

ISSN 1732-0437

Biuletyn Informacyjny ITS

2-2007
Zeszyt 2 (20)



DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY
INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

Redaguje: Kolegium Redakcyjne
w składzie: Andrzej Damm, Anna Dzieñiowska (sekretarz redakcji),
Wojciech Gis, Edward Menes (redaktor naczelny), Dariusz Rudnik, Anna Zielińska

Adres redakcji „Biuletyn Informacyjny ITS”
Instytut Transportu Samochodowego
ul. Jagiellońska 80,
03-301 Warszawa
tel. (+22) 675-47-35, 811-32-31 do 39 wew. 172, pokój nr 214
fax (+22) 811-09-06
transport.samochodowy@its.waw.pl
www.its.home.pl

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2007

ISSN 1732 - 0437

Ośrodek Informacji Naukowej i Wydawnictw
Instytutu Transportu Samochodowego
Druk ukończono w kwietniu 2007 r. Nakład 400 egz.

Spis treści

	str.
Rynek pracy w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem rynku pracy kierowców zawodowych. I. Mitraszewska, E. Kamińska.....	5
Kierowca a środki odurzające inne niż alkohol – wybrane problemy. M. Ucińska.....	17
Kursy defensywnej jazdy w USA. S. Gołębiowski.....	24
Fakty i opinie	27
Nowe przepisy	34
Z życia ITS.....	35
Przegląd dokumentacyjny.....	43

RYNEK PRACY W POLSCE ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM RYNKU PRACY KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

1. WPROWADZENIE

W 2005 r. nastąpiło utrwalenie pozytywnych zmian cyklicznych w gospodarce, zapoczątkowanych w latach 2003/2004¹. Wprawdzie w 2005 r. wzrost gospodarczy był niższy niż w 2004 r. (3,4% wobec 5,3% w 2004 r.), jednak inne podstawowe wskaźniki gospodarcze kształtowały się korzystnie. W rezultacie był to drugi z kolei rok, kiedy zaobserwowano poprawę sytuacji na rynku pracy. W 2005 roku liczba pracujących wzrosła o 2,3% w porównaniu z rokiem 2004 i wyniosła ok. 14,1 mln osób. W 2005 roku zakres zmian w strukturze pracujących według sektorów był porównywalny do występującego w latach poprzednich. Wzrósł udział pracujących w sektorze usług – o 0,2 pkt. proc. (w stosunku do roku 2004) oraz w przemyśle – o 0,4 pkt. proc. Zmniejszyła się natomiast liczba osób pracujących w rolnictwie.

Tabela 1
Pracujący w wieku od 15 lat według sektorów ekonomicznych w latach 2001-2005

Lata	Ogółem	Rolnictwo	Przemysł	Usługi	Rolnictwo	Przemysł	Usługi
	W tys.				W %		
2001	14.207	2.719	4.332	7.156	19,1	30,5	50,4
2002	13.781	2.663	3.947	7.170	19,3	28,6	52,0
2003	13.617	2.509	3.892	7.216	18,4	28,6	53,0
2004	13.795	2.484	3.976	7.334	18,0	28,8	53,2
2005	14.116	2.452	4.127	7.531	17,4	29,2	53,4

Źródło: GUS, BAEL.

Wskaźnik zatrudnienia² wyniósł 45,2% i był wyższy o 0,9 pkt. proc. w stosunku do jego wartości z roku 2004. Najniższy poziom zatrudnienia cechował najstarszą grupę wiekową (45–59/64 lat). W 2005 roku różnica we wskaźniku zatrudnienia dla grupy wiekowej 45–59/64 lat i 35–44 (charakteryzującej się najwyższą wartością wskaźnika zatrudnienia) wyniosła 22,4 pkt. proc., o 0,3 pkt. proc. więcej niż rok wcześniej. Niski wskaźnik zatrudnienia w najmłodszej grupie wiekowej częściowo wynika z wydłużenia okresu kształcenia młodych ludzi związanego ze wzrostem ich aspiracji edukacyjnych, ale również z braku miejsc pracy dla młodych osób bez doświadczenia. Obecnie Polska jest krajem o najniższym poziomie zatrudnienia wśród krajów Unii Europejskiej. Biorąc pod uwagę priorytety Strategii Lizbońskiej dotyczące zwiększenia wskaźnika zatrudnienia dla krajów UE do 70%, realizacja prozatrudnieniowej strategii rozwojowej kraju jest jednym z najważniejszych wyzwań polityki gospodarczej w Polsce.

¹ Na podstawie „Raport o stanie gospodarki”, Rozdział VI- Rynek pracy, str.: 135-139. Warszawa 2006 r.

² W grupie wiekowej 15-64 lat wskaźnik ten wyniósł 52,2%, a skala zmian była taka sama – wzrost o 0,9%.

Tabela 2

Sytuacja na rynku pracy w latach 1995–2005 w grupie wiekowej od 15 (%)

Wyszczególnienie ³	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Współczynnik aktywności zawodowej	58,8	58,2	57,7	57,3	56,7	56,6	56,3	55,4	54,8	54,7	54,9
Wskaźnik zatrudnienia	50,9	51,0	51,0	51,3	48,8	47,5	46,1	44,4	44,0	44,3	45,2

Źródło: Biuletyny Statystyczne GUS z lat 2004–2006.

W 2005 roku po raz pierwszy od roku 1992 zanotowano wzrost współczynnika aktywności zawodowej. Po osiągnięciu swojego minimum w 2004 r., w 2005 roku zwiększył się o 0,2 pkt. proc. i wyniósł 54,9%. Podobna sytuacja dotyczyła wielkości wskaźnika zatrudnienia, przy czym rok 2005 był już drugim z kolei rokiem jego wzrostu, po minimum z 2003 roku. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w 2005 roku wzrosło o 1,9% w stosunku do roku 2004 i wyniosło 4.773 tys. osób. Wzrost obserwowany był w sekcjach: handel i naprawy, hotele i restauracje, obsługa nieruchomości i firm oraz w przetwórstwie przemysłowym. W budownictwie, energetyce, górnictwie oraz transporcie zatrudnienie było niższe niż przed rokiem. Spośród działów przetwórstwa przemysłowego najwyższy wzrost zatrudnienia miał miejsce w produkcji wyrobów z metali, pojazdów mechanicznych, przyczep i naczep oraz w produkcji maszyn i aparatury elektrycznej. Przedsiębiorstwa tych branż, często doinwestowane kapitałem zagranicznym, bądź będące bezpośrednią inwestycją zagraniczną w Polsce, zwiększały produkcję, w znacznym stopniu skierowaną na eksport (głównie do Unii Europejskiej), co miało swoje przełożenie na wzrost zatrudnienia. Największe spadki zatrudnienia miały miejsce w produkcji skór wyprawionych i wyrobów z nich, odzieży i wyrobów futrzarskich, koksu i produktów rafinacji ropy naftowej, włókiennictwa, instrumentów medycznych, precyzyjnych i optycznych, zegarów i zegarków oraz wyrobów tytoniowych.

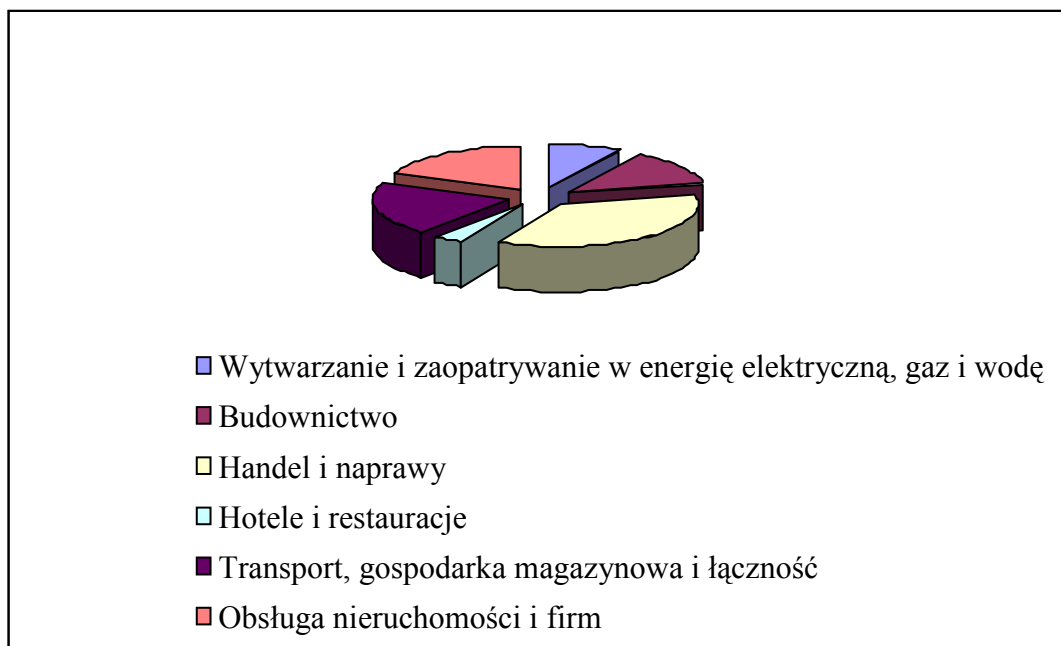
Tabela 3

Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw (w tys.).

	2004	2005	2005/2004
Ogółem	4.684	4.773	101.9
Przemysł	2.399	2.426	101.1
Górnictwo	192	185	96.4
Przetwórstwo przemysłowe	1.996	2.037	102.1
Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elekt, gaz i wodę	212	204	96.2
Budownictwo	318	317	99.8
Handel i naprawy	812	853	105.0
Hotele i restauracje	79	82	104.0
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	484	483	99.8
Obsługa nieruchomości i firm	431	447	103,6

Źródło: Biuletyny Statystyczne GUS z lat 2004–2006.

³ Współczynnik aktywności zawodowej jest to procentowy udział aktywnych zawodowo (osób pracujących oraz bezrobotnych) w ogólnej liczbie ludności danej kategorii (15 lat i więcej), wskaźnik zatrudnienia jest to procentowy udział pracujących w ogólnej liczbie ludności danej kategorii. Źródło: Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności, GUS, obliczenia DAP MG.



Rys.1. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w 2005 r.

Źródło: Biuletyny Statystyczne GUS, obliczenia DAP MG.

Poprawa wskaźników rynku pracy w 2005 r. wiąże się przede wszystkim z utrzymaniem wzrostu gospodarczego na dość wysokim poziomie oraz pierwszymi efektami działań restrukturyzacyjnych na rynku pracy. Należy oczekiwać, iż podjęte w ostatnich latach dostosowania strukturalne będą nadal pozytywnie wpływać na sytuację na rynku pracy, zarówno w średnim, jak i długim okresie. Zmiany jakościowe dokonujące się w ostatnich latach w polskim prawie pracy doprowadziły do jego uelastycznienia oraz zwiększyły stopień dostosowania do wymagań nowoczesnego rynku pracy⁴. Zasadnicze zmiany kodeksu pracy w latach 2001–2004 przyczyniły się do złagodzenia przepisów i obecnie przedsiębiorstwa mogą raczej swobodnie realizować swoją politykę w zakresie zatrudnienia – z kilkoma pozostałymi sztywnymi uregulowaniami w zakresie zwolnień grupowych. Na niezadowolającym poziomie pozostają także jakość i bezpieczeństwo pracy, choć w tym segmencie w 2005 roku dokonała się zauważalna poprawa. Pomimo wzrostu liczby osób pracujących zmniejszeniu uległa liczba wypadków przy pracy (w ujęciu nominalnym), zmniejszyła się także średnia liczba dni niezdolności do pracy z tytułu wypadków przypadająca na jednego zatrudnionego. Problemem natomiast nadal pozostaje słabość służb kontrolnych rynku pracy oraz znaczne rozmiary szarej strefy, co zwiększa częstość przypadków łamania prawa pracy przez niektórych pracodawców.

⁴ Według opracowanego przez OECD indeksu EPL (Employment Protection Legislation), prawo pracy w Polsce jest stosunkowo elastyczne w porównaniu z innymi krajami OECD, zbliżone bardziej do prawa pracy w krajach anglosaskich niż innych krajach UE.

2. PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE⁵

W styczniu 2006 r. odnotowano dalszy wzrost w ujęciu rocznym przeciętnego zatrudnienia w sektorze przedsiębiorstw, wyższy niż w grudniu 2005 r. W porównaniu z końcem 2005 roku, wystąpił sezonowy wzrost bezrobocia, jednak jego poziom był znacznie niższy niż przed rokiem.

Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w styczniu 2006 r. wyniosło 4861,5 tys. osób i było o 2,6% wyższe niż przed rokiem (wobec wzrostu o 2,5% w grudniu 2005 roku i o 1,4% w styczniu ub. roku). Zwiększyło się ono w większości sekcji, w tym najwięcej – w handlu i naprawach (o 5,3%), obsłudze nieruchomości i firm (o 4,5%) oraz hotelach i restauracjach (o 3,5%). Znaczny wzrost, dużo większy niż w poprzednich miesiącach 2005 roku, wystąpił w budownictwie (o 2,7%). Zwiększyło się również zatrudnienie w przetwórstwie przemysłowym - o 2,6% (wobec wzrostu o 2,3% w grudniu ub. Roku i o 1,9% przed rokiem). Dalszą redukcję zatrudnienia obserwowano natomiast w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, wodę (o 3,5%) oraz w górnictwie (o 3,0%). Wśród działów sektora przedsiębiorstw o dużym udziale w zatrudnieniu, najwięcej wzrosło zatrudnienie w produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, wyrobów z metali, maszyn i aparatury elektrycznej, handlu detalicznego; naprawie artykułów użytku osobistego i domowego oraz wyrobów gumowych i z tworzyw sztucznych, natomiast obniżyło się - m.in. w produkcji odzieży i wyrobów futrzarskich, wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę oraz górnictwie węgla kamiennego i brunatnego, wydobywaniu torfu. Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych sekcjach sektora przedsiębiorstw kształtowało się następująco:

Tabela 4

Przeciętne zatrudnienie wg sekcji

Wyszczególnienie	I 2006		2005	
	w tys.	analogiczny okres poprzedniego roku=100	XII	I
Sektor przedsiębiorstw	4861,5	102,6	102,5	101,4
w tym:				
Przemysł	2457,0	101,7	101,3	100,9
Górnictwo	181,7	97,0	97,4	95,4
Przetwórstwo przemysłowe	2073,9	102,6	102,3	101,9
Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę	201,4	96,5	95,9	96,4
Budownictwo	317,2	102,7	100,9	97,9
Handel i naprawy	892,2	105,3	105,6	104,2
Hotele i restauracje	83,4	103,5	106,0	108,3
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	491,3	101,2	100,4	98,2
Obsługa nieruchomości i firm	453,3	104,5	106,1	103,9

Źródło: Rocznik statystyczny RP, Warszawa 2006r., GUS.

⁵ Przeciętne zatrudnienie pracowników pełnozatrudnionych (łącznie z sezonowymi i zatrudnionymi dorywczo) oraz niepełnozatrudnieni w przeliczeniu na pełnozatrudnionych, gdzie „pełnozatrudnieni” - osoby zatrudnione w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zakładzie pracy lub na danym stanowisku pracy, jak również osoby, które zgodnie z obowiązującymi przepisami pracują w skróconym czasie pracy, np. z tytułu warunków szkodliwych dla zdrowia lub przedłużonym czasie pracy, np. dozorczy mienia; „niepełnozatrudnieni” – osoby, które zgodnie z umową o pracę pracują stale w niepełnym wymiarze czasu pracy. Niepełnozatrudnieni w głównym miejscu pracy, są to osoby, które oświadczyły, że dany zakład jest ich głównym miejscem pracy – według Rocznika statystycznego RP Rozdział „Rynek pracy”, str. 227, Warszawa 2006 r.

3. STRUKTURA RYNKU PRACY ZE WZGLĘDU NA WIEK⁶

Badania potwierdzają, iż osoby młode znajdują się w szczególnie trudnej sytuacji na rynku pracy. Wśród najważniejszych powodów ograniczonego popytu na pracę ludzi młodych wymieniane są niewielkie doświadczenie zawodowe (bądź jego zupełny brak), wysokie koszty pracy i niski poziom dyscypliny pracy. W 2005 r. stopa bezrobocia dla osób w wieku 15–24 lata wyniosła 37,8% i była o 3,1 pkt. proc. niższa niż w roku 2004. Wskaźnik zatrudnienia w tej grupie wiekowej ukształtował się na poziomie 20,9% (wobec 20,0% w roku 2004). Drugą grupą osób, której aktywność ekonomiczna jest szczególnie niska są osoby po 45 roku życia. Wskaźnik aktywności ekonomicznej osób w grupie wiekowej powyżej 45 lat w 2005 roku wyniósł 40,5% (wobec 40,0% w 2004 roku), natomiast wskaźnik zatrudnienia wzrósł o 0,6 pkt. proc. do 35%.

