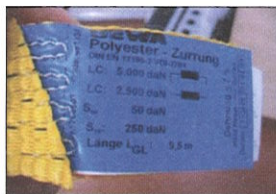


Důvody nevyhovujícího stavu při silniční kontrole

Absence identifikačního štítku

Každý upevňovací prostředek musí mít identifikační štítek.



Použití poškozených nebo nevhodných prostředků

Poškozené upevňovací prostředky nebo jejich nevhodné použití.



Nedostatečný počet upevňovacích prostředků



Informační servis, nabídka školení
www.cspds.cz
tel: +420 602 633 667



„Jezdím pomalu a opatrně, aby se to nehnulo ...”

Kde hledat úplné informace k upevnění nákladů:

ČSN EN 12195-1: Výpočet zajišťovacích sil (kolik kurtů)

ČSN EN 12195-2: Přivazovací popruhy ze syntetických vláken (kurty)

ČSN EN 12195-3: Přivazovací řetězy

ČSN EN 12195-4: Přivazovací ocelová a drátěná lana

ČSN EN 12642: Konstrukce karoserie užitkových vozidel

Až 25% nehod užitkových vozidel je přičítáno nevhodnému upevnění nákladu!

Nezapomínejme, že dle platné legislativy je za nevhodné upevnění nákladu zodpovědný řidič!

Upevnění nákladů

Stručný výtah z norem
ČSN EN 12195 a ČSN EN 12642

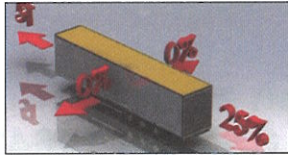


Ministerstvo dopravy

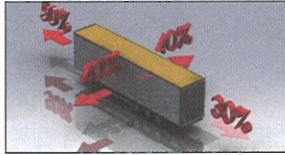


Schopnost zadržení nákladu v procentech užitečné hmotnosti dle konstrukce vozidla.

Konstrukce L

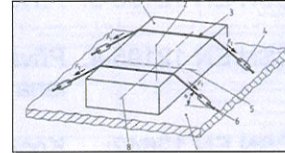
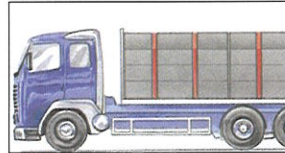


Konstrukce XL



Vrchní vázání

Uvázání přes vrchol je způsob zabezpečení, při němž se vázací prostředky umístí přes vrchol nákladu tak, aby se nepřevrátil nebo nesklouzl. Pokud není ve spodní části žádné postranní blokování, je možno použít uvázání přes vrchol například k tomu, aby byl náklad přitlačen k ložné ploše. Na rozdíl od blokování tlačí uvázání přes vrchol náklad proti ložné ploše.



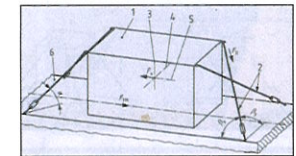
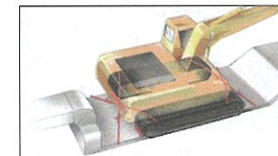
SIF	α	μ	10000 kg					8000 kg					4000 kg					2000 kg					1000 kg					
			90	75	60	45	35	90	75	60	45	35	90	75	60	45	35	90	75	60	45	35	90	75	60	45	35	
250 daN	0,10	0,20	30	25	20	18	18	8	8	8	6	5	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
500 daN	0,20	0,30	7	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
1000 daN	0,30	0,40	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	0,50	0,60	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	0,60	0,60	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	

Součinitele tření μ některých obvyklých nákladů a povrchů použitých ve výpočtech

Kombinace materiálů na kontaktním povrchu	Součinitel tření μ
Řezivo	
Řezivo - tvrzená tkanina / překližka	0,45
Řezivo - drážkovaný hliník	0,4
Řezivo - smrštitelná fólie	0,3
Řezivo - nerezový ocelový plech	0,3
Hoblované dřevo	
Hoblované dřevo - tvrzená tkanina / překližka	0,3
Hoblované dřevo - drážkovaný hliník	0,25
Hoblované dřevo - nerezový ocelový plech	0,2
Plastové palety	
Plastové palety - tvrzená tkanina / překližka	0,2
Plastové palety - drážkovaný hliník	0,15
Plastové palety - nerezový ocelový plech	0,15
Ocel a kov	
Ocelové přepravní klece - tvrzená tkanina / překližka	0,45
Ocelové přepravní klece - drážkovaný hliník	0,3
Ocelové přepravní klece - nerezový ocelový plech	0,2
Beton	
Drsný beton - řezivo - latě	0,7
Hladký beton - řezivo - latě	0,55
Protiskuzová rohož	
Guma	0,6
Jiný materiál	dle certifikátu

