

DOPROVODY U PŘEPRAV ZVLÁŠT TĚŽKÝCH A ROZMĚRNÝCH PŘEDMĚTŮ

David Crhák¹

Anotace: Příspěvek se zabývá problematikou doprovodů u přeprav zvlášť těžkých a rozměrných předmětů v silniční dopravě. Důraz je kladen zejména na technické doprovod. V rámci této problematiky jsou uváděny rozdíly ve vybraných zástupcích členských států Evropské unie, postavení v legislativě, povinnosti a kompetence pracovníků doprovodu. Na závěr je uvedeno řešení pro proces standardizace podmínek provozu doprovodných vozidel v rámci Evropské unie.

Klíčová slova: doprovod, doprovodná vozidla, přeprava zvlášť těžkých a rozměrných předmětů

Summary: The paper solves a problem of escorts about the oversized-load-transportations in road-transport. An emphasis places especially on technical-escort. The Differences of choice representatives of member states of Europe Union, in legislation, duties and competences of escort-worker are presented in the paper. The solutions of standardization-process of the escort-vehicle-using-conditions in Europe Union are presented in conclusion

Key words: escort, escort vehicle, oversized-load-transportation

1. ÚVOD

Při vlastní realizaci přeprav zvlášť těžkých rozměrných předmětů (PZTRP) v silniční dopravě mají významnou roli při zajišťování bezpečnosti silničního provozu (BESIP) tzv. doprovodná vozidla. Ta svou přítomností upozorňují ostatní účastníky silničního provozu na mimořádnou událost v dopravě a umožňují jízdní soupravě, dopravující zvlášť těžký nebo i rozměrný předmět, plynulou jízdu z místa odeslání (resp. nákladky) do místa určení (resp. překládky či vykládky). Podmínky nasazení, legislativní postavení, požadavky na technické vybavení doprovodných vozidel, stejně i povinnosti a práva pracovníků doprovodů v jednotlivých členských státech Evropské unie (EU) jsou rozdílné. Obecně lze jen říci, že silniční správní orgány mají v rámci EU pravomoc rozhodnout o jejich případném nasazení u konkrétní PZTRP.

Příspěvek se bude zabývat návrhy standardizace doprovodů PZTRP (viz kap. 6). Nejprve však uvedu stručně základní princip technologie PZTRP, pak povinnosti pracovníka doprovodů v České republice (ČR) a odlišnosti u vybraných zástupců

¹ Ing. David Crhák, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel. +420 46 603 6198, Fax +420 46 603 6303, E-mail: David.Crhak@upce.cz

západní části EU (Spolkové republiky Německo - SRN) a východní části EU (Slovenské republiky - Slovensko).

2. ZÁKLADNÍ PRINCIP TECHNOLOGIE PZTRP V EU

Základní princip technologie PZTRP v EU vychází ze směrnic [1] a [2]. Překročí-li silniční nákladní vozidlo /jízdní souprava/ sólo nebo s nákladem přípustné míry rozměrové nebo hmotnostní (viz Tab. 1), jedná se o dopravu, snižující bezpečnost silničního provozu, proto je pro její realizaci nutné žádat povolení od správních úřadů a vlastníků dopravní infrastruktury (např. soukromých a účelových pozemních komunikacích (PK), drah, přístavů, letišť atd.). V žádosti se uvedou základní charakteristiky dopravních prostředků a nákladu (rozměry, hmotnost) a návrh přepravní trasy, případně i harmonogram dopravy. Povolení u silničních správních úřadů je zpoplatněno, tj. je vydáno až po potvrzení o zaplacení správního poplatku. Struktura a výše správních poplatků je v jednotlivých členských státech EU různá. Povolení od soukromých vlastníků dopravní infrastruktury je rovněž zpoplatněno dle jimi stanovené ceny za užití PK či za manipulaci se zařízením (např. elektrické vedení trolejové dráhy). Po získání všech potřebných povolení se provede vlastní doprava. Dopravu lze povést jen vozidly k tomuto účelu vhodnými (např. jako tažné vozidlo - tahače návěsu/přívěsu, jako přípojné vozidlo - podvalníkové návěsy/přívěsy) obvykle tvořící jízdní soupravu a opatřenými výstražnými prvky pro zajištění bezpečnosti během dopravy dle předpisů příslušného členského státu EU. Během vlastní dopravy mohou doprovázet jízdní soupravu nebo více souprav (v ČR obvykle max. tři) tzv. doprovodná vozidla na základě nařízení správních úřadů nebo na základě dopravcova úsudku. Doprovod může být technický nebo i policejní. Správní úřady mohou nařídit počet, popř. i druh vozidel technického doprovodu (viz kap. 4). Doprovodná vozidla musí být vybavena prvky pro zajištění bezpečnosti dle předpisů příslušného členského státu EU.

