatel podá žádost k orgánu státní správy a ten rozhodne o vydání případně nevydání povolení.

Orgány státní správy: specializované orgány na jednotlivých úrovních státní správy (obec, kraj a Ministerstvo dopravy – silniční správní úřady), jenž mohou na základě žádosti vystavit povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu.

Žadatel: Je fyzická nebo právnická osoba, která žádá orgán státní správy o povolení užití komunikací jiným než běžným způsobem. Tento subjekt nese náklady s tímto spojené.

Žádost: pro vydání žádosti se postupuje podle zákona č. 500/2004 Sb. správní řád. Tento stanovuje podmínky pro vyřízení žádosti. Např. jednací jazyk – zákon říká, že veškeré dokumenty musí být předloženy v českém jazyce, respektive jejich překlad musí být úředně ověřen.

Žádost musí mít podle § 40 vyhlášky č. 104/1997 Sb. tyto náležitosti:

- a) identifikaci subjektu
- b) účel, rozsah a dobu přepravy (popř. její opakování)
- c) návrh přesné trasy přepravy, jejího průběhu a časového rozvrhu přepravy (přibližného)
- d) druh, typ a státní poznávací značky vozidel, jichž má být při přepravě použito, hmotnost vozidla, počet, zatížení a rozvor jednotlivých náprav, počet, rozměr, huštění a typ pneumatik jednotlivých náprav, nejmenší poloměr otáčení vozidla nebo soupravy a tomu odpovídající nejmenší vnější poloměr otáčení
- e) náčrt obrysu vozidla nebo soupravy s vyznačením rozměrů a umístění nákladu
- f) pokud je to nezbytné, tak také návrh způsobu ochrany vozovky silnice nebo místní komunikace před poškozením

Přepravy o celkové hmotnosti vyšší než 60 tun nebo nadměrných rozměrů může správní orgán povolit jen tehdy, prokáže-li žadatel, že není technicky možné snížit hmotnost nebo rozměry přepravy, či použít jiného způsobu přepravy. Dále také musí prokázat, že zvolená trasa (mosty, podjezdy,...) umožní realizaci přepravy.

K žádosti je také nutno přiložit technický průkaz vozidla (soupravy), doklad o rozměrech a hmotnosti nákladu. K náležitostem, týkajících se subjektu vykonávajícím přepravu nadrozměrného nákladu, patří koncesní listina, živnostenský list, apod. Povolení lze ovšem udělit pouze vozidlu, jenž je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

4.1.5 Správní poplatky

Další podmínkou získání povolení pro přepravu nadrozměrných nákladů je zaplacení správních poplatků. Ty jsou zpoplatňovány podle sazebníku správních poplatků podle zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích.

Tyto poplatky jsou splatné zároveň s podáním žádosti nebo nejpozději před provedením samotného úkonu, tedy zahájení přepravy nadrozměru. Poplatky musí být hrazeny v české měně na účet daného správního úřadu³.

Poplatky k vydání povolení ke zvláštnímu užívání dálnice, silnice nebo místní komunikace při přepravě zvláště těžkých nebo rozměrných nákladů a k užívání vozidel, jejichž rozměry, hmotnost na nápravu nebo hmotnost vozidla přesahují stanovené limity jsou stanoveny takto:

I.) ve vnitrostátní dopravě

Přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry	1 200 Kč
Největší povolenou hmotnost do 60 t (včetně)	2 500 Kč
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)	6 000 Kč

II.) v mezinárodní dopravě

Přesahuje-li pouze největší přípustné rozměry a šířka nepřesáhne 3,5 m	4 500 Kč
--	----------

V ostatních případech:

největší povolená hmotnost

do 60 t (včetně)	6 000 Kč
nad 60 t	12 000 Kč
nad 80 t	20 000 Kč
nad 100 t	30 000 Kč
nad 120 t	40 000 Kč
nad 150 t	60 000 Kč

³ do 5 000 Kč lze platit kolkem

překročení největší povolené hmotnosti na nápravu

3% - 10%	5 000 Kč
11% - 20%	15 000 Kč
21% - 30%	30 000 Kč
nad 30%	60 000 Kč

celková šířka

nad 3 500 mm	3 000 Kč
nad 4 000 mm	6 000 Kč
nad 4 500 mm	10 000 Kč
nad 5 000 mm	15 000 Kč
nad 5 500 mm	20 000 Kč

v případě tranzitní dopravy 25 000 Kč

Celkový poplatek je součtem jednotlivých položek = největší povolená hmotnost + překročení největší povolené hmotnosti na nápravu + celková šířka + tranzitní doprava.

Správní úřad také může upustit od vybrání poplatku, nebo sazbu poplatku snížit na základě vzájemnosti, za účelem zabezpečení zásad dopravní politiky⁴.

4.1.6 Doba platnosti povolení

Dobou platnosti povolení se rozumí časový úsek od nabytí právní moci rozhodnutí po uskutečnění samotné přepravy. Zde se objevují tři typy trvání:

- 1) jednorázová přeprava vnitrostátní - maximálně na 10 pracovních dnů od nabytí právní moci povolení
- 2) opakovaná přeprava vnitrostátní – maximálně na tři měsíce od nabytí právní moci povolení
- 3) mezinárodní přeprava – maximálně na jeden měsíc od nabytí právní moci povolení

⁴ Od poplatků jsou osvobozena povolení k dopravě zemědělských strojů v souvislosti se sezónními pracemi v zemědělství.

4.1.7 *Převzetí povolení*

Silniční správní úřad tedy vystaví povolení žadateli po podání žádosti a zaplacení správních poplatků. Toto povolení převezme sám žadatel nebo osoba jim pověřená. Povolení může být žadateli zasláno poštou a v tomto případě nabývá právní moci po 15-ti dnech od převzetí žadatelem nebo pověřenou osobou. Vystavené povolení, respektive jeho originál, je povinen žadatel mít u sebe a na požádání kontrolních orgánů jej musí předložit.

4.1.8 *Stanovení trasy*

Samotnou trasu přepravy nadrozměrných nákladů neurčuje silniční správní úřad, ale sám žadatel. Úkolem tohoto správního úřadu je pouze ochrana pozemních komunikací a udržení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Tento ji posoudí podle softwaru zpracovávaného Silniční databankou Ostrava.

Důležitým prvkem je také vybrání vhodného hraničního přechodu při překračování státních hranic. Zde nesmí přepravce opomenout zásadní věc. A tou je fakt, že přestože je Česká republika členem Schengenského prostoru, nevztahuje se na nadrozměrnou přepravu. Povolení si každý stát pro své území vydává samostatně.

4.1.9 *Podmínky pro přepravu nadrozměrného nákladu*

Základní podmínkou po přepravu nadměrných nákladů je dodržování zákonných norem a to nejen norem upravujících provoz na pozemních komunikacích, dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku, atd., ale také podmínkami jenž stanovil silniční správní úřad při povolovacím řízení.

Podmínky pro přepravu nadrozměrných nákladů byly stanoveny po dohodě s Ministerstvem vnitra a Policejním prezídiem ČR – Ředitelstvím služby dopravní policie. Těmito podmínkami jsou parametry vozidla a dělí se do několik skupin:

- A) Není překročena šířka 3,2 m; výška 4,5 m; délka 22 m nebo celková hmotnost 50 t bude povolena za podmínek:
 - 1) nesmí být prováděna za hustého sněžení
 - 2) nesmí být prováděna za mlhy

- 3) nesmí být prováděna při špatné sjízdnosti vozovek
- 4) vozidlo je vybaveno obrysovým a výstražným zařízením, které je při jízdě v provozu
- 5) posádka umožní bezproblémové předjíždění (dálnice a rychlostní komunikace)

V případě havárie na dálnici je povinen dopravce zajistit odstranění této překážky nejpozději do 12 hodin.

Není zde stanovena povinnost doprovodného vozidla.

B) Šířka nad 3,21 m a do 5,00 m včetně, nebo celkové délky soupravy do 45,00 m bude povolena za podmínek:

- 1) na trase přepravy nebude probíhat žádná uzavírka, která by znemožnila bezpečný průjezd nadrozměrného nákladu a ovlivnila tak bezpečnost ostatních vozidel.
- 2) body 1-5 (viz A)
- 3) povinnost doprovodu technickým doprovodným vozidlem – jejichž počet je čistě v kompetenci příslušného silničního správnímu úřadu.

C) Šířka nad 5,00 m nebo délky nad 45,00 m

- 1) nutné povolení Ministerstva dopravy a Policie ČR
- 2) body 1-5 (viz A)
- 3) doprovod minimálně třemi doprovodnými vozidly

D) Při překročení jakéhokoliv z těchto parametrů šířka 5,5 m, výška 5,5 m, délka 45 m nebo hmotnosti 100 t

- 1) nutné povolení Ministerstva dopravy a Policie ČR
- 2) body 1-5 (viz A)
- 3) nutná asistence Policie ČR
- 4) doprovod minimálně třemi doprovodnými vozidly
- 5) určit místa vhodná pro odstavení soupravy a umožnění předjetí ostatními účastníky silničního provozu
- 6) silniční správní úřad musí schválit jízdu v koloně (i její omezení)

Pro vozidla přepravující nadměrný náklad platí, že musí mít za jízdy rozsvícena obrysová a potkávací světla.

Je-li žadatelem zahraniční dopravce, správní úřad stanoví minimálně jedno české doprovodné vozidlo (řidič je oprávněn k výkonu této činnosti a seznámen s trasou)

4.1.10 *Technické doprovodné vozidlo a policejní doprovod*

Silniční správní úřad stanoví povinnost technického doprovodného vozidla dle kritérií v předchozí kapitole. 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.

Při stanovení počtu doprovodných vozidel vychází silniční správní úřad především podle navržené a schválené trasy - podle šířky, směru, 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. Ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je stanoveno, která vozidla musí být vybavena oranžovým výstražným majákem. § 24 říká, která vozidla mají být tímto světlem vybavena. 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.

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.

Řidič technického doprovodného vozidla je povinen chovat se podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích⁵. 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

⁵ příklady ustanovení, jež nemusí tento řidič respektovat §§ 4, 7/1, 11/2, 12/1,2,4, 13, 14/1,2, 18/2b, 22/3, 24/4acdefg, 25/1,2,3, 26/3, 27, 28/2, 30, 36, 37, 39/4,5,

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 (např.: zastavit, snížit rychlost, ...)

Po podání a projednání žádosti povolení přepravy nadrozměrného nákladu stanoví silniční správní úřad, nejen zda je nutné technické doprovodné vozidlo, ale také jestli je nutný policejní doprovod.

Policejní doprovod je nutný ve dvou případech. Při překročení rozměrových a váhových limitů (šířka 5,5 m, délka 45,0 m, překročení 100 t hmotnosti)⁶. 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.

Policie České republiky pak na žádost⁷ silničního správního úřadu, zaslano u dopravní inspektorát, poskytne doprovod služebními vozidly Policie České republiky.

4.1.11 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. Náklad umístěný na vozidle musí být umístěn tak, aby

⁶ pro hlavní město Praha je stanoven rozměr maximální šířky na 4,5m

⁷ nejpozději 7 dní před zamýšleným datem přepravy

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.

Přečnívá-li náklad vozidlo vpředu nebo vzadu více než o 1 m, nebo přečnívá-li náklad z boku u motorového vozidla, nebo jízdní soupravy vnější okraj obrysových světél 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 m nad rovinou vozovky.

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 potencionální nebezpečí.

V souvislosti s uložením a umístěním nákladu je povinností přepravce jasně označit náklad. Jak označit vozidlo je stanoveno ve vyhlášce 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tato vyhláška říká, že vozidlo jenž svými rozměry přesahuje limitní hodnoty musí být jasně označeno. Na předních a zadních čelních plochách, co nejbližše k dolním a bočním obrysům vozidla, označena červenými a bílými pruhy stejně šířky. Nedovoluje-li konstrukce přímé upevnění, použijí se odnímatelné štíty.

4.1.12 *Kontroly na silnici a sankce*

Pro zajištění dodržování zákonných norem je nezbytný dohled a v případě jejich porušení následné sankcionování. Toto je zajištěno nejen pomocí kontrolování dokladů, ale také kontrolním měřením a vážením.

Kontrolní měření a vážení, podle zákona o pozemních komunikacích, zajišťuje správce pozemní komunikace v součinnosti s Policií České republiky (popř. celními úřady) a policií je tento dozor vykonáván. Kontrolní měření a vážení zahrnuje:

- a) kontrolu největších povolených rozměrů
- b) kontrolu největší povolené hmotnosti
- c) kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu

V případě překročení stanovených limitů dojde k uložení sankce a řidič vozidla je také povinen uhradit náklady měření. Nedojde-li k porušení, řidič může pokračovat v jízdě a nejsou mu účtovány žádné náklady za měření a vážení.

Sankce je penalizace za nedodržení zákonem stanovených povinností. V případě, že bude příslušnými orgány (Policií České republiky, celní správou, správcem pozemní komunikace) zjištěno, že k přepravě nadměrného nákladu dochází bez povolení, bude zahájeno řízení o uložení pokuty a to podle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích § 42a a § 42b. Přestupkem se rozumí užití komunikací (dálnic, rychlostních komunikací, místních komunikací) jiným než obvyklým způsobem a k jiným účelům než jsou určeny, popřípadě nedodržení podmínek zvláštního užívání.