4. LICZBA I STRUKTURA PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH⁷

W 2005 roku w systemie REGON zarejestrowano ponad 3.612 tys. podmiotów gospodarczych, z czego ponad 1.185 tys. zakwalifikowanych do sekcji handel i naprawy. Stanowiło to 32,8% podmiotów w skali całej gospodarki. Drugi rok z rzędu zmniejsza się liczba firm tej sekcji (w roku 2005 o 0,4%, a w roku 2004 o 0,9%). Spadek dokonał się w warunkach wzrostu liczby podmiotów w całej gospodarce (o 1,1%). O spadku, podobnie jak w roku 2004 zadecydowała likwidacja mikroprzedsiębiorstw (persaldo o 4,8 tys. podmiotów). Mikroprzedsiębiorstwom coraz trudniej sprostać warunkom konkurencyjnym (głównie cenowym) stawianym przez wielkopowierzchniowe firmy handlowe. Biorąc pod uwagę rodzaj działalności nastąpił spadek liczebności podmiotów handlowych detalicznych i hurtowych, wzrosła natomiast liczba zarejestrowanych przedsiębiorstw w dziale sprzedaży, obsługi i naprawy pojazdów samochodowych i motocykli. W strukturze zarejestrowanych podmiotów handlowych dominują firmy najmniejsze, zatrudniające do 9 pracowników. Ich udział w roku 2005 wynosił 97,3% a uwzględniając również przedsiębiorstwa o liczbie pracujących 10–49 osób – łącznie firmy małe stanowiły 99,4% podmiotów sekcji. Przedsiębiorstwa sekcji to niemal wyłącznie (w 99,9%) firmy prywatne. Do sektora publicznego należało w 2005 r. tylko 569 podmiotów, z których 105 miało status przedsiębiorstwa państwowego. Dominacja podmiotów najmniejszych, do 9 pracujących, determinowała w znacznej mierze wybór form organizacyjno-prawnych funkcjonowania przedsiębiorstw handlu i napraw. W przeważającej mierze są to zakłady osób fizycznych, które w 2005 r. stanowiły 82,3%. Rzadziej przedsiębiorstwa handlowe działały jako spółki cywilne (10,4%) oraz spółki prawa handlowego (6,9%). Przy spadku ogólnej liczby podmiotów w 2005 roku, wzrost wykazały jedynie spółki prawa handlowego, które są firmami silniejszymi kapitałowo i organizacyjne od zakładów osób fizycznych i spółek cywilnych.

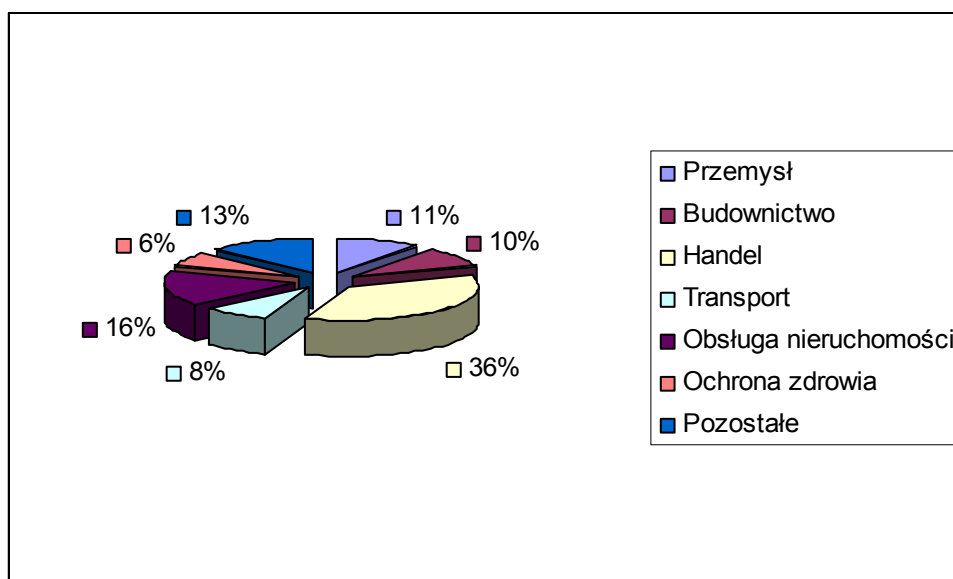
⁶ Dane z rozdziału „Rynek pracy” pochodzą z Raportu o stanie gospodarki, str.: 144-145, Warszawa 2006 r.

⁷ Według „Raportu o stanie gospodarki” str.: 265-267 Rozdział XIII – „Handel wewnętrzny”, Warszawa 2006 r.

5. DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA PRZEDSIĘBIORSTW O LICZBIE PRACUJĄCYCH DO 9 OSÓB W 2005 R.

W 2005 r. prowadziło w Polsce działalność 1610 tys. przedsiębiorstw o liczbie pracujących do 9 osób⁸, co oznacza spadek w stosunku do 2004 r. o 2,5%. W grupie tej 1525 tys. stanowiły jednostki należące do osób fizycznych (spadek o 3% w stosunku do 2004 r.) zaś 85 tys. – osoby prawne i jednostki organizacyjne nie mające osobowości prawnej (wzrost liczby jednostek o 5%).

Utrzymała się zaobserwowana od 2003 r. spadkowa tendencja liczby najmniejszych jednostek. W przemyśle spadek ten wyniósł 8,8%, w transporcie 4,3%, w obsłudze nieruchomości i firm 3,7%, a w handlu 3,5%. Na niezmiennym poziomie liczba jednostek ukształtowała się w budownictwie, natomiast wykazała tendencję rosnącą w ochronie zdrowia – 10,8%, pozostałej działalności usługowej – 1,8% oraz w pośrednictwie finansowym – 1,1%.



Rys.2. Przedsiębiorstwa według podstawowego rodzaju działalności

Źródło: Biuletyny Statystyczne GUS, obliczenia DAP MG.

Podobnie, jak w ubiegłych latach, największy był udział w całej badanej zbiorowości jednostek handlowych (35,5%). Firmy zajmujące się obsługą nieruchomości i firm stanowiły 16,2%, przedsiębiorstwa przemysłowe – 10,5%, budowlane – 9,6%, a firmy transportowe – 8,3%. W 2005 r. w najmniejszych przedsiębiorstwach znalazło pracę 3370 tys. osób w tym 2625 tys. osób, dla których było to podstawowe miejsce pracy. Podobnie, jak w 2004 r., 39% wszystkich pracujących związanych było z działalnością handlową. W przedsiębiorstwach prowadzących działalność z zakresu obsługi nieruchomości i firm pracowało 14% wszystkich pracujących, w jednostkach przemysłowych – 13%, a co dziesiąty spośród pracujących w mikro-przedsiębiorstwach zajmował się działalnością budowlaną.

Z ogólnej liczby pracujących w mikro-przedsiębiorstwach około 89% pracowało w podmiotach osób fizycznych, a 11% w przedsiębiorstwach osób prawnych i jednostkach organizacyjnych nie mających osobowości prawnej. Zarówno wśród podmiotów osób fizycznych, jak i osób prawnych najwięcej pracujących zajmowało się działalnością handlową

⁸ Informację opracowano na podstawie reprezentacyjnego badania działalności gospodarczej przedsiębiorstw o liczbie pracujących do 9 osób w 2005 r., realizowanego na formularzu SP-3.

(odpowiednio 36% i 40%) oraz z zakresu obsługi nieruchomości i firm (odpowiednio 15% i 23%). Liczba pracujących w przeliczeniu na 1000 mieszkańców kształtowała się w przedziale od 60 osób w województwie podkarpackim do 111 w województwie mazowieckim. Łączna liczba pracujących w mikro-przedsiębiorstwach w województwach: mazowieckim i śląskim wyniosła 1011 tys., co stanowi 30% ogółu pracujących.. W województwach podlaskim i opolskim pracowało po 2% osób z łącznej liczby pracujących w najmniejszych podmiotach.

Tabela 5

Przeciętne zatrudnienie na podstawie umowy o pracę 2005 r.

Wyszczególnienie	Ogółem		Przeciętne zatrudnienie na podstawie umowy o pracę	Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto w zł
	Liczba jednostek	pracujący		
OGÓLEM	1 609 609	3 370 353	1 177 712	1 422
LEŚNICTWO	8 788	18 910	7 123	1034
RYBOŁÓSTWO I RYBACTWO	1065	3 184	1 297	1 268
PRZEMYSŁ	169 422	441 880	198 810	1 334
BUDOWNICTWO	153 903	337 735	135 918	1 374
HANDEL I NAPRAWY	572 183	1 319 100	481 793	1 356
HOTELE I RESTAURACJE	55 032	143 089	50 394	1 122
TRANSPORT, GOSPODARKA MAGAZYNOWA I ŁĄCZNOŚĆ	133 316	232 740	72 673	1 368
POŚREDNICTWO FINANSOWE	52 265	82 192	19 834	1 933
OBSŁUGA NIERUCHOMOŚCI I FIRM, NAUKA	261 054	463 893	137 506	1 973
EDUKACJA	26 313	40 711	8 402	1 583
OCHRONA ZDROWIA I OPIEKA SPOŁECZNA	103 927	152 624	28 373	1 408
POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA KOMUNALNA	72 342	134 298	35 590	1 187

Źródło: Informację opracowano na podstawie reprezentacyjnego badania działalności gospodarczej przedsiębiorstw o liczbie pracujących do 9 osób w 2005 r., realizowanego na formularzu SP-3.

6. RYNEK PRACY W OBSZARZE TRANSPORTU

Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w całym sektorze transportu wyniosło w 2005 r. 408,8 tys. osób i było o 0,5% mniejsze w porównaniu z 2004 r. (w sektorze publicznym zmniejszyło się o 6,0%, a w sektorze prywatnym wzrosło o 5,4%). W jednostkach o liczbie pracujących powyżej 49 osób przeciętne zatrudnienie wynosiło 287,5 tys. osób i było o 0,9% mniejsze niż przed rokiem, przy czym większy spadek dotyczył pracowników na stanowiskach robotniczych i pokrewnych (o 1,2%) niż na stanowiskach nierobotniczych (o 0,1%).

Tabela 6

Przeciętne zatrudnienie w sektorze transportu na podstawie stosunku pracy w 2005 r.

Wyszczególnienie	Ogółem	Sektory	
		Publiczny	Prywatny
W LICZBACH BEWZGLĘDNYCH			
Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w tys. osób	408,8	200,1	208,7
W ODSETKACH			
Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy	100,0	48,9	51,1

Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2005 r.” Warszawa, GUS 2006r.

Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w całym sektorze transportu wyniosło 2297,2 zł i w porównaniu z 2004 r. było większe o 3%. W jednostkach o liczbie pracujących powyżej 49 osób wzrost ten wynosił 3,5%, a przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w tej grupie podmiotów osiągnęło poziom 2601,1 zł.

7. WYDANE PRAWA JAZDY W 2006 R.

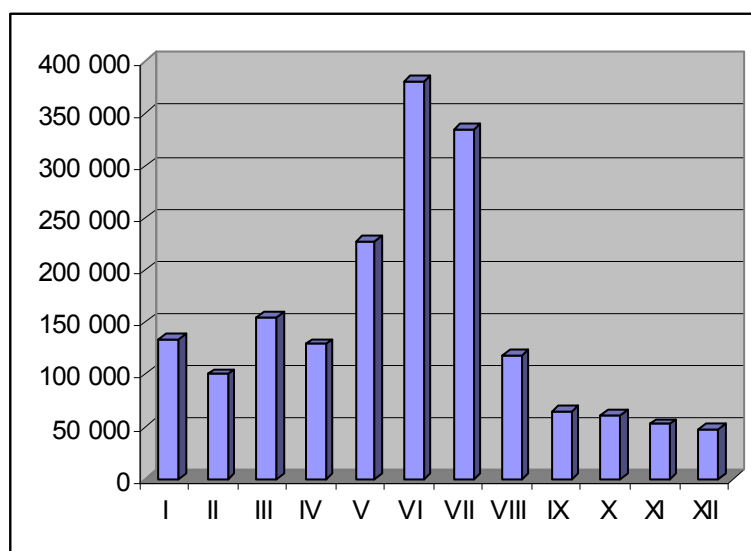
Poniżej przedstawiono liczby wydanych praw jazdy (bez wydanych wtórników) oraz zarejestrowanych (po raz pierwszy na terenie Polski) pojazdów. Dane zawarte w tabelach dla poszczególnych miesięcy wyliczane są w połowie następnego miesiąca np. Wyliczone wartości odzwierciedlają stan bazy CEPiK na dzień wykonania statystyki i nie są modyfikowane.

Tabela 7

Prawa jazdy wydane w 2005 r.

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
134 054	100 772	155 012	129 608	227 287	380 922	335 213	118 765	65 400
X	XI	XII						
61 540	53 150	47 568						

Źródło: CEPiK.



Rys. 3. Prawa jazdy wydane w 2006 r.

Źródło: CEPiK.

Tabela 8

Prawa jazdy wydane w 2006 r.

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
71 669	72 232	93 127	113 833	137 594	120 996	115 767	122 694
IX	X	XI	XII				
124 741	132 000	118 887	122 361				

Według danych z systemu CEPiK w styczniu 2007 r. wydano 87 171 praw jazdy. Wzrost zainteresowania uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdami spowodowany jest planowanymi zmianami w systemie egzaminowania, a także, w przypadku kategorii C i D oraz wyższych – zbliżającym się terminem wdrożenia Dyrektywy UE 59/2003, dotyczącej obowiązkowych szkoleń wstępnych o okresowych kierowców zawodowych.

8. OSZACOWANIE RYNKU PRACY KIEROWCÓW ZAWODOWYCH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH W POLSCE⁹

Szacując ogólną liczbę samochodów powyżej 3,5 t dmc wg stanu na koniec 2004 r. przyjęto proporcje pomiędzy danymi GUS i szacunkami ITS w przedmiotowym zakresie zbliżone do proporcji w roku 2003. Przy tych założeniach, wg stanu na koniec 2004 r. liczba zarejestrowanych samochodów pow. 3,5 t dmc wyniosłaby około 562 tys.

Ponieważ w czasie przygotowywania niniejszego artykułu nie były znane oficjalne dane GUS o liczbach zarejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych wg stanu na koniec 2005 r., oszacowano te liczby zakładając ogólny przyrost pojazdów tej kategorii w latach 2004-2005 w tempie zbliżonym do zmian w latach 2003-2004 tj. ok. 3,4%. Wówczas ogólna liczba ciężarowego parku samochodowego w końcu 2005 r. wyniosłaby około 2460 tys. pojazdów.

⁹Obliczenia na podstawie opracowania „Pojazdy w transporcie drogowym w Polsce w 2005 r. oraz ich średnie roczne przebiegi w aspekcie emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych.” Część I – „Szacunki struktury parku wg wyspecyfikowanych kategorii”, Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Badań Ekonomicznych, Warszawa, czerwiec 2006 r.

Ogólną liczbę samochodów ciężarowych do 3,5 t dmc w końcu 2005 r. oszacowano, przyjmując udział tej kategorii pojazdów w ogólnej liczbie silnikowego taboru ciężarowego w Polsce w latach 2003 i 2004 tj., około 76,5%. Oszacowana w ten sposób liczba samochodów ciężarowych do 3,5 t dmc to około 1880 tys., a pojazdów pow.3,5 t dmc - około 580 tys.

Oszacowana liczba samochodów ciężarowych w 2004 roku wynosi 562 tys. W świetle przeprowadzonych przez Instytut badań średnią zmienowość pracy kierowców, posiadających prawo jazdy kategorii C można przyjąć jako wartość 1,14¹⁰ (tab. 9).

Tabela 9

Liczba kierowców przypadająca na liczbę samochodów w przedsiębiorstwach objętych badaniami

Lp.	Liczba kierowców	Liczba samochodów	Liczba kierowców przypadająca na liczbę samochodów
1	3	3	1,00
2	6	6	1,00
3	6	6	1,00
4	6	6	1,00
5	6	6	1,00
6	7	10	0,70
7	8	7	1,14
8	9	8	1,13
9	10	10	1,00
10	12	10	1,20
11	14	14	1,00
12	14	12	1,17
13	14	14	1,00
14	15	15	1,00
15	15	15	1,00
16	19	11	1,73
17	30	26	1,15
18	30	26	1,15
19	30	22	1,36
20	43	41	1,05
21	43	41	1,05
22	60	62	0,97
23	60	47	1,28
24	70	56	1,25

¹⁰ Wskaźnik zmienowości przyjęto na podstawie Ankiety kosztowych przeprowadzonych w grupie przedsiębiorstw transportowych za 2005 r.

