

Auto Świat RAPORT BEZPIECZNE WAKACJE

Numery telefonów wojewódzkich inspektoratów ITD znajdziesz na stronach: www.gitd.gov.pl oraz www.bezpiecznyautokar.pl



Bezpieczny autokar?

Według policyjnych statystyk podczas ubiegłorocznych wakacji kierowcy autobusów, także komunikacji publicznej, spowodowali 87 wypadków. Zginęły w nich 2 osoby, a 141 zostało rannych. Oby 2008 r. nie okazał się gorszy

W czasie dwóch miesięcy wakacji 2007 inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego **sprawdzili 2850 autokarów** (z dziećmi i dorosłymi), w tym niemal **700 pojazdów z zagranicy. Na około 600 przewoźników zostały nałożone kary. Równocześnie zatrzymano ponad 200 dowodów rejestracyjnych, zaś ponad 550 kierowców dostało mandaty karne.** Jedynym pozytywnym był brak nietrzeźwych prowadzących pojazdy z ludźmi. Niestety, **tegoroczne wakacje zaczęły się dużo gorzej.** Już

na początku czerwca 2008 r. **został zatrzymany kierowca, który miał 1,4 promila alkoholu we krwi.** W takim stanie szofer nie tylko przejechał 100 km, ale zamierzał dotrzeć z Rzeszowa na Węgry. A to już zwykła głupota.

Nietrzeźwi kierowcy to rzadkość, ale nadal są

Jeszcze bardziej może dziwić kolejny z kierowców, który sam zgłosił się na warszawski Torwar, żeby ITD przeprowadziło kontrolę. Wynik badania alkoholem – 0,5 promila – ozna-

czał, że jazdy nie będzie kontynuował. A to wszystko już po rozpoczęciu nasilonych kontroli ITD i policji. Czy zatem pasażerowie i rodzice wyjeżdżających dzieci mogą czuć się bezpieczni i być spokojnymi o los swoich pociech? Wydaje się, że tak. W wielu miastach przez całe wakacje w okresie nasilonych wyjazdów będą organizowane stałe punkty kontrolne. Każdy, kto ma wątpliwości, może kilka dni przed planowanym wyjazdem zadzwonić do wojewódzkiego inspektoratu ITD lub zgłosić policji potrzebę kon-

troli. Przed podróżą autokar musi pojawić się w wyznaczonym miejscu na kontrolę. Po sprawdzeniu kierowcy (ewentualnie kierowcy) otrzyma protokół poświadczający, że dany autokar został skontrolowany. Także w sytuacjach awaryjnych można zgłaszać potrzebę kontroli do ITD lub policji. Wtedy w miarę możliwości inspektorzy lub funkcjonariusze przyjadą we wskazane miejsce. I jak się okazuje, takie kontrole są nadal konieczne. Mimo coraz lepszych autokarów ciągle zdarzają się przypadki jeżdżą-

cych złomów. Ot, chociażby dwa autobusy skontrolowane w Gdańsku.

Niestety, ciągle można spotkać jeżdżący złom

Tymi pojazdami przedszkolaki miały jechać na wycieczkę. Jednak autobusy nie nadawały się do użytku, więc nigdzie nie pojechały. Brak legalizacji tachografu to tylko początek długiej listy wykroczeń i usterek. Wycieki oleju, kwalifikujące się do wymiany amortyzatory, słabe hamulce, opony o zbyt niskiej nośności czy nieszczelny

Ważny nie tylko stan techniczny

Warto pamiętać, że inspektorzy ITD podobnie jak policjanci mogą karać kierowców autobusów za wykroczenia drogowe. Praktycznie niepodważalnym dowodem jest nagranie z wideorejestratora. W przypadku przekroczenia prędkości policja może opierać się na wskazaniach radaru, a ITD może oprzeć się na zapisie z tachografu. Niestety, zatrzymanie musi być dokonane w miejscu wykroczenia, tak aby nie było wątpliwości, jakie tam występowało ograniczenie. Należy przypomnieć, że autobusów nie dotyczą podwyższenia prędkości na terenie miasta. Nawet gdy stoi znak dopuszczający prędkość 80 km/h, to i tak na terenie zabudowanym autobusy mogą jechać maksymalnie z prędkością 50 km/h.

Istotną rzeczą wpływającą na bezpieczeństwo podróży jest także zachowanie samych pasażerów. Gdy widzą, że kierowca łamie przepisy i jedzie agresywnie, powinni zwrócić uwagę lub zadzwonić na policję. Z drugiej strony sami też nie powinni powodować zagrożenia. Pozostawione na przejściach rzeczy, biegające między fotelami dzieci to tylko niektóre z niebezpieczeństw. W razie gwałtownego hamowania sytuacja może okazać się tragiczna. Warto pamiętać, że podczas wycieczek opiekunowie powinni siedzieć nie tylko z przodu, lecz także na końcu autokaru. Mogą kontrolować zachowanie dzieci i sposób jazdy kierowcy.

układ pneumatyczny to zastrzeżenia do pierwszego ze sprawdzonych aut. Stan drugiego był podobny. Różnica siły hamowania pomiędzy przednimi kołami wyniosła 78 proc.! Z tyłu było jeszcze gorzej. Kontrola stanu amortyzatorów była niemożliwa, bowiem...