Tab. 1: Přehled základních přípustných měř dle směrnic 96/53/ES a 2002/7/ES

Největší povolená šířka pro silniční nákladní motorová vozidla a jejich přípojná vozidla	2,55 metrů
Největší povolená výška pro silniční nákladní motorová vozidla a jejich přípojná vozidla	4,00 metry
Zatížení u jednotlivé nápravy u motorových vozidel	10,0 tun
Zatížení nápravy u jednotlivé hnací nápravy u motorových vozidel	11,5 tuny
Celková hmotnost jízdní soupravy	48,0 tun
Největší povolená délka soupravy tahače s návěsem	16,50 metru
Největší povolená délka soupravy tahače s jedním přívěsem	18,75 metru

3. ČESKÁ REPUBLIKA

Přípustné rozměrové a hmotnostní parametry platné v ČR jsou uvedeny v §15 a §16 vyhlášky [4].

Doprovod při PZTRP buď není žádný, nebo je jen technický (zajišťovaný dopravcem a nařízený příslušným silničním správním úřadem - SSÚ), nebo je technický a policejní.

O nutnosti doprovodu (technického) rozhoduje příslušný SSÚ, což pro uskutečnění PZTRP uvede jako podmínku v povolení zvláštního užívání pozemních komunikací (ZUPK).

SSÚ-y v ČR jsou:

- Ministerstvo dopravy ČR
 - = na dálnicích a rychlostních silnicích,
 - = nadřízený SSÚ pro krajské silniční správní orgány,
 - = vydává povolení PZTRP pro tranzit, vývoz nebo pro PZTRP překračující územní obvod jednoho kraje.
- Krajské úřady – odbory dopravy a silničního hospodářství
 - = na silnicích I. (mimo dálnice a rychlostní silnice), II. a III. tříd, pokud přepravní trasa nepřesáhne územní obvod jednoho kraje,
 - = nadřízený SSÚ pro obecní úřady s rozšířenou působností,
 - = vydávají povolení pro PZTRP v rámci územního obvodu kraje, tzn. při překračování územních obvodů obecních úřadů s rozšířenou působností daného kraje.
- Obecní úřady s rozšířenou působností
 - = na silnicích II. a III. tříd, pokud přepravní trasa nepřesáhne územní obvod obce s rozšířenou působností,
 - = nadřízený SSÚ pro obecní úřady,
 - = vydávají povolení pro PZTRP v rámci územního obvodu příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností, tzn. při překračování územních obvodů obecních úřadů, které spadají pod příslušný obecní úřad s rozšířenou působností.
- Obecní úřady (popř. magistráty krajských měst, městské úřady)
 - = na místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích,
 - = vydávají povolení pro PZTRP v rámci svého územního obvodu (katastrálního území).

Ve vyhlášce [4] jsou navíc stanoveny i další podmínky pro vozidla, zejména technického doprovodu:

- světelná zařízení vozidel (§18),
- vyznačení obrysů vozidel a jejich souprav (odst.2 §23),

- zvláštní výstražná světelná a zvuková zařízení (§24),
- technické požadavky a doplňková zařízení a vybavení vozidla (odst. 2, 5 a 7 §34).

Vybavenost vozidel náhradními díly je specifikována v §75 a 76 zákona [3], pro který je [4] prováděcí vyhláškou.

