

# Teresa Gądek-Hawlana

---

## Bezpieczeństwo przewozów autokarowych : znaczenie dla turystyki religijnej

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 65, 259-269

---

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

TERESA GADEK-HAWLENA

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

## BEZPIECZEŃSTWO PRZEWOZÓW AUTOKAROWYCH – ZNACZENIE DLA TURYSTYKI RELIGIJNEJ

### Wstęp

Wśród podróży turystycznych Polaków dużą popularność zyskują wyjazdy do miejsc kultu religijnego. Jak wynika z danych Instytutu Statystyki Kościoła Katolickiego, Polacy stanowią 20% wszystkich pielgrzymujących w Europie i 5% pielgrzymów chrześcijan na świecie (dane za 2005 r.)<sup>1</sup>. Podróże do sanktuariów i innych obiektów sakralnych odbywane są: pieszo, konno, rowerem, jak również przy wykorzystaniu konwencjonalnych środków transportu, np. autokaru. Przewozy autokarowe organizowane są przez biura podróży oraz przez parafie i dotyczą wyjazdów krajowych i zagranicznych.

Popularność, przewozu autokarowe w wyjazdach do miejsc kultu religijnego zawdzięczają między innymi gwarantowanej wygodzie polegającej na braku ograniczeń wagowych bagażu oraz załatwieniu wszelkich formalności związanych z podróżą. Na ogół jest to też najtańsza forma podróżowania, często wymagająca jednak zapewnienia pasażerom odpowiedniego poziomu obsługi związanego ze stosunkowo długim czasem podróży i ciągłym kontaktem pasażerów z załogą<sup>2</sup>.

Nowa generacja autobusów przeznaczonych do obsługi ruchu turystycznego zapewnia turystom: panoramiczny widok z okien, klimatyzację, fotele wyposażone w pasy bezpieczeństwa, usługi kuchni pokładowej, lodówkę, barek, system audio-

---

<sup>1</sup> E.K. Czaczkowska, *Polscy pielgrzymi na nowych szlakach*, „Rzeczpospolita” z dn. 30 lipca 2010.

<sup>2</sup> Por. *Obsługa ruchu turystycznego*, red. B. Meyer, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 125.

wideo/DVD, dostępność toalety z umywalką, miejsca do leżenia, wygodną lokalizację przystanków, na których można dołączyć do wycieczki, co w rzeczywistości oznacza usługę „od drzwi do drzwi”<sup>3</sup>.

Jedną z istotniejszych cech przewozów tego typu jest bezpieczeństwo. Zdarzają się tragiczne wypadki, takie jak na przykład: w Grenoble (2007 r.) czy na Węgrzech (pielgrzymka do Medjugorie, 2007 r.), jednak w ogólnym rozliczeniu jeśli chodzi o tę formę przewozów, to liczba zabitych i rannych jest tu relatywnie mniejsza niż w przypadku wyjazdów indywidualnych dokonywanych samochodami osobowymi.

Celem artykułu jest identyfikacja elementów wpływających na bezpieczeństwo przewozów autokarowych oraz jego analiza.

## 1. Identyfikacja czynników wpływających na bezpieczeństwo podróży

Bezpieczeństwo jest bardzo szerokim pojęciem i w związku z tym rozpatrywane jest ono w różnych aspektach<sup>4</sup>. Jednym z problemów stanowiących przedmiot rozważań teoretyków i praktyków jest bezpieczeństwo w transporcie. Bezpieczeństwo to oznacza właściwość systemu umożliwiającego działanie w określonych warunkach środowiskowych, bez wypadków i niepożądanych zdarzeń<sup>5</sup>. Z kolei definicja zamieszczona w *Encyklopedii PWN* odnosi się do bezpieczeństwa ruchu drogowego i mówi, że jest to zdolność systemu człowiek–pojazd–droga do bezkolidyjnego funkcjonowania, mierzona np. liczbą ofiar wypadków drogowych (zabici i ranni) na zarejestrowany pojazd lub na jednostkę długości drogi<sup>6</sup>. Bezpieczeństwo w przewozach pasażerskich oznacza zabezpieczenie pasażerów przed możliwością utraty życia, zdrowia, zranienia oraz przed utratą lub uszkodzeniem przewożonego mienia<sup>7</sup> na każdym z etapów podróży środkami transportu pasażerskiego<sup>8</sup>. Biorąc pod uwagę przewozy pasażerów, w tym przewozy zorganizowane (między innymi wyjazdy do miejsc kultu religijnego), za najważniejsze czynniki wpływające na stan bezpieczeństwa uznaje się: umiejętności i doświadczenie kierowców, stan infra-