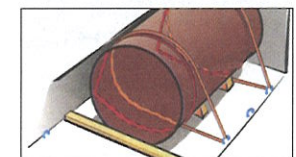
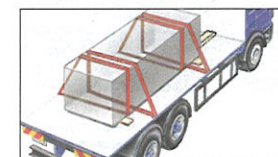
Diagonální vázání

Diagonální uvázání je způsob přímého vázání, které tkví v přímém připevnění nákladu. Přivazovací prostředky jsou připevněny přímo k pevným částem nákladu nebo k vázacím bodům určeným k tomuto účelu. Metoda diagonálního přivazování je kombinací dvou sad přivazovacích zařízení pomocí dvou rozdílných úhlů. Maximální přípustné zatížení LC je maximální síla, které smí být vázací prostředek při svém používání vystaven.



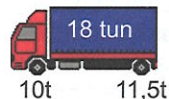
Smyčkové vázání

Smyčkové uvázání je určitý druh uvázání nákladu smyčkou k jedné straně karosérie vozidla, takže náklad nemůže sklouznout na druhou stranu. K vytvoření oboustranného uvázání, je třeba používat smyčkové vázání v párech, čímž je zajištěno současně i to, že se náklad nepřeklopí. Aby se náklad nestácel podélně, jsou nutné dva páry smyčkových vázacích prostředků. Schopnost smyčkových vázacích prostředků odolávat požadované tažné síle závisí mimo jiné na síle vázacích bodů. Aby se náklad nepohyboval v podélném směru, je třeba zkombinovat smyčkové uvázání s blokováním základny. Smyčka zajišťuje pouze boční upevnění, tj. směrem do strany.



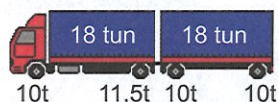
Největší povolené hmotnosti a rozměry u nejčastějších vozidel a jízdních souprav

Celková hmotnost 18 t



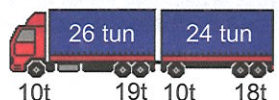
Rozměr (d/š/v): 12 m / 2,55 m / 4 m

Celková hmotnost 48 t



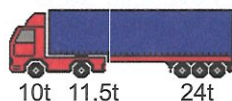
Rozměr (d/š/v): 18,75 m / 2,55 m / 4 m

Celková hmotnost 48 t



Rozměr (d/š/v): 18,75 m / 2,55 m / 4 m

Celková hmotnost 48 t (tahač 18 tun)



Rozměr (d/š/v): 16,5 m / 2,55 m / 4 m + 2%

Celková hmotnost 48 t (tahač 26 tun)



Rozměr (d/š/v): 16,5 m / 2,55 m / 4 m + 2%

Informační servis, nabídka školení
www.cpspd.cz
tel.: +420 602 633 667

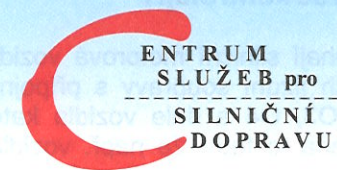


Orientační hmotnosti některých komodit

Čedič. láva	1 m ³	1,2 t
Čedič. drť	1 m ³	1,5 t
Zemina (výkop)	1 m ³	1,7 t
Oblázkový beton	1 m ³	2,2 t
Dlažební kostky	1 m ³	2,0 t
Vápno	1 m ³	1,7 t
Cement	1 m ³	2,1 t
Písek mokrý	1 m ³	1,6 t
Borovice suchá / mokrá	1 m ³	0,76 / 1,1 t
Buk suchý / mokrý	1 m ³	0,83 / 1,12 t
Dub suchý / mokrý	1 m ³	1,0 / 1,3 t
Smrk suchý / mokrý	1 m ³	0,6 / 1,05 t
Javor suchý / mokrý	1 m ³	0,81 / 1,15 t
Vrba suchá / mokrá	1 m ³	0,6 / 0,8 t
Bříza suchá / mokrá	1 m ³	0,77 / 1,1 t

Vážení, nebojte se vážení ...

Základní informace o nízkorychlostním kontrolním vážení na pozemních komunikacích



Ministerstvo dopravy



Kdo může kontrolu provádět?

Nízkorychlostní kontrolní vážení zajišťuje v součinnosti s PČR nebo s celními úřady na silnicích I. II. a III. třídy s výjimkou rychlostních silnic kraj prostřednictvím mobilních expertních jednotek CSPSD, které tuto činnost provádějí na dálnicích a rychlostních komunikacích pro Ředitelství silnic a dálnic. Policie České republiky nebo celní úřady mohou nízkorychlostní kontrolní vážení provádět rovněž samostatně.

Která vozidla se kontrolují?