Povinnosti a pravomoc pracovníků doprovodu jsou dány:

- povinnosti účastníků silničního provozu (§7) zákonem [5],
- pravidla silničního provozu (BESIP) dané vyhláškou [6], zejména označení osob dle §32 (výstražné oblečení č. OD1c nebo vesta č.OD1b),
- a úplné znění zákona [7], zejména pak:
 - zastavování vozidel dle §79,
 - jízda vozidel s právem přednostní jízdy dle odst. 1 a 2 §42 ,

Doprovodná vozidla jsou obvykle vybavována i informačními tabulemi s nápisem „Nadměrný náklad“ umístěvanými na střechy doprovodných vozidel. Vybavit vozidlo informační tabulí neukládá žádný předpis, jde čistě jen o iniciativu ze strany pracovníků technického doprovodu. Rovněž provedení informační tabule vychází ze zkušeností těchto pracovníků, tj. neexistuje žádná norma (např. Česká státní norma - ČSN), která by blíže specifikovala desku (rozměry, materiál a barvu) informační tabule, písmo (barva, velikost, styl) a umístění na doprovodném vozidle.

Legislativa ČR neobsahuje pojem doprovodný pracovník (ve smyslu PZTRP). Nepřímo lze v ní najít jen povinnosti a kompetence doprovodného pracovníka (ve smyslu technického doprovodu).

Na základě §25 zákona [8] o počtu policejních vozidel a o nutnosti policejního doprovodu rozhodne Ministerstvo vnitra ČR (MVČR) nebo Dopravní policie ČR (PČR) - Policejní prezidium ČR - Ředitelství služby dopravní policie dle interního předpisu [9]. Policejní doprovod může být přidělen pro PZTRP šířky od 5 metrů do 5,5 metru a musí být přidělen pro PNZ šířky nad 5,5 metrů. Policejní doprovod zatím není v ČR zpoplatněn, ale je to předmětem diskuse.

4. SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO

Základní limity parametrů jsou převzaty z [1] a [2]. Navíc je dbáno i na dodržení parametrů zorného pole řidiče a jízdního chování jízdní soupravy v zatáčkách. Následující informace jsou čerpány ze zdrojů [10] - [12].

Struktura silničních správních orgánů, oprávněných vydávat povolení pro nadměrné přepravy, je podobná struktuře SSÚ v ČR. Seznam silničních správních orgánů v SRN lze nalézt v přílohách zákona (e) Straßenverkehrsordnung (StVO), obdoba [5], nebo zákona (e) Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), obdoba [3].

Doprovod při PZTRP na území SRN buď není žádný, nebo je jen technický (zajišťovaný dopravcem) – nařízený příslušným silničním správním orgánem, nebo je technický a policejní.

Silniční vozidla při PZTRP musí být označena dle předpisu (s) Verkehrsblatt (VkBl. 83, 23). O technickém doprovodu rozhodne silniční správní orgán, v jehož územní působnosti PZTRP začíná nebo dopravce má sídlo.

Technický doprovod zajišťují vozidla Begleitfahrzeug-2 (BF2) nebo i vozidla Begleitfahrzeug-3 (BF3). Vozidlo BF2 je vozidlo osobní, v ČR odpovídá kategorii vozidel M1, vybavené dvěma světelnými výstražnými zařízeními (oranžové barvy). Vozidlo BF3 je vozidlo typu dodávka, v ČR odpovídá kategorii vozidel N1, vybavené zařízením na změnu dopravních symbolů (pozor jiné nebezpečí – v ČR dopravní značka A22, zákaz předjíždění – v ČR dopravní značka B21a, zákaz předjíždění pro nákladní vozidla - v ČR dopravní značka B22a) umístěným na střeše vozidla.

Doprovod vozidlem BF2 je doporučovaný. O nasazení vozidla BF3 a jaké dopravní symboly budou použity, rozhodne dotčený dopravní úřad po vyjádření od příslušné složky policie a vlastníků PK. Počet vozidel technického doprovodu stanoví dotčený dopravní úřad.

Policejní doprovod je nutný na dálniční síti SRN u PZTRP, překračující povolenou šířku 5,50 metru, a mimo dálniční síť u PZTRP, překračující povolenou šířku 3,50 metru. Policejní doprovod může být na dálniční síti SRN u PZTRP, překračující povolenou šířku v rozsahu 2,55 – 5,50 metru, a mimo dálniční síť u PZTRP, překračující povolenou šířku v rozsahu 2,55 – 3,50 metru. O nasazení a počtu vozidel policejního doprovodu rozhodne příslušná složka policie, obdoba dopravní PČR, dle interního předpisu.