25	76	72	1,06
26	77	66	1,17
27	99	100	0,99
28	126	68	1,85
29	149	130	1,15
30	155	155	1,00
31	156	130	1,20
RAZEM	1 368	1 195	1,14

Źródło: Ankiety kosztowe z przedsiębiorstw transportowych, ITS, Zakład Badań Ekonomicznych Warszawa 2006

Na podstawie przyjętych danych można oszacować liczbę kierowców zawodowych wykonujących przewozy towarowe na:

- 2004 r. – przy liczbie samochodów pow. 3,5 t dmc 562 tys. – **640 680** osób;
- 2005 r. – liczba samochodów ciężarowych pow. 3,5 t dmc 580 tys. – **661 200** osób.

9. OSZACOWANIE RYNKU PRACY KIEROWCÓW ZAWODOWYCH AUTOBUSÓW W POLSCE

Liczbę kierowców zawodowych autobusów oszacowano na podstawie liczby wydanych licencji na wykonywanie zarobkowego transportu drogowego osób.

Tabela 10

Liczba wypisów z licencji w transporcie drogowym osób

	Transport krajowy	Transport międzynarodowy
	2006 r.	2006 r.
Liczba wypisów	51 200	9 303

Źródło: MT (transport krajowy), BOTM (transport międzynarodowy).

Liczba wypisów odpowiada liczbie pojazdów wykonujących dany rodzaj transportu, przy czym w liczbie pojazdów zawarte są pojazdy osobowe do 9 osób. Ogółem w kraju zarejestrowanych jest ponad 83 tys. autobusów, z czego 60,5 tys. w pracuje transporcie zarobkowym, 11,5 tys. w komunikacji miejskiej i 11 tys. w przewozach gospodarczych.

Na podstawie danych zawartych w tab. 10 i powyższych rozważań można oszacować liczbę kierowców zawodowych wykonujących przewozy zarobkowe osób w 2006 r. w przewozach krajowych i międzynarodowych na:

- 51 200 wypisów z licencji w transporcie krajowym¹¹, gdzie przyjęto zmianowość **0,9** – oszacowana liczba kierowców zawodowych wykonujących przewozy osób w transporcie krajowym – **46 080** osób;

¹¹ Źródło: MT (transport krajowy), 2006 r.

- 9 303 wypisów z licencji w transporcie międzynarodowym¹², gdzie przyjęto zmianowość **1,8** – oszacowana liczba kierowców zawodowych wykonujących przewozy osób w transporcie międzynarodowym - **16 745** osób;
- 11 500 autobusów w komunikacji miejskiej, gdzie przyjęto zmianowość **1,9** – oszacowana liczba kierowców zawodowych wykonujących przewozy w komunikacji miejskiej – **21 850** osób;
- 11 000 autobusów w przewozach gospodarczych, gdzie przyjęto zmianowość **0,6** – oszacowana liczba kierowców wykonujących transport osób na potrzeby własne – **6 600** osób.

10. PODSUMOWANIE

Z przeprowadzonych rozważań wynika, że łączne zatrudnienie kierowców zawodowych można szacować na ok. **752 tys.** osób i liczba ta rokrocznie będzie wzrastać. Wynika to z faktu powstawania nowych firm transportowych. Liczba przedsiębiorców ubiegających się o licencje na transport zarobkowy zwiększa się średnio rocznie o 13,5%, a w ślad za tym rośnie zapotrzebowanie na zawodowych kierowców. Wzrastają także wymagania dotyczące bezpieczeństwa jazdy – nowe rozporządzenie UE (651/2006), które weszło w życie w kwietniu 2007 r., wydłuża czasy przepisowych okresów odpoczynku kierowców. Jednocześnie obserwuje się wzrastającą migrację tej grupy zawodowej do pracy za granicą, stąd na rynku pracy coraz bardziej odczuwa się brak kierowców. Sytuacja ta może się drastycznie pogorszyć od 2009 roku, kiedy wejdzie w życie Dyrektywa UE 59/2003. Zgodnie z nią osoby ubiegające się o wykonywanie zawodu kierowcy będą musiały odbyć kosztowne szkolenie wstępne (260 godz. teorii i 20 godz. jazdy). Spowoduje to istotne ograniczenia w dostępie do tego zawodu. Antycypacyjne działania władz publicznych zapobiegające kryzysowi na rynku pracy kierowców zawodowych powinny zostać podjęte jak najszybciej.

LITERATURA:

1. Ankiety kosztowe z przedsiębiorstw transportowych za 2005 r., Praca ITS 6501/ZBE
2. *Biuletyn statystyczny* Główny Urząd Statystyczny, Obliczenia DAP MG
3. *Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju – opracowanie zbiorcze*, GUS, Warszawa 2005r.
4. *Komunikat GUS*, Warszawa 16.01.2007 r.
5. *Komunikat GUS*, Warszawa 15.03.2007 r.
6. *Transport – wyniki działalności w latach 2000 – 2004*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2004 r.
7. *Transport – wyniki działalności w 2005 r.* Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006r
8. Praca ITS nr 6014/ZBE
9. Praca ITS nr 6421/ZBE
10. *Raport o stanie gospodarki*, Rozdział XIII – *Handel wewnętrzny*, Ministerstwo Gospodarki Departament Analiz i Prognoz , opracowania zbiorcze, Warszawa 2006 r.
11. *Raport o stanie gospodarki*, Rozdział IX – *Finanse publiczne i polityka fiskalna*, Ministerstwo Gospodarki, opracowania zbiorcze, Warszawa 2006 r.
12. *Rocznik Statystyczny RP*, Rozdział – *Rynek pracy*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006 r.
13. Waśkiewicz J., *Pojazdy w transporcie drogowym w Polsce w 2005 r. oraz ich średnie roczne przebiegi w aspekcie emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych, część I – Szacunki struktury parku wg wyspecyfikowanych kategorii*, Warszawa, czerwiec 2006 r.

¹² Źródło: BOTM (transport międzynarodowy), 2006 r.

KIEROWCA A ŚRODKI ODURZAJĄCE INNE NIŻ ALKOHOL – WYBRANE PROBLEMY

„Zabrania się kierowania pojazdem, prowadzenia kolumny pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt osobie w stanie nietrzeźwości, po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu”¹.

Środki odurzające i psychotropowe potocznie zwane narkotykami oraz ich używanie w celach niemedycznych to jeden z najpoważniejszych problemów społecznych współczesności. Problem ten dotyczy także Polski, w krajobraz której wdarli się już „naspeedowani” kierowcy.

Za kierowanie pojazdem w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 k.w.) albo w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.) przysługują stosowne sankcje.

Art. 178 a kk

§1. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

§2 Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania inny pojazd niż określony w §1, podlega karze grzywny, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

Zgodnie, z art. 87 § 1 kodeksu wykroczeń „Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych.” Zgodnie z art. 87 § 2 kodeksu wykroczeń „Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania inny pojazd niż określony w § 1 podlega karze aresztu do 14 dni albo grzywny.” W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 lub 2 orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.

"Wpływ środka odurzającego" jest traktowany analogicznie jak "stan nietrzeźwości". Różnica między tymi dwoma określeniami polega na tym, iż „stan nietrzeźwości” został zdefiniowany w słowniku wyrażeń ustawowych [art. 115 § 16 KK], zaś pojęcie "wpływu środka odurzającego" pozostaje kwestią do oceny². Zadaniem biegłego jest ocena czy zażyte substancje miały wpływ na prowadzenie pojazdu.

W przypadku alkoholu, jako karalną jego zawartość w organizmie przyjęto stężenie przekraczające granicę alkoholu fizjologicznego. Zgodnie z tym, w przypadku środków odurzających, karalna powinna być każda obecność tych środków w stężeniu wyższym niż ocenione jako "śladowe".

A. Wąsak uważa, że "stanem po użyciu (podobnie do alkoholu) działającego środka jest taka koncentracja w organizmie takiego środka, która oddziałuje na ośrodkowy układ

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym – art. 45.

² (red.) Wojtasiak J. Narkotyki - ustalanie stanu odurzenia

<http://www.zielona-gora.po.gov.pl/ciekawostki.php?id=166> – strona internetowa Prokuratury Okręgowej w Zielonej Górze

nerwowy w takim samym zakresie jak zawartość alkoholu we krwi w granicach od 0,2 do 0,5‰ lub wydychanym powietrzu - od 0,1 mg do 0,25 mg w 1 dm³"³.

Zwykle stan „po użyciu” środka działającego podobnie do alkoholu jest identyfikowany ze stanem „pod wpływem” takiego środka. Tymczasem ustalenie takiego wpływu, a w związku z tym określenie, czy mamy do czynienia z wykroczeniem czy z przestępstwem (art. 177 § 1 i 2 k.k. w zw. z art. 178 k.k., art. 178a § 1 i 2 k.k.) wymaga analizy chemiczno-toksykologicznej, pozwalającej wyznaczyć stężenie takiego środka w organizmie i ustalić, czy wywołał on obniżenie sprawności psychofizycznej kierowcy⁴.

Stężenie narkotyku w poszczególnych płynach ustrojowych w danym momencie może być bardzo różne. Niektóre środki odurzające w stężeniu większym niż "śladowe" utrzymują się w organizmie bardzo długo (na przykład amfetamina utrzymuje się w moczu od 2-4 dni, heroina od 1-2 dni, kokaina od 12 godzin-3 dni, przetwory konopi ujawnia się w moczu jeszcze po 7 dniach, a niektóre leki psychotropowe mogą być wykrywane we krwi po kilku, a w moczu nawet po kilkunastu dniach od zaprzestania ich stosowania). W tym okresie jednak nie mają już żadnego znaczenia dla psychicznej kondycji osoby, która je zażyła. Bardzo ważne jest zatem określenie czasu, jaki upłynął od momentu wprowadzenia narkotyku do organizmu oraz drogi jego wprowadzenia. Krótco po przyjęciu narkotyku ujawnia się łatwiej w ślinie i we krwi, a mocz może go jeszcze w ogóle nie zawierać. Z kolei po upływie dłuższego czasu, narkotyk bywa ujawniany już tylko w moczu i pocie, a nie udaje się stwierdzić jego obecności we krwi. Najbardziej widoczna korelacja stężenia występuje we krwi i w ślinie. Krew uważana jest przy tym za płyn najwierniej odzwierciedlający stan organizmu znajdujący się "pod wpływem" środka działającego podobnie do alkoholu.

W kodeksie karnym brak jest definicji środka odurzającego. Definicję taką zawiera art. 4 pkt 26, Ustawy z dnia 29 lipca 2005r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. Nr 179, poz. 1485) zgodnie, z którym środek odurzający – to każda substancja pochodzenia naturalnego lub syntetycznego działająca na ośrodkowy układ nerwowy. U osoby przyjmującej doprowadzają do charakterystycznego stanu zwanego odurzeniem.

Odurzenie - określane jest jako jednorazowe wprowadzenie do organizmu leku czy innego środka, który wywołuje zmiany w psychice⁵.

Według słownika jęz. polskiego „odurzający” – to znaczy powodujący częściową lub całkowitą utratę świadomości.⁶ Środkami odurzającymi będą te, które „wywołują odurzenie czyli nieprzytomność lub inne formy zamroczenia świadomości”⁷.

Powszechnie przyjmuje się, iż środek odurzający to substancja powodująca obniżenie lub pobudzenie układu nerwowego, wywołująca potrzebę jego stałego przyjmowania, uzależnienie psychiczne lub/i fizyczne od działania środka oraz powodująca szkodliwe następstwa dla zdrowia psychicznego jak również fizycznego.

Inne określenie – substancja psychoaktywna „to taka, która działając w mózgu, zmienia nastrój, procesy myślowe czy zachowanie”⁸.

Za środki działające podobnie do alkoholu wymienione w rozporządzeniu przez Ministra Zdrowia⁹ w 2003r. uznaje się opiaty (morfina, heroina, kodeina), tetrahydrokanabinole (THC

³ Komentarz do Kodeksu karnego, Wielomodułowy System Informacji Prawnej Legalis, wersja internetowa - www.legalis.pl

⁴ Kotowski W. (2005). Wykroczenia drogowe. Komentarz. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck, seria Krótkie Komentarze, s. 202.

⁵ (red.) Rajtar-Cynke G. (2002). Farmakologia. Lublin: Wyd. 1.

⁶ (red.) Dubisz S. (2003). Uniwersalny słownik jęz. polskiego. T. 3. Warszawa: PWN.

⁷ (red.) Korzeniowski L., Pużyński S. (1986). Encyklopedyczny słownik psychiatrii. Warszawa, s. 538.

⁸ Teesson M., Degenhardt L., Hall W. (2005). Uzależnienia. Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.

⁹ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 11 czerwca 2003r. z późn. zmianami w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań lekarskich na ich obecność w organizmie (Dz. U. Nr 116, poz. 1104 z późn. zmianami).

marihuana, haszysz), benzodiazepiny (leki np. relanium, oxazepan), barbiturany (środki nasenne zawierające Luminal), kokaina, amfetamina i jej analogi. Jako, że środków działających podobnie do alkoholu jest ogromna ilość i ich wyliczenie jest niemożliwe, wymienione rozporządzenie odnosi się tylko do środków najczęściej nadużywanych przez osoby kierujące pojazdami i nie oznacza przyzwolenia na przyjmowanie innych substancji wpływających na ich sprawność psychofizyczną.

Zasadniczo środki odurzające można podzielić na trzy podstawowe rodzaje¹⁰:

1. Substancje działające opóźniająco na ośrodkowy układ nerwowy (opium, morfina, heroina, barbiturany).
2. Środki o oddziaływaniu na ośrodkowy układ nerwowy (kokaina, crack, amfetaminy).
3. Substancje powodujące wywoływanie zaburzeń ośrodkowego układu nerwowego (konopie indyjskie - marihuana, haszysz, LSD- 25, psylocybina, środki wziewne).

WPLYW NARKOTYKÓW, ŚRODKÓW ODURZAJĄCYCH NA KIEROWCĘ.

Przyjmowanie różnych narkotyków i środków odurzających wiąże się z innymi następstwami natychmiastowymi, wczesnymi oraz odległymi. Następstwa te mogą być różnorodne u poszczególnych osób, w zależności od wagi ciała oraz od potencjału spożytej substancji. Każda z nich, jeśli zażywającym jest kierowca, może spowodować tragiczne konsekwencje na drodze.

Marihuana - objawami jej zażywania są: euforia, gadatliwość i wesołość, ogólne podniecenie oraz zaczerwienienie białek oczu, senność, lęk oraz paranoja. Tuż po przypaleniu powoduje nadczynność psychoruchową¹¹. Potencjalne zagrożenia jakie może powodować dla prowadzących pojazdy to zaburzenia związane z funkcjami poznawczymi, czasem reakcji, podejmowaniem właściwych decyzji, koncentracją uwagi, zaburzenia psychomotoryczne – koordynacja ruchów, równowaga, stabilność, wycucie odległości¹²

Amfetamina - wywołuje łatwo dostrzegalną nerwowość, euforię i poprawę samopoczucia. Fizyczne dowody jej zażycia to przede wszystkim rozszerzone źrenice, w małym stopniu reagujące na światło. Oprócz tego podwyższone ciśnienie tętnicze krwi, wzmożona potliwość, nudności i lęk. Następstwa późniejsze to stany bezsenności, wychudzenie, zmienne nastroje, stany halucynacyjne, zaburzenia pracy serca. Narkotyki z grupy amfetamin dają zażywającemu nadmierne poczucie pewności siebie, innym razem powodują ataki nieuzasadnionego lęku. Pobudzają, przyśpieszają akcję serca, dają poczucie poprawy pamięci i koncentracji. Tymczasem powodują zaburzenia poznawcze .¹³

Opiaty (morfina, heroina, kodeina, metadon) – dla zażywającego charakterystyczne są: płytki oddech, nadmierna potliwość, drapanie na skutek swędzenia skóry oraz szpileczkowate źrenice i opadające powieki, mogą pojawić się również nudności i wymioty. W przypadku

¹⁰ Dla pedagogów, nauczycieli, wychowawców. Jak chronić dziecko od narkotyków, alkoholu. (1999). Warszawa.

¹¹ Teesson M., Degenhardt L., Hall W. (2005). Uzależnienia. Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne. por. Hryniewicz M., Kosiarek M. (2006) Jazda na haju. Dylematy policyjne nr 4 /2006. Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu.

por. Wypych T. (2003). Speed niebezpieczna szybkość. AUTO MOTO nr 11 (73), s. 66-68.

¹²Jędrzejko M., Bożejewicz W. (2006). Skala zjawiska zażywania narkotyków przez kierowców. Raport z badań. Pułtusk: Wyższa Szkoła Humanistyczna im. Aleksandra Gieysztora.

por. Hall W., Solowij N., Lemon J., (1994). The health and psychological consequences of cannabis use. Sydney: National Drug and Alcohol Research Centre.