Kontrolu podléhají silniční motorová vozidla kategorií **N2, N3** a jejich jízdní soupravy s přípojnými vozidly kategorií **O2, O3, O4** a dále vozidla kategorie **OT3** a **OT4**. Znamená to tedy, že např. vozidla speciální, nebo autobusy se podle uvedeného zákona neváží.

Povinnosti řidiče při kontrole

Řidič je povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení a musí se řídit pokyny obsluhy vážního zařízení, případná zajišťka tam a zpět **nesmí přesáhnout 16 km**.

Postih v případě překročení limitních hmotností a rozměrů

Zjistí-li se při nízkorychlostním kontrolním vážení překročení limitních hodnot, je **provozovatel vozidla** povinen uhradit náklady vážení paušální částkou ve výši **6 000 Kč**. Náhradu nákladů vážení uloží příslušný správní úřad spolu s rozhodnutím o uložení pokuty za správní delikt provozovatele.

Výměra pokuty pro provozovatele činí 7 000 Kč za každou započatou tunu, která překračuje největší povolenou hmotnost vozidla.

V případě, že je porušeno více limitních hodnot je bráno na zřetel pouze nejvyšší přetížení.

Jaká sankce čeká řidiče?

Řidiči přetíženého vozidla lze uložit pokutu v blokovém řízení až **do 15 000 Kč** nebo policie přešestupku postoupí do správního řízení, ve kterém mu může být uložena pokuta **do 500 000 Kč**. Rovněž musí řidič počítat se zatížením svého konta připsáním 3 bodů.

Kdy odpovědnost řidiče zaniká?

S výjimkou překročení největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav není řidič vozidla odpovědný za přešestupku, pokud prokáže, že odesílatel nebo provozovatel vozidla mu vydal k přepravované zásilce doklad, v němž uvedl nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost, a při převzetí zásilky nemohl provést kontrolu hmotnosti zásilky.

Další jízda přetíženého vozidla

Zjistí-li se při nízkorychlostním kontrolním vážení, že rozměry vozidla nebo jeho celková hmotnost překračují limitní hodnotu, může řidič pokračovat v další jízdě **pouze na základě povolení ke zvláštnímu užívání** a za podmínky, že vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

Jestliže se u vozidla zjistí překročení nápravových hmotností, nesmí řidič v žádném případě pokračovat v jízdě. Část nákladu musí být složena nebo přeložena na jiné vozidlo.



Řidiči neriskujte, kontroly jsou časté

Každý den se můžete setkat s našimi pracovníky na 15 místech celé České republiky. Pravděpodobnost, že zkušenými pracovníky mobilních expertních jednotek bude vybráno ke kontrole právě vaše vozidlo, je velká.



Nebojte se zeptat

Pokud máte jakýkoliv dotaz týkající s správného naložení vozidla, neváhejte se u nás zastavit. Naši expertní pracovníci Vám v rámci preventivní činnosti rádi poradí, případně vaše vozidlo na požádání zdarma zvaží.

Dáváme přednost prevenci před represí.



Doba týdenního odpočinku

Běžná týdenní doba odpočinku musí činit nejméně **45 hodin**.

Zkrátit lze týdenní dobu odpočinku až na **24 hodin**.

Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou v celku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu, která musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin.

Týdenní doba odpočinku musí začít vždy nejpozději:

- po uplynutí **šesti** 24 hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.
- po vyčerpání maximální týdenní doby řízení **56 hodin**.

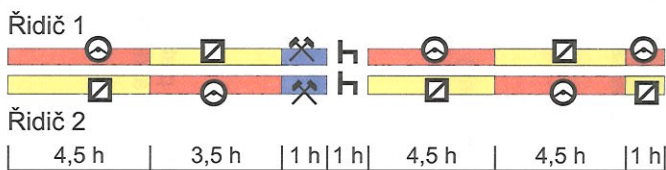
Doba řízení a odpočinků osádky

Za provoz se dvěma nebo více řidiči je považován takový, kdy jsou řidiči přítomni ve vozidle, přičemž první hodinu jízdy není přítomnost druhého řidiče nutná.

Řidič trávící čas jako spolujezdec musí mít nastavenou pohotovost.

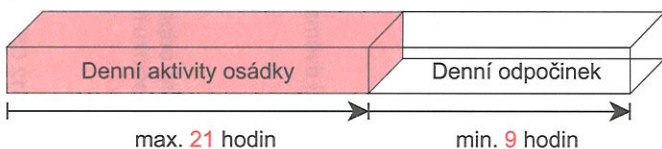
U řidiče trávícího pohotovost na vedlejším sedadle lze prvních 45 minut této pohotovosti považovat za bezpečnostní přestávku.

Příklad jízdy v osádce



Denní odpočinek osádky

Řidiči jedoucí v osádce musí mít v **průběhu každých 30 hodin nejméně 9 hodin odpočinku**.