Na rozdíl od legislativy ČR je v legislativě SRN definován a specifikován pojem doprovodné vozidlo = vozidlo technického doprovodu, a jsou konkrétně stanoveny povinnosti a kompetence doprovodných pracovníků (více StVO a StVZO).

5. SLOVENSKÁ REPUBLIKA

Základní limity parametrů jsou opět převzaty ze směrnic [1] a [2]. Lze je najít v předpisu [13].

O nutnosti doprovodu (technického) rozhoduje příslušný silniční správní orgán, což uvede jako podmínku v „povolenie na zvláštne užívanie pozemných komunikácií pri preprave nadmerného alebo nadrozmerného nákladu“ (obdoba českého povolení ZUPK).

Struktura silničních správních orgánů, kompetentních povolovat PZTRP, je trochu odlišná od struktury českých SSÚ.

Silničními správními orgány (dle předpisu [14]) oprávněnými povolovat PZTRP jsou na Slovensku:

- Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií – vykonáva státní správu ve věcech dálnic a cest pro motorová vozidla,
- Krajské úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie – vykonávajú správu ve věcech cest I. třídy,
- Obvodné úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie – vykonávajú správu ve věcech cest II. a III. třídy.

Povinnosti, pravomoci doprovodných pracovníků a vybavení doprovodných vozidel jsou dle předpisů [15] - [18] podobné jako u českých kolegů (kromě rozdílů v pravidlech BESIP).

Doprovod při PZTRP na území Slovenska buď není žádný, nebo je jen technický (zajišťovaný dopravcem) – nařízený příslušným silničním správním orgánem, nebo je technický a policejní.

Při překročení šířky nad 5metrů, výšky nad 5,5 metru a současně i hmotnosti nad 60 tun je vyžadován policejní doprovod.

6. NÁVRHY STANDARDIZACE DOPROVODŮ PŘI PZTRP

Standardizaci doprovodů, zejména technických, lze v rámci EU provést zejména na úrovni legislativní a technických požadavků na vozidla technického doprovodu a jejich vybavení.

Na úrovni legislativní jde zejména o jasné definování pojmu doprovodné vozidlo a doprovodný pracovník (ve smyslu technického doprovodu) a zřetelné stanovení jeho povinností a pravomocí, platných v rámci celé EU.

Rovněž je třeba legislativně ošetřit problematiku technických požadavků na doprovodné vozidlo a jeho výbavu. Tato problematika totiž ovlivňuje kritéria pro výběr vhodných zástupců z řad silničních motorových vozidel. Požadavky by měly zahrnovat:

- Umožnit doprovodným pracovníkům pravidelně se účastnit odborných školení z pravidel BESIP v rámci nejen jejich domovského členského státu EU.
- Používání aspoň dvou výstražných světelných zařízení oranžové barvy, vůči podélné ose doprovodného vozidla symetricky umístěných na jeho střeše, včetně jasného vymezení kompetencí jejich používání.

- Rozšířit kompetence doprovodných pracovníků o právo použití zastavovacího (případně i světelného) terče, používaného např. příslušníky dopravní policie, a světelného zařízení s nápisem „STOP“, signalizující ostatním účastníkům silničního provozu povinnost zastavit.
- Povinnost vybavit vozidlo komunikačním prostředkem (min. radiovou stanicí), světelného zařízení s nápisem „STOP“.
- Povinnost vybavit na trvalo doprovodné vozidlo minimálně na bocích a zadní části v jeho středové rovině bíločervenými pásy z materiálu odrážejícího světlo (viz ukázka - obrázek č. 1).



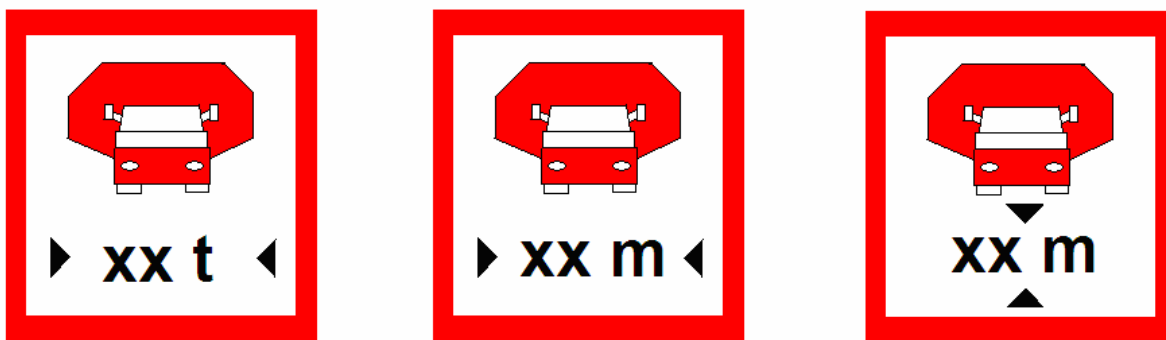
(zdroj: <http://www.marloab.cz/transport.html>)