<sup>3</sup> H. Borne, A. Doliński, *Organizacja turystyki*, WSiP, Warszawa 1998, s. 86.

<sup>4</sup> T. Gądek-Hawlena, *Rola służb celnych w kształtowaniu bezpieczeństwa w świetle postanowień wspólnotowych – zarys problemu*, w: *Bezpieczeństwo we współczesnej społeczności lokalnej*, red. A. Szecówka, J. Dziędzióra, S. Musioł, Państwowa Wyższa Szkoła Zawdowa w Raciborzu, Racibórz 2008, s. 205.

<sup>5</sup> *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*. Tom I, red. R. Krystek, WKŁ – Politechnika Gdańska, Warszawa 2009, s. 26.

<sup>6</sup> [http://encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3876791\[dostęp\\_17.12.2010\]](http://encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3876791[dostęp_17.12.2010]).

<sup>7</sup> A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009, s. 110.

<sup>8</sup> *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 68.

struktury liniowej i punktowej, stan techniczny pojazdów, warunki pogodowe i drogowe, współpasażerowie (spokojni lub agresywni), co na każdym etapie podróży jest istotne dla bezpieczeństwa<sup>9</sup>.

## **2. Czynniki ludzkie a bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Niebezpieczne zachowanie uczestników ruchu drogowego należy do zasadniczych problemów związanych z bezpieczeństwem tego ruchu. Na poziom bezpieczeństwa mają wpływ zarówno kierujący autokarami, jak i osoby, które są uczestnikami organizowanych wyjazdów, a także osoby postronne<sup>10</sup>.

Od umiejętności, kwalifikacji i zaangażowania kierowców zależy między innymi wykorzystanie środka transportu oraz bezpieczny przewóz uczestników wyjazdów do miejsc kultu religijnego<sup>11</sup>. Wśród niebezpiecznych zachowań kierowców należy wymienić: nadmierną prędkość jazdy, nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe manewry, nieprawidłowe przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, niezachowanie bezpiecznej odległości. Natomiast do nieprawidłowych zachowań pieszych należą: nieostrożne wejście na jezdnię, nieprawidłowe przekraczanie jezdni i przekraczanie jezdni w nieprawidłowym miejscu<sup>12</sup>.

Wśród sprawców wypadków kierowcy autobusów stanowią dość małą grupę. Zagadnienie to zilustrowano w tabeli 1.

Jak wynika z danych ujętych w tabeli 1, kierowcy autokarów – są sprawcami 0,3% wypadków, w tym 0,3% poszkodowanych ginie w wypadkach, gdy sprawcą jest kierowca autokaru, a 0,8% zostaje rannych. Dla przykładu kierowcy samochodów osobowych odpowiedzialni są za 77,6% wypadków, w których ginie 75,7% osób i 78,9% jest rannych. Taki udział kierowców autokarów w wypadkach drogowych jako sprawców, czyni przejazdy tego typu w miarę bezpiecznymi (przy uwzględnieniu umiejętności i doświadczenia kierowców).

Poza kierowcami sprawcami wypadków drogowych są piesi. Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych ujęto w tabeli 2.

---

<sup>9</sup> Por. Ibidem, s. 68.

<sup>10</sup> *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, t. I, red. R. Krystek, WKŁ – Politechnika Gdańska, Warszawa 2009, s. 60.

<sup>11</sup> Por. S. Marszałek, *Ekonomika, organizacja i zarządzanie w transporcie*, Śląska Wyższa Szkoła Zarządzania w Katowicach, Katowice 2001, s. 44–45.

<sup>12</sup> *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, t. I, red. R. Krystek, WKŁ – Politechnika Gdańska, Warszawa 2009, s. 60.

Tabela 1

## Wypadki drogowe według pojazdów sprawcy w 2009 roku

Pojazd sprawcy		Wypadki	Zabici	Ranni
Rower		1 770	160	1 670
Motorower		1 024	41	1 157
Samochód osobowy		27 190	2 375	37 285
Autobus	komunikacji publicznej	272	19	368
	inny	122	8	354
Samochód ciężarowy	bez przyczepy	1 678	182	2 293
	z przyczepą	817	98	1 139
Ciągnik rolniczy		159	14	186
Pojazd wolnobieżny		28	2	28
Tramwaj, trolejbus		51	5	120
Inny pojazd		170	13	213
Pojazd niustalony		612	28	669

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa 2010.

Tabela 2

## Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych w 2009 roku

Przyczyny wypadków		Wypadki	Zabici	Ranni
Nieostrożne wejście na jezdnię	Przed jadącym pojazdem	2 898	407	2 559
	Zza pojazdu, przeszkody	549	32	525
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		582	95	497
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		408	39	373
Stanie na jezdni, leżenie		296	144	163
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi		237	52	202
Zatrzymanie się cofnięcie		43	2	42

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa 2010.

W 2009 roku piesi spowodowali 5 015 wypadków (11,3% ogółu wypadków), w wyniku których śmierć poniosło 771 osób (16,9% ogółu zabitych), a obrażeń ciała doznało 4 361 osób (7,8% ogółu rannych). Przyczynami wypadków powodowanych przez pieszych było: wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym po-

jazdem (58% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych), przekroczenie jezdni w miejscu niedozwolonym (11,6%), wejście na jezdnię zza pojazdu, przeskody (10,9%), wejście na czerwonym świetle (8,1%)<sup>13</sup>.

### **3. Tabor wykorzystywany w przewozach**

Autobusy wykorzystywane do przewozów turystycznych są coraz lepiej wyposażone w urządzenia zapewniające bezpieczną i komfortową jazdę. Producenci autobusów oferują wiele udogodnień poprawiających bezpieczeństwo jazdy. O ile biura podróży oferują wyjazdy nowymi i komfortowymi autokarami, to w przypadku wyjazdów organizowanych przez same parafie autokary często są stare i wysłużone. Jednak – jak wynika z kontroli autokarów prowadzonych przez Inspekcję Ruchu Drogowego – stan techniczny autokarów poprawia się.

O bezpieczeństwo pasażerów autobusów dbają, poza państwem i przewoźnikami, sami ich producenci. Od kilku lat wszystkie nowo rejestrowane pojazdy muszą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa, a obowiązek korzystania z pasów przez kierowcę oraz pasażerów dotyczy wszystkich pojazdów, które są w nie wyposażone. Obowiązek wyposażenia siedzeń w autobusach turystycznych w pasy bezpieczeństwa nakłada na producentów i importerów Unia Europejska. Europejscy producenci autobusów turystycznych zdecydowali również o wyposażaniu autobusów w przeciwpożarowe systemy alarmowe. Urządzenia te montowane są w komorze silnika oraz w obszarze nagrzewnic, gdyż w przypadku pożaru autobusu miejskiego lub turystycznego pożar wybucha najczęściej w komorze silnika<sup>14</sup>.

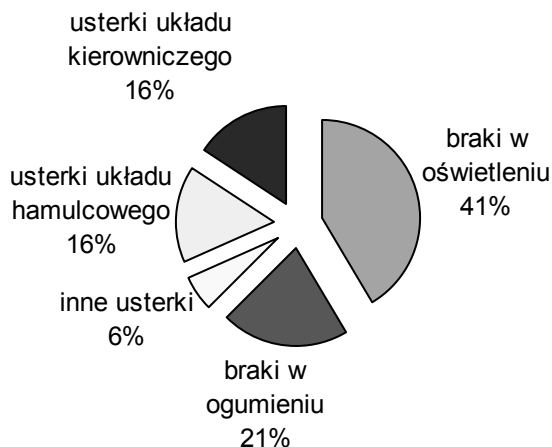
Działania państwa, przewoźników i producentów autobusów powodują, iż konstrukcja pojazdu lub jego stan techniczny są bardzo rzadko wskazywane za bezpośrednią przyczynę wypadku drogowego. Wpływ cech konstrukcyjnych pojazdu, jego wyposażenia i stanu bezpieczeństwa ruchu można rozpatrywać w dwóch ujęciach: prawdopodobieństwa wystąpienia zderzenia drogowego oraz jego skutków. To powoduje, że istnieją dwa systemy bezpieczeństwa pojazdu: czynne – mechanizm i urządzenia, które pozwalają kierowcy podjąć określone działanie przed zaistnieniem zdarzenia drogowego oraz bierne, które mają zmniejszyć skutki wypadku drogowego (np. pasy bezpieczeństwa)<sup>15</sup>. Wśród najczęściej wymienianych powodów wypadków drogowych spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdu wymienia się braki w oświetleniu (rys. 1).

---

<sup>13</sup> *Wypadki drogowe w Polsce*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego. Wydział Profilaktyki i Analiz, Warszawa 2010, s. 33.

<sup>14</sup> <http://www.bankier.pl/wiadomosc/Bezpieczna-podroz-podczas-wakacji-2181879.html> [dostęp 17.12.2010].

<sup>15</sup> *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*, t. 1, red. R. Krystek, WKŁ – Politechnika Gdańska, Warszawa 2009, s. 68.



Rys. 1. Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu w 2009 roku

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce*, op.cit.

Analiza danych przedstawionych na rysunku 1 wskazuje, że, poza brakiem w oświetleniu, istotnym elementem wpływającym na bezpieczeństwo pojazdów są braki w ogumieniu, następnie usterki układu hamulcowego i kierowniczego oraz inne.

#### 4. Stan polskich dróg i ich bezpieczeństwo

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ważny jest stan nawierzchni dróg, mający istotny wpływ na bezpieczeństwo. Sieć dróg o nawierzchni twardej w latach 2005–2009 w ujęciu regionalnym zaprezentowano w tabeli 3.

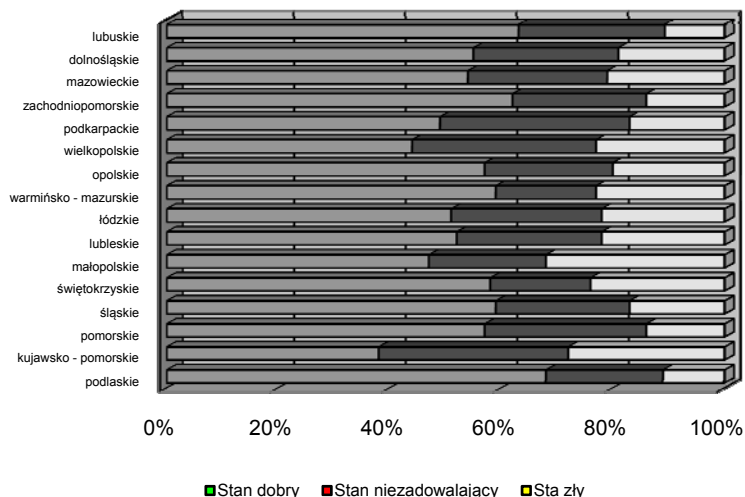
Dane przedstawione w tabeli 3 wskazują, że sieć drogowa w Polsce jest dobrze rozwinięta i umożliwia dotarcie do większości miejsc kultu religijnego, w tym do głównych sanktuariów, takich jak: Jasna Góra, Łagiewniki, Licheń czy Kalwaria Zebrzydowska. Jednak stan dróg w Polsce w niektórych województwach jest bardzo zły (rys. 2).