¹³ tamże

kierowcy najniebezpieczniejszą konsekwencją zażycia opiatów jest trudna do opanowania senność oraz towarzyszące jej objawy - spóźniony refleks i zbyt wolno następująca ocena sytuacji.

Kokaina - rozregulowuje układ nerwowy, powodując zlewanie się świateł i pasów. Kierującemu wydaje się, że droga roztapia się pod kołami, a samochód płynie w powietrzu. Przy większych dawkach może dojść do omdlenia i drgawek.

Heroina - zaburza widzenie: wszystko widzi się jak za lekką mgłą, zobojętnia na to, co się dzieje wokół¹⁴.

Ecstasy - pigułka zawierająca silnie stężony narkotyk wywołuje wyjątkowo silne pobudzenie utrzymujące się przez kilka godzin. Charakterystyczne są rozszerzone źrenice. Czasem efektem jej zażycia jest brak koordynacji ruchowej. Następstwami jej zażywania są stany niepokoju i depresji, nieregularna praca serca, bóle w klatce piersiowej, niska sprawność intelektualna, zmienność nastrojów, zaburzenia snu, omdlenia. W przypadku kierującego pojazdem, droga staje się torem przeszkód, który, bez względu na innych uczestników drogi, należy pokonać. Wywołuje euforię, jednocześnie zaburzając widzenie. Może powodować agresywne zachowanie¹⁵.

LSD – następstwami zażywania są m.in. napady lękowe, ogólna apatia, stany agresji lub depresji, wysokie ciśnienie krwi, ślinotok, drgawki, rozszerzenie źrenic, zawroty głowy, mdłości, zaniki pamięci, problemy z koordynacją ruchów, zaburza ostrość widzenia (zamazane bądź podwójne widzenie), dając odczucie obfitości barw, zaburza poczucie odległości, traci się poczucie czasu¹⁶.

Benzodiazepiny (leki o działaniu przeciwdepresyjnym, uspokajającym, przeciwlękowym) – powodują zaburzenia nastroju, pobudzenie-zmęczenie, zaburzenia uwagi – podzielność uwagi, czujność, rozproszenie, najwyższe zagrożenie wypadkiem¹⁷.

ROZMIARY ZJAWISKA KIEROWANIA POJAZDEM POD WPLYWEM ŚRODKÓW ODURZAJĄCYCH W POLSCE.¹⁸

W Polsce duże koszty związane z badaniami oraz niewystarczająca ilość specjalistycznych szkoleń, mających wykształcić policjantów w rozpoznawaniu zachowania charakterystycznego dla odurzonych narkotykami kierowców powoduje, że skala zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem środków odurzających nie jest jeszcze do końca zbadana.

Z danych policji wynika, że w 2004 roku 1,2% kierowców jeżdżących po polskich drogach prowadziło pojazdy pod wpływem narkotyków. Oznacza to, że każdego roku takich przypadków jest około 75 tysięcy. W 2005 roku przykładowo w zachodniopomorskim zatrzymano 41 kierujących będących pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. W tym samym roku, wg danych Ministerstwa Sprawiedliwości na 188 203 sprawców przestępstw drogowych, pod wpływem narkotyków było 283 osoby kierujące pojazdami.¹⁹

¹⁴ tamże

¹⁵ tamże

¹⁶ tamże

¹⁷ tamże

¹⁸ Staniszewski J, Kustra W. (2006). Ujawnianie kierujących pod wpływem narkotyków. Międzynarodowa Konferencja Gambit 2006. Gdańsk – prezentacja.

¹⁹ Jędrzejko M., Bożejewicz W. (2006). Skala zjawiska zażywania narkotyków przez kierowców. Raport z badań. Pułtusk: Wyższa Szkoła Humanistyczna im. Aleksandra Gieysztora.

W Katedrze Medycyny Sądowej Śląskiej Akademii Medycznej w Katowicach w latach 1995-1999 prowadzono prace badawcze, w których poddano badaniom 143 próbki krwi pobranych od uczestników wypadków (kierujących samochodem, kierujących motocyklem, motorowerem, pieszych potrąconych przez samochód, pasażerów samochodu, motocykla). Z badań tych wynikało, iż 22% próbek zawierało jeden środek (narkotyk), w 20% próbkach znajdowały się dwa środki i więcej a 58% było bez narkotyków. Wyniki te pokazują, iż coraz więcej kierowców sięga po narkotyki nie zważając na konsekwencje, jakie może powodować jazda pod ich wpływem.

Także naukowcy z Wyższej Szkoły Humanistycznej w Pułtusku w 2005r. przeprowadzili badania²⁰ dotyczące zażywania narkotyków wśród kierujących pojazdami. Przebadano 611 osób (kierowcy zawodowi, kierowcy pojazdów służbowych, młodzi kierowcy). Wyniki pokazały, że połowie badanych zdarzało się prowadzić pojazd pod wpływem narkotyków. Co dziesiąty kierowca w wieku od 18 do 21 lat przyjmuje narkotyki częściej niż raz w tygodniu, co piąty sięgnął po nie w ciągu ostatniego tygodnia, a co czwarty w ciągu ostatniego miesiąca. 76% wśród kierowców zawodowych, 55% wśród kierowców samochodów służbowych i 22% wśród młodych kierowców w ogóle nie zażywa narkotyków. Badania te pokazały również, iż ponad 3% kierowców zażywa narkotyki codziennie. Dwie trzecie ankietowanych było zdania, że zna co najmniej jednego kierowcę zażywającego narkotyki.

Najbardziej popularnymi wśród kierowców środkami odurzającymi okazały się amfetamina, haszysz oraz marihuana.

Takie wyniki świadczą o tym, iż na polskich drogach narasta problem prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków, lub innych substancji psychoaktywnych szczególnie wśród młodych kierowców. Nie dostrzegają oni bowiem zagrożeń, jakie mogą powodować, w ruchu drogowym.

ROZMIARY ZJAWISKA I FORMY PRZECIWDZIAŁANIA W WYBRANYCH KRAJACH UE

Raport z brytyjskich badań (dane pochodzą z ankiety przeprowadzonej wśród młodych brytyjskich kierowców) RAC Foundation i magazynu Max Power²¹ donosi, iż ponad jedna piąta młodych kierowców codziennie jeździ pod wpływem narkotyków, bądź też innych środków odurzających. 20% ankietowanych przyznało się do tego, że codziennie prowadzi samochód pod wpływem używek. Prawie połowa (44%) przyznała się do tego, że zażywała narkotyki w swoim samochodzie przy udziale pasażera. Jeśli chodzi o rodzaj środków odurzających to 59% kierowców paliło marihuanę, natomiast pozostali (37%) byli pod wpływem kokainy. Nieco ponad dwie trzecie z nich (67%) uważa, iż jazda pod wpływem alkoholu jest dużo gorsza od jazdy pod wpływem narkotyków. 47% stwierdza, że prawdopodobieństwo zatrzymania przez policję kierowcy jadącego pod wpływem narkotyków jest niewielkie.

W Wielkiej Brytanii 18% wypadków (lata 1996-2000) spowodowanych było w związku z obecnością w organizmie kierowców niedozwolonych używek. Tamże narkotyki dzieli się na klasy A, B i C. Można zostać ukaranym za samo posiadanie narkotyków klasy A (m.in. amfetamina, LSD i ecstasy). Otrzymuje się wtedy wyrok 240 godzin pracy społecznej i traci prawo jazdy na rok. Prowadzenie pod wpływem narkotyków zagrożone jest karą od sześciu miesięcy do 10 lat więzienia i grzywną do 5000 funtów²².

Kampania w sprawie bezpieczeństwa na drogach przeprowadzona w 2005 roku dowiodła, że u więcej niż u jednej osoby na siedem test narkotykowy dał wynik pozytywny. Liczba

²⁰ tamże

²¹ Jazda „na fapie”, Newspress - www.mojeauto.pl - 25.04.2006.

²² tamże

kierowców prowadzących pojazd pod wpływem narkotyków okazała się dwa razy większa niż w przypadku kierowców zatrzymanych za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu.

Wyniki badań w Niemczech pokazują, iż 1,5 tys. zabitych to ofiary kierowców pod wpływem narkotyków (20%).²³ Na 10 zatrzymanych praw jazdy, trzy są zatrzymane za alkohol, a siedem za narkotyki. Kiedy kierowca po raz pierwszy zostanie zatrzymany pod wpływem środków odurzających otrzymuje zakaz prowadzenia pojazdu przez cztery tygodnie i 250 euro grzywny. Gdy zostanie zatrzymany po raz drugi karą jest 8 tygodni zakazu prowadzenia pojazdu i 500 euro, zaś przy trzecim zatrzymaniu - rok zakazu prowadzenia pojazdu i kara w wysokości miesięcznych poborów. Jeżeli pod wpływem narkotyków popełni się wykroczenie drogowe prawo jazdy zostaje zabrane dożywotnio.²⁴

We Francji nowy przepis²⁵ wprowadzony w lutym 2003 roku ustanawia szczególny rodzaj przestępstwa, jakim jest prowadzenie pod wpływem substancji lub roślin zaklasyfikowanych jako narkotyki oraz ustanawia obowiązek poddawania testom kierowców uczestniczących w wypadku drogowym ze skutkiem śmiertelnym. Dużo bardziej surowe kary nakładane są w przypadku łączenia narkotyków z alkoholem. Kierowcy uczestniczący w wypadku drogowym, w wyniku którego wystąpiły obrażenia ciała (nie koniecznie ze skutkiem śmiertelnym), jeżeli istnieją przesłanki do podejrzeń, że zażywali narkotyki, powinni być rutynowo poddawani testom. W przypadku wyniku pozytywnego (na podstawie badania śliny) kierowca poddawany jest badaniom szczegółowym, mającym na celu sprawdzenie rodzaju substancji znajdującej się w jego organizmie.

Tylko w pierwszym tygodniu od ich wprowadzenia, na francuskich drogach zatrzymano ponad 50 kierowców, w których organizmie znajdowała się niedozwolona substancja. Wszyscy zobowiązani są do przymusowego leczenia²⁶.

Zmian w zakresie prowadzenia pojazdów mechanicznych pod wpływem narkotyków dokonano w Austrii. W 2003 roku weszła w życie 21 poprawka do Ustawy o Ruchu Drogowym, umożliwiająca policji poddawanie kierowców badaniom krwi w przypadku stwierdzenia upośledzenia zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych, gdy podejrzewane jest prowadzenie pojazdu pod wpływem narkotyków. Sankcje w przypadku dodatniego wyniku badania oraz konsekwencje w przypadku, gdy kierowca odmawia poddania się badaniu są takie same jak w przypadku kierowców prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu. Ponadto na mocy ustawy, dodatni wynik badania nie skutkuje wpisaniem do policyjnych akt za naruszenie Ustawy o Substancjach Odurzających, a tylko powoduje powiadomienie okręgowych organów służby zdrowia²⁷.

W ustawodawstwie Finlandii istnieje zapis (rozdział 23 k.k.) mówiący o tym, iż każda osoba prowadząca pojazd, u której stwierdzono obecność we krwi czynnej substancji odurzającej lub jej metabolitów zostanie oskarżona o prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu (wyjątkiem jest, że substancje zostały przepisane przez lekarza). Jeżeli zdolność do prowadzenia pojazdu jest ograniczona, kierowca zostanie oskarżony o prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu bez względu na to czy substancja została przepisana przez lekarza czy też nie. Jeśli możliwość prowadzenia pojazdu jest upośledzona w zakresie zagrażającym bezpieczeństwu innych, oskarżenie o prowadzenie pod wpływem alkoholu jako przestępstwo kwalifikowane, może prowadzić do wymierzenia co najmniej kary pieniężnej w wysokości 60 jednostek dziennych lub kary pozbawienia wolności do maksymalnie dwóch lat.²⁸

²³ Staniszewski J, Kustra W. (2006). Ujawnianie kierujących pod wpływem narkotyków. Międzynarodowa Konferencja Gambit 2006. Gdańsk – prezentacja.

²⁴ Wypych T. (2003). Speed niebezpieczna szybkość. AUTO MOTO nr 11 (73), s. 66-68.

²⁵ Rozwój ustawodawstwa krajowego. Sprawozdanie roczne 2004: stan problemu narkotycznego w Unii Europejskiej i Norwegii.

²⁶ tamże

²⁷ tamże

²⁸ tamże

Rozpoznawanie zjawiska wymaga dużego doświadczenia przy obserwacji zachowań kierujących pojazdami. Łatwo jest stwierdzić, czy prowadzący pojazd jest pod wpływem alkoholu. Zdecydowanie trudniej jest wykryć wpływ narkotyków.

Szwedzcy policjanci jeżdżą na patrole wyposażeni w tzw. handheldy. Są to komputery, zawierające test (trwający 6 minut) sprawdzający zręczność kierowcy. Opóźniona reakcja (np. sekunda ponad normę) świadczy o tym, iż kierowca nie powinien prowadzić samochodu. Urządzenie to nie rejestruje rodzaju narkotyków, jakie zażywał kierowca²⁹. Także Polscy policjanci zostali wyposażeni w narkotesty, które mają wykrywać obecność środków odurzających w organizmie.

Doniosłość problemu dostrzegają władze na całym świecie. Projekt rezolucji Parlamentu Europejskiego w sprawie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w jednym z punktów donosi: **„że prowadzenie pojazdów pod wpływem narkotyków stanowi poważny problem, któremu należy przeciwdziałać; państwa członkowskie i Komisja powinny zainwestować większą ilość środków w badanie i zwalczanie takich wykroczeń”**.³⁰

Pomimo postulatów o konieczności wspólnych międzynarodowych działań zapobiegawczych prowadzeniu pojazdów pod wpływem środków odurzających, należy wziąć pod uwagę typowe dla danego kraju problemy i uwarunkowania społeczno-kulturowe.

Od 2004 roku Polska policja uczestniczy w realizacji VI Ramowego Programu Badań Naukowych w Unii Europejskiej, którego częścią jest projekt DRUID – Driving under the influence of drugs, alcohol and medicine. Jednym z jego celów jest określenie wpływu środków działających podobnie do alkoholu na kierujących pojazdami.

Niewątpliwym jest fakt, że każda ilość narkotyku, nawet najmniejsza, wpływa na organizm i powoduje, że kierowca „na haju” stanowi zagrożenie dla innych, gdyż nie panuje nad tym co robi. Jednak dokładne skutki działania narkotyku w przypadku konkretnego kierowcy są bardzo trudne do przewidzenia.

²⁹ tamże

³⁰ Projekt rezolucji Parlamentu Europejskiego w sprawie Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

KURSY DEFENSYWNEJ JAZDY W USA

W Stanach Zjednoczonych A.P. wśród kilku pozarządowych organizacji, zajmujących się problemami bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest też National Safety Council (Krajowa Rada Bezpieczeństwa – NSC). Organizacja ta wprawdzie prowadzi działania na rzecz bezpieczeństwa obywateli USA w różnych obszarach ich życia, np. w pracy, w domu, w szkole itp., ale podczas swoich prac NSC zajmują też sprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. NSC propaguje zasady bezpiecznego postępowania, wskazuje występujące zagrożenia i sposoby zapobiegania im oraz organizuje stosowne szkolenia i wydaje potrzebne broszury–instrukcje, jak również poradniki. W sprawach bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym NSC prowadzi działania dotyczące:

- bezpiecznego przewożenia dzieci w samochodach osobowych,
- kierowania samochodem w nocy,
- kierowania samochodem podczas deszczu,
- nietrzeźwości kierujących pojazdami,
- bezpieczeństwa pieszych,
- bezpiecznego hamowania,
- zasad informowania o spowodowanym wypadku,
- przewożenia szkolnymi autobusami,
- postępowania w przypadku wadliwych świateł, hamulców, układu kierowniczego,
- jazdy defensywnej,
- młodych kierowców.

Odnośnie dwóch ostatnich zagadnień NSC od 1995 r. prowadzi specjalistyczne kursy i szeroko propaguje nauczanie młodych kierowców defensywnego kierowania pojazdami (samochodami osobowymi i motocyklami), bowiem kierowcy w wieku 16-24 lat (w USA można uzyskać prawo jazdy już po ukończeniu 16-tu lat) znacznie częściej powodują wypadki niż kierowcy starsi wiekiem i też znacznie częściej są ofiarami tych wypadków.

Od początku prowadzenia tych działań kursy takie ukończyło ponad 400 tys. młodych kierowców, a prowadzone analizy np. w stanie Colorado wykazały, że 93% z tych, którzy takie szkolenie odbyli zmieniło swój sposób kierowania pojazdem na spokojniejszy i bezpieczniejszy niż przedtem.