Obrázek č. 1: Doprovodné vozidlo

- V rámci EU převzít model ze SRN, tedy rozdělení doprovodných vozidel na BF2 a BF3, a zřetelné stanovení podmínek nasazení těchto vozidel.
- V rámci EU vydat normu, která by jasně určovala podobu tabule (např. rozměry, použitý materiál, barva) informující o PZTRP a jejím způsobu instalace na doprovodném vozidle.

Poznámka:

V současnosti používaným způsobem, jak informovat ostatní účastníky silničního provozu o blížící se PZTRP, je obvykle pomocí informační tabule umístěné na střeše doprovodného vozidla a s nápisem, vyjadřující mimořádnost v silničním provozu (např. „Nadměrný náklad“, „Schwertransport“, „Heavy Haulage“, „Convoi Exceptionnel“). Mnohem praktičtější a univerzálnější způsobem je informování o blížící se PZTRP pomocí obrázku. Jako vzor lze využít návrhy z diplomové práce [20], viz obrázek č. 2.



(zdroj: [20])

Obrázek č. 2: Obrázkové znázornění PZTRP na informační tabuli doprovodného vozidla

7. ZÁVĚR

Výše zmíněné požadavky (v kap. 5) mají napomoci pro standardizaci podmínek doprovodů zejména technických u PZTRP. Navrhovaná opatření standardizace technických doprovodů mají vliv na liberalizaci trhu v této oblasti podnikání v rámci EU. Pro zvýšení BESIP je potřebné standardizovat u PZTRP i informační tabulena doprovodných vozidlech, nejlépe způsobem (viz. kap. 5). Základním pravidlem u problematiky doprovodů by mělo znít: „Univerzálnost“.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/53/ES, ze dne 25. července 1996, 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.
- [2] 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.
- [3] Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (Z175/2002, Z193/2003, Z103/2004, Z411/2005, Z226/2006).
- [4] Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů.
- [5] Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- [6] Vyhláška č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [7] Zákon č. 465/2006 Sb., úplné znění zákona o silničním provozu.

- [8] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- [9] Interní směrnice Policie České republiky.
- [10] Webové stránky www.verkehrsportal.de.
- [11] Ostheimer H.: *Der Ostheimer-Handbuch für das Genehmigungs- und Erlaubnisverfahren im Transportbereich*, 272 stran, Lectura GmbH, Nürnberg, 1997, ISBN 86-93-6.
- [12] Kuhnert W., Reitlinger K. J., Spiess B.: *Grossraum- und Schwerverkehr in der Bundesrepublik Deutschland - die wichtigsten Vorschriften der StVZO und StVO über Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse*, 191 stran, Huss-Verlag, München, 1980.
- [13] Nariadení vlády Slovenskej republiky č. 403/2005 Z. z., o najväčších prípustných rozmeroch a najväčšej prípustnej hmotnosti niektorých vozidiel.
- [14] Zákon NRSR č. 534/2003 Zb., o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií, vo znení neskorších predpisov.
- [15] Zákon Národnej rady Slovenskej republiky (NRSR) č. 135/1961 Zb., o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov.
- [16] Zákon NR SR č. 168/1996 Z. z., o cestnej doprave, v znení neskorších predpisov.
- [17] Zákon NR SR č. 315/1996 Z. z., o premávke na pozemných komunikáciách, v znení neskorších predpisov.
- [18] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov.
- [19] Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
- [20] Veselovská H., Tomek M.: *Analýza rizík pri preprave nadrozmerných a nadlimitných nákladov*, Žilina, Žilinská univerzita v Žiline, 2007, 60 stran, diplomová práca.

Recenzent: doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.

Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy