

# Velká zodpovědnost a stres, ale také cestování po celé Evropě v pojízdném pokoji. Taková je práce řidiče kamionu

26.1.2024 - | Dýcháme

**Mezi nejnáročnější zaměstnání se řadí práce řidiče kamionu. Znamená každodenní stres, stovky ujetých kilometrů a odloučení od domova. Má ale i své výhody. Dokáže uspokojit touhu po cestování, mnohdy přináší nadprůměrné finanční ohodnocení, a navíc celou řadu povinností i trávení volného času na cestách zpříjemňují moderní technologie.**

Nákladní soupravy mohou vážit i více než 40 tun, což na profesionálního řidiče klade obrovskou zodpovědnost. A to nejen za svěřený náklad, ale zejména za zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Proto se za volant takového kolosu nemůže usadit kdokoli. Řídit tahač s návěsem může pouze držitel řidičského oprávnění C+E. Zákon od uchazeče o toto oprávnění požaduje zkušenosti s řízením osobního auta, tedy předchozí získání oprávnění skupiny B, a dosažení věku 21 let.

## Není to profese pro každého

Každý, kdo se chce řízením kamionu živit, musí před tím úspěšně absolvovat dopravně-psychologické vyšetření a profesní zkoušku způsobilosti. Řidiči navíc pravidelně podstupují různá školení a zdravotní prohlídky. Celkově tak investice k získání potřebného řidičáku vyjde zhruba na 60 tisíc korun.

Od profesionálního řidiče se rovněž očekává osobnostní vyzrálost. To potvrzuje i **Ondřej Stöhr**, jednatel společnosti **Conti-RSC**, která je největší český silo cisternový dopravce. „Zaučování trvá velmi dlouho a spoustu začátečníků to nezvládne, jednoduše řečeno, bojí se toho,“ popisuje své zkušenosti z praxe Ondřej Stöhr. „Práce na silo cisternách je specifická v tom, že v rámci České republiky váží soupravy až 48 tun. Řídit takovou soupravu vyžaduje mít nějaké zkušenosti,“ dodává.

Profesionální řidiče lze rozdělit na ty, kteří obstarávají vnitrostátní dopravu, a ty, kteří v rámci své profese jezdí za hranice. Zatímco řidič vnitrostátní dopravy ujede za směnu třeba 300 kilometrů a po jejím konci se vrátí domů, šofér mezinárodní kamionové dopravy může na cestách v jednom kuse strávit i několik týdnů a v kabině nákladního auta po tu dobu prakticky žije.

## Procestují Evropu křížem krážem

Logistická společnost se samozřejmě může věnovat oběma zmíněným druhům dopravy. Například pro Conti-RSC tvoří podíl mezinárodní dopravy přibližně třetinu zakázek. „Z 90 procent provádíme zahraniční přepravy pro české zákazníky, se spoustou z nich realizujeme i vnitrostátní přepravy,“ přibližuje její jednatel Ondřej Stöhr. Conti-RSC aktuálně zaměstnává 116 řidičů, kteří loni ujeli celkem skoro devět milionů kilometrů. Každý z nich tedy za rok průměrně odjel 77 tisíc kilometrů.

Při každém kilometru ujetém z této obří porce se přitom řidič musí plně soustředit, nepolevit v ostražitosti a k tomu navíc předvídat chování dalších účastníků silničního provozu. Brzdná dráha 40 tunové nákladní soupravy je totiž výrazně delší, než je tomu u osobních aut. Kamion s naloženým návěsem zastaví z rychlosti 80 km/h v nejlepším případě až za 40 metrů.

## Šofér musí předvídat, co udělají ostatní

Řidiči kamionů se také musejí často potýkat s předsudky řidičů v osobních autech, kteří na ně občas pohlížejí jako na obtěžující překážku v provozu. Agresivní předjíždění kamionů však zadělává na řadu nebezpečných situací. Řidič nákladní soupravy má totiž vzhledem k její velikosti ze své kabiny úplně jiný výhled než z osobního auta.