Od 2004 roku NSC organizuje i propaguje drugą serię kursów defensywnej jazdy dla młodych wiekiem kierowców z hasłem „Dożyj do 25 lat”. Hasło to powstało jako efekt stwierdzenia, że:

- wypadki drogowe są przyczyną utraty życia przez młodych wiekiem kierowców, bardziej istotną niż samobójstwa, narkotyki czy napady,
- młodzi wiekiem kierowcy z racji braku doświadczenia, nieuwagi oraz chęci zaimponowania podejmują w ruchu drogowym bardzo ryzykowne działania (np. niebezpieczne wyprzedzanie, niedostosowanie do okoliczności prędkości jazdy, nieprzestrzeganie zasad pierwszeństwa),
- prędkość jazdy, alkohol i narkotyki sprzyjają skłonności młodych kierowców do ryzykownych działań w ruchu drogowym,

- doprowadzenie do pozytywnej zmiany postępowania młodych kierowców w ruchu drogowym daje efekty tak osobowe (mniej ofiar), jak i materialne (mniej szkód i kosztów).

Aktualnie organizowane przez NSC kursy jazdy defensywnej obejmują cztery godziny zajęć, prowadzonych przez doświadczonych instruktorów i przy wykorzystaniu najnowocześniejszych audiowizualnych pomocy. Kursy takie organizowane są w szkołach średnich i wyższych dla uczniów i studentów (w USA i uczniowie i studenci określani są jedną nazwą „students”), a także przy współpracy władz samorządowych dla lokalnych mieszkańców, jak również przy współpracy towarzystw ubezpieczeniowych dla młodych kierowców w tych towarzystwach ubezpieczających się.

Główne tezy w nauczaniu jazdy defensywnej to:

- nie uruchamiać silnika pojazdu bez upewnienia się, że wszyscy jadący są właściwie zabezpieczeni (pasy zapięte, dzieci w fotelikach bezpieczeństwa, przewożone psy czy koty we właściwych miejscach) oraz czy wszystkie drzwi pojazdu zostały zamknięte;
- zbyt szybka, a także zbyt powolna jazda zwiększa niebezpieczeństwo kolizji;
- alkohol jest czynnikiem towarzyszącym znacznej części wypadków zakończonych śmiercią ofiar, przewidując możliwość picia alkoholu trzeba ustalić „dyżurnego” kierowcę, który nie będzie pił;

- zwracanie szczególnej uwagi na pojazdy bez przyczyny zbaczające z toru ruchu, wykonujące skręty zbyt szerokim bądź zbyt małym łukiem, nieoczekiwanie bez powodu hamujące i których kierowcy lekceważą znaki oraz sygnały drogowe; mogą to być oznaki jakiejś niesprawności danego kierowcy (zasłabnięcia bądź kierowania pod wpływem alkoholu czy narkotyków), co stwarza groźbę wypadku; należy wtedy jak najszybciej odjechać z pobliża takiego pojazdu oraz powiadomić policję;
- przestrzeganie zasad ruchu i niewykorzystywanie bezwzględnie swego pierwszeństwa pojazdu;
- bycie wyrozumiałym dla innych kierujących i respektowanie ich praw;
- zachowywanie bezpiecznego odstępu od pojazdu poprzedzającego a również na drodze wielopasowej od pojazdów jadących obok.

Według NSC jazda defensywna polega nie tylko na poczuwaniu się do odpowiedzialności za bezpieczeństwo własne i przewożonych osób oraz stosownym do tego zachowaniu w ruchu, ale również na uważnym obserwowaniu poczynań innych kierowców w ruchu drogowym i niezwłocznym stosownym działaniu obronnym. Zasada „jedź rozważnie i uważnie” powinna być stosowana przez wszystkich kierujących pojazdami, a szczególnie przez młodych wiekiem i doświadczeniem.

FAKTY I OPINIE

W Polsce od 2004 roku akcjami usuwania usterek fabrycznych objęto dotychczas właścicieli ok. 50 tysięcy nowych aut sprzedanych w krajowych salonach. Na świecie tylko w 2005 roku do warsztatów wezwano właścicieli 13 mln nowo sprzedanych samochodów. Głośne akcje w 2006 roku to: wymiana w ok. 20 tys samochodów Porsche 911 Carrera S i Carrera 4S awaryjnych tłumików, naprawa układu kierowniczego w 250 tysiącach samochodów Volvo oraz hamulców ręcznych w 158 tysięcy aut tejże marki, naprawa sprzęgieł w 34 tysiącach Passatów koncernu VW, naprawa układu paliwowego w samochodach Suzuki Grand Vitara z silnikiem 1,9Ddis, naprawa różnych usterek w milionie aut koncernu Toyota. W rzeczywistości usterek samochodów jest zapewne więcej, bo do błędów przyznają się tylko duże i dbające o reputację firmy.

Wprost nr 6/2007

Rewolucja na niemieckim rynku motoryzacyjnym. Według badań Center for Automotive Research (CAR), na liście dziesięciu modeli samochodów najczęściej wzywanych w latach 2002-2004 do warsztatów z powodu niebezpiecznych wad konstrukcyjnych lub jakościowych znalazły się aż cztery niemieckie marki: BMW, Mercedes, Audi, Volkswagen. Z kolei pierwsze pięć miejsc na liście marek najczęściej chwalonych przez kierowców w RFN zajęły samochody japońskie: Subaru, Toyota, Honda, Daihatsu i Mazda (listę zamykają VW na 31 i Smart na 32 miejscu).

Wprost nr 14/2007

Coraz więcej nowych aut trafia w Polsce do firm. Prywatne osoby to główni nabywcy aut małych i tanich, a im samochód większy i droższy tym częściej trafia na parking firmowy. W zeszłym roku kupiono w kraju o 8,2

proc. nowych aut więcej niż rok wcześniej. Ten wzrost to efekt zwiększonych zakupów samochodów przez firmy. Osoby prywatne zarejestrowały 118,1 tys. nowych aut - o ponad 7 tys. mniej niż w 2005 r. Natomiast firmy zarejestrowały prawie 104,5 tys. nowych samochodów osobowych - o 23,9 tys. więcej niż w 2005 r. Najbardziej do tego wzrostu przyczyniły się firmy leasingowe i wynajmu długoterminowego, które zarejestrowały 63 tys. nowych aut - aż o 46 proc. więcej niż rok wcześniej. Prywatnie Polacy kupują przede wszystkim używane pojazdy z UE. Po wejściu do Unii w maju 2004 r. na nasze drogi trafiło już ponad 2,5 mln używanych samochodów z UE, co stanowi rekord w dziejach europejskiej motoryzacji. W zeszłym roku Polacy zarejestrowali prywatnie 761,7 tys. używanych aut z UE, natomiast firmy - tylko 6,2 tys. W kategorii samochodów luksusowych tylko jedna piąta rejestracji nowych aut przypada na prywatnych nabywców - resztę zakupów finansują firmy.

Gazeta Wyborcza 13.03.2007

Mimo wzrostu obrotów o jedną dziesiątą w 2006 r. Fiat Auto Poland zarobił prawie o 15 proc. mniej niż rok wcześniej. Włoski koncern zrezygnował z dywidendy i zostawił zysk w polskiej spółce. Zeszły rok był jednym z najlepszych w tej dekadzie dla Fiat Auto Poland. Tyska filia wyprodukowała 308,3 tys. samochodów - ok. 10% więcej niż rok wcześniej. Produkowane w Polsce auto Fiat Panda jest nadal w dziesiątce największych motoryzacyjnych przebojów Europy. W zeszłym roku z taśm zakładów Fiat Auto Poland zjechało 262,2 tys. Pand. W ślad za większą produkcją, zwiększyły się też przychody polskiej spółki o 800 mln zł. Spadły za to zyski firmy. Zysk operacyjny ze sprzedaży samochodów spadł do 245,9 mln zł wobec 270,3 mln zł w 2005 r. Zysk netto wyniósł 250,8 mln zł - o 45 mln zł mniej niż w 2005r.

Gazeta Wyborcza 20.03.2007

W lipcu 2007 roku Fiat przedstawi nowy samochód, który będzie produkowany w polskich zakładach w Tychach. Będzie to Fiat 500, wzorowany na kultowym samochodzie o tej samej nazwie, który przed laty zmotoryzował Włochy. Nowa "pięćsetka" Fiata będzie miała premierę dokładnie w 50. rocznicę prezentacji pierwszego Fiata 500. Auto z tyskich zakładów tylko nazwą i stylizowanym wyglądem będzie przypominać swój pierwowzór. Do jego budowy zostanie wykorzystana płyta podłogowa z modelu Panda, co w tym trzydrzwiowym samochodzie zapewni przestronne wnętrze. Do nowego Fiata 500 będzie można wybrać jeden z dwóch silników benzynowych o pojemności 1,2 (69 KM) lub 1,4 litra (100 KM) albo turbodiesla o pojemności 1,3 litra (75 KM).

Gazeta Wyborcza 21.03.2007

Liczba ofiar śmiertelnych na drogach krajowych w Polsce do 2013 roku powinna spaść o 75 proc. - ogłosił na zorganizowanej w połowie marca konferencji prasowej minister transportu Jerzy Polaczek. Poinformował, że ma się przyczynić do tego instalacja nowych fotoradarów. Urządzenia mają skłonić kierowców do zmniejszenia nadmiernej prędkości, która jest główną przyczyną wypadków. Podczas konferencji prasowej w Warszawie przedstawiono założenia programu przygotowanego we współpracy z Komendą Główną Policji i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad - "Droga zaufania. Bezpieczeństwo albo śmierć". Celem programu jest poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach. W roku 2006 w Polsce wydarzyło się około 47 tys. wypadków drogowych. Zginęły w nich 5243 osoby (z tego ponad 2 tys. osób na drogach krajowych), a 59123 osoby zostały ranne.

Gazeta Wyborcza 21.03.2007

Fabryka Samochodów Osobowych zaskarżyła do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości decyzję Komisji

Europejskiej uzależniającą zgodę na pomoc publiczną dla FSO, od drastycznego ograniczenia produkcji. Wszystko po to, by auta z Żerania nie zaszkodziły produkcji wielkich koncernów motoryzacyjnych. Do tej pory do ETS wpływały skargi Komisji Europejskiej na polskie przepisy i decyzje polskich władz. Po raz pierwszy Trybunał w Luksemburgu będzie rozpatrywać polskie zażalenie na Komisję Europejską. W drugiej połowie kwietnia FSO złożyła skargę na warunki, pod jakimi Komisja zgodziła się na pomoc publiczną dla żerańskiej fabryki samochodów. Zdaniem FSO decyzja Komisji narusza przepisy traktatu europejskiego i została wydana z naruszeniem istotnych wymogów proceduralnych.

Gazeta Wyborcza 26.03.2007

Niemiecki Bosch i japoński Denso chcą zbudować we Wrocławiu fabrykę filtrów do silników Diesla. Wspólna inwestycja ma kosztować ponad 250 mln zł. Denso już miał w Polsce fabrykę - w Sosnowcu. Jednak w marcu 2005 roku Japończycy przenieśli zakład do Włoch. Nowa fabryka ma zostać wybudowana na skraju Wrocławia, obok istniejącego już zakładu Boscha w Mirkowie, w którym od kilku lat produkowane są elementy hydrauliczne układów hamulcowych (hamulce bębnowe i tarczowe, zespoły mocy, korektory, pompy i cylindry) dla największych koncernów, m.in. Peugeota, Fiata i General Motors. Teren nowej inwestycji zostanie włączony do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obok nowej fabryki ma powstać również centrum badawczo-rozwojowe Boscha i Denso. Inżynierowie z wrocławskich uczelni będą tam projektować i wdrażać w życie najnowocześniejsze rozwiązania w motoryzacji. Fabryka i centrum badawczo-rozwojowe mają ruszyć na początku 2008 roku.

Gazeta Wyborcza 26.03.2007

Od czasu wejścia do Unii Europejskiej eksport z polskich zakładów przemysłu motoryzacyjnego zwiększył się już

o połowę. W zeszłym roku padł kolejny rekord - eksport polskiej motoryzacji miał wartość ponad 14 mld euro, a w tym roku będzie jeszcze lepiej. Fiat Panda z Tych to ciągle jeden z najpopularniejszych samochodów włoskiego koncernu. W Poznaniu Volkswagen produkuje auto Caddy - swój najpopularniejszy samochód dostawczy, a zakłady Opla w Gliwicach nie nadążają z montażem minivana Zafira. Główne filary polskiej motoryzacji to samochody osobowe, części do produkcji aut oraz silniki wysokoprężne - na te trzy działy przypada aż 85,5 proc. całego eksportu branży. Samochody wysyłamy głównie do Włoch (32,6 proc. eksportu) i Niemiec (17,5 proc.) - zapewne dlatego, że główni producenci aut w Polsce to firmy włoskie i niemieckie. Podobny udział mają też Niemcy i Włochy w odbiorze z Polski silników wysokoprężnych.

Gazeta Wyborcza 29.03.2007

Daimler Chrysler rozmawia o sprzedaży swojej amerykańskiej firmy Chrysler - po raz pierwszy oficjalnie potwierdził to szef niemieckiego koncernu Dieter Zetsche. Nie ujawniono żadnych szczegółów, tłumacząc, że koncern ze Stuttgartu chce zachować jak najszersze pole manewru. Według nieoficjalnych doniesień faworytem do zakupu Chryslera jest kanadyjski koncern Magna International, jeden z największych producentów części samochodowych na świecie. Magna montuje już auta Chryslera w Austrii i współpracuje z rosyjskim koncernem Gaz, który odkupił od Chryslera fabrykę aut Stratus. Wśród innych potencjalnych nabywców Chryslera wymienia się też amerykańskie fundusze inwestycyjne Cerberus i Blackstone. Niemiecki Daimler-Benz wykupił Chryslera w 1999 r, ale transakcja nie spełniła pokładanych w niej nadziei. Tylko w 2006 roku Chrysler zanotował 1,12 mld euro strat.

Gazeta Wyborcza 04.04.2007

W ciągu trzech pierwszych miesięcy 2007 roku do Polski sprowadzono z krajów Unii

kolejne 214 tys. używanych samochodów. To o ponad 74,2 proc. więcej niż rok wcześniej. Tylko w marcu sprowadzono z krajów Unii prawie 82 tys. używanych aut. W porównaniu z lutym oznacza to wzrost o 26,7 proc., a z marcem roku ubiegłego - o 68,7 proc. Największą popularnością cieszą się auta wyprodukowane w latach 1995-99. W pierwszym kwartale roku przyjechało ich niemal 100 tys. Zwolennicy używanych aut najczęściej wybierają Volkswagena, których sprowadzono 45,8 tys. Dalsze miejsca zajmują: Ople - 35,4 tys. aut, Fordy - 21,6 tys., Audi - 15,7 tys. oraz Renault - 15,6 tys.

Gazeta Wyborcza 13.04.2007

Strajk sparaliżował zakłady Skoda Auto, czeskiej firmy motoryzacyjnej z grupy Volkswagena. 16 kwietnia br. nie pracowała większość z 24 tys. robotników Skody. Zarząd Skody oferował robotnikom podwyżkę płacy podstawowej o 10 proc. i dodatkowo o 3 proc. wyższe premie. Związkowcy Skody nie zaakceptowali tej propozycji i zdecydowali się na strajk. Na groźbę strajku zarząd Skody zagroził przeniesieniem produkcji silników z Czech do Niemiec. Po ogłoszeniu strajku proponowaną podwyżkę zmniejszono z 10 do 7,5 proc. Zarząd firmy poparł prezydent Czech Vaclav Klaus, który zaapelował, aby płace robotników Skody "nie wzrosły za dużo". Skoda Auto jest największym eksporterem w Czechach i produkcja tej firmy tworzy 2-3 proc. całego PKB Czech.

Gazeta Wyborcza 17.04.2007

Spaliny z samochodów napędzanych etanolem mogą wywoływać więcej chorób układu oddechowego i zgonów niż spaliny z aut napędzanych normalnymi paliwami. W USA liczba zgonów na choroby układu oddechowego wzrosłaby o 4 proc., gdyby wszystkie auta w Stanach Zjednoczonych były napędzane paliwem z dużym dodatkiem etanolu. Zespół naukowców przeprowadził komputerowe symulacje jakości powietrza w Los Angeles, mieście znanym z dużego zanieczyszczenia

powietrza spalinami. W jednym scenariuszu sprawdzano jakość powietrza w sytuacji, kiedy wszystkie pojazdy korzystają z tradycyjnych paliw. W drugim sprawdzano jakość powietrza w sytuacji, kiedy wszystkie pojazdy korzystają z paliwa, którego 85 proc. stanowi etanol. Okazało się, że masowe spalanie paliwa o dużej domieszce etanolu zwiększa ilość ozonu odpowiedzialnego za powstawanie smogu, który przyczynia się powstaniu takich chorób jak astma.