Tabela 3

Drogi publiczne o nawierzchni twardej w latach 2005–2009 (km)

Województwo	Długość dróg publicznych o nawierzchni twardej				
	2005	2006	2007	2008	2009
Dolnośląskie	18 098,7	18 200,3	18 262,0	18 253,1	18 368,5
Kujawsko-pomorskie	14 109,5	14 174,2	14 394,2	14 608,8	15 139,9
Lubelskie	18 158,3	18 263,4	18 511,8	18 811,7	19 581,6
Lubuskie	8 056,4	8 079,1	8 276,6	8 134,2	8 242,3
Łódzkie	16 489,9	16 804,1	17 018,0	17 219,4	18 171,1
Małopolskie	21 915,6	22 072,8	22 371,9	22 561,2	22 469,1
Mazowieckie	29 566,6	30 032,3	30 567,0	31 011,8	32 959,2
Opolskie	8 362,7	8 362,8	8 394,9	8 405,5	8 608,8
Podkarpackie	14 030,3	14 127,1	14 315,4	14 494,3	14 790,9
Podlaskie	11 013,1	11 031,0	11 248,5	11 356,9	11 848,2
Pomorskie	11 498,6	11 581,7	11 730,9	11 825,7	11 831,3
Śląskie	20 183,1	20 215,9	20 220,2	20 286,0	20 990,9
Świętokrzyskie	12 084,2	12 189,3	12 360,3	12 525,4	12 982,6
Warmińsko-mazurskie	13 352,3	12 230,6	12 331,0	12 354,7	12 465,6
Wielkopolskie	25 122,2	25 396,3	25 791,5	26 208,9	26 790,2
Zachodniopomorskie	12 739,9	12 781,6	13 115,5	13 175,3	13 565,9

Źródła: *Turystyka polska w 2004 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2005, *Turystyka polska w 2007 roku. Układ regionalny*, Instytut Turystyki, Warszawa 2008, *Transport – wyniki działalności w 2008 roku*, GUS, Warszawa 2009, *Transport – wyniki działalności w 2009 roku*, GUS, Warszawa 2010.



Rys. 2. Stan nawierzchni dróg krajowych w poszczególnych województwach w 2008 roku

Źródło: *Raport o stanie nawierzchni dróg krajowych na koniec 2008 r.*, GDDKiA, Warszawa, styczeń 2009.



Na podstawie rysunku 2 można stwierdzić, że podlaskie i lubuskie to województwa, w których stan nawierzchni dróg jest najlepszy w Polsce. Występuje tu również najmniejszy odsetek dróg o złym stanie nawierzchni. Także w województwie zachodniopomorskim odsetek dróg o dobrym stanie nawierzchni jest wysoki (62%). Najgorzej jest w województwie małopolskim, gdzie aż 32% dróg jest w złym stanie, a 21% – w stanie niezadowolającym<sup>16</sup>. Taki stan niewątpliwie ma wpływ na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z badań przeprowadzonych przez naukowców z Politechniki Gdańskiej oraz ekspertów z Polskiego Związku Motorowego i Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej wynika, że w Polsce w latach 2007–2009 stan polskich dróg pod względem bezpieczeństwa znajdował się na bardzo niskim poziomie (rys. 3).

Analizując zaprezentowaną mapę i zapoznając się z Programem Oceny Ryzyka na Drogach EuroRAP, można stwierdzić, że<sup>17</sup>:

- 50% długości dróg krajowych to „czarne odcinki” o najwyższym poziomie ryzyka;
- do 60% wszystkich wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi na drogach krajowych dochodzi na „czarnych odcinkach”;
- zaledwie 9% długości dróg krajowych spełnia kryteria małego i średniego ryzyka przyjętego przez EuroRAP<sup>18</sup> dla podstawowej sieci dróg (są to odcinki autostrad i dwujezdniowych dróg ekspresowych);
- 80% długości dróg krajowych to „czarne i czerwone odcinki”, na których należy podjąć niezbędne działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka o 2 klasy.

Jak wynika z mapy, dojazd do głównych sanktuariów w Polsce, takich jak: Jasna Góra, Łagiewniki, Licheń, wiąże się z dość dużym ryzykiem.

