

ISSN 1732-0437

# Biuletyn Informacyjny ITS

**1-2008**  
**Zeszyt 1 (25)**



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](mailto:transport.samochodowy@its.waw.pl)  
[www.its.home.pl](http://www.its.home.pl)

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2008

ISSN 1732 - 0437

---

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw  
Instytutu Transportu Samochodowego  
Druk ukończono w grudniu 2008 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 3/2008

## Spis treści

	<b>str.</b>
Senior – pełnoprawny użytkownik drogi. M. Ucińska.....	5
RISER – Infrastruktura poboczy dla zapewnienia bardziej bezpiecznych europejskich dróg. E. Borkowski. ....	11
Rola międzynarodowych ośrodków naukowych w propagowaniu właściwych relacji pomiędzy nauką a gospodarką światową w pracach 33 międzynarodowego kongresu EIBA 2007. A. Krupińska, E. Włodarczyk. ....	14
Działalność archiwum zakładowego ITS. B. Zakrzewski. ....	17
Fakty i opinie.....	25
Nowe przepisy.....	32
Z życia ITS.....	33
Przegląd dokumentacyjny.....	45

## **SENIOR – PEŁNOPRAWNY UŻYTKOWNIK DROGI**

W literaturze dotyczącej zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego wiele uwagi poświęca się edukacji komunikacyjnej młodzieży, kierowcom młodym wiekiem (18-24 lata), a nie przywiązuje się dostatecznej wagi do kwestii związanych ze starszymi uczestnikami ruchu drogowego.

Prognozy demograficzne wskazują, że również w Polsce udział osób starszych w ruchu drogowym zarówno kierujących, jak i pieszych będzie coraz większy. Już obecnie osoby po 60 roku życia stanowią w Polsce 17 procent populacji. Dzisiejsi 30, 40, 50-latkowie, którzy obecnie nie wyobrażają sobie życia bez samochodu, zapewne i za kilkanaście/kilkadziesiąt lat nie zrezygnują z komfortu jazdy własnym pojazdem.

Badania Światowej Organizacji Zdrowia WHO (Kubiak, 2005) potwierdzają, iż „starość” na drodze bywa mniej niebezpieczna niż „młodość”. Zaawansowana starość jest niebezpieczna, jednakże udział młodych kierowców w wypadkach drogowych jest dużo większy niż kierowców dojrzałych. Odwołując się do badań amerykańskich i europejskich najbezpieczniejszymi kierowcami są osoby pomiędzy 35 a 69 rokiem życia. Kierowcy w tym wieku są dojrzałsi, charakteryzują się większym doświadczeniem, emocjonalnym zrównoważeniem i zwykle posiadają wiedzę o własnych ograniczeniach. Mimo, iż mają wolniejszy czas reakcji, czasem gorzej oceniają zmieniającą się sytuację drogową, niekiedy przeceniają swoje umiejętności i możliwości i nie zawsze na bieżąco interesują się zmianami przepisów drogowych, to są na ogół ostrożnymi kierowcami i powodują najmniej wypadków wśród osób pełnoletnich.

Senior za kierownicą to zazwyczaj człowiek, który przejechał wiele tysięcy kilometrów, w różnych warunkach, dobrze radzi sobie z wyzwaniami, jest bardziej odpowiedzialny, zapomina o brawurze, gdyż uznaje, iż na drodze nie musi nic nikomu udowadniać. Jest to na ogół kierowca, który pogarszając się sprawność rekompensuje doświadczeniem.

Niestety, nie każdy starszy człowiek jest świadomy negatywnych zmian, jakie następują w jego organizmie oraz skali możliwej rekompensaty nabytym doświadczeniem. Niektórym osobom trudno się przyznać do słabości i przeceniając swoje umiejętności nie chcą korzystać z rozwiązań kompensacyjnych.

Jak wynika z badań (Reza, 2002) wraz z wiekiem człowieka większość funkcji psychicznych ulega upośledzeniu. Zmniejsza się wrażliwość układu nerwowego i zwiększa jego bezwładność. Ponadto obniża się sprawność zmysłów, zwłaszcza wzroku i słuchu. Zmniejsza się ostrość i zakres pola widzenia, zdolność akomodacji, pogarsza się widzenie głębi, a także zdolność rozróżniania barw. Zatem z wiekiem dochodzi u człowieka do pogorszenia psychofizjologicznych funkcji organizmu. Zmiany tych funkcji zachodzą ze szczególną intensywnością po 40 roku życia. Zmniejsza się wówczas zdolność widzenia o zmroku i wydłuża się czas adaptacji oczu. U kierowców w wieku 40-50 lat występują mniej lub bardziej wyraźne zmiany w systemie nerwowym przejawiające się obniżoną zdolnością reagowania na bodźce zewnętrzne. Z badań wynika też, że największe zmiany czasu reakcji występują w wieku 50-60 lat oraz po 65 roku życia. Osoby w podeszłym wieku (po 75 roku życia) charakteryzują się nawet dwukrotnie dłuższym czasem reakcji w stosunku do ludzi młodych.

Największym zakłóceniom podlega system pamięci krótkotrwałej. Zmniejszają się możliwości bezpośredniego przypominania. Osoby starsze są mniej efektywne w poszukiwaniu nowych, skutecznych sposobów przyswajania i zapamiętywania informacji. Obok ludzi w podeszłym wieku, zachowującym do końca życia doskonałą pamięć i sprawność intelektualną, funkcjonują również i tacy, których pamięć jest w mniejszym lub

większym stopniu upośledzona. Na ogół u ludzi starszych zaburzona jest pamięć bezpośrednia: coraz trudniej zapamiętać im rzeczy nowe, czyli wytwarzać nowe ślady pamięciowe. W znacznie mniejszym stopniu mają zaburzoną pamięć długotrwałą: pamiętają to, co zapamiętali kiedyś. Naukowcy przypuszczają, że ma to związek z mechanizmem zapominania, który ma charakter obrony psychicznej, przed nadmiernym obciążeniem liczbą bodźców (Helmuth, 2002).