Gazeta Wyborcza 18.04.2007

General Motors ogłosił, że nową wersję modelu Astra będzie od 2010 r. produkować w zakładach gliwickich, a także w swoich zakładach w Wlk. Brytanii, Niemczech i Szwecji. Z rywalizacji odpadła fabryka w Belgii, gdzie powstaje obecna wersja Astry. Polska fabryka Opla znacznie zwiększy swoją produkcję, z ok. 180 tys. aut rocznie do 210 tys. aut rocznie. Obecnie we wszystkich zakładach Opla wytwarzanych jest rocznie ok. 0,5 mln Astr, produkcję kolejnej generacji tego auta Opel chce zwiększyć do 750 tys. sztuk rocznie. W konstrukcję i produkcję nowego auta GM Europa zainwestuje 3,1 mld euro. Nie wiadomo jeszcze, ile z tej sumy trafi do Gliwic, bo każda z fabryk wymaga innych inwestycji. Wiadomo, że zakłady, które wygrały w ostrej rywalizacji o prawo do produkcji nowego Opla, będą musiały zwiększyć wydajność o 30 proc.

Gazeta Wyborcza 18.04.2007

Ministerstwo Finansów przewiduje, że zwróci 580 mln zł nadpłaconej przez podatników akcyzy od używanych aut sprowadzonych po wejściu Polski do UE. W połowie kwietnia br. resort finansów przedstawił projekt ustawy, określającej sposób zwrotu nadpłaty. Na tę ustawę czeka ponad 2 mln osób, które od maja 2004 r. do końca listopada 2006 r. sprowadziły do Polski używane auta. W tym czasie podatek akcyzowy od aut naliczano według stawek zależnych od

wieku pojazdu. Stawka akcyzy dla aut, które miały nie więcej niż dwa lata, wynosiła 3,1 proc., przy silnikach do 2 litrów albo 13,6 proc. - przy silnikach o pojemności powyżej 2 litrów. Podatek - do 65 proc. obejmował auta, które miały więcej niż dwa lata. W styczniu Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, że zróżnicowanie stawek podatku w zależności od wieku pojazdu jest niezgodne z prawem UE. ETS zasugerował też - a potem zasadę tę potwierdził warszawski sąd administracyjny - że wartość akcyzy należy obliczać od rynkowej wartości samochodu, a nie od wartości deklarowanej przez osobę, która sprowadziła samochód. O zwrot nadpłaconej akcyzy mogą się ubiegać te osoby prywatne, firmy i organizacje bez osobowości prawnej, które w momencie występowania o zwrot podatku będą właścicielem sprowadzonego samochodu. Ustawa obejmuje również auta importowane spoza UE.

Gazeta Wyborcza 18.04.2007

W tym roku z polskich fabryk może wyjechać około 800 tys. samochodów osobowych. To rekord w dziejach polskiej motoryzacji. Tyskie zakłady Fiata planują produkcję ok. 330 tys. aut. Mniej więcej po 150 tys. samochodów ma zjechać z taśm montażowych warszawskiej FSO i Poznańskich zakładów Volkswagena. Zakłady Opla planująca 2007 r. wyprodukowanie 180 tys. samochodów. Również Czechy i Słowacja odnotowują bardzo wysoki wzrost produkcji samochodów. Polska przez ćwierć wieku była największym producentem samochodów osobowych w Europie Środkowej. Dwa lata temu ten tytuł odebrali nam Czesi. Volkswagen po przejęciu Skody przekształcił tę czeską firmę w największego producenta samochodów w Europie Środkowej. Trzy czeskie fabryki koncernu montują obecnie ponad pół miliona pojazdów rocznie. Za trzy, cztery lata fabryki w Czechach będą produkować co najmniej 1,2 mln aut rocznie.

Gazeta Wyborcza 23.04.2007

W marcu 2009 r. wyjadą pierwsze samochody z nowej fabryki Hyundai Motor, którą koreański koncern buduje w czeskiej miejscowości Noszowice blisko granicy z Polską. Zakład w Noszowicach będzie początkowo produkować do 200 tys. aut kompaktowych i minivanów rocznie. W 2011 r. na liniach produkcyjnych pojawi się trzeci model auta Hyundai i wtedy potencjał fabryki wzrośnie do 300 tys. pojazdów rocznie. Zagwarantuje to Czechom pozycję największego producenta samochodów w Europie Środkowej. W budowę czeskiej fabryki, która da zatrudnienie 3,5 tys. osób, koreański koncern zainwestuje 1,1 mld euro. Kolejne 400 mln euro wyłożą kooperanci. Czeska fabryka będzie współpracować z odległą o 85 km słowacką fabryką Hyundai-Kia wybudowaną kosztem 1 mld euro w Żylinie. Przedstawiciele Hyundai potwierdzili budowę na Słowacji fabryki silników. W odróżnieniu od Toyoty, która w 2001 r. swoje nowe auta małowitrazowe postanowiła budować w Czechach, ale w produkcję silników i skrzyń biegów do tych samochodów zainwestowała w Polsce, koncern koreański nie przewiduje żadnych inwestycji w Polsce.

Gazeta Wyborcza 25.04.2007

Zakończono modernizację przejścia granicznego w Hrebennem. Rozbudowane kosztem 117 mln zł, w tym w znacznej mierze ze środków unijnych, przejście umożliwiać będzie odprawę do 4 tys. pojazdów na dobę. Stanie się to praktycznie możliwe pod koniec 2007 roku po zakończeniu rozbudowy przejścia po stronie ukraińskiej w Rawie Ruskiej (również z pomocą środków unijnych). Przejście wyposażone jest w nowoczesne urządzenia do kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej, ma aparaturę do kontroli zawartości cystern, a aparaty rentgenowskie są w stanie prześwietlić płyty stalowe o grubości nawet kilkunastu centymetrów.

Polska Gazeta Transportowa nr 13/2007

Z końcem 2006 roku należąca do grupy Lotos Rafineria Jasło zaprzestała odbioru dodatku do paliw płynnych pochodzących z recyklingu tworzyw sztucznych. Czynnikiem przesądającym o zaniechaniu tej prekursorskiej w skali światowej technologii było wygaśnięcie od stycznia 2007 roku stosownej ulgi w podatku akcyzowym. Decyzja resortu Finansów w połączeniu z brakiem możliwości wspierania finansowego produkcji paliw z dodatkiem z recyklingu tworzyw sztucznych przez Ministerstwo Środowiska skutkować będzie, wbrew unijnej Dyrektywie 2004/12/WE, narastaniem hałd plastikowych śmieci.

Polska Gazeta Transportowa nr 13/2007

W lipcu br. powinna zostać zakończona budowa obwodnicy Garwolina. Licząca 11 km obwodnica wraz z 20 km dróg dojazdowych kosztować ma 223 mln zł. Dotychczasowe zaawansowanie inwestycji GDDKiA ocenia na 73%.

Polska Gazeta Transportowa nr 13/2007

W lutym 2007 roku firma Solaris Bus and Coach SA wygrała kolejny przetarg na dostawę przegubowych autobusów niskopodłogowych Solaris Urbino dla Warszawy. Kontrakt na dostawę 100 takich autobusów opiewa na kwotę 110 mln zł. Łącznie firma dostarczy Warszawskiemu Zakładom Autobusowym w 2007 roku 150 autobusów. Od początku swojej działalności do 2006 roku firma Solaris sprzedała Warszawie już 350 autobusów.

Polska Gazeta Transportowa nr 13/2007

Unijne propozycje dalszego wzrostu minimalnej akcyzy za olej napędowy z 330 euro/1000 l przewidziane na rok 2010 do 359 euro w 2012 roku i 380 euro w 2014 roku (przy obecnej stawce 303 euro/1000l) pogorszy konkurencyjność polskich przewoźników międzynarodowych. Wynika to z faktu, że już obecne przedmiotowe stawki w szeregu krajach przekraczają

podstawowy poziom minimalny (wynoszą np. w Niemczech 400 euro/1000 l, a Wlk. Brytanii nawet 700 euro) i jako takie nie będą prawdopodobnie podwyższone.

Polska Gazeta Transportowa nr 13/2007

Działanie restrukturyzacyjne podjęte w największym koncernie samochodowym świata General Motors zaczynają przynosić efekty. Zmniejszenie kosztów koncernu o 6,8 mld dolarów, przy zachowaniu produkcji na poziomie 9,1 mln aut pozwoliło na uzyskanie po raz pierwszy od dłuższego czasu w IV kwartale 2006 roku dodatniego wyniku finansowego. Do sukcesu przyczyniły się także europejskie fabryki koncernu (Opel, Saab, Vauxhall), które po pięciu latach strat, w 2006 roku odnotowały zysk netto przekraczający 200 mln dolarów.

Polska Gazeta Transportowa nr 13/2007

W Polsce, podobnie jak w całej Europie, od początku 2006 roku rośnie nieustannie sprzedaż ciągników i naczep drogowych. Wzrost popytu zarówno na pojazdy nowe, jak i na pojazdy używane wiąże się z dobrą koniunkturą i rozwojem gospodarczym Unii. Pomimo wzrostu produkcji, np. Scania wyprodukowała w 2006 roku 80 tysięcy ciągników przy 65 tysiącach takich pojazdów w 2005 roku, podaź taboru nie nadąża za potrzebami. Klienci muszą oczekiwać od 3 - 4 miesięcy na ciągniki Renault czy Scanii do 8-10 miesięcy na ciągniki DAF.

Polska Gazeta Transportowa nr 13/2007

11 kwietnia 2007 roku rozpoczęły obowiązywać nowe przepisy dotyczące czasu pracy kierowców (dotyczące również kierowców autobusów miejskich i motorniczych tramwajów). Od tego dnia czas prowadzenia pojazdu w okresie dwóch tygodni nie może przekroczyć 90 godzin, a w ciągu tygodnia 56 godzin. Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 9 godzin, a dwa razy w tygodniu 10 godzin. Kierowca zobowiązany jest skorzystać z odpoczynku

najpóźniej po upływie 24 godzin od ostatniej przerwy w pracy.

Polska Gazeta Transportowa nr 16/2007

Rośnie eksport polskich autobusów. Producent autobusów Solaris Bus and Coach SA wygrał przetarg o wartości 112 mln euro na dostawę i serwisowanie 225 autobusów dla Zarządu Dróg i Transportu w Dubaju. Dostawy, rozpoczną się jeszcze w bieżącym roku, a zakończą w połowie 2008 roku.

Polska Gazeta Transportowa nr 16/2007

17 kwietnia 2007 roku wszedł w życie obowiązek jazdy na światłach mijania przez cały rok. Nieprzestrzeganie tego przepisu zagrożone jest sankcją w postaci 100-złotowego mandatu. Według szacunków ekspertów Instytutu Transportu Samochodowego wprowadzenie nowej regulacji pozwoli na ograniczenie o 20% liczby ofiar wypadków samochodowych z udziałem dwóch pojazdów.

Polska Gazeta Transportowa nr 16/2007

Tegorocznymi kandydatami do tytułu Osoba Przyjazna Logistyce są: Andrzej Fedorowicz, Bogusław Liberadzki (członek Rady Naukowej ITS), Janusz Piechociński, Piotr Stomma, Krzysztof Tchórzewski. Poprzednimi Laureatami konkursu byli: Seweryn Kaczmarek i Edward Maniura. Głosować na kandydatów można do 15 maja pod adresem mailowym konkurs@pgt.pl

Polska Gazeta Transportowa nr 17/2007

W dniach 23-29 kwietnia odbywał się, w tym także w Polsce, Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Była to już druga edycja akcji pod auspicjami ONZ. Podstawowym celem organizatorów „Tygodnia” jest uświadamianie najszerszym rzeszom społeczeństwa zagrożeń związanych z ruchem drogowym (w wypadkach drogowych ginie na świecie corocznie ponad milion osób). Z różnych

względów szczególnie istotne jest dotarcie ze stosownymi informacjami do ludzi młodych.

Polska Gazeta Transportowa nr 17/2007

Fiat zwiększa moce produkcyjne swojej fabryki w Tychach. Już w 2008 roku zakład będzie mógł wytwarzać pół miliona samochodów rocznie. Rozbudowa fabryki związana jest z planami uruchomienia w połowie 2007 roku produkcji Fiata 500, a w 2008 roku uruchomienia produkcji nowego Forda Ka. W fabryce powstają obecnie Panda i Seicento, których w 2006 roku wyprodukowano ponad 300 tys. Rozbudowane zakłady tyskie staną się największą fabryką motoryzacyjną w Europie Środkowej.

Auto motor i sport nr 4/2007

Zebrał i opracował: MM

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 marca 2007 zmieniające rozporządzenie w sprawie rodzajów instalacji objętych wspólnotowym systemem handlu uprawnieniami do emisji (Dz. U. nr 45 poz. 295).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 28 marca 2007r. w sprawie nadania statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. nr 56 poz. 378).

Ustawa z dnia 7 marca 2007r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. (Dz. U. nr 57 poz.381).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa. (Dz. U. nr 57 poz. 389).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 14 marca 2007r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania licencji przez cudzoziemców. (Dz. U. nr 58 poz. 397).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 23 marca 2007r. w sprawie metod badania jakości gazu skroplonego (LPG). (Dz. U. nr 59 poz. 399).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. (Dz. U. nr 60 poz. 407).

Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie. (Dz. U. nr 75 poz. 493).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 kwietnia 2007r. w sprawie warunków i zakresu dostępu do wojewódzkiej bazy informacji o korzystaniu ze środowiska. (Dz.U. nr 79 poz. 537).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 kwietnia 2007r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zasad organizacji wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska oraz ich delegatur. (Dz.U. nr 81 poz. 551).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 25 kwietnia 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. (Dz. U. nr 81 poz. 552).

Decyzja Nr 6 Ministra Transportu z dnia 14 lutego 2007r. zmieniająca decyzję w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych. (Dz. Urzędowy Ministra Transportu Nr1 poz. 3).

Zarządzenie Nr 3 Ministra Transportu z dnia 28 lutego 2007r. w sprawie powołania Zespołu Konsultacyjnego do spraw przewozów drogowych. (Dz. Urzędowy Ministra Transportu Nr 2 poz. 4).

Komunikat Ministra Transportu z dnia 21 lutego 2007r. w sprawie opublikowania regulacji postępowania z podmiotami wykonującymi działalność lobbingsową. (Dz. Urzędowy Ministra Transportu Nr 2 poz. 6).

Decyzja Nr 5 Ministra Transportu z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie utworzenia państwowej jednostki budżetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych. (Dz. Urzędowy Ministra Transportu Nr 3 poz.8).

Z ŻYCIA ITS

Z żałobnej karty



**Czesław Łepkowski
(1929-2007)**

19 marca 2007r. w wieku 77 lat zmarł nasz wieloletni Dyrektor i Przyjaciel Prof. dr Czesław Łepkowski.

Trudno przecenić rolę Profesora w ukształtowaniu dzisiejszej kondycji i pozycji Instytutu.

Był nie tylko wybitnym specjalistą w dziedzinie organizacji i zarządzania transportem samochodowym (szczególnie w zakresie informatycznych narzędzi zarządzania) ale również znakomitym menadżerem. Dobre podstawy do swojej działalności zawodowej zdobył na Uniwersytecie łódzkim kończąc w 1976r. Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny. W terminowym ukończeniu studiów przeszkodziło czteroletnie więzienie za tzw. „działalność antypaństwową”, co miało związek z pochodzeniem, charakterem i zasadami, którymi się kierował.

Po kilku latach pracy na odpowiedzialnych stanowiskach w administracji publicznej z początkiem 1980r. przechodzi do Instytutu Transportu Samochodowego, gdzie obejmuje kierownictwo Zakładu Metod Matematycznych i Informatyki. Z Jego inicjatywy i pod Jego kierunkiem powstają prace, głównie o charakterze utylitarnym, poświęcone zarządzaniu przedsiębiorstwem transportowym. W 1981 r. za pracę *Metoda optymalizacji przewozu ładunków drobnicowych w kontenerach w transporcie samochodowym* otrzymuje w SGPiS (poprzednio i obecnie SGH) stopień doktora nauk ekonomicznych.

Kolejne lata przynoszą prace o dużych walorach teoretycznych i praktycznych, jak: informatyka w zarządzaniu przedsiębiorstwem transportowym czy kierunki usprawnień w zarządzaniu przedsiębiorstwem transportu samochodowego. Dorobek naukowy Profesora obejmuje 140 publikacji, w tym 60 monografii i 40 artykułów. W 1989 r. Czesław Łepkowski zostaje powołany na stanowisko docenta, a w 1991r. na stanowisko profesora kontraktowego w Instytucie Transportu Samochodowego. W tym samym roku po rezygnacji, ze względu na stan zdrowia, prof. Macieja Bernharda z funkcji dyrektora ITS, Minister Transportu powierza prof. Cz. Łepkowskiemu pełnienie funkcji tymczasowego kierownika Instytutu, a po rozstrzygnięciu konkursu na dyrektora ITS powołuje Go na to stanowisko. Funkcję tę Profesor sprawował do 2002r., czyli w okresie szczególnym, w którym gospodarka polska ulegała transformacji systemowej.