Několik dobrých rad

Nepoužívejte záznamové listy (kotoučky) po dobu delší jak 24 hodin.

Nezapomeňte doplnit chybějící záznamy ručně z druhé strany kotoučku, případně výtisku, včetně podpisu.

Týdenní odpočinek (víkend) zaznamenávejte ručně z druhé strany kotoučku, případně výtisku, s udáním data a času zahájení a ukončení včetně podpisu.

U digitálních tachografů zadávejte zemi odjezdu pouze při započetí směny a zemi příjezdu při ukončení směny.

Při jakékoliv odchylce od těchto pravidel zaznamenejte ručně z druhé strany kotoučku nebo výtisku důvod odchylky včetně podpisu.

Na období dovolené, nemoci či jiných prací mějte s sebou potvrzení dopravce včetně jeho i Vašeho podpisu.

Informační servis, nabídka školení
www.cspsd.cz
tel.: +420 602 633 667



Praktická příručka pro řidiče

Základní informace o pracovním režimu řidičů



Ministerstvo dopravy



Úvod

Tento leták Vám poskytne jednoduchý přehled základních ustanovení, týkajících se dodržování předpisů v nákladní dopravě podle nařízení (ES) č. 561/2006 a mezinárodní dohody AETR.





Dva předpisy - jedna pravidla

Nařízení (ES) č. 561/2006 **Mezinárodní dohoda AETR**

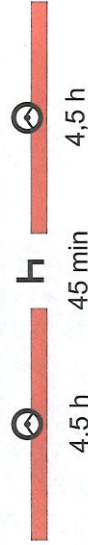
- platí pro dopravu uvnitř EU a dále ve Švýcarsku, Norsku, Lichtenštejnsku a na Islandu.
- platí pro celou trasu pouze tehdy, jede-li se *do/ze/přes* země mimo Evropskou unii.

Znění dohody AETR bylo sjednoceno s nařízením (ES) č. 561/2006, i v režimu dohody AETR tak musí řidič dokládat činnost za aktuální den a předchozích 28 kalendářních dní a dodržovat všechny doby jako v případě nařízení (ES) č. 561/2006.

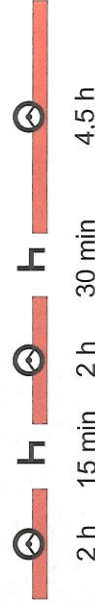
Vysvětlivky značek

-  = označuje dobu řízení
-  = označuje dobu pohotovosti
-  = označuje dobu odpočinku nebo bezpečnostní přestávky
-  = označuje jinou práci (nakládky, vykládky apod.)

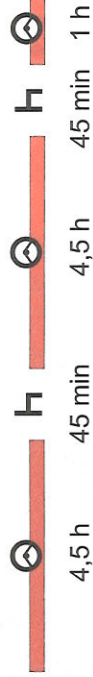
Doba řízení a bezpečnostních přestávek



Běžná denní doba řízení může trvat **nanejvýš 9 hodin**, přičemž nejspíše po 4,5 hodinách řízení je nutno vykonat přestávku v délce **nejméně 45 minut**.



Přestávku lze rozdělit v průběhu 4,5 hodin jízdy na maximálně 2 části. Pak ale musí první část trvat **nejméně 15 minut** a druhá **nejméně 30 minut**.



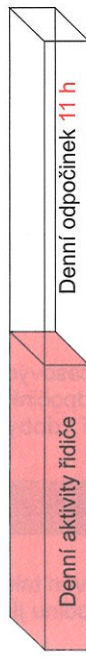
Mezi dvěma týdenními odpočinkými (víkendy) lze běžnou denní dobu řízení **dvakrát** prodloužit až na **10 hodin**.

Další zásady

- Jakmile je bezpečnostní přestávka vyčerpána, začíná se počítat nový 4,5 hodinový úsek doby řízení.
- Celková doba řízení v jednom týdnu (*pondělí 0:00 h až neděle 23:59 h*) může činit **nanejvýš 56 hodin**.
- Celková doba řízení ve dvou po sobě jdoucích týdnech **nesmí překročit 90 hodin**.
- Doby přerušení řízení se do celkové doby řízení nezapočítávají.

Doba denního odpočinku

Běžný denní odpočinek musí činit **nejméně 11 hodin**.



Denní odpočinek (běžný, dělený i zkrácený)

musí být čerpán v průběhu každých 24 hodin od skončení předchozího denního nebo týdenního odpočinku!!!

Zkrácený denní odpočinek

Mezi dvěma týdenními odpočinkými lze denní odpočinek zkrátit až na 9 hodin, avšak **nanejvýše 3x**.

Dělený denní odpočinek

Denní odpočinek lze také rozdělit. Pak platí, že první část odpočinku musí činit **nejméně 3 hodiny** a druhá **minimálně 9 hodin**.