Přestupky řidiče

- a) nepodrobení se kontrolnímu vážení
- b) nechová se podle pokynů při měření a vážení
- c) vozidlo překročí povolené limitní hodnoty stanovené zvláštním předpisem
- d) pokračuje v jízdě, i když byly naměřeny nepovolené hodnoty

Zde je možno uložit sankci do 500 000 Kč.

Jsou zde tedy dva typy deliktů, delikty fyzických osob (řidičů) za něž je uložena pokuta a delikty správní. Za tyto správní delikty lze uložit pokutu do 500 000 Kč a to právnické osobě nebo podnikající fyzické osobě za porušení užívání komunikací jiným než obvyklým způsobem, nebo nedodrží podmínky zvláštního užívání.

4.2 Úprava pro Finskou republiku

4.2.1 *Základní podmínky*

Základní podmínkou je technická způsobilost vozidla, to znamená, že vozidlo musí být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích a musí odpovídat údajům uvedeným v jeho technickém průkazu a také nesmí překročit limity, které jsou uvedeny v povolení o nadrozměrné přepravě. V případě nadrozměrné přepravy je finskými orgány kladen velký důraz na přípojná vozidla a samotné přípojně zařízení.

Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu vydané finskými správními úřady je platné pouze na trase, respektive na trasách uvedených v povolení. Odchýlí-li se transport od trasy uvedené v povolení, nebo nebylo-li uděleno povolení k použití určitých komunikací, musí být přeprava v souladu s běžnými dopravními předpisy.

Povolení k přepravě nebo kopie povolení, včetně příloh musí doprovázet přepravu po celý její průběh. Toto povolení je řádně vydáváno na požádání příslušnými správními orgány (např. správa dálnic, celní správa,...).

Popis trasy sám o sobě není považován za povolení k přepravě. Povolení k přepravě respektive jeho kopie musí obsahovat popis trasy a také samotné povolení. Toto povolení může být zrušeno, pokud se podmínky významně změní poté, co již bylo uděleno (např. neodkladné stavební práce na komunikaci, ...), nebo pokud vzniknou jiné okolnosti, které vedou ke zrušení tohoto povolení (např. ztráta odborné způsobilosti,..).

4.2.2 *Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů*

Základní legislativní úprava vztahující se ve Finsku na přepravu nadrozměrných nákladů je tato: zákon o provozu na pozemních komunikacích (Tieliikennelaki) 267/1981; zákon o motorových vozidlech (Ajoneuvolaki) 1090/2002; dále vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o struktuře a příslušenství automobilů a přívěsů 1248/2002, zákon o provozu vozidla na silničních komunikacích 1257/1992 a v neposlední řadě vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o rozhodnutích o abnormální přepravě a abnormálních

dopravních prostředcích 1715/92. Všechny tyto zákony jsou ve znění pozdějších právních předpisů.

4.2.3 *Povolování přeprav nadměrných nákladů*

Převahu nadrozměrných nákladů povoluje Ministerstvo dopravy a spojů v případech, kdy trasa přepravy přesahuje územní obvod správního celku.

Povolání k nadrozměrné přepravě vydané finskou správou silnic je platná pouze na komunikacích uvedených v povolení. Dále musí být získán písemný souhlas obce, přes jejíž území je přeprava prováděna a to s přesnými názvy ulic. Toto schválení od dané obce však nezaručuje právo na přepravu abnormálního nákladu bez platného povolení od finské silniční správy.

Pro využití soukromé komunikace, je nezbytný souhlas majitele této komunikace. Zde se nevyžaduje povolení od správních orgánů.

Pokud výška nákladu překročí 4,5 m a trasa přepravy protíná železniční síť, je nezbytné schválení získané od finské železniční správy (RHK), musí však jít o elektrickou železnici. Transporty musí být v souladu s pokyny železniční správy o mimořádných přepravách při průjezdu přes železniční přejezdy.

Zvláštní povolení k abnormální přepravě poskytované finskými silničními úřady není platné na Alandských ostrovech. Na ostrově Aland, je platné pouze povolení vydané zemskou vládou Alandu.

4.2.4 *Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy*

Tyto hodnoty jsou uvedeny v Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992)

A) hodnoty nejvyšších povolených hmotností na nápravu vozidla a její specifikace pro různý počet náprav:

Jednotlivá náprava	10,00 t
Jednotlivá hnací náprava	11,50 t

B) Maximální povolená hmotnost silničních vozidel

Nákladní automobil s dvojnápravou	18,00 t
Je-li do 1,0 m	11,50 t
Je-li od 1,0 m a méně než 1,3 m	16,00 t
Je-li od 1,3 m a méně než 1,8 m	18,00 t
Je-li od 1,3 m a méně než 1,8 m a 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	19,00 t
Nákladní automobil s trojnápravou	26,00 t
Silniční vlak – čtyřnápravový	36,00 t
Silniční vlak – pětinápravový a více	44,00 t
Kloubové vozidlo – pětinápravové a více	42/48 t

C) Největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu

Největší povolená šířka	2,6 m
Největší povolená výška	4,2 m
Největší povolená délka	
Jednotlivé vozidlo nebo přívěs	12,00 m
Silniční vlak	25,25 m
Kloubové vozidlo	16,50 m

Při překročení těchto limitů, přecházíme do režimu nadrozměrné přepravy.

4.2.5 Doklady nezbytné k vydání povolení

Pro přepravu nadrozměrného nákladu je nezbytné povolení vydané na základě žádosti. Subjekty v tomto vztahu jsou tedy žadatel a správní orgán. Žadatel podá žádost k orgánu státní správy a ten rozhodne o vydání, případně nevydání povolení.

Orgán státní správy: specializované orgány na jednotlivých úrovních státní správy a Ministerstvo dopravy a spojů – silniční správní úřady. Tyto orgány mohou vystavit povolení. Náležitosti žádosti jsou identické jako v České republice.

4.2.6 *Doba platnosti povolení a jeho převzetí*

Povolení k přepravě trvá po celou dobu jejího průběhu. Dojde-li však k závažným okolnostem může být toto povolení odňato.

Silniční správní úřad tedy vystaví povolení žadateli po podání žádosti žadatelem a zaplacení správních poplatků. Toto povolení převezme sám žadatel nebo osoba jím pověřená. Vystavené povolení, jeho originál nebo kopii, je povinen žadatel mít u sebe a na požádání kontrolních orgánů jej musí předložit.

4.2.7 *Technické doprovodné vozidlo a policejní doprovod*

Pro přepravu některých nákladů je z hlediska bezpečnosti nezbytné doprovodné vozidlo. Nutnost užití doprovodných vozidel je určeno rozměry nákladu. Traffic director – ředitel dopravy musí být součástí přepravy, překročí-li běžné dopravní předpisy (tedy při překročení rozměrů). V některých případech není nutné užití pozice traffic director při použití doprovodného vozidla, a naopak v některých případech není nutné používat doprovodná vozidla při doprovodu Traffic director.

Jedno z doprovodných vozidel, obvykle jede na konci konvoje, a další v čele konvoje. Na dálnicích a dalších podobných komunikacích, kde není riziko protijedoucího vozidla, jedou všechna doprovodná vozidla za nákladem. Na úzkých cestách, kde je riziko střetu s protijedoucím vozidlem, mohou obě doprovodná vozidla jet v přední části a tím varovat ostatní účastníky provozu.

Nejméně čtyři doprovodná vozidla jsou povinná při šířce nákladu přes 7,0 m. V takových případech je nezbytné i jedno nebo více policejních vozidlech jako další doprovodná vozidla.

V následující tabulce uvedeme nezbytnost užití doprovodných vozidel.

DOPROVODNÁ VOZIDLA	Výška nad 5m	CELKOVÁ ŠÍŘKA NÁKLADU V METRECH												
		Š ≤ 3m		3m < Š ≤ 3,5m		3,5m < Š ≤ 4m								
		4 < Š ≤ 5		5 < Š ≤ 7		Š > 7								
		CELKOVÁ DÉLKA TRANSPORTU V METRECH												
	D ≤ 30m	30m < D ≤ 40m	D > 40m	D ≤ 25,25m	25,25m < D ≤ 30m	30m < D ≤ 45m	D > 45m	D ≤ 30m	30m < D ≤ 40m	D > 40m	D ≤ 35m	D > 35m	Vždy	Vždy
Doprovodné vozidlo před nákladem	1	X	1	1	X	1	1	2	1	2	1	2	2	2
Doprovodné vozidlo za nákladem	X	X	X	1	X	X	1	1	X	1	1	1	1	1
Vedoucí transportu	1	X	1	2	X	X	2	3	X	2	3	2	3	3
Policejní doprovod	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	1

Tab. 4.2.7 Doprovodná vozidla [14]

Zařízení a využití doprovodných vozidel. Jako doprovodné vozidlo může být použit osobní automobil, dodávka nebo lehký nákladní automobil (o celkové hmotnosti <4,0 t.

Výstražné značky jsou použity u vozidla přepravující náklad na jeho zadní straně, pokud jeho délka přesahuje 25,25 m a není vyžadováno doprovodné vozidlo za nákladem. Varovné signály v přední části konvoje jsou použity přímo na přepravním vozidle, ale především na vozidle doprovodném. Varovné signály musí být v souladu s pokyny finské silniční správy.

Pořadí použití varovných prvků je nejprve šířka, za druhé délka a za třetí výška.

- kdykoliv šířka překročí 3,5 m (délka nebo výška nevadí)
- pokud je šířka mezi 3,0 až 3,5 metru a délka je větší než 25,25 m, nebo pokud šířka je menší než 3,0 m a délka přesahuje 30,0 m
- výška překročí 5,0 m

Varovné svítilny a jejich využití. Doprovodná vozidla a dopravní vozidlo musí být vybaveno dvěma oranžově blikajícími či rotujícími varovnými světly. Varovná světla musí být použita vždy, při překročení limitních hodnot stanovených zákonem. Slouží především

k varování jiných účastníků silničního provozu, a tedy k zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Použití měřicího zařízení pro světlou výškou. Měřicí zařízení pro světlou výškou musí být umístěno u doprovodného vozidla v přední části konvoje, pokud výška dopravy překračuje 5,0 m.

Pracovníci doprovodných vozidel a komunikační zařízení. Traffic director může být řidičem doprovodného vozidla. Během přepravy, musí řidiči doprovodných vozidel a přepravních prostředků mít mezi sebou stále komunikační spojení, které může být rádiové nebo telefonické. Při komunikaci nesmí být problémem jazyková komunikační bariéra. V doprovodu musí být finsky nebo švédsky mluvící osoba.

Traffic director atypické přepravy je osoba schválena finskou silniční správou a je speciálně vyškolená pro daný úkol.

Vybavení Traffic directra musí být jasně viditelné s kontrastním povrchem a musí splňovat požadavky normy SFS-EN 471 třída 3. Součástí vybavení je i dopravní signalizace. Tou se rozumí kulatá značka 400 mm nebo 200 mm v průměru s červeným kontrastním okrajem. Pro sníženou viditelnost nebo noc musí být tato značka o průměru 200 mm vnitřně osvětlena nebo vybavena LED technologií.

Je-li několik traffic direktorů, nebo jsou-li požadováni, musí být jeden jmenován jako hlavní vedoucí transportu. Tento hlavní vedoucí např. instruuje policii, pokud je součástí transportu. Dále tato osoba dává příkazy o umístění ostatních traffic directorů. Traffic director musí být součástí přepravy vždy, pokud tato přeprava překračuje limitní hodnoty zákonem stanovené. Řidič automobilu přepravující náklad nemůže být zároveň traffic director

Je-li šířka nákladu nad 7,0 m je nutný policejní doprovod. O takovéto události musí být Místní dopravní policejní oddělení obeznámeno nejméně tři dny před zahájením přepravy. Povolení se stává platným pouze v případě, že policie obdržela toto oznámení. Policii musí být toto oznámení v dostatečném předstihu, zejména jedná-li se o provoz na dálnici mezi 6:00 a 21:00 hodinou, a nebo pokud je nutné řídit dopravu.

4.2.8 *Povolené rychlosti a omezení dob jízdy*

Je-li šířka nákladu nad 3,5 m je maximální přípustná rychlost 60 km/h. Dalším omezením u těžkých transportů, je přepočítání hmotnosti na nápravu, např. pokud náprava je vybavena dvěma koly a hmotnost na nápravu přesahuje 15 tun, maximální přípustná rychlost je 40 km/h.

V každém případě nesmí rychlost jízdy překročit rychlosti předepsané pro běžný provoz na silničních komunikacích.

Omezení dob jízdy. Je-li nadrozměrná přeprava nad 4,0 m šířky, 30,0 m délky, nebo 5,0 m výšky, není dovoleno tuto přepravu uskutečňovat v dobách např.: pondělí-pátek 6:00-9:00 a 15:00-17:00. Toto omezení je účinné na všech silnicích v provinciích Uusimaa, Ita-Uusimaa, Varsinais-Suomi, Pirkanmaa, V letním období (1. května - 31. srpna), pondělí - pátek jak je uvedeno výše, a také v pátek a v neděli 15:00 - 20:00. Těchto omezení je celá řada odvislá od provincií.

Policie však může dovolit výjimku abnormální dopravně a tak se odchýlit od zákazu dob omezení jízdy.

4.2.9 *Odpovědnost za náklady a škody*

Odpovědnost za škody a náklady při této abnormální přepravě nese dopravce. Nadrozměrná přeprava musí být prováděna velmi opatrně a musí se věnovat pozornost počasí a jízdním podmínkám tak, aby doprava představovala co nejmenší nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, silničních staveb nebo zařízení. Zvláště v severských zemích je nezbytné brát zřetel na povětrnostní podmínky. Policie může omezit pohyb ostatních účastníků silničního provozu v případě potřeby.

