

BEZPIECZEŃSTWO OSÓB PRZEWOŻONYCH W PRYCZEPACH

Streszczenie

W publikacji podniesiono problem bezpieczeństwa osób przewożonych w przyczepach. Wskazano uwarunkowania prawne regulujące transport osób z wykorzystaniem przyczep ciągniętych przez ciągniki rolnicze. Przytoczono dwa przykłady zdarzeń drogowych, które dotyczyły przewozu osób w przyczepach oraz wskazano nieprawidłowości kierujących przewożących pasażerów na przyczepach.

WSTĘP

Statystycznie ujmując, ilość zdarzeń drogowych związanych z transportem osób przewożonych w przyczepach nie jest liczna, jednakże wypadki związane z transportem ludzi przewożonych w powyższy sposób charakteryzują się ciężkimi skutkami. Zazwyczaj przewożenie osób w przyczepach dotyczy przewozu ludzi do załadunku lub rozładunku towarów, zbioru płodów rolnych czy prac sezonowych, budowlanych lub brygad naprawiających skutki awarii energetycznych, czy przesyłających różne media. Niemniej wypadki związane z transportem osób przewożonych w przyczepach zdarzają się na drogach z udziałem innych uczestników ruchu drogowego.

Kwestie prawne towarzyszące przewozom osób w przyczepach regulują przepisy ruchu drogowego ujęte w kodeksie drogowym (Art. 63.u.3) [1,2] Z zapisów tych wynika, że : „Zabrania się przewozu osób w przyczepie”. Wyjątki od tej zasady stanowią, że:

Przewóz osób w przyczepie jest dopuszczalny w następujących sytuacjach:

- dopuszcza się przewóz dzieci do szkół i przedszkoli i z powrotem w przyczepie dostosowanej do przewozu osób ciągniętej przez ciągnik rolniczy,
- dopuszcza się przewóz konwojentów, drużyn rolniczych i osób wykonujących czynności ładunkowe w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy pod warunkiem, że:
 1. Liczba przewożonych osób nie przekracza 5.
 2. Osoby stojące trzymają się uchwytów,
 3. Osoby nie znajdują się pomiędzy ładunkiem a przednią ścianą przyczepy,

4. Prędkość zespołu pojazdów nie przekracza 20 km/h.

W praktyce rzeczoznawczej i pracy biegłego, a także w życiu codziennym spotyka się przypadki transportu osób z różnymi narzędziami lub sprzętem specjalistycznym, co może zagrażać bezpieczeństwu przewożonych osób. Niekiedy dotyczy to przewozu osób na niewielką odległość, jednakże transport ten odbywa się także na drogach krajowych.

1. PRZYKŁADY ZDARZEŃ DROGOWYCH Z UDZIAŁEM OSÓB PRZEWOŻONYCH W PRYCZEPACH

1.1. Przykład pierwszy

Zdarzenie zaistniało na drodze wojewódzkiej z udziałem samochodu Opel Vectra i zespołu pojazdów złożonego z ciągnika rolniczego marki Władymirec T-25 sprzęgniętego z dwuosiową przyczepą lekką, na której przewożone były dwie skrzynie do zbioru jabłek oraz dwaj pracownicy do ich zrywania. Wypadek polegał na czołowym uderzeniu samochodu osobowego Opel Vectra, którego kierujący realizował manewr wyprzedzania, w lewy bok skręcającego przed nim ciągnika rolniczego z przyczepą. Do dynamicznego kontaktu doszło gdy prędkości pojazdów uczestniczących w zderzeniu wynosiły: ciągnika rolniczego około 10 km/h, a samochodu osobowego około 80 km/h. Zdarzenie zaistniało na prostym i płaskim odcinku drogi podczas słonecznej pogody. Sytuację drogową ilustruje Rys. 1.