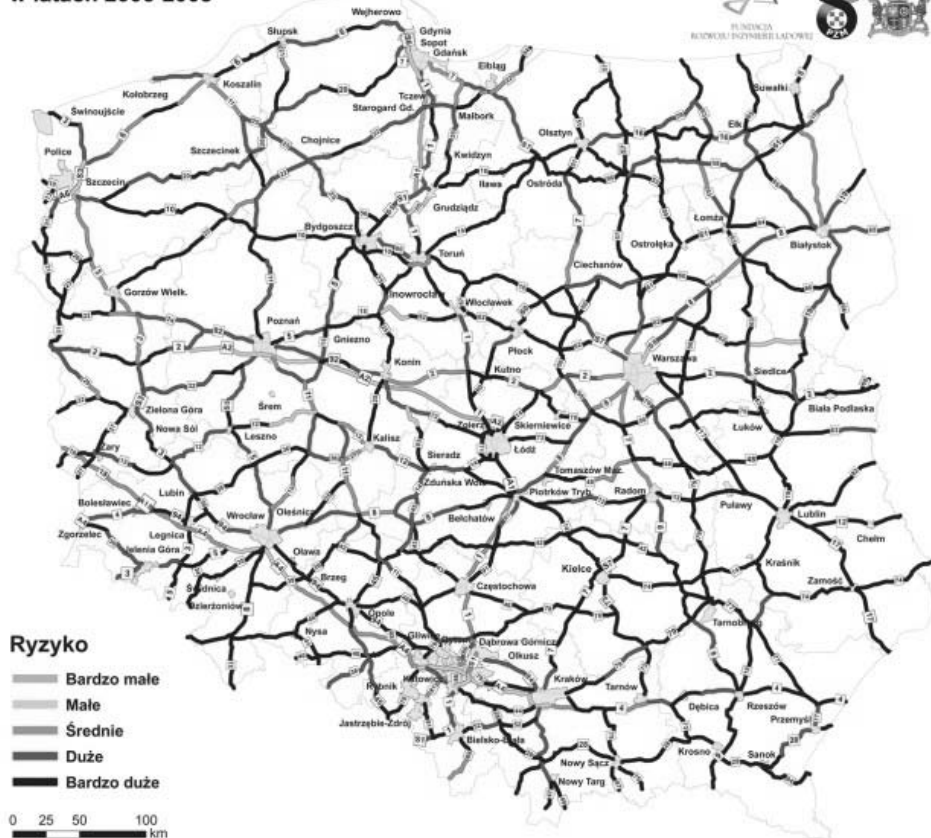
---

<sup>16</sup> *Raport o stanie nawierzchni dróg krajowych na koniec 2008 r.*, GDDKiA, Warszawa, styczeń 2009, s. 18.

<sup>17</sup> [www.dziennik.pl/drukowanie/304869](http://www.dziennik.pl/drukowanie/304869) (15.12.2010).

<sup>18</sup> EuroRAP jest to Europejski Program Oceny Dróg pod względem ich bezpieczeństwa. Wieloletnia idea Unii Europejskiej, której mottem jest „Bezpieczne drogi ratują życie”. Idea EuroRAP narodziła się w roku 2001 w postaci wniosku kilku europejskich klubów samochodowych o ustanowienie przez Komisję Europejską projektu badawczego pod nazwą „Program oceny ryzyka na drogach”. Celem projektu jest opisanie istniejącej sieci drogowej syntetycznym wskaźnikiem ryzyka, używając skali od 1 do 5. Taka ocena jakości warunków drogowo-ruchowych umożliwiłaby administracji drogowej skalowania wielkości ryzyka, a użytkownikom dróg dawałaby zrozumiałą ocenę wielkości zagrożenia zdrowia i życia w ruchu drogowym. [http://www.pzm.pl/strona\\_glowna/EuroRAP](http://www.pzm.pl/strona_glowna/EuroRAP) (19.12.2010).

Mapa 1. Ryzyko indywidualne na drogach krajowych w Polsce w latach 2006-2008



Rys. 3. Mapa śmierci na polskich drogach

Źródło: <http://motoryzacja.interia.pl/wydarzenie/uzywane/news/to-sa-drogi-smierci/zdjecie/polska-nie-nalez-y-do-bezpiecznych-krajow,4349630> (17.12.2010).

## 5. Pozostałe zagrożenia

Wśród czynników wpływających na bezpieczeństwo podróży do miejsc kultu religijnego autokarami wymieniono także warunki atmosferyczne. Należy zauważyć, że do zdecydowanej większości wypadków dochodzi w czasie kiedy warunki atmosferyczne są dobre (tabela 4).