Majitel silnice je zodpovědný za běžnou silniční údržbu (pískování, úklid komunikace, atd.). Cokoliv nad rámec běžné údržby může být považováno za náklady nezbytné k přepravě nákladu.

Je-li nezbytné zvýšit portály, nebo odstranit elektrická zařízení, dopravní signalizaci, atd. podél dopravní komunikace, musí být toto projednáno v rámci povolovacího řízení s místním správcem komunikací a to v dostatečném předstihu. Veškeré prvky na komunikacích, jenž jsou z důvodu přepravy odstraněny nebo upraveny jsou znovu pod vedením držitele povolení a dohledem správního orgánu navraceny do původního stavu, je-li tak vyžadováno. Ostatní zařízení pro řízení dopravy např. dopravní značky mohou být dočasně odstraněny, pokud jsou okamžitě navraceny zpět na původní místo. Všechny tyto náklady nese držitel povolení přepravy.

Držitel povolení je také odpovědný za veškeré škody na komunikaci způsobené touto atypickou přepravou. A to jak za škody způsobené přílišným zatížením, šířkou, výškou nebo délkou, ale také za škody způsobené jiným účastníkům silničního provozu, či jiným subjektům.

O jakýchkoliv škodách a úpravách na silničních komunikacích musí být informována finská správa silnic.

I když byla zvláštní výjimka udělena, musíme respektovat veškerá omezení označená dopravními značkami. Trasu uvedenou v povolení nelze považovat za jakoukoliv zvláštní výjimku.

Před dopravou je třeba vzít v úvahu veškeré rozměrové aspekty trasy tzn. výška elektrických a telefonních linek, nosnost mostních konstrukcí,.... O jakýchkoliv úpravách musí být informován vlastník komunikace.

4.2.10 Uložení nákladu

Nedělitelný náklad by měl být umístěn tak, aby nedocházelo zejména ke zvětšení šířky a v druhé řadě k zvětšení výšky. Dlouhé předměty, musí být primárně přepravovány na návěsech. Vysoké náklady by měly být přepravovány na snížených přívěsech a široké náklady spočívající na šikmých podporách.

Je-li náklad dělitelný, musí být přepravován tak, aby došlo co k nejmenšímu překročení maximálních přípustných rozměrů. Povolené rozměry nebo hmotnostní limity

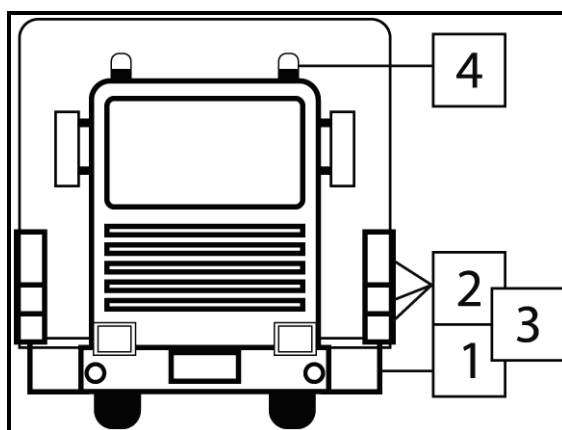
nesmí být překročeny díky umístění objektů jeden na druhého, vedle sebe, nebo jeden za druhým.

Za patřičné uložení, upevnění a zajištění nákladu zodpovídá dopravce.

4.2.11 Označení nadrozměrné přepravy

Označení vpředu šířka 4,0 metry nebo méně

1. Pokud je maximální šířka je 3,5 m, signál tyče označující šířku musí být umístěn v přední části vozidla nebo za kabinou řidiče.
2. Tyč musí být vybavena bílým světlem 10x20 cm a světly oranžové barvy. Je-li šířka nad 3,0 m, jsou nezbytné dvě svítilny nad sebou.
3. Je-li šířka nad 3,5 metru, mohou být tyto varovné prvky umístěny na nákladu.
4. Dvě rotující nebo blikající výstražné svítilny musí být použity na dopravním prostředku, pokud nejsou používány na doprovodném vozidle.

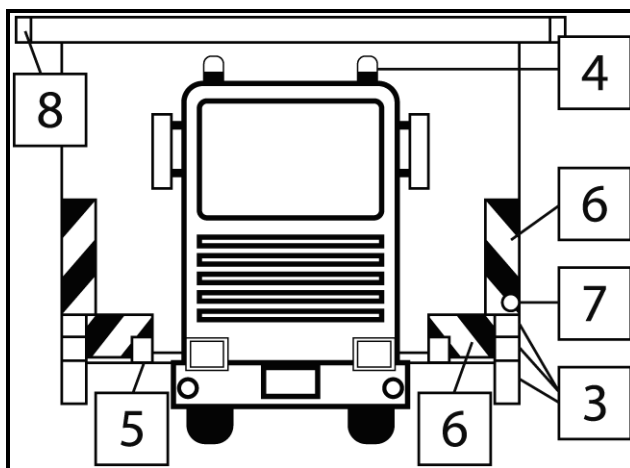


Obr. 4.2.11.1 Označení vpředu, šířka 4,0 metry nebo méně [14]

Označení vpředu, šířka nákladu přes 4,0 m

5. Extra oranžové světla musí být umístěny nejvýše 1,0 m od sebe mezi světla vozidla.
6. Kromě výše uvedených značek, vertikálních a horizontálních, jenž identifikují vozidlo, musí být součástí další zvýrazňující prvky, které naznačují, šířku a alespoň částečně určují tvar nákladu. Označení musí obsahovat střídavě červené a žluté diagonální pruhy.

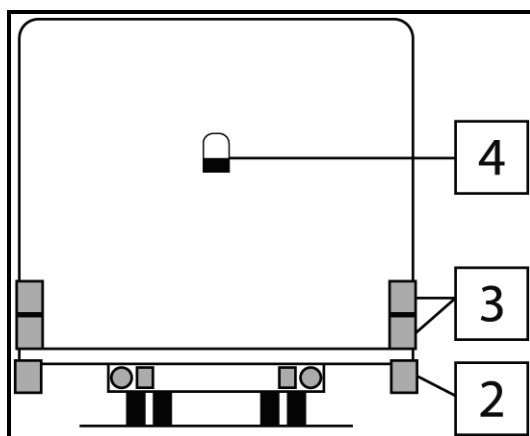
7. Pokud je náklad přes 7,0 m široký musí být v levém předním dolním rohu označen oranžovým světlem.
8. Části nákladu, který je širší než 4 metry a více než 1,9 m nad vozovkou, musí být řádně označeny.



Obr. 4.2.11.2 Označení vpředu šířka přes 4,0 metrů [14]

Označení zezadu, šířka nákladu 4,0 m nebo méně

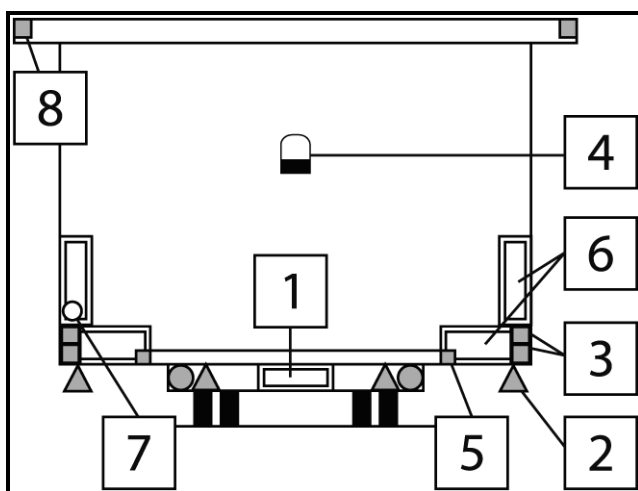
1. Pokud délka transportu přesahuje 15,5 m, identifikační prvky musí být připevněny na přepravním vozidle.
2. Červené reflektory identifikují šířku nákladu. Reflektory jsou trojúhelníkové pro soupravy přepravních vozidel a všech tvarů pro ostatní vozidla.
3. Červené reflektory identifikují šířku nákladu. Je-li náklad širší než 3,0 m, jsou povinné dva reflektory nad sebou.
4. Pokud varovné signály dopravního prostředku nejsou dostatečně viditelné při pohledu zezadu, umístíme oranžové blikající nebo rotující varovné světlo na zadní část nákladu. Toto není nutné při použití doprovodného vozidla.



Obr. 4.2.11.3 Označení zezadu, šířka přepravy 4,0 m nebo méně [14]

Označení zezadu, šířka dopravy přes 4,0 m

5. Extra červené svítily musí být umístěny nejvýše 1,0 m od sebe mezi světla vozidla a nejvzdálenější reflektory nákladu.
6. Kromě výše uvedených značek vertikálních a horizontálních identifikační signály naznačují, šířku přepravovaného nákladu a také musí alespoň částečně určit tvar nákladu. Znak na vozidle musí obsahovat střídavě červené a žluté diagonální pruhy v kombinaci s červeným okrajem na žlutém pozadí.
7. Je-li doprava je širší než 7,0 m a nižší než 1,9 m nad vozovkou, musí být označeny rohy nákladu oranžovými světly, a to blikajícími nebo rotujícími. Tímto identifikujeme nízko posazený náklad zasahující do jiného jízdního pruhu.
8. stejné označení platí i pro náklad, který je širší než 4 metry a nižší než 1,9 m nad vozovkou.



Obr. 4.2.11.4 Označení zezadu, šířka přepravy přes 4,0 m [14]

4.2.12 *Sankce*

Policie je oprávněna ukládat pokuty, ale ne je vybírat přímo na místě. Minimální pokuta za menší přestupek je 8,5 EUR. Ve Finsku není zaveden bodový systém, ale pokuty se evidují.

Finsko má systém progresivního udělování pokut poměrně dobře sofistikovaný. Čím víc vyděláváš, tím větší pokuty platíš. Díky dlouholeté tradici mají tamější jednotky dopravní policie, systém velmi propracovaný. Menší přestupky ohodnocují pomocí sazebníku přímo na místě, závažnější prohřešky pak policisté předávají úředníkům. Těm musí řidič dodat potvrzení o svém hrubém měsíčním příjmu, na jehož základě je pak stanovena výše pokuty. A díky precizní evidenci nepotřebují Finové bodový systém. Kdo chybí potřebí, může přijít o řidičský průkaz.

4.3 Úprava pro Švédské království

4.3.1 Základní podmínky

Aby se na území Švédského království mohla uskutečnit přeprava nadrozměrného nákladu, musíme opět splnit několik základních podmínek. Tyto podmínky jsou téměř identické pro všechny státy Evropy.

Mezi první podmínku a nejpodstatnější aspekt řadíme technickou způsobilost silničního vozidla k provozu na pozemních komunikacích. S tímto úzce souvisí údaje zapsané do technického průkazu. Tyto musí odpovídat danému vozidlu.

Další podmínkou je udělení povolení švédskými správními orgány pro přepravu nadrozměrného nákladu. Pro získání tohoto povolení musí být splněny určité podmínky (např. prokázat, že daný náklad nejde přepravit ve více částech,...) a následně je dán, či nedán souhlas s přepravou nákladu. Povolení má své náležitosti jako je plán trasy, specifikace nákladu a pod.... Všechny tyto podmínky jsou téměř totožné s právní úpravou v České republice.

4.3.2 Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů

Mezi zásadní právní předpisy, jenž se týkají dopravy ve Švédsku, patří především tyto: Pravidla silničního provozu (Trafikförordning) 1998:1276, nařízení o provozu na pozemních komunikacích (Vägtrafikförordning) 1995:137, ale k nadrozměrným nákladům se nejvíce vztahuje SRA předpisy pro přepravu velkých nedělitelných nákladů (Vägverkets föreskrifter om undantag för transport av bred odelbar last) 2000:120, Silniční pravidla pro automobily a přívěsy tažené auty (Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar) 2003:22, atd. všechny tyto zákony v aktuálním znění.

4.3.3 Povolování přeprav nadměrných nákladů

Abnormální transporty ve Švédsku vyžadují výjimku (povolení) vůči běžnému provozu. Pokud se přeprava týká pouze jednoho územního celku, musí být žádost zaslána

na tuto obec (obecní úřad). Pokud se vytyčená trasa týká více než jednoho územně správního celku, žádost musí být zaslána na Švédskou silniční správu (Vägverket).

4.3.4 Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy

Ve Švédsku je státní silniční síť rozdělena do tří hmotnostních kategorií: Bk1 (1. třída) a Bk2 (2. třída). V kategorii Bk1, která zahrnuje 80 % všech silnic na území Švédska, je povolena vyšší hmotnost. Níže uvedené údaje se vztahují k silnicím kategorií Bk1. Je zde ještě typ Bk3, což jsou komunikace nejnižšího typu.