...hamulce na tylnej osi praktycznie nie działały!

Przy tym wszystkim niesprawny układ kierowniczy, zerwany amortyzator czy zbyt mała liczba wyjść awaryjnych to tylko „drobne” niedociągnięcia.



W każdym autobusie musi znajdować się apteczka. Jej wyposażenie jest sprecyzowane, a za brak grozi mandat karny



Awaryjne otwieranie potrzebne jest rzadko, ale musi być sprawne



Wszyscy kierowcy badani są alkomatem. Jeżeli w trasę wyjeżdża więcej niż jeden kierowca, to kontrolowany jest każdy z nich



ITD sprawdzi wykresówki pokazujące m.in. czas pracy i prędkość



Każde wyjście awaryjne jest oznakowane. Przy tych bez wyciąganych uszczelki powinny znajdować się młotki



Stan techniczny coraz rzadziej budzi zastrzeżenia. Zdarzają się niesprawności układu hamulcowego czy zużyte opony

Czy zatem rodzice skazani są na ciągłe nerwy podczas podróży swoich pociec? W zasadzie nie. Stan techniczny można bowiem skontrolować na każdej stacji diagnostycznej przystosowanej do kontroli m.in. autobusów. W przypadku pojazdu, który może przewozić maksymalnie 15 osób, takie badanie kosztuje 98 zł, gdy może zabierać więcej niż 15 pasażerów, trzeba zapłacić 199 zł. Jest to jedyny sposób, aby mieć niemal stuprocentową pewność, że autokar jest w dobrym stanie. Samo badanie warto przeprowadzić w dniu wyjazdu lub dzień wcześniej.

Nie pierwszy raz otrzymaliśmy informację, że przewoźnicy na czas badania doprowadzają pojazd do stanu niemal idealnego, a po wbiciu pieczętki w dowód rejestracyjny wymontowują ponownie dobre części. Są to rzadkie przypadki, ale warto i taką możliwość ograniczyć.

Oczywiście kontroli mogą dokonać i właściwie zawsze to robią ITD oraz policja. W sytuacji, gdy trzeba szybko zareagować najlepiej zgłosić się do policji, która ma do dyspozycji

większą liczbę funkcjonariuszy. Gdy z kontrolą można poczeekać, dobrym wyborem jest ITD. Inspektorzy wyspecjalizowani są właśnie w sprawdzaniu aut ciężarowych i przeznaczonych do przewozu ludzi.

Bezpieczna podróż wymaga dokładnych kontroli

Każda kontrola zaczyna się od sprawdzenia dokumentów. Oprócz zawodowego prawa jazdy kierowca musi posiadać m.in. tarcze z tachografu z ok. 30 poprzedzających dni oraz wymagane pozwolenia. Na

podstawie wykresówek inspektorzy mogą obliczyć, czy kierowca nie przekroczył dopuszczalnego limitu godzin jazdy. Niestety, jest to nadal najczęściej notowane wykroczenie. Ok. 80 proc. przypadków nadużyć dotyczy czasu pracy.

Kolejną rzeczą jest ocena, czy w pojeździe znajduje się odpowiednia liczba wyjść awaryjnych oraz czy są dobrze oznakowane. **Przy każdej szybie (bez wyciąganej uszczelki), która jest równocześnie wyjściem awaryjnym, powinien znajdować się młotek do jej stłuczenia.**

To często spotykane niedociągnięcie, które wynika z faktu, że młotki niejednokrotnie giną z auta. Dlatego czasami kierowcy przechowują je z przodu autobusu. Elementami obowiązkowymi są także dwie gańnice, trójkąt ostrzegawczy oraz apteczka. O ile w autach osobowych ta ostatnia nie jest wymagana, o tyle w autokarach trzeba ją mieć. W pojazdach produkowanych od 2006 r. każdy fotel musi mieć pasy bezpieczeństwa. Podczas kontroli ITD i policja mają przypominać m.in. o konieczności zapinania ich podczas jazdy.

Dalsza część kontroli dotyczy oświetlenia, ale sprawdza się też, czy w zbiorniku znajduje się płyn do spryskiwaczy i czy szyby nie są pęknięte. Obowiązkowo kontrolowane są układ kierowniczy, hamulcowy, stan zawieszenia i czy nie ma wycieków. Po sprawdzeniu stanu technicznego przeprowadzana jest kontrola trzeźwości. Badanie kończy wystawienie protokołu.

MARIUSZ KAMIŃSKI

Więcej o akcji usłyszysz na antenie radia VOX FM już we wtorek 1 lipca po godzinie 9.00



Wideo: najpewniejszy dowód winy

Coraz częściej policja, ale też ITD, wykorzystuje wideorejestratory. Dzięki nim można szybko namierzyć niebezpiecznie jadącego kierowcę. Tutaj mimo obowiązującego na terenie zabudowanym ograniczenia do 50 km/h litewski zsofer jechał ponad 30 km/h szybciej.