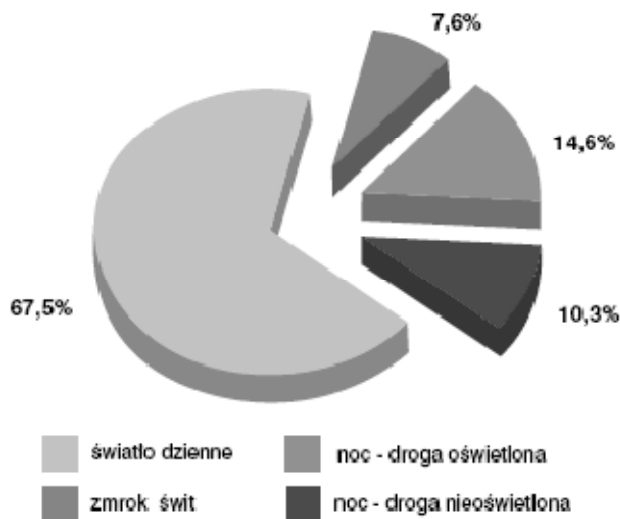
Tabela 4

Wpływ warunków atmosferycznych na liczbę wypadków drogowych

Warunki atmosferyczne	Wypadki	Zabici	Ranni
Dobre warunki atmosferyczne	27 226	2 738	34 206
Pochmurno	10 303	1 117	12 213
Opady deszczu	5 276	587	6 801
Opady śniegu, gradu	1 952	183	2 587
Oślepiające słońce	635	38	843
Silny wiatr	279	47	331
Mgła, dym	505	88	667

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce*, op.cit.

Ujęte w tabeli 4 dane wskazują, że warunki atmosferyczne mają ograniczony wpływ na liczbę wypadków, gdyż do 32% z nich dochodzi przy dobrych warunkach pogodowych. Często wypadki zdarzają się gdy jest pochmurno lub deszczowo, stosunkowo rzadko mają miejsce przy silnym wietrze. Uwzględniając z kolei porę dnia, należy zauważyć, że do największej liczby wypadków dochodzi w ciągu dnia (rys. 4).



Rys. 4. Wypadki i ich skutki w poszczególnych porach dnia

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce*, op.cit.

Jak wynika z danych procentowych, do 67,5% wypadków dochodzi przy świetle dziennym, do 14,6% w nocy, gdy droga jest oświetlona, do 10,3% w nocy, gdy droga jest nieoświetlona, a do 7,6% o świcie lub po zmroku.

### **Podsumowanie**

Podsumowując rozważania dotyczące bezpieczeństwa przewozów autokarowych i ich znaczenia dla turystyki religijnej, można zauważyć, iż najważniejszym elementem podróży do miejsc kultu religijnego, poza wymiarem duchowym, jest bezpieczeństwo, które jest uwarunkowane wieloma czynnikami.

Przedstawione w artykule treści wskazują, iż poziom bezpieczeństwa w Polsce znajduje się na niskim poziomie, czego dowodzi przeprowadzona analiza danych ujętych w tabelach oraz zaprezentowana mapa ryzyka na polskich drogach. Należy podkreślić, że liczba wypadków spowodowanych przez autobusy oraz liczba osób zabitych i rannych w tych zdarzeniach (niższa w stosunku do innych pojazdów na drogach), a także regulacje prawne i starania producentów autokarów i organizatorów wyjazdów grupowych wpływają na to, że podróżowanie autokarem do sanktuariów i innych obiektów kultu religijnego autokarami można uznać za bezpieczne.

## **SAFETY OF COACH TRANSPORTS – MEANING FOR THE RELIGIOUS TOURISM**

### **Summary**

Amongst many modes of transport used in travels for places of worship religious coaches are often used. Coach transports have a lot of virtues. As one from essential there is a safety of the travel. In the article chosen factors affecting the safety of coach transports were identified as well as on the basis of statistical data they made analysis of the state of the safety of transports of this type.

*Translated by Teresa Gądek-Hawlina*