Výška	Neomezeno; obvykle do 4,50m
Šířka	
Motorové vozidlo/ přívěs	2,60 m
Chladírenské vozidlo	2,60 m
Délka	24,00 m
Motorové vozidlo + přívěs + návěs	25,25 m
Maximální povolená hmotnost na nápravu	
Jednotlivá náprava	10 t
Hnací náprava	11,5 t
Dvojnáprava s rozvorem náprav:	
- menším než 1,00 m	11 t
- 1,00 m do méně než 1,30 m	16 t
- 1,30 m do méně než 1,80 m	18 t
- 1,30 m do méně než 1,80 m, jestliže je hnací náprava vybavena vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné, nebo je vybavena dvojitou montáží pneumatik a maximální hmotnost na nápravu nepřekročí 9,5 t	19 t
- 1,80 m nebo více	20 t
Trojnáprava, pokud je vzdálenost mezi krajními nápravami:	
- menší než 2,60 m	21 t
- 2,60 m nebo více	24 t
Maximální povolená hmotnost	
Motorové vozidlo	
- se 2 nápravami	18 t
- se 3 nápravami	25 t
- se 3 nápravami, jestliže je hnací náprava vybavena vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné, nebo pokud je vybavena dvojitou montáží pneumatik a maximální hmotnost na nápravu nepřekročí 9,5 t	26 t
- se 4 nápravami	31 t
- se 4 nápravami, jestliže je hnací náprava vybavena vzduchovým	32 t

pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné, nebo pokud je vybavena dvojitou montáží pneumatik a maximální hmotnost na nápravu nepřekročí 9,5 t

Prívěs s 1 nápravou

10 t

Kromě maximálních povolených hmotností pro jednotlivé motorové vozidlo uvedených výše, závisí maximální povolená hmotnost na vzdálenosti mezi krajními nápravami vozidla nebo kombinovaného vozidla. Na silnicích kategorie Bk1 jsou hmotnostní limity následující:

Vzdálenost mezi krajními nápravami vozidla nebo kombinovaného vozidla:

5,00 m do < 5,20 m	25 t
5,20 m do < 5,40 m	26 t
5,40 m do < 5,60 m	27 t
5,60 m do < 5,80 m	28 t
5,80 m do < 6,00 m	29 t
6,00 m do < 6,20 m	30 t
6,20 m do < 6,40 m	31 t
6,40 m do < 8,25 m	32 t
8,25 m do < 8,50 m	33 t
8,50 m do < 8,75 m	34 t
8,75 m do < 9,00 m	35 t
9,00 m do < 9,25 m	36 t
9,25 m do < 9,50 m	37 t
9,50 m do < 9,75 m	38 t
9,75 m do < 10,00 m	39 t
10,00 m do < 10,25 m	40 t
10,25 m do < 10,50 m	41 t
10,50 m do < 10,75 m	42 t
10,75 m do < 11,00 m	43 t
11,00 m do < 11,25 m	44 t
11,25 m do < 11,50 m	45 t
11,50 m do < 11,75 m	46 t
11,75 m do < 12,00 m	47 t
12,00 m do < 12,50 m	48 t
12,50 m do < 13,00 m	49 t
13,00 m do < 13,50 m	50 t
13,50 m do < 14,00 m	51 t
14,00 m do < 14,50 m	52 t
14,50 m do < 15,00 m	53 t
15,00 m do < 15,50 m	54 t
15,50 m do < 16,00 m	55 t
16,00 m do < 16,50 m	56 t
16,50 m do < 17,00 m	57 t
17,00 m do < 17,50 m	58 t
17,50 m do < 18,00 m	59 t
18,00 m nebo více	60 t

Pro přívěsy a návěsy platí následující:

Vzdálenost mezi krajními nápravami přívěsu nebo návěsu	
6,60 m do < 6,80 m	33 t
6,80 m do < 7,00 m	34 t
7,00 m do < 7,20 m	35 t
7,20 m nebo více	36 t

4.3.5 Doklady nezbytné k vydání povolení

Žádost musí obsahovat údaje o žadateli, požadovanou dopravní trasu (včetně místa nakládání). Vozidla nebo jízdní soupravy, typ zatížení, zatížení náprav, celková hmotnost vozidla a rozměry vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu. Pro těžké transporty (se zátěží), musí odesílatel přiložit čestné prohlášení o správnosti údajů. Dále obsahuje informace o odesílateli, rozměrech a celkové hmotnosti nákladu a součástí je opět čestné prohlášení o správnosti údajů.

Pro těžké přepravy nebo přepravy, které překračují maximální povolenou délku či šířku stanovenou zákonem, jsou součástí žádosti také dokumenty o registraci vozidla, pokud tato vozidla nejsou zaregistrována ve Švédsku.

Žádost také obsahuje návrh plánu trasy, po které bude přeprava uskutečněna. Rozhodnutí, včetně všech dodatků, musí vždy doprovázet dopravu.

4.3.6 Doba platnosti povolení a jeho převzetí

Švédská správa silnic může vydat následující typy povolení:

1. zvláštní povolení pro dobu jedné přepravy na určité trase (platnost jeden měsíc).
2. povolení pro zvláštní přepravu opakovaně na určité trase (platnost jeden měsíc, nebo až jeden rok).
3. dlouhodobé povolení (obecné povolení) pro určitou silniční síť (platnost jeden rok).

Doba platnosti povolení a druh povolení se liší v závislosti na rozměrech a hmotnosti. Každé povolení obsahuje podmínky, které jsou platné pro vlastní dopravu. Při provádění přepravy, musí být dodrženy podmínky pro označování nadrozměrných a příliš dlouhých vozidel.

4.3.7 Doprovné vozidlo a traffic director

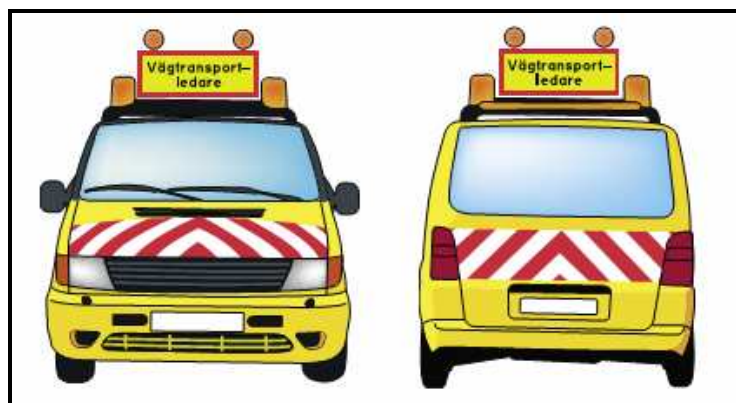
Základním požadavkem pro udělení výjimky je, že se přepravovaný náklad nedá bez větších nákladů rozdělit. Tento přezkum se provádí s přihlédnutím k bezpečnosti silničního provozu, únosnosti silnic a mostů, dostupnost a vhodnost vozidla nebo jízdní soupravy pro přepravu.

Toto zpracování žádosti obvykle trvá tři pracovní dny a to u přeprav, které vyžadují osobu traffic director, nebo policejní doprovod, tj. pro přepravu širší než 4,5 m, delší než 35 metrů nebo tam, kde je vysoká hmotnost nákladu.

Pokud je potřeba doprovod, musí se žadatel obrátit na traffic directra s dostatečným předstihem. Když není k dispozici obracíme se na policejní orgány v daném kraji, kde cesta začíná. To musí být provedeno nejméně sedm dnů před plánovaným dnem odjezdu.

Mimo jiné je odpovědnosti řidiče posouzení, zda trasa je sjízdná pro daný typ přepravy s ohledem na stav silnic a jejich výškový profil. Pokud se objeví problémy se zařízením silničních komunikací, tyto musí být odstraněny pro samotný průchod nákladu, neopomenutelným prvkem je povolení vydané příslušným vlastníkem komunikace.

Pro transporty širší než 4,5 m, delší než 35 metrů a tam, kde je vysoká celková hmotnost je obvykle stanovena nutnost doprovodu traffic directra nebo policií. Je však možné, že je třeba doprovod také, pokud celková hmotnost nebo rozměry jsou menší než tyto.



Obr.4.3.7.1 Traffic director [14]

Řidič transportu je odpovědný za udržení přímého kontaktu s doprovodem vozidla, například prostřednictvím rádia a rozhovor mezi řidiči, výstražnými a doprovodnými vozidly musí být v jazyce srozumitelném všem.

Doprovodná vozidla by měly být osobní automobily nebo nákladní automobil s celkovou hmotností nižší než 4,5 tuny. K těmto může být připojen přívěs.



Obr.4.3.7.2 Doprovodné vozidlo [14]

Řidič doprovodného vozidla musí mít řidičský průkaz kategorie B a C. Toto vozidlo musí být vybaveno výstražnými značkami, které jsou jasně viditelné zepředu i zezadu. Označení musí být umístěno nad horní hranou čelního skla.

Doprovodné vozidlo musí být vybaveno alespoň jedním oranžově blikajícím výstražným světlem. Toto světlo má být zapnuto při jízdě během tmy. Při jízdě za denního světla tehdy, když náklad vyčnívá do jiného jízdního pruhu. Je nutné, aby doprovodné vozidlo bylo v přímém kontaktu s hlavním transportem například prostřednictvím rádia. Mobilní telefony nejsou pro tento účel dostatečné.

4.3.8 *Povolené rychlosti a omezení dob jízdy*

Transport nesmí překročit běžné rychlosti stanovené zákonem. Tyto podmínky obvykle platí pro různé druhy nadrozměrné přepravy. Každé rozhodnutí o výjimce v přepravě obvykle obsahuje, kdy přepravu nelze uskutečnit.

Dlouhé transporty 24 až 30 m

- při špatných povětrnostních podmínkách

Dlouhé transporty delší než 30 m

- za tmy
- při špatných povětrnostních podmínkách
- v pátek od 15:00 hodin
- den před nedělí nebo svátkem od 10:00 do 18:00 hodin
- o nedělích a svátcích od 12:00 do 20:00 hodin

v jiných dobách, kdy lze očekávat silný provoz na komunikacích

Široké transporty od 2,61 m do 3,10 m

- bez časového omezení

Široké transporty od 3,11 m do 3,50 m

- za tmy
- od pondělí do pátku od 6:00 do 9:00 hodin a pondělí až čtvrtek od 15:00 do 20:00 hodin
- při špatných povětrnostních podmínkách
- v pátek od 15:00 hodin
- den před nedělí nebo svátkem od 10:00 do 18:00 hodin
- o nedělích a svátcích od 12:00 do 20:00 hodin
- v jiných dobách, kdy lze očekávat silný provoz na komunikacích

Široké transporty širší než 3,50 m

- za tmy
- při špatných povětrnostních podmínkách
- v pátek od 15:00 hodin
- den před nedělí nebo svátkem od 10:00 do 18:00 hodin
- o nedělích a svátcích od 12:00 do 20:00 hodin
- v jiných dobách, kdy lze očekávat silný provoz na komunikacích

4.3.9 *Odpovědnost za náklady a škody*

Odpovědnost za škody a náklady při této abnormální přepravě nese dopravce. Nadrozměrná přeprava musí být prováděna velmi opatrně a musíme věnovat pozornost počasí a jízdním podmínkám tak, aby doprava představovala co nejmenší nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, silničních staveb nebo zařízení. Zvláště

v severských zemích je nezbytné brát zřetel na povětrnostní podmínky. V případě potřeby může policie omezit pohyb ostatních účastníků silničního provozu.

Majitel silnice je zodpovědný za běžnou silniční údržbu (pískování, úklid komunikace, atd.). Cokoliv nad rámec běžné údržby může být považováno za náklady nezbytné k přepravě nákladu.

Je-li nezbytné zvýšit portály, nebo odstranit elektrická zařízení, dopravní signalizaci, atd. podél dopravní komunikace, musí být toto projednáno v rámci povolení řízení s místním správcem komunikací a to v dostatečném předstihu. Veškeré prvky na komunikacích, jenž jsou z důvodu přepravy odstraněny nebo upraveny jsou znovu pod vedením držitele povolení a dohledem správního orgánu navraceny do původního stavu, je-li tak vyžádáno. Ostatní zařízení pro řízení dopravy, např. dopravní značky, mohou být dočasně odstraněny, pokud jsou okamžitě navraceny zpět na původní místo. Všechny tyto náklady nese držitel povolení přepravy.

Držitel povolení je také odpovědný za veškeré škody na komunikaci způsobené touto atypickou přepravou. A to jak za škody způsobené přílišným zatížením, šířkou, výškou nebo délkou, ale také za škody způsobené jiným účastníkům silničního provozu, či jiným subjektům. O jakýchkoliv škodách a úpravách na silničních komunikacích musí být informována Švédská správa silnic.

I když byla zvláštní výjimka udělena, musíme respektovat veškerá omezení daná dopravními značkami. Trasa uvedená v povolení není považována za jakoukoliv zvláštní výjimku.

Před dopravou je třeba vzít v úvahu veškeré rozměrové aspekty trasy, tzn. výška elektrických a telefonních linek, nosnost mostních konstrukcí,.... O jakýchkoliv úpravách musí být informován vlastník komunikace.

4.3.10 Uložení nákladu

Nedělitelný náklad by měl být umístěn tak, aby nedocházelo zejména ke zvětšení šířky a v druhé řadě k zvětšení výšky. Dlouhé předměty, musí být primárně přepravovány

na návěsech. Vysoké náklady by měly být přepravovány na snížených přívěsech a široké náklady spočívající na šikmých podporách.

Je-li náklad dělitelný, musí být přepravován tak, aby došlo co k nejmenšímu překročení maximálních přípustných rozměrů. Povolené rozměry nebo hmotnostní limity nesmí být překročeny díky umístění objektů jeden na druhého, vedle sebe, nebo jeden za druhým.

Za patřičné uložení, upevnění a zajištění nákladu zodpovídá dopravce.