Rys. 1. Ogólna sytuacja wypadku z udziałem ciągnika rolniczego oraz samochodu marki Opel Vectra

Wieloaspektowe zdarzenie drogowe dla potrzeb podjętego tematu zostało zawężone do kwestii przewozu osób na przyczepie wraz ze skrzyniami na owoce. Kluczowe znaczenie miał nie tylko sposób transportu osób, ale zachowanie się uczestników zdarzenia zwłaszcza kierujących pojazdami. Z uwagi na groźne skutki zdarzenia widoczne na Rys. 2, szczególnie znaczenie miało usytuowanie osób na przyczepie, którzy przewożeni byli pomiędzy przednią ścianą skrzyni ładunkowej, a skrzyniami na owoce

Skutkiem zaistniałego zdarzenia były ciężkie obrażenia ciał jakich doznali dwaj przewożeni pasażerowie. W wyniku szczegółowej analizy przebiegu zaistniałego wypadku możliwe było wskazanie nieprawidłowości jakie popełnił kierujący ciągnikiem rolniczym. Przede wszystkim nieprawidłowe zachowanie się kierującego ciągnikiem polegało na przewożeniu dwóch osób na przyczepie, usytuowanych pomiędzy ładunkiem a przednią ścianą skrzyni ładunkowej przyczepy, czego przepisy ruchu drogowego zabraniają. Nadto kierujący ciągnikiem popełnił jeszcze inne nieprawidłowości polegające na tym, że przewożone skrzynie zasłaniały kierującemu samochodem osobowym widoczność kierunkowskazu zabudowanego na ciągniku rolniczym oraz że zespół pojazdów nie był właściwie oznakowany tablicami wyróżniającymi ciągniki rolnicze z przyczepami.

1.2. Przykład drugi

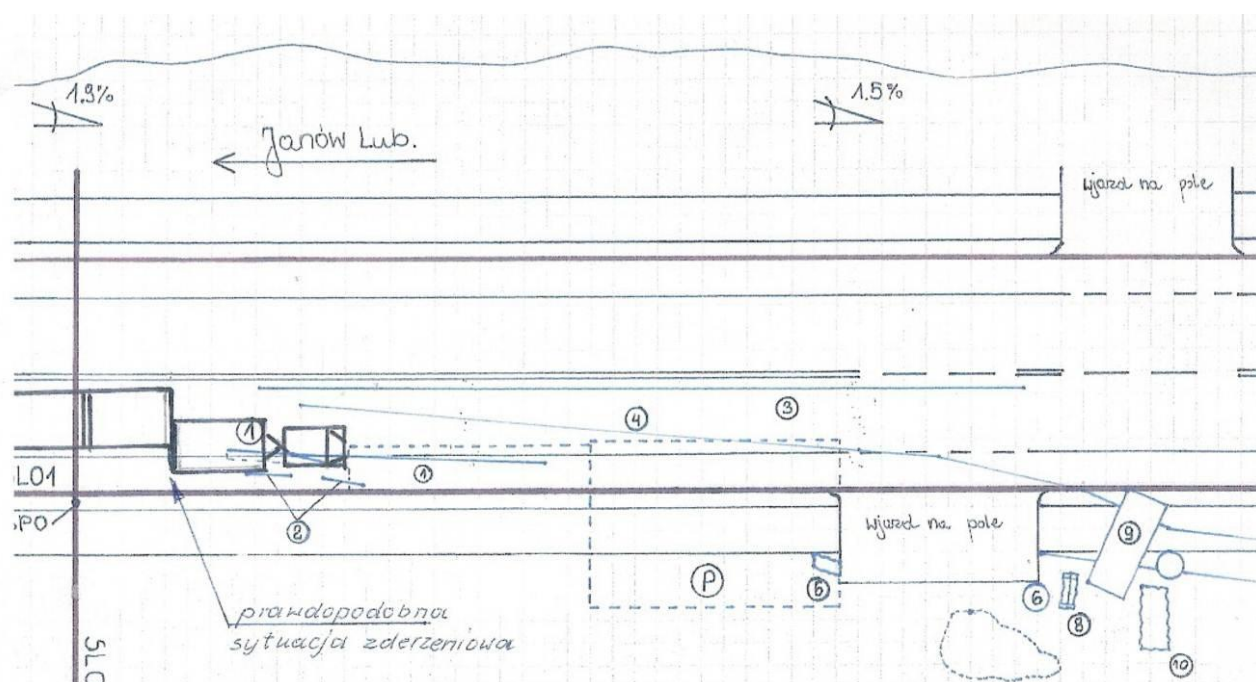
Zdarzenie zaistniało w warunkach niedostatecznej widoczno-

ści, na drodze krajowej nr 19. Wypadek polegał na uderzeniu w tył przyczepy rolniczej sprzęgniętej z ciągnikiem rolniczym marki International, jadącego w tym samym kierunku samochodu ciężarowego Mercedes-Benz sprzęgniętego z naczepą marki KRONE. Na przyczepie rolniczej znajdowało się pozyskane wcześniej z lasu drewno opałowe, które wypełniało całą przestrzeń skrzyni ładunkowej przyczepy, ale także wystawało około 0,5 m ponad górny obrys skrzyni ładunkowej. Na drewnie tym przewożeni byli trzej pracownicy z brigady zbierającej drewno. Należy dodać, że prędkość samochodu ciężarowego w chwili zderzenia wynosiła około 80 km/h, prędkość ciągnika rolniczego oszacowano na około 20 km/h. Sytuację zderzeniową ilustruje szkic znajdujący się na Rys.3.