*„Mrtvé úhly mu vznikají jak před kabinou, tak vedle návěsu a za ním. Například před kabinu si může stoupnout malé dítě a řidič ho při stání na křižovatce vůbec nemusí zpozorovat. To samé platí v případě cyklistů, kteří se zařadí vedle návěsu kamionu,“* vysvětluje Stöhr.

Řidič musí rovněž neustále kalkulovat s hmotností soupravy a rozložením nákladu. Právě u cisteren převážejících sypké a kapalné materiály je pohyb nákladu zásadní proměnnou, s níž musejí řidiči počítat. Samostatnou kapitolou je pak ovládnout umění couvání s návěsem, které je obvykle nutné prokázat i několikrát denně. Než se však řidič nákladního auta vydá na cestu, musí splnit určité profesní rituály. Před cestou je třeba zkontrolovat nejen povinnou výbavu, ale i stav nákladního auta a návěsu, kondici a nahuštění pneumatik, světla a tak dále.

### **Do zahraničí v moderním a pohodlném tahači**

Na řidiče mezinárodní kamionové dopravy čeká obvykle každý den více „dobrodružství“ než na jejich kolegy brázdící pouze domácí silnice. V zahraničí si například musejí dát pozor nejen na odlišná dopravní pravidla, ale také třeba na omezení týkající se emisí, kterých v posledních letech přibývá. I proto logistické společnosti často využívají na mezinárodní trasy nové stroje. *„Nová vozidla spadají do vyšší emisní třídy Euro 6. Splněním požadavku na emise má vozidlo levnější mýtné poplatky a třeba v Rakousku je mu umožněn vjezd do nízkoemisních zón. Konkrétně Vídeň plánuje postupně zpřísnovat vjezd do ekologické zóny na svém území,“* popisuje Stöhr, na co vše si musí dopravce dávat pozor.

Jednou z nejdůležitějších věcí, kterou si profesionální řidič musí neustále hlídat, je pracovní doba. Tu omezuje zákon a policisté její dodržování kontrolují ve všech zemích Evropské unie. Nepřetržitě lze totiž řídit pouze 4,5 hodiny, poté musí následovat alespoň 45 minut odpočinku. Pravidla platná pro celou EU určují, že řidič může řídit maximálně devět hodin denně. Někdy je sice možné pracovní dobu prodloužit, avšak pouze za určitých podmínek.<sup>[1]</sup> Vše automaticky zapisuje digitální tachograf, jímž musejí být kamiony vybaveny. Porušení předpisů policejní kontrola z tachografu zjistí i 28 dní zpětně. Kvůli tomu se plánování povinných přestávek stalo zásadní součástí pracovní náplně řidičů zejména na mezinárodních trasách.

### **Auto mají vybavené jako malý byt**

Ačkoli řidič musí vozidlo odstavit na určenou dobu, v celé Evropě je odpočívek pro kamiony naprostý nedostatek. Najít volné a vhodné místo k zastavení tak řidičům přiděluje vrásky každý den. Zkušený řidič po čase dokáže odhadnout, kdy se které odpočívadlo zaplní, a tomu pak musí podřídit i svoji trasu a časový plán.

Na odpočívce pak řidiči tráví svůj volný čas zpravidla na stejném místě jako svoji pracovní dobu, tedy v kabině nákladního auta. I proto útroby tahače mezinárodní dopravy připomínají dobře vybavený pokoj. Nachází se tam matrace na spaní, často dokonce velice pohodlná, aby řidič opravdu načerpal síly na další den. Pro zkrácení dlouhé chvíle lze v kabině najít i televizi, notebook či tablet. Ačkoli dnes už si řidiči na parkovištích nevaří tak často jako dřív, vařič ve většině tahačů stále je, nechybí většinou ani rychlovarná konvice, lednice či mikrovlnka.

<https://www.dychame.cz/velka-zodpovednost-a-stres-ale-take-cestovani-po-cele-evrope-v-pojizdnem-pokoji-takova-je-prace-ridice-kamionu>