4.3.11 Označení nadrozměrné přepravy

Vozidlo musí být vybaveno výstražnými značkami. Tyto značky musí být jasně viditelné zepředu i zezadu. Označení musí být umístěno pod dolním okrajem čelního skla s dolním okrajem výstražného značení ne více než dva metry nad povrchem vozovky. Na přední části vozidla, musí být označena šířka nákladu, pomocí bočně umístěných znaků co nejbližší k vnějšímu okraji vozidla. Označení musí být jasně viditelné.

Obdélníkové reflexní panely mají být namontovány na zadní části vozidla. Jejich boční umístění by mělo být co nejbližší k vnějšímu okraji vozidla včetně nákladu, a musí být jasně viditelné zezadu.

Všechna označení, obdélníkové reflexní panely a výstražné značky musí být osvětleny při jízdě za tmy, svítání nebo za soumraku a jindy, když je vyžadováno z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek.



Obr. 4.3.11.1 Označení dlouhého nákladu [14]



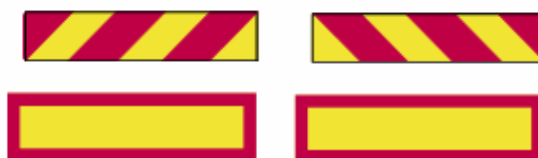
Obr. 4.3.11.2 Označení širokého nákladu [14]



Obr. 4.3.11.3 Označení doprovodného vozidla [14]

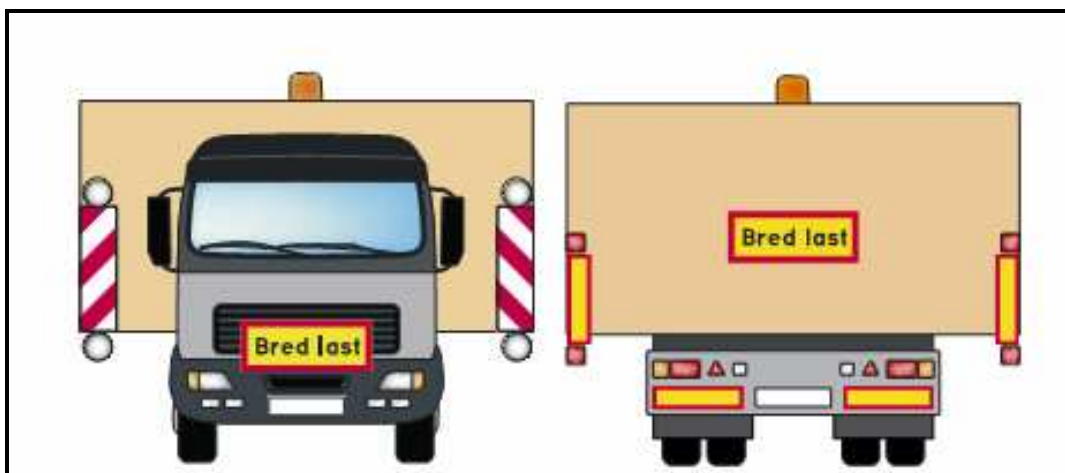


Obr. 4.3.11.4 Šířkové označení [14]



Obr. 4.3.11.5 Označení zadní části [14]

Nejvzdálenější okraje vozidla, nákladu musí být označeny na přední straně dvěma bílými světly a bílými reflektory. Na zadní straně dvě červená světla a červené reflektory. Bílá a červená světla označují šířku v přední a zadní části. Světla musí být namontována na vnější okraje vozidla nebo nákladu. Vozidlo musí být vybaveno alespoň jedním oranžově blikajícím světlem.



Obr. 4.3.11.6 Šířkové označení nákladu [14]

4.3.12 Poplatky a sankce

Tyto poplatky platí při podání žádosti u Švédské silniční správy:

Překročení hmotnosti	1 200 SEK
Překročení šířky do 4,5 m	600 SEK
Překročení šířky nad 4,5 m	1 200 SEK
Překročení délky do 35 m	600 SEK
Překročení délky nad 35 m	1 200 SEK

Švédská policie má právo ukládat, ale ne vybírat pokuty na místě. Pokuty je třeba platit v bance nebo ve Svensk Kassaservice obvykle do 2 až 3 týdnů. Pokuty udělené na místě se pohybují v rozmezí od 400 do 1 200 SEK. Jestliže dojde k více přestupkům a pokuta by byla vyšší než 2 500 SEK, viník je předvolán k soudu.

4.4 Úprava pro Dánské království

4.4.1 Základní podmínky

Tyto základní podmínky jsou téměř identické s podmínkami v ostatních zemích. Tedy technicky způsobilá vozidla, udělení povolení, plán trasy, atd.

Komerční přeprava abnormálních transportů, tj. vozidel a nákladů překračujících rámec zákona, který upravuje maximální povolené rozměry. Pro každou tuto atypickou přepravu potřebujeme získat povolení od dánských správních úřadů.

Tato přeprava se uskutečňuje především na dálnicích a krajských silnicích. Zvláštní podmínky jsou však nastaveny při přejíždění Öresundského mostu a Great Belt Bridges.

Nadrozměrné přepravy v Dánsku jsou rozděleny do dvou kategorií:

1. Těžké transporty, které jsou abnormální svou hmotností a překračují tak běžné hmotnostní limity.
2. Nadměrné transporty, které jsou abnormální pouze překročením limitů výškových, šířkových a délkových.

V Dánsku je kladen zvláštní důraz na to, aby se přeprava veškerých nákladů, a to nejen nadrozměrných, vykonávala především po moři. Tento princip je mezi dopravci znám pod pojmem „suché a mokré Dánsko“. Je téměř nemožné, aby se přeprava uskutečnila pouze po moři, ale je-li většina cesty uskutečněna po moři mluvíme o přepravě stylem „mokré Dánsko“. V opačném případě, kdy je většina cesty uskutečněna po silničních komunikacích se jedná o tzv. „suché Dánsko“.

4.4.2 Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů

Udělení povolení nadrozměrné přepravy je upraveno v nařízení vlády č.. 374 ze dne 23. dubna 2007, dále usnesení č. 374 230407 o omezení dob jízdy / zvláštní podmínky / informace o trase pro speciální přepravy. Vyhláška o propojení nákladních automobilů a tahačů s maximální přípustnou hmotností nad 3500 kg Bekendtgørelse om synsfri sammenkobling af lastbil og påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg

(nr. 1006 af 9. oktober 2008); Vyhláška o vozidle - šířka, délka, výška, hmotnost na nápravy Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (nr. 657 af 19/06/2007); Vyhláška o používání výstražných bezpečnostních zařízení Bekendtgørelse om brug af advarselstrekant og havariblink (nr. 723 af 15/08/2003); Vyhláška o schvalování vozidel a stavebních strojů, atd.. Bekendtgørelse om E- og e-godkendelse af køretøjers indretning og udstyr mv. (nr. 74 af 03/02/1999), dále zákona o silniční přepravě zboží Bekendtgørelse af lov om godskørsel (LBK nr. 108 af 19/02/2003); zákon o silniční dopravě Bekendtgørelse om godskørsel (nr. 1489 af 12/12/2007); vyhláška o kvalifikačních požadavcích pro některé řidiče vozidel Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (nr. 337 af 28/04/2008) ve znění pozdějších právních předpisů.

4.4.3 Povolování přeprav nadměrných nákladů

Pro všechny typy atypické – abnormální přepravy, musí být podána žádost o povolení k uskutečnění této přepravy. Tato žádost musí být předána dánskému policejnímu úřadu v Padborgu.

Pro veškeré abnormální přepravy musí mít řidič předtištěné oznámení "Spærretider og særlige vilkår pro særtransporter" (volně přeloženo: zákazy doby jízdy a speciální podmínky pro nadrozměrnou přepravu) od dánských úřadů. Datum tisku nesmí být starší než 30 dnů před datem přepravy, a toto datum tisku je uvedeno na konci tištěného oznámení. Oznámení je k dispozici pouze v dánštině.

Tři typy povolení k přepravě nadrozměrného nákladu jsou vydávána na policii:

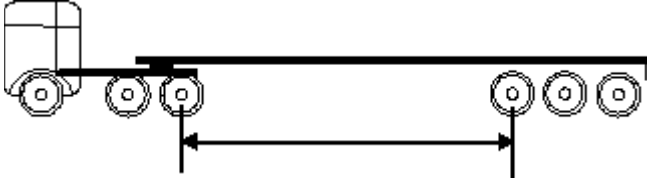
1. Pouze k provedení zvláštní dopravy.
2. Obecné povolení, pro přepravu na určitou dobu v určitém prostoru v tzv. Danish Heavy Load Grid.
3. Povolení vydané pro určitou opakující se trasu



Obr.4.4.3.1 Danish Heavy Load Grid [8]

Nadrozměrný náklad musí získat osvědčení o klasifikaci vozidel (Classification Certificate) včetně nákladu před podáním žádosti o povolení k přepravě. Po té může být tato žádost předána dánské policii. Žádostí o certifikát je řádné vyplnění formuláře. Pokyny pro požadované informace jsou zahrnuty ve formuláři. Tento formulář je podobný německé formě Tüf – tato se vztahuje na tahače, přívěsy a návěsy, bez něj nelze uskutečnit jakákoliv přeprava v Německu.

Classification Certificate

Applicant	The name and address of the applicant is indicated as well as telephone and fax number. Furthermore it is indicated, whether the certificate desired be returned by fax or by email. In the latter case, the email address should also be indicated. The certificate is automatically returned to the applicant and not to the owner.
Haulier	This section should only be filled in if the applicant is different from the owner.
Information about the total transport	<p>The total weight of the transport is indicated. The total weight is calculated as the sum of the axle loads indicated on page 2 of the application form.</p> <p>Maximum inflation in tyres must be indicated. The inflation can be indicated either in "bar" or in "p.s.i." units.</p> <p>Transports with variable axle spacing between lorry and truck: As regards transports with variable axle spacing, all axle spacings that are specified longer than 1,9 m on the classification certificate, may on the actual transport be longer than specified but not shorter. I.e. transports with axle spacing longer than 1.9 m must be specified according to the shortest spacing with which the transports are carried out.</p> <p>All other axle spacing must correspond to the distances indicated in the certificate.</p> <p>It is also possible to apply for classification of transports with fixed axle distances that are longer than the minimum distance, in case this may be necessary for carrying out the transport.</p>  <p>Variable axle distance (shortest distance must be indicated on the application form)</p>
Information about each vehicle in the transport	It is requested, but not mandatory , to indicate vehicle registration number or chassis number for each vehicle in the transport. It is allowed to indicate registration/identification numbers for more than one vehicle of each type, on the condition that the vehicles are identical as regards the information given on page 2, e.g. three identical lorries and 2 identical trucks. This section may also be left blank or other relevant information may be given. It should be made clear that the validity of the certificate is annulled, in case the axle- or tyre configuration of the actual transport does not correspond to the information on the vehicle rating certificate.
Additional information about the transport	On page 2 of the application form information about each of the axles of the transport is given. No information can be left out. Definition of axle numbers, distances and gauge widths can be seen on the outline on top of page 2 of the application form. The information must be indicated in the units mentioned in brackets below the headings.
Tyre width	The width of the tyre can be seen on the side of the tyre. Should this as an exception not be the case, the measured base width of the tyre is indicated.

Obr. 4.4.3.2 Classification Certificate [8]

Doba zpracování žádosti o povolení k přepravě je : vydání osvědčení o klasifikaci 1 pracovní den; získání osvědčení pro vozidla 1 pracovní den; zpracování žádosti policií 1-2 pracovní dny; konzultace se silničními orgány a orgány spravujícími mosty min. 2 pracovní dny. Toto se ovšem může lišit v závislosti na těchto podmínkách (prázdniny, typ nákladu,...).

Následující kroky jsou obsaženy v postupu podávání žádostí:

1. Požadavek o osvědčení pro mobilní jeřáb nebo nákladní automobil,... od Danish Vehicle Inspection Agency
2. Požadavek osvědčení pro vozidla tzn. poznávací značky z Police Motorist Office
3. Požadavek Classification Certificate, pokud hrubá hmotnost přesahuje 48 tun nebo zatížení na nápravu je vyšší než 10 tun. (11,5 tuny na nápravu řízenou)
4. Podat žádosti o povolení k přepravě policii. Je důležité vyplnit formulář žádosti a poskytnout informace o:
 - a. Požadovaný druh povolení (pouze jedno povolení nebo generální povolení).
 - b. Popis nákladu - jejich šířka, délka, výška a typ.
 - c. Lhůta pro provedení přepravy při podání žádosti. Tedy potřebnou dobu, po kterou se o povolení žádá.
 - d. Přesný popis trasy dopravy v Dánsku s označením počátečního a konečného určení bodu trasy, včetně čísel silnic a čísel dálnic, používané sjezdy. Start a konečné určení musí být uvedeny i pro destinace mimo Dánsko.
 - e. Správné a přesné informace o vozidle
5. Formulář žádosti s připojeným osvědčení od bodu 1 až 3, je předán policii v Padborgu.
6. Žádosti o povolení musí být předány příslušnému policejnímu úřadu v dostatečném předstihu před zahájením přepravy. V případě, že není povolení získáno, přeprava bude ukončena do správného zpracování žádosti.
7. Poznámky o zvláštních postupech při průjezdu přes mosty, stejně jako případné omezení doby řízení musí být bezpodmínečně dodrženy.
8. Řidič musí předložit "Udskrift i henhold til BKG 1172 BILAG 1 pkt. 15"s datem vydání nejpozději 30 dnů před datem přepravy.