Prorocze okazały się inspirowane przez Profesora badania i studia nad kierunkami przemian w organizacji i funkcjonowaniu przedsiębiorstw, jak również kierunkami działania Instytutu. Zmiany w systemie gospodarowania i restrukturyzacja transportu po 1989r. stały się silnym bodźcem do wdrożenia takich rozwiązań systemowych, których prof. Czesław Łepkowski był autorem, jak:

- organizacja i funkcjonowanie sieci stacji kontroli pojazdów pod patronatem
- ITS, co miało i ma istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- udoskonalenie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców;
- utworzenie nowoczesnego laboratorium ochrony środowiska; wyniki prowadzonych w nim badań pozwalają na zmniejszenie toksyczności spalin i ich emisji do atmosfery.

Dzięki tym rozwiązaniom gospodarka polska znacznie zniwelowała różnice dzielące ją od standardów stosowanych w UE.

Wyniki prac naukowych Profesora były i są nadal wykorzystywane także za granicą, np. na Litwie, Białorusi, w Mołdawii, na Ukrainie.

Dostosowanie pracy ITS do potrzeb rynkowych stało się zadaniem kluczowym. Trafność nakreślonych przez Profesora kierunków rozwoju Instytutu znalazła potwierdzenie w szerokim zapotrzebowaniu na jego prace. Instytut stał się nowoczesną placówką naukowo-rozwojową odpowiadającą standardom europejskim, a osiągnięte przez wiele lat dodatnie efekty finansowe umożliwiły modernizację, nowoczesne wyposażenie laboratoriów, podjęcie i realizację nowych kierunków badań. Pod kierunkiem Profesora Instytut rozkwitł, a jego renoma wzrosła nie tylko w kraju, ale i za granicą.

Profesor został powołany na członka Rady Naukowej Instytutu Transportu Samochodowego i Komitetu Infrastruktury Krajowej Izby Gospodarczej. Był także członkiem wielu stowarzyszeń międzynarodowych.

Zawsze był wymagającym przełożonym, ale w pierwszej kolejności wiele wymagał od siebie. Szanował wszystkich, pomimo ich dostrzegalnych słabości.

Chylimy czoło przed szlachetnym człowiekiem, wybitnym naukowcem i organizatorem.

Cześć Jego pamięci!



26 kwietnia 2007 odbyło się zebranie założycielskie Stowarzyszenia **Inteligentne Systemy Transportowe ITS Polska**. Akt założycielski został podpisany w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 80.

Stowarzyszenie ITS Polska ma na celu stworzenie partnerstwa wiedzy w zakresie promowania rozwiązań ITS jako środka poprawy działania transportu, podnoszenia jego efektywności ekonomicznej i bezpieczeństwa z uwzględnieniem ochrony środowiska naturalnego i korzyści gospodarczych dla Polski wynikających z integracji środowisk związanych z ITS i tworzenia nowego rynku zbytu. ITS Polska będzie organizacją otwartą dla nowych organizacji członkowskich, tj. instytucji rządowych i samorządowych, przemysłu i usług, instytutów badawczych, uczelni i innych organizacji oraz osób prywatnych związanych z tematyką ITS, w oparciu o których będzie realizować swe statutowe zadania. Ustalono też, że ITS Polska będzie współpracować w zakresie ITS z odpowiadającymi organizacjami w Europie i na świecie.

Działalność Stowarzyszenia ITS Polska jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom rynku w zgodzie z narodową strategią rozwoju zakładającą budowę nowoczesnego rynku transportowego. O inicjatywie członków założycieli Stowarzyszenia ITS Polska, Generalny Dyrektor GDDKiA Zbigniew Kotlarek mówi: „Nadszedł odpowiedni czas aby wiedza o profesjonalnych rozwiązaniach ITS stała się powszechna, podobnie jak to ma miejsce w krajach o bardziej rozwiniętej gospodarce niż nasza”.

Wsparcie udzielone członkom założycielom przez GDDKiA jest jasnym sygnałem, że tematyka ITS w naszym kraju szybko zyskuje na znaczeniu. Na grono

Członków Założycieli Stowarzyszenia ITS Polska składają się autorytety reprezentujące krajowe środowiska transportowe włączywszy przedstawicieli instytutów badawczych, usług, organizacji rządowych, stowarzyszeń transportowych oraz ośrodków akademickich. Prezesem Stowarzyszenia został wybrany pan dr inż. Marek Litwin Przewodniczącym Rady Nadzorczej został pan prof. zw. dr hab. Ryszard Krystek a Przewodniczącym Rady Programowej prof. zw. dr hab. Wojciech Suchorzewski. Pełny skład osobowy Stowarzyszenia ITS Polska zostanie opublikowany na stronach internetowych serwisu ITS Polska, www.itspolska.pl.

Odpowiedzi na pytania dotyczące działalności Stowarzyszenia ITS Polska udziela Zarząd a w szczególności Prezes Zarządu Marek Litwin e-mail: mlitwin@itspolska.pl

Nowy Doktor w ITS



Dn. 04.04.2007 na Politechnice Warszawskiej odbyła się publiczna obrona rozprawy doktorskiej pt. „Badania eksploatacyjne stanu oświetlenia obiektów iluminowanych” autorstwa mgr inż. Piotra Kaźmierczaka. Celem rozprawy było opracowanie i praktyczna weryfikacja koncepcji metody pomiaru luminancji obiektów iluminowanych przy pomocy systemu matrycowego miernika luminancji, wykonanego przy użyciu cyfrowego aparatu fotograficznego i specjalistycznego

oprogramowania komputerowego oraz opracowanie i praktyczna weryfikacja koncepcji metody wariantowych współczynników utrzymania iluminacji obiektów. Praca została obroniona z wyróżnieniem.

KRÓTKO...

- W tygodniku Motor ukazał się artykuł dotyczący wyników badań parametrów technicznych żarówek kategorii H4, dostępnych na rynku, opracowany na podstawie badań wykonanych w ZOE.
- W miesięczniku Super Warsztat opublikowano artykuł pt. „Niebezpieczne zestawy ksenonów”, autorstwa: M. Łukasik, W. Moćko, M. Kalisz. W publikacji przedstawiono stan prawny oraz omówiono zagrożenia wynikające ze stosowania nie homologowanych zestawów ksenonowych przeznaczonych do reflektorów samochodowych.

Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Wystawa w Sejmie RP



Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego był obchodzony w dniach 23 -

29 kwietnia 2007 roku pod hasłem „Wypadek to nie przypadek”.

Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło w grudniu 2005 roku rezolucję dotyczącą zorganizowania I Światowego Tygodnia BRD. Zgromadzenie Ogólne ONZ i Światowa Organizacja Zdrowia podjęły się roli platformy dla działań światowych i regionalnych przede wszystkim krajowych mających na celu podniesienie świadomości społeczeństw związanej z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Poprzez organizację Tygodnia organizatorzy chcą zwrócić szczególną uwagę na problem młodych uczestników ruchu drogowego. Rocznie na drogach świata ginie 1,2 mln osób, z czego 40% stanowią ludzie w wieku 0-25 lat. Z kolei osoby w wieku 18-25 lat to ok. 10% populacji świata, a jednocześnie 25% ofiar wypadków drogowych. Zgodnie z przyjętą rezolucją, celem realizacji Tygodnia jest podniesienie świadomości na temat ogromu zagrożeń w ruchu drogowym, w szczególności młodych ludzi oraz inicjowanie akcji na temat czynników mających duży wpływ na zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych. W przygotowania na rzecz Tygodnia włączyło się szereg organizacji międzynarodowych takich jak Komisja Unii Europejskiej, Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT), Międzynarodowe Bezpieczeństwo Drogowe (PRI), Globalne Partnerstwo BRD (GRSP).

W ramach Tygodnia odbyły się wydarzenia o charakterze międzynarodowym jak Światowe Zgromadzenie Młodzieży dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Światowe Forum Instytucji działających na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czy Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Niezależnie od działań międzynarodowych każdy kraj powinien podjąć działania na swoim terenie. Polska również włączyła się czynnie w działania na rzecz I Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W związku z obchodami Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu

Drogowego w dniach 23 – 29 kwietnia 2007 roku Instytut Transportu Samochodowego zorganizował wystawę w Sejmie RP. Patronat nad wystawą objął Minister Transportu Jerzy Polaczek.

Celem wystawy była popularyzacja hasła i przesłania Tygodnia WYPADEK TO NIE PRZYPADEK. Wybór miejsca wystawy nie był przypadkowy, gdyż to właśnie zaangażowanie polityków – ich wola podejmowania niekiedy trudnych i kontrowersyjnych decyzji i działań - ma kluczowe znaczenie dla zmiany istniejącego stanu w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

25 kwietnia br. odbyło się uroczyste otwarcie wystawy. Na uroczystość zostali zaproszeni wszyscy posłowie RP oraz przedstawiciele instytucji zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego w całej Polsce.



Wystawę otworzył Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego dr inż. Andrzej Wojciechowski. Powiedział on między innymi :

„Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego jest jednym z głównych wyzwań naszych czasów i przyszłości świata. Problem ofiar śmiertelnych i rannych w wyniku wypadków drogowych już dziś stał się zjawiskiem globalnym. Rozwój transportu drogowego stworzył bowiem niespotykane do tej pory zagrożenie: na drogach całego świata co 30 sekund ginie 1 człowiek w wypadku drogowym. Dlatego organizacje między-

narodowe starają się zwrócić uwagę rządów i społeczeństw wszystkich krajów na ten problem inicjując szereg przedsięwzięć o charakterze ogólnosiwiatowym. Jednym z takich działań jest obchodzony właśnie Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Instytut Transportu Samochodowego był organizatorem w Polsce 4 Tygodni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ogłoszonych przez Komitet Transportu Europejskiej Komisji Organizacji Narodów Zjednoczonych w latach 1990-2004. Jest również aktywnie zaangażowany w Pierwszy Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Przesłania Tygodni mogą spełnić swój cel tylko dzięki współpracy wielu podmiotów – organizacji rządowych i pozarządowych, instytutów naukowych, ubezpieczycieli, mediów i społeczeństwa. Na zakończenie chcę przypomnieć, że kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego ma zaangażowanie polityków i podejmowane przez nich decyzje. To w ich rękach jest przyszłość świata.

Bardzo dziękuję Państwu za przyjęcie naszego zaproszenia na wystawę i zachęcam do jej zwiedzenia. Mam nadzieję, że spowoduje także chwilę refleksji nad naszym własnym zachowaniem na drogach, aby hasło Wypadek to nie przypadek stało się rzeczywistością.”

W imieniu Ministra Transportu głos zabrał Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorzczak (przesłanie Ministra Transportu). Przedstawiciele klubów poselskich na ręce organizatorów wystawy złożyli podziękowania za jej zorganizowanie oraz zadeklarowali gotowość współpracy w działaniach podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W ITS jest dostępny katalog wydany z okazji wystawy. Więcej informacji o Światowym Tygodniu BRD na www.tydzienbrd.pl.

KONFERENCJA LOGITRANS 2007



W dniach 25-27.04.2007 r. w Szczyrku odbyła się IV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna LOGITRANS, zorganizowana przez Wydział Transportu Politechniki Radomskiej, Komitet Transportu PAN oraz Transportowy Dozór Techniczny.

W konferencji, oprócz ww. instytucji, udział wzięli pracownicy naukowcy z Uniwersytetu Gdańskiego, Politechniki Gdańskiej, Szczecińskiej, Warszawskiej i Wrocławskiej, Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego w Warszawie, Akademii Morskiej w Szczecinie, Instytutu Transportu Samochodowego oraz uczelni zagranicznych: Uniwersytetu w Pardubicach (Czechy) i Żilinie (Słowacja) oraz Politechniki w Ostrawie.

Tematyka konferencji obejmowała zagadnienia związane z budową i eksploatacją środków transportu, logistyką oraz problematykę szeroko rozumianego bezpieczeństwa w transporcie.

Z ramienia Instytutu Transportu Samochodowego zostały wygłoszone następujące referaty:

- ✓ Możliwości funkcjonalne tachografu cyfrowego - dr hab. inż. Gabriel Nowacki, dr inż. Izabela Mitraszewska, dr inż. Tomasz Kamiński;

- ✓ Ocena projektu europejskiego systemu modułowego w warunkach transportu drogowego w Polsce - dr inż. Krzysztof Olejnik.
- ✓ Psychologiczne aspekty szkolenia kierowców - dr Jadwiga Bąk.

- nowoczesnych systemów transportu drogowego,
- nowoczesnych systemów transportu kolejowego,
- badań w zakresie nowych technologii w transporcie.

TRANSBALTICA 2007



W dniach 11-12 kwietnia br. w Wilnie, odbyła się Międzynarodowa Konferencja Naukowa - TRANSBALTICA 2007. Konferencję zorganizował Wydział Inżynierii Transportu Politechniki Wileńskiej im. Giedymina w Wilnie, przy współpracy z Ministrem Komunikacji Litwy, Litewskim Centrum Wystawowym - LITEXPO oraz Międzynarodową Federacją Zrzeszeń Spedytorów (FIATA - International Federation of Freight Forwarders Associations).



Oprócz ww. instytucji, w konferencji udział wzięli pracownicy naukowcy Instytutu Transportu Samochodowego, Politechniki Lubelskiej, Opolskiej, Kijowskiej, w Kownie, Rydze oraz Tallinie. Tematyka konferencji dotyczyła:

- polityki transportowej,
- zarządzania transportem oraz logistyki,

Z ramienia ITS wygłoszone zostały dwa referaty:

- Some Problems of Data Security of Digital Tachograph System, dr hab. inż. Gabriel Nowacki, dr inż. Izabella Mitraszewska, dr inż. Andrzej Wojciechowski, dr inż. Tomasz Kamiński;
- Estimation of the need of harmonization of the technical demands of the vehicles used in the transit countries to decrease the threats made by the accidents, presented in the selected examples, dr inż. Krzysztof Olejnik.

O Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach

W marcu i kwietniu 2007 r. o ITS między innymi pisano w prasie:

- Gazeta Prawna z dn. 07.03.2007r. „**W jakim celu przeprowadzana jest kontrola certyfikatów kompetencji zawodowych**” aut. Izabella Mitraszewska;
- Gazeta Prawna z dn. 14.03.2007r. „**Certyfikaty zawodowe nie będą weryfikowane**” aut. Beata Trochymiak;
- Motor z dn. 19.03.2007r. „**Uczniowie o bezpieczeństwie**”;
- Życie Warszawy z dn. 22.03.2007r. „**W ciągu roku ósemka ma być bezpieczniejsza**” aut. Tomasz Kunert;
- Dziennik Polski z dn. 28.03.2007r. „**Oklejony autobus to pułapka**” aut. Artur Grabarczyk;
- Dziennik Zachodni (dodatek) z dn. 28.03.2007r. „**Tańsze oświetlenie**” – aut. Michał Wojak;
- Chwila dla Ciebie z dn. 29.03.2007r. „**Zdałam egzamin dajcie mi prawo jazdy**” aut. Adam Sacharczuk;
- Gazeta Lubuska. Zielona Góra z dn. 28.03.2007r. „**Pytanie do Tomasza Wajdy z warszawskiej koalicji na rzecz jazdy na światłach**” aut. (wak);
- Dziennik Polski z dn. 31.03.2007r. „**Sprawdź światła!**” (EK);
- Motor z dn. 02.04.2007r. „**Prześwietlamy H4**” aut. Dariusz Kowalczuk;
- Gazeta Lubuska z dn. 03.04.07r. „**Świecimy przez cały rok**” aut. (wak);
- Dziennik Wschodni z dn. 05.04.2007r. „**Od 17 kwietnia świecimy bez przerwy**” aut. Paweł Puzio;
- Moto Express z dn. 10/16.04.2007r. „**Pamiętaj o światłach**” (mp);
- Spedycja Transport Logistyka z 3-2007 „**Edukacja logistyczna w Polsce – IV Dzień Transportu na SGH**” aut. dr Paweł Lesiak;
- Ekspres Bydgoski z dn. 11.04.2007r. „**Pamiętaj o światłach przez cały rok**”;
- Dziennik Bałtycki z dn. 11.04.2007r. „**Na światłach przez cały rok**” aut. Marek Wieliński;
- Giełda Samochodowa z dn. 13.04.2007r. „**Światła: pokażą czy porażą?**” aut. Marcin Barnowski;