Obserwując skutki zdarzenia można mówić o dużym szczęściu, że w wyniku tak dynamicznego zderzenia i po wypadkowych przemieszczeniach zarówno kierujący kompletnie rozczłonkowanego ciągnika, jak i trzej pasażerowie jadący na drewnie, doznali tylko obrażeń ciał, w tym najcięższych obrażeń doznał kierujący ciągnikiem rolniczym. Analizowane zdarzenie ma wydźwięk wieloaspektowy, także z uwagi na przyczyny jego zaistnienia [3]. Z uwagi na podjęty temat w niniejszym artykule tj. kwestie sposobu przewożenia osób na przyczepie należy zauważyć, że nieprawidłowo zachował się kierujący ciągnikiem rolniczym przez to, że przewoził trzech mężczyzn na niestabilnym ładunku (na drewnie opałowym), usytuowanym ponad górną powierzchnią skrzyni ładunkowej, co przy



Rys. 2. Uszkodzenia pojazdów uczestniczących w zdarzeniu drogowym



Rys. 3. Szkic z miejsca wypadku drogowego przykładu drugiego

hamowaniu i przyspieszaniu mogło powodować zrzucenie mężczyzn z przyczepy. W analizowanej sytuacji, uderzenie ciągnika samochodowego w tył przyczepy, spowodowało wyrzucenie w przestrzeń przewożonych mężczyzn oraz ich obrażenia.

Nadto kierujący ciągnikiem rolniczym zachował się nieprawidłowo przez to, że przyczepa załadowana drewnem nie posiadała wymaganego przepisami oznakowania i oświetlenia zewnętrznego oraz że zarówno ciągnik jak i przyczepa nie posiadały aktualnych badań technicznych, zaś kierujący ciągnikiem nie posiadał stosownych uprawnień.

Powyższe fakty są objawem rażącej nieprawidłowości kierującego ciągnikiem poruszającego się po drodze krajowej w warunkach niedostatecznej widoczności.

PODSUMOWANIE

Analizowane zdarzenia potwierdzają możliwość powstania wypadków drogowych w sytuacji transportu osób znajdujących się w przyczepach. Skutki analizowanych zdarzeń noszą znamiona zdarzeń powodujących ciężkie obrażenia osób przewożonych. Wskazana jest dalsza praca prewencyjna w kierunku edukacji wiedzy o bezpieczeństwie oraz zwiększenia umiejętności kierujących, którzy przewożą osoby na przyczepach.

BIBLIOGRAFIA

1. Prawo o ruchu drogowym (Tekst ujednolicony Dz.U. nr 207 z 8 grudnia 2009 r z późniejszymi zmianami)..
2. Wypadki drogowe Vademecum biegłego sądowego, IES Kraków 2010 r.
3. Prochowski L. Unarski J. Wach W. Wicher J. : Podstawy rekonstrukcji wypadków drogowych WK i Ł Warszawa 2008 r.
4. Wrona J. i Wrona R. : Wyprzedzanie jako szczególnie niebezpieczny manewr drogowy , Autobusy 7-8/2012.

THE SAFETY OF PERSONS TRANSPORTED IN TRAILERS

Abstract

This article points out the problem of the safety of persons transported in trailers. Indicated legal conditions governing the transport of persons using trailers pulled by tractors. It quoted two examples of traffic incidents that involved the transport of persons in trailers and identifies irregularities driver's steering tractors with trailers.

Autorzy:

dr inż. **Rafał Wrona** – Politechnika Lubelska, Instytut Transportu, Silników Spalinowych i Ekologii, Zakład Transportu, r.wrona@pollub.pl



Rys. 5. Skutki wypadku drogowego z udziałem ciągnika rolniczego i samochodu marki Mercedes-Benz



Rys. 4. Skutki wypadku zdarzenia z przykładu drugiego