Co se týče zpracování žádosti Policií zahrnuje následující činnosti:

1. Žádost je přezkoumána z hlediska správného vyplnění a dodání platného osvědčení od Danish Vehicle Inspection Agency (Statens Bilinspektion) a dánského ředitelství silnic. Chybné a chybějící informace jsou nahlášeny žadateli, který musí opravit chyby a žádost znovu podat.
2. Vyhodnotit, zda je veškerá dokumentace v pořádku a zda byly zvoleny vhodné dopravní prostředky. Předpokladem pro udělení povolení je, že náklad musí být nedělitelný nebo nemůže-li být bez nepřiměřených obtíží rozdělen do menších částí, stejně jako neexistuje-li jiný vhodný dopravní prostředek např. loď nebo železnice.
3. Společně se silničními orgány odpovědnými za silniční komunikace prochází použitou trasu a zkoumá ji s ohledem na přípustné klasifikace vozidel, silniční opotřebení, jakož i veškeré potřebné průjezdní profily.
4. V těchto případech policie může dokončit proces podávání žádosti, aniž by vznesla jakékoli dotazy např.: na trase probíhající silniční a stavební práce, údržba mostu, které mohou být překážkou pro přepravu; nevhodný průjezdný profil,...
5. Dojde k posouzení, zda tato přeprava nezpůsobí ostatním řidičům nepřiměřené potíže.
6. Může dojít také k tomu, že tyto orgány určí přesnou trasu pro náklad a její akceptace je podmínkou pro udělení povolení.
7. V případě, že žádné povolení nemůže být vydáno, je vysvětlena příčina odmítnutí.
8. Orgány silničního provozu vyhodnotí vhodnou aplikaci postupu přepravy.

Do hodnocení žádosti se zapojuje také správa mostů, je-li nezbytný její zásah, tzn. nadrozměrná přeprava přejíždí přes některý z větších mostů.

4.4.4 Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy

Žádost o zvláštní povolení pro vozidla přesahující maximální povolené hmotnosti a rozměry by měla být předložena policejnímu oddělení v místě vstupu nebo výstupu z nebo na území Dánska.

Výška :	4,00 m
Šířka :	
Motorové vozidlo / přívěs	2,55 m
Chladírenské vozidlo (s minimální tloušťkou stěn – 45 mm)	2,60 m
Délka	
Motorové vozidlo	12,00 m
Návěs (od závěsného čepu k zadní části)	12,00 m
Přívěs	12,00 m
Návěsová souprava	16,50 m
Nákladní souprava	18,75 m

Maximální povolená hmotnost na nápravu :

Motorové vozidlo	
Jednotlivá náprava :	10,0 t
Hnací náprava pro mezinárodní provoz, je-li celková váha 40,0 t a hnací náprava má vzduchové pérování a dvojitou montáž pneumatik	11,5 t
Dvojnáprava s dílčím rozvorem :	
- méně než 1,00 m	10,0 t
- 1,00 m do méně než 2,00 m	16,0 t
Dvojnáprava pro mezinárodní provoz s dílčím rozvorem náprav:	
- menším než 1,00 m	11,5 t
- 1,00 m nebo více, ale méně než 1,30 m	16,0 t
- 1,30 m nebo více, ale méně než 2,00 m	18,0 t
- 1,30 m nebo více, ale méně než 2,00 m, je-li hnací náprava vybavena vzduchovým pérováním a dvojitou montáží pneumatik a hmotnost na kteroukoliv nápravu nepřesahuje 9,5 t	19,0 t
Trojnáprava, jestliže je vzdálenost mezi dvěma následnými nápravami :	
- menší než 1,30 m	22,0 t
- 1,30 m do méně než 2,00 m a hmotnost na kteroukoliv nápravu nepřesáhne 8,0 t	24,0 t
Přívěs nebo návěs	
Jednotlivá náprava	10,0 t
Dvojnáprava s dílčím rozvorem náprav:	
- menším než 1 m a hmotnost na kteroukoliv nápravu nepřesáhne 8,0 t	11,0 t
- 1,00 m nebo více, ale méně než 1,30 m	16,0 t
- 1,30 m nebo více, ale méně než 1,80 m	18,0 t
- 1,80 m nebo více	20,0 t
Trojnáprava s dílčím rozvorem náprav:	
- 1,00 m do méně než 1,30 m	22,0 t
- 1,30 m nebo více	24,0 t

Pozn.: U trojnápravy musí být zatížení rozloženo stejným dílem.

Maximální hmotnost :

Motorové vozidlo se dvěma nápravami	18,0 t
Motorové vozidlo se třemi nápravami	24,0 t
Motorové vozidlo se třemi nápravami pro mezinárodní provoz, mají-li	26,0 t

nápravy vzduchové pérování, dvojitou montáž pneumatik a hmotnost na kteroukoliv nápravu nepřesahuje 9,5 t	
Motorové vozidlo se čtyřmi nápravami	29,5 t
Motorové vozidlo se čtyřmi nápravami, jsou-li dvě přední nápravy hnací s dílčím rozvorem méně než 1,80 m a je-li vzdálenost mezi první a poslední nápravou menší než 5,00 m	32,0 t
Přívěs	
s dvěma nápravami	20,0 t
s třemi nápravami	24,0 t
Návěsová nebo nákladní souprava	
se třemi nápravami	28,0 t
se čtyřmi nápravami	38,0 t
s pěti nápravami (2+3)	42,0 t
s pěti nápravami (3+2)	44,0 t
s šesti nápravami	48,0 t

4.4.5 Doklady nezbytné k vydání povolení

Důrazně dánská vláda doporučuje, aby žádosti o povolení k přepravě probíhaly přes dánské rejdařské společnosti. Protože, jak již bylo řečeno, je snaha udržet přepravu na moři.

Při řešení neshod, ke kterým může dojít, je povinným jazykem dánština. Při dopravě musí být k dispozici minimálně jedna osoba se schopností komunikace v dánštině, a také schopností komunikovat s řidičem v jeho jazyce.

Pro vydání povolení jsou nezbytné tyto údaje a doklady obsažené v kapitole 4.4.3 a znalost těchto pojmů.

Danish Heavy Load Grid = komplexní vnitrostátní silniční síť skládající se ze všech hlavních silnic státu, velká část silnic krajů a řady obcí, např. v Kodani. Klasifikační číslo je přiloženo ke každému úseku silnice.

Transport's Class for Bridges = zatížení na mostech tj. hmotnost vozidla včetně nákladu, které mohou ihned srovnat se zátěžovou klasifikací mostů.

Transport's Class for Roads = zatížení vozovek vyjádřené v ekvivalentním standardu, náprava 10 tun nákladu. Toto však neplatí pro mosty.

Classification Certificate = klasifikace nákladu, užitých vozů, opotřebení silnice a mostů. Toto osvědčení musí být přiloženo k žádosti o povolení k přepravě policii.

Road and Bridge Authorities = veřejné nebo soukromé subjekty, jimž náleží správa silnic nebo mostů např., Öresundu Link, Dánské ředitelství silnic.

4.4.6 Doba platnosti povolení a jeho převzetí

Povolení k přepravě trvá po celou dobu jejího průběhu přepravy. Dojde-li však k závažným okolnostem, může být toto povolení odňato.

Silniční správní úřad tedy vystaví povolení žadateli po podání žádosti žadatelem a zaplacení správních poplatků. Toto povolení převezme sám žadatel nebo osoba jím pověřená. Vystavené povolení, jeho originál nebo kopii, je povinen žadatel mít u sebe a na požádání kontrolních orgánů jej musí předložit.

4.4.7 Technické doprovodné vozidlo a policejní doprovod

V Dánsku není nutný doprovod doprovodných vozidel či policie, pokud tak nestanoví orgán vydávající povolení. Je však doporučeno patřičně tuto záležitost prokonzultovat. Obecně platí, že je lépe tyto doprovodná vozidla mít.

4.4.8 Povolené rychlosti a omezení dob jízdy

Maximální povolená rychlost je stanovena zákonem pro jednotlivé typy komunikací a dopravním značením na silnicích.

Zákaz jízdy pro těžké a nadrozměrné transporty platí od 12:00 do 6 hodin během teplých období od června do srpna. A také o svátcích. Tyto budou vyhlášeny pouze na dánské straně.

4.4.9 Odpovědnost za náklady a škody

Odpovědnost za škody a náklady při této abnormální přepravě nese dopravce. Nadrozměrná přeprava musí být prováděna velmi opatrně a musíme věnovat pozornost počasí a jízdním podmínkám tak, aby doprava představovala co nejmenší nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, silničních staveb nebo zařízení. Zvláště v severských zemích je nezbytné brát zřetel na povětrnostní podmínky. Policie může omezit pohyb ostatních účastníků silničního provozu v případě potřeby.

Majitel silnice je zodpovědný za běžnou silniční údržbu (pískování, úklid komunikace, atd.). Cokoliv nad rámec běžné údržby může být považováno za náklady nezbytné k přepravě nákladu.

Je-li nezbytné zvýšit portály, nebo odstranit elektrická zařízení, dopravní signalizaci, atd. podél dopravní komunikace, musí být toto projednáno v rámci povolení řízení s místním správcem komunikací a to v dostatečném předstihu. Veškeré prvky na komunikacích, jenž jsou z důvodu přepravy odstraněny nebo upraveny jsou znovu pod vedením držitele povolení a dohledem správního orgánu navraceny do původního stavu, je-li tak vyžádáno. Ostatní zařízení pro řízení dopravy např. dopravní značky mohou být dočasně odstraněny, pokud jsou okamžitě navraceny zpět na původní místo. Všechny tyto náklady nese držitel povolení přepravy.

Držitel povolení je také odpovědný za veškeré škody na komunikaci způsobené touto atypickou přepravou. A to jak za škody způsobené přílišným zatížením, šířkou, výškou nebo délkou, ale také za škody způsobené jiným účastníkům silničního provozu, či jiným subjektům. O jakýchkoliv škodách a úpravách na silničních komunikacích musí být informována dánská správa silnic.

I když byla zvláštní výjimka udělena, musíme respektovat veškerá omezení označená dopravními značkami. Trasa uvedená v povolení není považována za jakoukoliv zvláštní výjimku.

Před dopravou je třeba vzít v úvahu veškeré rozměrové aspekty trasy tzn. výška elektrických a telefonních linek, nosnost mostních konstrukcí,.... O jakýchkoliv úpravách musí být informován vlastník komunikace

4.4.10 Uložení nákladu

Nedělitelný náklad by měl být umístěn tak, aby nedocházelo zejména ke zvětšení šířky a v druhé řadě k zvětšení výšky. Dlouhé předměty, musí být primárně přepravovány na návěsech. Vysoké náklady by měly být přepravovány na snížených přívěsech a široké náklady spočívající na šikmých podporách.

Je-li náklad dělitelný, musí být přepravován tak, aby došlo co k nejmenšímu překročení maximálních přípustných rozměrů. Povolené rozměry nebo hmotnostní limity nesmí být překročeny díky umístění objektů jeden na druhého, vedle sebe, nebo jeden za druhým.

Za patřičné uložení, upevnění a zajištění nákladů zodpovídá dopravce.

4.2.11 *Sankce*

Dánská policie je oprávněna k udělování a vybírání pokut na místě. Pokud motorista nesouhlasí s pokutou, je případ předán soudu. Než dojde k vyřešení sporu, může být vozidlo zadrženo policií.

Pokuty jsou udělovány v této výši:

Překročení rychlostního limitu	dálnice	ostatní silnice
od 0 do 19%	500 DKK	500 DKK
od 20 do 29%	1 000 DKK	1 000 DKK
od 30 do 39%	1 000 DKK	1 500 DKK
od 40 do 49%	1 500 DKK	2 000 DKK
od 50 do 59%	2 000 DKK	2 500 DKK
od 60 do 69%	2 000 DKK	2 500 DKK
od 70 do 79%	2 500 DKK	3 000 DKK
od 80 do 89%	3 000 DKK	3 500 DKK
od 90 do 99%	4 000 DKK	4 500 DKK
nad 100%	4 500 DKK	5 000 DKK

pokud rychlost přesáhne 140 km/hod., policie připočte k uvedeným pokutám ještě další vysokou částku.

4.5 Úprava pro Norské království

4.5.1 *Základní podmínky*

Jako u předcházejících zemí je podmínkou způsobilost silničního vozidla k provozu na pozemních komunikacích a správnost údajů v technickém průkazu. Tyto musí odpovídat danému vozidlu.

Dále podání žádosti o povolení k abnormální silniční přepravě a dodržení všech příslušných předpisů. Dlouhodobé povolení může snížit náročnost opakování správního řízení, tento přístup platí ve všech státech.

Aby mohlo být uděleno toto povolení, požadují norské správní úřady splnění určitých podmínek. Tedy náklad by měl být nedělitelný, povolení by mělo být platné pro jedno nebo více vozidel, určení trasy přepravy nadrozměrného nákladu (např. mapa). Správní orgány mohou mít námitky k této trase, mohou požadovat její úpravu, nebo ji mohou zamítnout.

Jako ve všech severských zemích je upřednostňována doprava po vodních cestách, je-li to možné.

Povolení udělené orgány často vyžaduje podrobnější informace o vozidle, než jsou běžně k dispozici, a to v rámci kontroly kompatibility vozidla s konkrétními požadavky abnormální přepravy.

