

Jak zkrotit náklad?

V dnešní době se stále stoupajícím provozem a zvětšujícím se podílem nákladní dopravy je zajištění nákladu na vozidle jedním z nejdůležitějších prvků celého dopravního procesu.



Během přepravy (ať už při brzdění, průjezdu zatáčkou či při rozjezdu) působí na náklad síly, které mají snahu jej posunout. Proto bychom měli vědět, kdy je náklad dostatečně zajištěný. Náklad je třeba zajistit pro normální provozní podmínky, kde se rozhodně nesetkáte s plynulou jízdou a konstantní rychlostí na dálnici. Řidič musí být připraven provádět celou řadu jízdnicích manévru, jako je brzdění, prudké brzdění nebo např. výhybné manévry. Nikdy si nemůžeme být sto procentně jisti, že nám nevběhne před vozidlo dítě, zvěř nebo před námi někdo náhle nezabrzdí. Překážky a nebezpečí v silniční dopravě doslova číhají na každém kroku a mnoho účastníků silničního provozu se chová nepředvídatelně. Ten, kdo si myslí, že se mu nemůže nic stát a vše zná, bývá nejčastěji původcem dopravních nehod.

I těžký náklad může být docela „živý“

Mezi velké omyly patří zejména názory řidičů typu: „Jedním již mnoho let a zatím se mi nic nestalo.“ Nikdo z těch, kterým se náklad sesunul z ložné plochy, by na něco podobného dříve nepomyslel. K dalším mýtům patří, že náklad je přece tak těžký, že se nemůže pohnout. To však není pravda. V tomto případě hraje veledůležitou roli zejména součinitel tření mezi ložnou plochou a nákladem. Není třeba nijak zdůrazňovat, co dokáže způsobit nedostatečně zajištěný náklad o hmotnosti několika desítek kil a náklad o hmotnosti několika tun. Současná praxe nám ukazuje, že jednotlivé články dopravního řetězce (odesílatel, doprav-

ci a řidiči) nejsou dostatečně seznámeni s možnými způsoby správného zajištění a uložení nákladu na vozidle. Zajištění nákladu bývá prováděno pouze na základě subjektivního odhadu konkrétního nákladu. Bohužel odhady bývají velmi často poddimenzovány, což mívá za následek nedostatečné zajištění nákladu.

Pokud se náklad posune pouze na ložné ploše nebo se převrátí a dojde jen k jeho poškození, jde o nejmenší nehodu, která může řidiče potkat. Výjimečné není ani poškození nástavby vozidla. Stále se však jedná pouze o materiální škody. K daleko horším nehodám patří sesunutí nákladu z ložné plochy ven z vozidla, protože to znamená ohrožení bezpečnosti silničního provozu, zdraví a životů lidí.

Pásky, přepážky, stavitelné opěrky...

Není snad nutné zdůrazňovat, že správné zajištění nákladu na vozidle při přepravě nebezpečných věcí je ještě důležitější než v rámci přepravy běžného zboží. Nebezpečný náklad již zmíněná nebezpečí ještě znásobuje svými vlastnostmi (hořlavost, žíravost, toxicita), čímž může mimo jiné způsobit velmi vážnou ekologickou katastrofu, jejíž následky často přetrvávají po dobu několika let.

V Evropské dohodě o přepravě nebezpečných věcí ADR v části 7, kapitola 7.5 oddíl 7.5.7.1. se doslova píše: Jednotlivé jednotky nákladu nebezpečných věcí musí být ve vozidle nebo v kontejneru náležitě uloženy a vhodnými prostředky tak zajištěny, aby se zabránilo zřetelnému posunu mezi nimi navzájem, ve vztahu ke stěnám vozidla nebo kontejneru. Náklad musí být chráněn například upínacími

pásky připevněnými k bočnicím, posuvnými přepážkami a stavitelnými opěrkami, vzduchovými vaky nebo protiskluzovými upevňovacími přípravky. Náklad je rovněž dostatečně chráněn ve smyslu první věty, jestliže je celý ložný prostor ve všech vrstvách zcela vyplněn kusy.

Tato formulace z dohody ADR je pouze všeobecná. Proto je zapotřebí uvědomit si, kdy je popruh dostatečně napnutý, jak vypočítat potřebný počet vázacích popruhů pro určitý druh nákladu (jeho hmotnost, součinitel tření) nebo jaký druh vázání použít (rozeznáváme více druhů zajištění nákladu). Proto bychom měli dokázat zvolit vhodný způsob zajištění, případně kombinaci více druhů zajištění pro daný náklad. Řidič by měl znát, v jakém stavu mají být vázací prostředky, aby byly vyhovující, a jaký typ nástavby lze použít. To vše upravují normy zabývající se vázacími popruhy, konstrukcí vozidel a výpočtem vázacích sil. Na výše položené otázky obdržíte odpověď na námi pořádaném školení s názvem Správné zajištění a uložení nákladu na nákladním vozidle.

Věříme, že seznámení s technickými požadavky a fyzikálními zákony včetně poznatků o výkonnosti vázacích prostředků a stabilitě vozidel jsou správným krokem ke zlepšení současného katastrofického stavu. Denní praxe ukazuje, že zhruba 70 % všech nákladů je zajištěno nedostatečně nebo není zajištěno vůbec. Uvědomme si proto závažnost této problematiky a nebudme k zajištění nákladu lhostejní. Ohrožení jsme totiž všichni.

Milan Janda,
lektor střediska
pro přepravu nebezpečných věcí,
ÚSMD DEKRA