- Dziennik Łódzki z dn. 12.04.2007r. „**Już za kilka dni całą dobę na światłach**” (MP);
- Życie Warszawy z dn. 16.04.2007 „**Za reflektory włączone cały dzień nie zapłacimy dużo**” TOM;
- Dziennik Polska Europa Świat z 17.04.2007r. „**Światła przez cały rok**” aut. Maciej Stańczyk, Artur Grabarczyk;
- Gazeta Wyborcza z dn. 17.04.2007r. „**Cena jazdy na światłach**” aut. Andrzej Kublik;
- Gazeta Prawna z dn. 17.04.2007r. „**Na światłach przez cały rok, przez całą dobę**” aut. Łukasz Kuligowski, Marek Kobylański;
- Gazeta Krakowska z dn. 17.04.2007r. „**Kierowco, włącz światła**” (PAP);
- TRANSPORT DROGOWY – EUROLOGISTICS z dn. 03/04 – 2007 „**Cyfrowe przewozy**” aut. dr hab. inż. Gabriel Nowacki, dr inż. Izabella Mitraszewska, dr inż. Tomasz Kamiński;
- Gazeta Lubuska z dn. 17.04.2007r. „**Od dziś ze światłami**” aut. (PP);
- Gazeta Studencka z 04.2007- Motoryzacja - „**Więcej światła**”- Cetla;
- Dziennik Polski z dn. 25.04.2007r. „**Tylem, bez uchwytów**” aut. (PSZ);

656.13.05	Regulacja ruchu	ITS ang.	
Simon Bickerstaffe, Record breakers, <u>Rekordowe opony</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 28-29			
REGULACJA RUCHU.			
W miejscowości Bonneville w południowej Kalifornii co roku organizowany jest Tydzień Szybkości (Speed Week). Może w nim wziąć udział każdy, zarówno zawodowiec jak i amator. Przejazdy odbywają się na płaskiej nawierzchni pokrytej solą. Długość trasy wynosi 11 mil, z czego pierwszych 5 przeznaczona się na przyspieszanie, następnie mierzy się prędkość, a pozostały dystans służy do hamowania. W 2006 roku drużyna Dieselmax ustanowiła rekord w kategorii samochodów z silnikiem diesla.			
25/2007	D. Hitczenko		
52	Nawigacja	ITS ang.	
Paul van Koningsbruggen, Peter van der Perre, New standard for ITS provides tailored network management, <u>Nowe standardy w ITS (Intelligentne Systemy Transportowe) pozwolą na lepsze zarządzanie ruchem</u> , Traffic Engineering & Control, 2006, nr 9; s. 357-359			
TELEMATYKA. SYSTEM NAWIGACJI.			
Telematyka – połączenie telekomunikacji i informacji polega na dwustronnej komunikacji między systemem drogowym a samochodem w celu usprawnienia ruchu. Planuje się wprowadzenie systemu globalnego – Global System for Telematics (GST) mającego objąć wszystkie samochody niezależnie od ich marki i klasy. Będzie to możliwe przy wykorzystaniu radia, satelitarnego systemu nawigacji i telefonu komórkowego.			
26/2007	D. Hitczenko		
625.7/8	Budowa dróg	ITS ang.	
Iain Clement, Stephen Druitt, How microsimulation unlocks the economic benefits of road improvement schemes, <u>Mikrosymulacja pozwala na ocenę korzyści ekonomicznych wynikających z poprawy dróg</u> , Traffic Engineering & Control, 2006, nr 9; s. 367-369			
BUDOWA DRÓG.			
Do określenia ekonomicznych korzyści wynikających z poprawy dróg konieczna jest precyzyjna ocena szybkości samochodów, do której wykorzystuje się mikrosymulację biorącą pod uwagę zachowanie się indywidualnych pojazdów i kierowców. Modele opracowane na podstawie mikrosymulacji posłużą do przygotowania wytycznych do opracowania schematu optymalnej długości pasa na drodze szybkiego ruchu służącego do wyprzedzania, gdy ten manewr z przeciwniej strony jest zabroniony.			
27/2007	D. Hitczenko		
629.113 625.7/8	Samochody. Budowa dróg.	ITS ang.	
David Metz, Time and Motion: how limited travel time constrains mobility, <u>Czas i Ruch: jak ograniczenie czasu podróży wpływa na mobilność</u> , Traffic Engineering & Control, 2006, nr 9; s. 374-376			
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO.			
Do wzrostu liczby podróży w okresie ostatnich 30 lat przyczyniły się głównie lepsze samochody, większa prędkość oraz poprawa sieci dróg. Jednocześnie powstały negatywne zjawiska takie jak korki uliczne. Obecnie większość działań zmierzających do ograniczenia korków i usprawnienia systemu transportu drogowego opiera się na zwiększaniu szybkości pojazdów, co prowadzi w konsekwencji do dalszego wzrostu natężenia ruchu. Zdaniem autora artykułu w przyszłości zarządzanie ruchem powinno skupić się na poprawie jakości podróży.			
28/2007	D. Hitczenko		

614.8	Wypadki	ITS ang.	ITS ang.
Edgar Sokolovskij, Computer modelling of the process of overturning of the automobile, <u>Komputerowe modelowanie procesu przewracania się pojazdu samochodowego</u> , TRANSPORT, 2007, nr 1; s. 19-23			
WYPADKI.			
Modelowanie komputerowe procesu przewracania się samochodu przeprowadza się biorąc pod uwagę m.in. następujące parametry: profil drogi i wysokość środka ciężkości samochodu. Badana jest możliwość zastosowania komputerowego modelowania do oceny przyczyn wypadków i adaptacja tego programu jako narzędzia dla ekspertów w tej dziedzinie, tym bardziej, że w modelu zostaną również uwzględnione ich wymagania i sugestie.			
29/2007	D. Hitczenko	ITS ang.	ITS ang.
656.1.05:656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego			
Steve Tucker, Ian Summersgill, John Fletcher, David Mustard, Evaluating the benefits of MIDAS automatic queue protection, <u>Ocena korzyści wynikających z wprowadzenia automatycznego systemu ochrony przed korkami MIDAS</u> , Traffic Engineering & Control, 2006, nr 9; s. 370-373			
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO.			
Artykuł podsumowuje raport z działania systemu MIDAS (Motorway Incident Detection and Automatic Signalling – Detekcja i Automatyczna Sygnalizacja Incydentów na Drodze) na drogach o łącznej długości 602 km. Oceniono, że po pierwsze wzrosło bezpieczeństwo o 13% (na podstawie liczby wypadków z ofiarami w ludziach), a po drugie poprawiła się płynność ruchu wynikająca nie ze zmiany jego natężenia, ale z powodu ograniczenia incydentów na drodze takich jak kolizje czy roboty drogowe.			
30/2007	D. Hitczenko	ITS ang.	ITS ang.
629.113 Nawigacja. Samochody			
James Griffiths, Pay as you go, <u>Plać jak jedziesz</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 24-25			
OPLATY ZA KORZYSTANIE Z DRÓG.			
W niedługim czasie zmieni się podejście do jeżdżenia samochodem i niekonicznie będzie się ono podobać kierowcom. W Wielkiej Brytanii projektuje się inteligentną infrastrukturę, która umożliwi pobieranie opłat za korzystanie z dróg. Wprowadzony zostanie system satelitarny podobny do stosowanego obecnie przy nawigacji. Wymaga on jednak ulepszenia, aby dokładność pomiaru odległości wynosiła około 1 m.			
31/2007	D. Hitczenko	ITS ang.	ITS ang.
624.2/.8 Budowa mostów			
Srinivas Sriramula, Devdas Menon, Anumolu Meher Prasad, Axle load variations and vehicle growth projection models for safety assessment of transportation structures, <u>Opracowanie modeli samochodów uwzględniających różnice w obciążeniu na oś do oceny bezpieczeństwa struktur transportowych</u> , TRANSPORT, 2007, nr 1; s. 31-37			
PROJEKTOWANIE JEZDNI. BEZPIECZEŃSTWO.			
Projektowanie jezdni i mostów jest w znaczny sposób zależne od ciężaru pojazdów. Modelowanie oceny bezpieczeństwa transportu musi więc uwzględniać nie tylko różnice w obciążeniu na oś, ale również prognozy dotyczące zwiększenia wielkości, a tym samym masy samochodu. Modele zostały opracowane na podstawie danych z Indii.			
32/2007	D. Hitczenko	ITS ang.	ITS ang.

656.13.01	Transport-organizacja	ITS ang.		
<p>Adolfas Baublys, Probability models for assessing transport terminal operation, <u>Modele probabilistyczne do oceny funkcjonowania terminali transportowych TRANSPORT, 2007</u>, nr 1; s. 3-8</p> <p>TERMINAL TRANSPORTOWY. MODELE PROBABILISTYCZNE. Artykuł porusza następujące problemy: 1) rozwój modelu probabilistycznego do określania nieprawidłowości w funkcjonowaniu terminalu; 2) określenie sytuacji krytycznych dla pracy terminalu w oparciu o dane statystyczne; 3) optymalizacja skutków nieprawidłowego funkcjonowania terminalu; 4) identyfikacja sytuacji konfliktowych podczas zarządzania terminalem.</p>				
33/2007	D. Hitezenko			
656.13.03	Transport samochodowy-opłaty	ITS ang.		
<p>Shu-Guang Li, Determination of optimal work start time, <u>Określenie optymalnego czasu rozpoczęcia podróży, TRANSPORT, 2007</u>, nr 1; s. 45-49</p> <p>TRANSPORT SAMOCHODOWY. W artykule postawiono pytanie czy koszt i czas trwania podróży są uzależnione od godziny jej rozpoczęcia. Zaproponowano dwa modele rozwiązania tego problemu: jeden z nich minimalizuje czas i koszty podróży przez zastosowanie dowolnego wyboru godziny startu, drugi opiera się na stochastycznej dynamicznej symultanicznej równowadze droga/czas wyjazdu.</p>				
34/2007	D. Hitezenko			
614.8	Wypadki	ITS ang.		
<p>Emma Clarke, Where engineers fear to tread, <u>Gdzie inżynierowie boją się stapać, Traffic Engineering & Control, 2006</u>, nr 9; s. 350-353</p> <p>WYPADKI W artykule omówiono projekt z dziedziny inżynierii ruchu tzw. przestrzeń wspólną (shared space) wprowadzoną na jednej z najbardziej ruchliwych ulic Londynu – High Street Kensington. Nazwa jest nieco myląca gdyż w założeniach projektu ruch samochodowy został wyraźnie oddzielony od strefy dla pieszych, a poprawę bezpieczeństwa osiągnięto poprzez uświadomienie kierowcom, aby zwracali baczniejszą uwagę na szeroko pojęte otoczenie.</p>				
35/2007	D. Hitezenko			
62-634.2	Ropa naftowa	ITS ang.		
<p>Jonas Algirdas Kugelevičius, Algirdas Kuprys, Jonas Kugelevičius, Forecasts of petroleum demand, <u>Prognozy dotyczące zapotrzebowania na ropę naftową, TRANSPORT, 2007</u>, nr 1; s. 9-13</p> <p>ZAPOTRZEBOWANIE NA PRODUKTY NAFTOWE. Opisano trendy dotyczące zapotrzebowania na produkty naftowe na Litwie. Zapotrzebowanie długofalowe na lata 2010-2025 obliczono na podstawie modeli statystycznych opracowanych w oparciu o wskaźniki charakterystycznego dla gospodarki krajów Unii Europejskiej w okresie przejściowym. W prognozach szczególnie nacisk położono na konsumpcję paliwa przez transport samochodowy.</p>				
36/2007	D. Hitezenko			

629.113.002.2	Samochody - budowa	ITS ang.	Richard Aucock, East meets West, <u>Wschód spotyka się z Zachodem</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 16-17	ITS
<p>PRODUKCJA SAMOCHODU. STANDARD EUROPEJSKI.</p> <p>Antara jest pierwszym samochodem wyprodukowanym w Korei, który spełnia standardy europejskie Opla. Pomysł powstał kilka lat temu, kiedy Vauxall, Opel i Chevrolet porozumiały się z General Motors Daewoo w sprawie opracowania wspólnego projektu samochodu. I to jest największym sukcesem tego przedsięwzięcia, gdyż dowodzi, że samochód może zostać wyprodukowany gdziekolwiek na kuli ziemskiej, a jego wysoki światowy standard osiąga się dzięki współpracy oraz wykorzystaniu najlepszych rozwiązań.</p>				
37/2007	D. Hitczenko			
629.113.011.671-784.1	Szyby przednie	ITS ang.	James Griffiths, Glass act, <u>Szkoło przystępuje do działania</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 34-35	ITS
<p>SZYBY SAMOCHODOWE.</p> <p>Nowe technologie formowania szkła sprawiają, że coraz większa powierzchnia samochodu będzie wykonana z tego materiału. Prekursorem w tej dziedzinie jest Citroën. Tworzywem przyszłości jest szkło laminowane, które między dwiema taflami szkła zawiera międzywarstwę z poliwinylu masłowego (PVB), co sprawia, że jest około 20 razy mocniejsze od tradycyjnego. W tej chwili stosuje się je w szybie przedniej.</p>				
39/2007	D. Hitczenko			
629.113/115:338.45	Przemysł samochodowy	ITS ang.	Simon Bickerstaffe, Ricardo project aims to convince Americans about diesel benefits, <u>Projekt Ricardo ma przekonać Amerykanów o korzyściach płynących ze stosowania silników diesla</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 6-7	ITS
<p>PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY.</p> <p>Centony przez przemysł samochodowy konsultant Ricardo ogłosił program, który ma na celu pokazanie, że nowoczesne technologie diesla spełniają bardzo wyrubowane normy amerykańskie dotyczące dopuszczalnego poziomu szkodliwych substancji zawartych w spalinach samochodowych. Jak wiadomo silniki diesla emitują duże ilości azotu, który w połączeniu z tlenem tworzy tlenki będące głównym składnikiem smogu. Nowoczesne technologie pozwalają na zmniejszenie emisji azotu aż sześciokrotnie, gdyż opierają się na spalaniu gazów wylotowych w obiegu zamkniętym silnika dzięki dostarczeniu dodatkowej porcji tlenu.</p>				
40/2007	D. Hitczenko			40/2007
629.114.8	Samochody sportowe	ITS ang.	William Kimberley, Breaking the rules, <u>Lamanie zasad</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 31-32	ITS
<p>SAMOCHODY SPORTOWE.</p> <p>W kwietniu 2006 na wystawie w Monako został pokazany prototyp brytyjskiego dwuosobowego samochodu sportowego Caparo T1. Wywołał on wielkie zamieszanie, gdyż producenci zapewniali, że może przejechać 400-500 mil na baku o pojemności 70 l, ale nie ze względu na osiągi silnika, ale dzięki swojej stosunkowo niewielkiej masie. Do jego budowy zastosowano takie materiały jak aluminium, kompozyty, tworzywa sztuczne i stal o wysokiej wytrzymałości.</p>				
38/2007	D. Hitczenko			38/2007

629.113.001.7	Samochody - modernizacja	ITS ang.	James Griffiths, <u>The Li-ion will be the king of the jungle</u> , <u>Jon litu będzie królem dzungli</u> , Automotive Engineer, 2006, październik; s. 23-24	ITS ang.	629.113.002.2	Samochody-budowa	ITS ang.	Simon Bickerstaffe, <u>Mixed messages</u> , <u>Mieszane wiadomości</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 36-37
<p>SAMOCODY. MODERNIZACJA.</p> <p>Producent baterii koncern Saft wierzy, że rozpoczęła się na era baterii litowych. Jest to również istotna informacja dla przemysłu motoryzacyjnego, gdzie baterie litowe zastąpią baterie niklowe w samochodach z napędem elektrycznym. Zaletą baterii litowych jest ich długa żywotność, bowiem nigdy nie rozładowują się całkowicie i można je doładowywać nawet 400 000 razy w ciągu 10 lat użytkowania. Wadą jest oczywiście ich wysoka cena. Ale rynek baterii będzie się rozwijał, gdyż są one koniecznym uzupełnieniem ogniw paliwowych.</p>								
41/2007	D. Hitczenko				43/2007	D. Hitczenko		
<p>SILNIK HYBRYDOWY.</p> <p>Mazda RX-8 jest pierwszym samochodem z silnikiem hybrydowym: wodorowo-benzynowym i jest uważany za najbardziej przyjazny dla środowiska samochód na świecie. Zasada działania polega na tym, że dwa tłoki silnika zostały wyposażone dodatkowo we wtryskiwacze dla wodoru. Wodór przechowywany jest w formie ciekłej w drugim zbiorniku. Wprawdzie wydajność takiego rozwiązania nie jest tak duża jak ogniwa paliwowego, ale jest ono za to znacznie tańsze.</p>								
629.113	Samochody	ITS ang.	Ben Whitworth, <u>A hydro revolution</u> , <u>Wodororewolucja</u> , Automotive Engineer, 2006, wrzesień; s. 18-19	ITS ang.	629.113/115:338.45	Przemysł samochodowy. Aluminium	ITS ang.	Jörg Christoffel, <u>Fusion opens door to aluminium</u> , <u>Stapianie otwiera drzwi dla aluminium</u> , Automotive Engineer, 2006, październik; s. 26-27
42/2007	D. Hitczenko				44/2007	D. Hitczenko		