4.5.2 *Zákonné normy týkající se přeprav nadměrných nákladů*

Zákon o silničním provozu, z 18.června 1965 stanoveného královským dekretem ze dne 21.března 1986 obsahuje základní pravidla týkající se provozu, dopravních značek a signálů, rychlosti, požadavky na vozidla, schválení a registrace vozidel, řidičské průkazy a praxe řízení, učitele autoškol. Je základem pro podrobné předpisy o stejných záležitostech; pravidla silničního provozu, z 21.března 1986 pozice vozidel na pozemních komunikacích, povinnost dát přednost v jízdě, změna jízdního pruhu, předjíždění, rychlost, používání světel, předpisy týkající se dopravních značek, signálů a silniční značení z 10.10.1980.

4.5.3 Povolování přeprav nadměrných nákladů

Norská správa silnic je zodpovědná za plánování, výstavbu a provoz vnitrostátních a krajských silničních sítí, a tedy také za udělení povolení k nadrozměrné přepravě na těchto komunikacích.

Při přepravě přes více územních celků je zodpovědným orgánem Ministerstvo dopravy a spojů.

Při průjezdu přes komunikace soukromých subjektů, se dožadujeme povolení od nich.

4.5.4 Limitní hodnoty nadrozměrné přepravy

Na silnicích II. tříd platí další omezení týkající se maximální povolené hmotnosti na nápravy, délky a celkové hmotnosti vozidla. Řidičům se doporučuje, aby si zajistili aktuální mapu, na které jsou vyznačeny maximální povolené délky a hmotnosti vozidel. Tuto mapu je možno získat od Vegdirektoratet.

Výška	bez omezení
Šířka	
Motorové vozidlo/přívěs	2,50 m (+5 cm tolerance)
Chladírenské vozidlo (min. tloušťka stěny - 45 mm)	2,60 m
Délka	
Motorové vozidlo	12,40 m
přívěs	12,40 m
Návěsová souprava	17,00 m
Nákladní souprava	18,50 m
- s nastavitelnou tažnou tyčí	19,00 m
Maximální povolená hmotnost na nápravu	
Jednotlivá náprava	10 t
Hnací náprava	11,5 t
Dvojitá náprava s dílčím rozvorem náprav:	
- 1,20 m - 1,29 m	16 t
- 1,30 m - 1,80 m	18 t
- větším než 1,80 m	20 t
Trojité náprava s dílčím rozvorem náprav:	
- 1,20 m - 1,29 m	22 t

- 1,30 m - 1,80 m	24 t
- větším než 1,80 m	30 t
Maximální povolená hmotnost	
Motorové vozidlo	
- se 2 nápravami	hnací náprava 11,5 t+ zatížení přední nápravy 26 t
- se 3 nápravami	29,5 t
- se 3 nápravami pokud vzdálenost mezi nápravami dvojnápravy přesahuje 1,80 m a vzdálenost mezi první a poslední nápravou přesahuje 5,00 m	
- se 4 nápravami a vzdálenost mezi první a poslední nápravou přesahuje 5,80 m, vzdálenost mezi dvěma sousedními nápravami přesahuje vzdálenost 1,80 m pouze v jednom případě, a se dvěma hnacími nápravami	31 t
Přívěs	
- se 2 nápravami	20 t
- se 3 nápravami	28 t
- se 3 nápravami, jestliže dílčí rozvor dvojnápravy přesahuje 1,80 m	30 t
Návěsová souprava	
- se 3 nebo 4 nápravami	29,5 t
- s 5/6 nápravami	46 t
- s 5/6 nápravami a dílčí rozvor dvojnápravy motorového vozidla přesahuje 1,80 m	47 t
Nákladní souprava	50 t

4.5.5 Doklady nezbytné k vydání povolení

Žádost musí obsahovat údaje o žadateli, požadovanou dopravní trasu, typ vozidla nebo jízdní soupravy, druh zatížení, zatížení náprav, celková hmotnost vozidla a rozměry vozidla nebo jízdní soupravy včetně nákladu. Pro těžké přepravy nebo přepravy, které překračují maximální povolenou délku či šířku stanovenou zákonem, jsou součástí žádosti také dokumenty o registraci vozidla, pokud tato vozidla nejsou zaregistrována v Norsku.

Žádost také obsahuje návrh plánu trasy, po které bude přeprava uskutečněna. Rozhodnutí, včetně všech dodatků, musí vždy doprovázet dopravu.

Doba k vydání povolení je několik dní. Hlavním důvodem pro zpoždění udělení povolení je účast místních nebo regionálních orgánů a policie. Tito se k vydávanému povolení vyjadřují.

4.5.6 *Doba platnosti povolení a jeho převzetí*

Povolení k přepravě trvá po celou dobu jejího průběhu. Dojde-li však k závažným okolnostem může být toto povolení odňato.

Silniční správní úřad tedy vystaví povolení žadateli po podání žádosti žadatelem a zaplacení správních poplatků. Toto povolení převezme sám žadatel nebo osoba jim pověřená.

Vystavené povolení, jeho originál nebo kopii, je povinen žadatel mít u sebe a na požádání kontrolních orgánů jej musí předložit.

1. zvláštní povolení pro dobu jedné přepravy na určité trase
2. povolení pro zvláštní přepravu opakovaně na určité trase
3. dlouhodobé povolení (obecné povolení) pro určitou silniční síť

4.5.7 *Doprovodné vozidlo a traffic director*

Vzhledem ke svým rozměrům nebo hmotnosti, nadrozměrná silniční přeprava by mohla významně ovlivnit bezpečnost silničního provozu. Kromě toho může také bránit dalšímu provozu na komunikacích. Z těchto důvodů je požadován doprovod. V závislosti na typu nákladu je požadován policejní doprovod, doprovodná vozidla nebo kombinace obou.

Funkce doprovodu je stanovena jako varování ostatních účastníků silničního provozu na možné nebezpečí hrozící ze strany přepravovaného nákladu, pomoc samotné přepravě a řízení provozu na pozemních komunikacích na křižovatkách, mostech, kruhových objezdech, apod.

	Typ silnice	Žádná	Typ 1	Typ 2
Šířka	Dálnice	$\check{S} < 3,50 \text{ m}$	$3,50 \text{ m} < \check{S} < 4 \text{ m}$	$\check{S} > 4 \text{ m}$
	Ostatní	$\check{S} < 3,25 \text{ m}$	$3,25 \text{ m} < \check{S} < 3,50 \text{ m}$	$\check{S} > 3,50 \text{ m}$
Délka	Dálnice	$D < 30 \text{ m}$	$30 \text{ m} < D < 50 \text{ m}$	$D > 50 \text{ m}$
	Ostatní	$D < 27,5 \text{ m}$	$27,5 \text{ m} < D < 32,5 \text{ m}$	$D > 32,5 \text{ m}$
Váha	Nerozlišeno	Bez specifických požadavků		

Tab. 4.3.7.1 Doprovodná vozidla [14]

Typ 1: Alespoň jedno doprovodné vozidlo.

Typ 2: Alespoň dvě doprovodná vozidla, nebo jedno doprovodné vozidlo a policejní doprovod.

Dopravci mohou vždy použít více doprovodných vozidel, kromě předepsaného počtu v tabulce. Obecně platí, že "lepší" je vždy doprovod. Doprovodná vozidla poskytují velice důležité varování pro ostatní účastníky silničního provozu na jinak potenciální bezpečnostní riziko. Doprovodná vozidla přispívají k vyšší bezpečnosti silničního provozu.

Doprovodné motorové vozidlo musí mít nejméně čtyři kola. Musí poskytovat řidiči dobrou viditelnost. Pro usnadnění dobré viditelnosti dozadu a do strany, musí být vozidlo vybaveno vnějšími zpětnými zrcátky na obou stranách. Kromě toho, že je výhodnější mít zadní okna pro lepší viditelnost.

Barva vozu žlutá. V přední části vozu: 0,5 m² šrafovaní šikmo (úhel 45 ° až 60 °) v pásech 10-12 cm širokých. Barva červená, nejlépe retro-reflexní, s bílými retro-reflexními proužky. Zadní část 0,5 m² šrafovaní šikmo (úhel 45 ° až 60 °) v pásech 10-12 cm širokých. Barva bílá, nejlépe retro-reflexní, s červenými retro-reflexními proužky. Boky na obou stranách, retro-reflexní samolepky ve tvaru otevřeného šípku. Tyto nálepky musí mít velikost nejméně 1,00 m x 0,30 m. Barva: červená / bílá nebo červená / žlutá. Šípky by měly ukazovat směr jízdy.

Blikající světla. Každé doprovodné vozidlo musí mít dvě oranžová blikající světla na střeše, která by měla být nezávislá na elektrických obvodech, aby se zabránilo

současnému selhání s elektronikou automobilu. Varovná světla mohou být používána pouze tehdy, doprovází-li vozidlo aktivně nadrozměrnou přepravu.

Náklad musí být označen tak, aby byl jasně viditelný a byl zvýrazněn jeho tvar.

4.5.8 Povolené rychlosti a omezení dob jízdy

Obce - max. rychlost 50 km/hod; mimo obec - max. rychlost 90 km/hod (často omezena na 70 km/hod); dálnice - bez omezení (často omezena značkou na 130 km/hod).

Omezení dob jízdy platí především ve svátky, neděle a pro doby nejhustšího provozu. I zde je možno uložit výjimku.

4.5.9 Odpovědnost za náklady a škody

Odpovědnost za škody a náklady při této abnormální přepravě nese dopravce. Nadrozměrná přeprava musí být prováděna velmi opatrně a musíme věnovat pozornost počasí a jízdním podmínkám tak, aby doprava představovala co nejmenší nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu, silničních staveb nebo zařízení. Zvláště v severských zemích je nezbytné brát zřetel na povětrnostní podmínky. Policie může omezit pohyb ostatních účastníků silničního provozu v případě potřeby.

Majitel silnice je zodpovědný za běžnou silniční údržbu (pískování, úklid komunikace, atd.). Cokoliv nad rámec běžné údržby může být považováno za náklady nezbytné k přepravě nákladu.

Je-li nezbytné zvýšit portály, nebo odstranit elektrická zařízení, dopravní signalizaci, atd. podél dopravní komunikace, musí být toto projednáno v rámci povolovacího řízení s místním správcem komunikací a to v dostatečném předstihu. Veškeré prvky na komunikacích, jenž jsou z důvodu přepravy odstraněny nebo upraveny jsou znovu pod vedením držitele povolení a dohledem správního orgánu navraceny do původního stavu, je-li tak vyžádáno. Ostatní zařízení pro řízení dopravy např. dopravní značky mohou být dočasně odstraněny, pokud jsou okamžitě navraceny zpět na původní místo. Všechny tyto náklady nese držitel povolení přepravy.

Držitel povolení je také odpovědný za veškeré škody na komunikaci způsobené touto atypickou přepravou. A to jak za škody způsobené přílišným zatížením, šířkou, výškou nebo délkou, ale také za škody způsobené jiným účastníkům silničního provozu, či jiným subjektům.

O jakýchkoliv škodách a úpravách na silničních komunikacích musí být informována norská správa silnic.

I když byla zvláštní výjimka udělena, musíme respektovat veškerá omezení označená dopravními značkami. Trasa uvedená v povolení není považována za jakoukoliv zvláštní výjimku.

Před dopravou je třeba vzít v úvahu veškeré rozměrové aspekty trasy tzn. výška elektrických a telefonních linek, nosnost mostních konstrukcí,... O jakýchkoliv úpravách musí být informován vlastník komunikace

4.5.10 Uložení nákladu

Nedělitelný náklad by měl být umístěn tak, aby nedocházelo zejména ke zvětšení šířky a v druhé řadě k zvětšení výšky. Dlouhé předměty, musí být primárně přepravovány na návěsech. Vysoké náklady by měly být přepravovány na snížených přívěsech a široké náklady spočívající na šikmých podporách.

Je-li náklad dělitelný, musí být přepravován tak, aby došlo co k nejmenšímu překročení maximálních přípustných rozměrů. Povolené rozměry nebo hmotnostní limity nesmí být překročeny díky umístění objektů jeden na druhého, vedle sebe, nebo jeden za druhým.

Za patřičné uložení, upevnění a zajištění nákladů zodpovídá dopravce.

4.5.11 Sankce

Stejně jako ve Finsku se výše pokuty vztahuje k výši příjmů viníka (např. 1,5 x měsíční příjem).

5. OSOBY ÚČASTNĚNÉ NA TRANSPORTU

Vzhledem k nezbytnosti varovné funkce je velmi důležitý vzhled a vybavení doprovodných vozidel, jakož i školení řidičů s ohledem na bezpečnost silničního provozu. Školení je ještě důležitější v případě pozice Traffic director.

Obecné požadavky na řidiče doprovodných vozidel by se měly skládat z teoretické a praktické přípravy. Podle různých funkcí doprovodu je zapotřebí zvláštní odborná příprava. V některých případech může mít řidič doprovodného vozidla pouze varovnou funkci a nebo pomocnou funkci během abnormální přepravy, ale nejedná jako traffic director. Mezi základní znalosti řidičů doprovodných vozidel by měla patřit terminologie a definice odkazující na abnormální silniční dopravu, práva, odpovědnosti a povinnosti doprovodných pracovníků, dopravní rizika v souvislosti s abnormální silniční dopravou, pravidla silničního provozu a signály, požadavky na doprovodná vozidla a zařízení, komunikace mezi řidiči.

Traffic director

V případech, kdy má doprovod přímý vliv na provoz (např. pro uzavření mostů pro jiná vozidla, nebo zastavení provozu na křižovatkách) a nebo abnormální silniční motorové vozidlo musí manévrovat v rozporu s dopravními předpisy, je při této přepravě potřebný Traffic director. Kromě znalostí doprovodných řidičů by měl znát ještě tyto prvky práva: odpovědnosti, povinnosti při řízení dopravy a tedy schopnost řídit dopravu stejně jako policejní orgány. Tato osoba svým způsobem zastupuje policejní doprovodná vozidla a také policejní činitele, neboť může řídit dopravu.

Povinnosti řidičů a traffic directorů upravuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES ze dne 18. února 2002, mění se směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

6. ZHODNOCENÍ A MOŽNÉ ÚPRAVY PRO PŘEPRAVU NADROZMĚRNÉHO NÁKLADU

Je jasné, že přeprava nadrozměrných nákladů není nic jednoduchého na území jednoho státu, natož při překročení hranice. V tuto chvíli přecházíme do jiného právního režimu daného státu, což znamená splnění nových podmínek.

S ohledem na zjednodušení nadrozměrné přepravy, by bylo vhodné sjednotit právní úpravu zaměřenou na toto téma pro co nejvíce států Evropy. Jistým prvním krokem je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES ze dne 18. února 2002, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz. Tento zásah do práv jednotlivých států není, oproti jiným zbytečným nařízením Evropské unie, neakceptovatelný. Neboť právní úprava jednotlivých států a to at' skandinávských, ale celkově Evropských zemí je velmi podobná. Tento konsenzus v rámci ujednacení základních postupů, potřebné dokumentace, doprovodných vozidel, atd. by velmi ulehčil práci dopravcům, ale také by přispěl ke zvýšení bezpečnosti na silničních komunikacích.

Jako jeden z markantních rozdílů spatřuji v doprovodných vozidlech a osobách účastných na transportu. Kupříkladu česká legislativa upravuje doprovodná vozidla, ale již ne školení personálu. Dále výrazná funkce traffic directora na českých, ale i jiných silnicích chybí. Tento zodpovědný a velmi dobře proškolený člověk dokáže tyto přepravy zjednodušit, zefektivnit a hlavně je udělat bezpečnějšími. Tento prvek v našem právním řádu naprosto chybí.

Další věc, o které by se dalo uvažovat např. pro náš právní řád je udělování sankcí za nedodržení zákonných pravidel. Úprava skandinávských zemí je v tomto ohledu jasnou inspirací. Forma udělení pokuty ve výši x násobku měsíčního platu (příjmu) je dle mého názoru mnohem více motivujícím prvkem pro dodržování pravidel silničního provozu než současná úprava této problematiky.

Toto sjednocení pro co nejvíce zemí Evropy, by znamenalo ulehčení jak pro dopravce, tak pro všechny účastníky silničního provozu a také ulehčení životnímu prostředí. Ve své podstatě je toto sjednocení jen malým krokem pro velkou věc.

Doporučené kroky:

- 1) sjednocení limitních rozměrů
- 2) sjednocení potřebných dokumentů
- 3) zavedení jednotného kontrolního orgánu
- 4) v živnostenském zákonu a v dalších zákonných normách čs. práva uzákonit činnost "trafic director" a to jako specializované povolání, které si vyžaduje odbornost, pravidelná přezkoušení před odbornou komisí apod.
- 5) odborná školení pro doprovodné řidiče
- 6) změna udělování sankcí po vzoru severských států

7. ZÁVĚR

Tato práce představuje soubor základních postupů spojených s nadrozměrnou silniční dopravou. Tyto pokyny představují základní nástroj, seznam pravidel a postupů požadovaných při přepravě nadrozměrných nákladů. Cílem této práce bylo vyhledat a co nejlépe prezentovat podklady pro nadrozměrnou silniční přepravu tak, aby se mohla uskutečnit s minimem potíží, ideálně v nepřetržité cestě.

V celé Evropě se státy každoročně potýkají s čím dál většími dopravními zácpami. K tomuto mohou přispívat i transporty nadrozměrných nákladů. V severských zemích se velmi často využívají vodní cesty a také železnice, toto může představovat alternativu k přepravě nadrozměrných nákladů. Tyto alternativy mají potenciál pro větší zatížení a rozměry na mnohem delší vzdálenosti, jakož i přínosy pro životní prostředí a snížení dopravních zácp. Těchto možností využívají všechny skandinávské země v maximální míře. Tyto druhy dopravy mají také své vlastní omezení, nicméně někdy jsou pro abnormální silniční dopravu nutností.

Abnormální silniční doprava je definována jako vozidlo nebo souprava vozidel, které mají buď nadrozměrný nebo nedělitelný náklad, který překračuje hodnoty stanovené ve vnitrostátních právních předpisech.

V oblasti abnormální silniční dopravy existují velké rozdíly mezi pravidly a postupy v jednotlivých státech. Severské země, o kterých se hovoří v této práci, jsou v těchto aspektech velmi podobné. Ale i přes určité rozdíly v jednotlivých zemích mají snahu o minimální dopad na ostatní účastníky silničního provozu.

Podstatný prvek tvoří veřejné správní orgány. Tyto musí ověřit veškeré náležitosti pro přepravu nadrozměrného nákladu ještě před tím, než udělí povolení k přepravě. Ověří také vhodnost silniční trasy, velikost zatížení, nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu a například povinnost policie nebo doprovodných vozidel doprovázet nadrozměrnou silniční dopravu.

Hlavním cílem tohoto dokumentu je pomoci při sjednávání povolení a postupu při přepravě nadrozměrného nákladu ve Skandinávii. Ideálním způsobem, by mohlo dojít

k harmonizaci, tedy společnému sjednocení právní úpravy. Z výše uvedeného vyplývají především tyto rozdíly: doba nutná k zajištění povolení, která se může lišit od dvou pracovních dnů až po několik týdnů, požadavky k zajištění povolení, různá pravidla pro doprovodná vozidla, rozdíly v požadovaných dokladech, vozidla, informace, ale také v základních rozměrových parametrech.

Cílem této práce bylo ukázat základní pravidla a postupy v České republice, Dánském království, Švédském království, Finské republice a Norském království a tento cíl byl splněn.

8. PŘÍLOHY

Příloha č. 1

LIMITY HMOTNOSTÍ

Statické zatížení:
jednotlivé nápravy

Motorová a přípojná vozidla
u jednotlivé nápravy

Motorová vozidla
u jednotlivé hnací nápravy



U dvounápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvounápravy nesmí překročit při jejich dílčímu rozvoru.

Dílčí rozvor: *do 1,0 m*

od 1,0 m a méně než 1,3 m

od 1,3 m a méně než 1,8 m



Dílčí rozvor 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 t.



U dvounápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvounápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru

Dílčí rozvor:

do 1,0 m



od 1,0 m a méně než 1,3 m



od 1,3 m do 1,8m



U troj-nápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav troj-nápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav

Dílčí rozvor:

do 1,3 m do, včetně



nad 1,3 m do 1,4 m včetně



Celková největší povolená hmotnost silničních vozidel nesmí překročit:

Motorová a přípojná vozidla
se dvěma nápravami



Motorová vozidla
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.

Přípojná vozidla
se třemi nápravami



Motorová a přípojná vozidla
se čtyřmi nápravami



Jízdní soupravy



LIMITY ROZMĚRŮ

Vozidla a jízdní soupravy

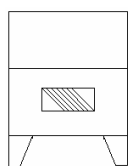
Celková výška

největší povolená výška vozidel

Vozidla kategorií N3,O4
určených pro přepravu vozidel
Souprava tahač s návěsem +2%



Celková šířka vozidla



pro- M₁



pro- M₂, M₃, N, O, OT, T



Vozidla s tepelně izolovanou nástavbou,
u které je tloušťka stěn větší než 45 mm



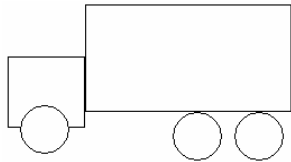
Samojízdné a výměnné pracovní stroje



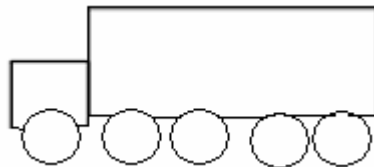
Celková délka vozidla



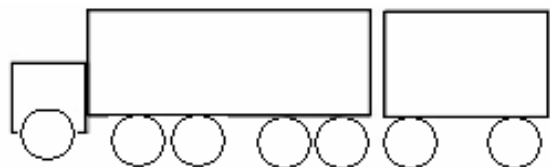
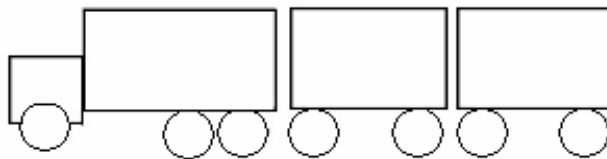
Jednotlivá vozidla s výjimkou autobusu a návěsu



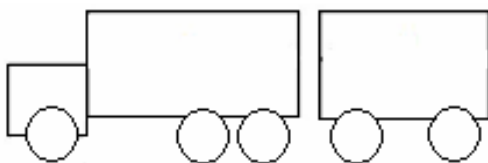
Souprava tahač s návěsem



Souprava se dvěma přívěsy nebo s návěsem a jedním přívěsem



Souprava motorového vozidla s jedním přívěsem



Souprava samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního zařízení stroje

Souprava motorového vozidla s jedním přívěsem



Souprava samojízdného stroje s podvozkem pro přepravu pracovního stroje



Souprava traktoru s jedním přívěsem s přípojným pracovním strojem



Souprava motorového vozidla s jedním přívěsem nebo kategorie O4 určeným pro přepravu vozidel



9. ZDROJE

- [1] www.mvcr.cz [cit. 22-4-2010]
- [2] www.prodopravce.cz [cit. 25-4-2010]
- [3] www.mdcr.cz [cit. 24-4-2010]
- [4] www.lvm.fi [cit. 14-5-2010]
- [5] www.tiehallinto.fi [cit. 14-5-2010]
- [6] www.vv.se [cit. 18-6-2010]
- [7] www.sweden.gov.se [cit. 26-5-2010]
- [8] www.trafikstyrelsen.dk [cit. 21-7-2010]
- [9] www.regjeringen.no [cit. 06-8-2010]
- [10] www.vegvesen.no [cit. 10-8-2010]
- [11] www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/img/mapy/cr_e-tahy.png [cit. 10-9-2010]
- [12] www.orbion.cz
- [13] www.edb.cz/Detail.aspx?L=CZ&SML=6404100107000
- [14] Vlastní galerie diplomanta

Legislativní zdroje

- zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- zákon č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích
- zákon č. 500/2004 Sb. správní řád ve
- zákon č. 12/1997 Sb. o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních
- zákon 267/1981 o provozu na pozemních komunikacích (Tieilikennelaki)
- zákon 1090/2002 o motorových vozidlech (Ajoneuvolaki)
- vyhláška 1248/2002 o struktuře a příslušenství automobilů a přívěsů
- zákon 1257/1992 o provozu vozidla na silničních komunikacích
- vyhláška 1715/92 o rozhodnutích o abnormální přepravě a abnormálních dopravních prostředcích
- zákon 1998:1276 pravidla silničního provozu (Trafikförordning)
- nařízení 1995:137 o provozu na pozemních komunikacích (Vägtrafikförordning)

- SRA předpisy 2000:120 pro přepravu velkých nedělitelných nákladů (Vägverkets föreskrifter om undantag för transport av bred odelbar last)
- vyhláška 2003:22 silniční pravidla pro automobily a přívěsy tažené auty (Vägverkets föreskrifter om bilar och släpvagnar som dras av bilar)
- nařízení vlády č.. 374/2007 o udělení povolení nadrozměrné přepravy
- usnesení č. 374 230407 o omezení dob jízdy /zvláštní podmínky/ informace o trase pro speciální přepravy
- vyhláška nr. 1006 af 9. oktober 2008 o propojení nákladních automobilů a tahačů s maximální přípustnou hmotností nad 3500 kg (Bekendtgørelse om synsfri sammenkobling af lastbil og påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg)
- vyhláška nr. 657 af 19/06/2007 o vozidlech - šířka, délka, výška, hmotnost na nápravy (Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk)
- vyhláška nr. 723 af 15/08/2003 o používání výstražných bezpečnostních zařízení (Bekendtgørelse om brug af advarselstrekant og havariblink)
- vyhláška nr. 74 af 03/02/1999 o schvalování vozidel a stavebních strojů, atd.. (Bekendtgørelse om E- og e-godkendelse af køretøjers indretning og udstyr mv)
- zákon - LBK nr. 108 af 19/02/2003 o silniční přepravě zboží (Bekendtgørelse af lov om godskørsel)
- zákon nr. 1489 af 12/12/2007 o silniční dopravě (Bekendtgørelse om godskørsel)
- vyhláška nr. 337 af 28/04/2008 o kvalifikačních požadavcích pro některé řidiče vozidel (Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport)
- zákon o silničním provozu, z 18.června 1965 stanoveného královským dekretem ze dne 21.března 1986 obsahuje základní pravidla týkající se provozu, dopravních značek a signálů, rychlosti, požadavky na vozidla, schválení a registrace vozidel, řidičské průkazy a praxe řízení, učitele autoškol
- pravidla silničního provozu, z 21.března 1986 pozice vozidel na pozemních komunikacích, povinnost dát přednost v jízdě, změna jízdního pruhu, předjíždění, rychlost, používání světel, předpisy týkající se dopravních značek, signálů a silniční značení z 10.10.1980.