Stwierdzono również niekorzystny wpływ starzenia się na proces uwagi (Kielar-Turska, 2002). Obniża się zdolność do syntetyzowania informacji o obiekcie. Pogarsza się koncentracja uwagi. Osoby starsze szybciej się męczą i zaczynają popełniać błędy w toku wykonywania zadania.

Po przekroczeniu 60 roku życia może dojść do pogorszenia funkcjonowania intelektualnego. Wraz z wiekiem obniża się inteligencja płynna, związana z wrodzonymi kompetencjami intelektualnymi, natomiast inteligencja skrytalizowana, oznaczająca kompetencje nabyte w toku edukacji, wykazuje tendencję do wzrostu lub utrzymywania się na stałym poziomie w całym okresie życia dorosłego (Reza, 2002).

Czynnościową wydolność człowieka w funkcji jego wieku można scharakteryzować następująco (Ilmarinen, 1999):

- Zmiany związane wyłącznie z procesem starzenia się są często trudne do identyfikacji; rodzaj pracy i styl życia mogą zmiany te przyspieszać lub opóźniać.
- Kondycja fizyczna, sprawność narządów zmysłu (słuch, wzrok, równowaga) oraz zdolności psychofizyczne obniżają się wraz z wiekiem. Zmiany te nie przebiegają liniowo, rozpoczynają się w różnych okresach u mężczyzn i kobiet, i dalej trwają również w różnych dla obu płci cyklach.
- Zmiany w fizycznej wydolności człowieka oraz starzenie się narządów zmysłów nie przebiegają równolegle w zakresie wszystkich cech. Badania wykazują, że najwyższe możliwości w zakresie inteligencji i funkcji poznawczych (mierzonych np. „Skalą Wechslera”) wykazują ludzie w wieku 24–30 lat, po czym wskaźnik ten stopniowo spada, ale nie ma większej różnicy w tym spadku między okresami życia 62–72 lata i 74–86 lat.

Badania (Helmuth, 2002) naukowców z Uniwersytetu w Michigan wskazują, że u ludzi występuje wiele rodzajów umiejętności, które utrzymują się na stałym poziomie, pomimo upływu lat. Niejednokrotnie poziom szeregu umiejętności nawet wzrasta mimo starzenia się. Jako przykład podaje „Test słownictwa”, w którym uzyskano poprawę wyników wraz ze wzrostem wieku badanych osób. Z wiekiem ludzie gorzej radzą sobie z orientacją przestrzenną, pamięcią oraz testami, w których trzeba rozwiązywać określone problemy, ale ich słownictwo wzbogaca się.

W 2006 roku, w Polsce najwyższy wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1 milion populacji odnotowano w przedziale wiekowym 18-24 lata (Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku, 2007). Drugi co do wielkości wskaźnik osób, które poniosły śmierć w wypadkach drogowych dotyczy osób po 60 tym roku życia i wynosi 191, 36 na 1 milion populacji (Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku, 2007). W 2006 roku wśród ofiar wypadków drogowych, osoby powyżej 60 roku życia stanowiły prawie 15% (1268 osób zabitych i 8376 rannych).

Z wypadkowością bardziej związane jest doświadczenie kierowców niż z ich wiek (Łuczak, 2003) oraz skłonność do ryzyka (Naatanen, Sumala, 1985). To młodzi kierowcy, stanowią grupę największego ryzyka w ruchu drogowym. Mimo, iż pod względem podstawowych predyspozycji do wykonywania zadań percepcyjno-motorycznych są w wieku optymalnym dla uzyskiwania dobrych wyników w tego typu zadaniach, uczestniczą w znacznie większej liczbie wypadków, niżby to wynikało z ich udziału w populacji kierowców.

Tabela 1

## Sprawcy wypadków – kierujący według grup wiekowych

Grupy wieku	Wypadki	Zabici	Ranni	Populacja
18-24	8 692	993	12 769	4 472 571
25-39	12 360	1290	16 943	8 312 609
40-59	9 569	934	12 580	10 959 887
<b>60 i więcej</b>	<b>2 914</b>	<b>334</b>	<b>3 483</b>	<b>6 626 116</b>

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku, 2007

Większość wypadków drogowych spowodowali kierujący pojazdami. Byli sprawcami 37 129 wypadków. Z tego kierujący po 60 roku życia spowodowali 2 914 wypadków. Zginęło w nich 334 osoby a 3 483 zostały ranne. Trzy procent (1401) wypadków powstało z winy pieszych po 60 roku życia. Osoby starsze (po 60 roku życia) – piesi byli sprawcami 20% wypadków powstałych z winy pieszych ([www.policja.pl](http://www.policja.pl)).

Należy wspomnieć, iż starsi uczestnicy ruchu drogowego to grupa niejednorodna. Wśród nich są także osoby czynne zawodowo, u których nie zauważa się szczególnego nasilenia objawów związanych ze starością.

Osoby starsze, podobnie jak ludzie młodzi czy w średnim wieku, chcą prowadzić samodzielne i niezależne życie. Chcą pozostać aktywnymi tak długo jak to możliwe. Europejska polityka dotycząca osób starszych ma na celu podtrzymanie ich mobilności jako ważnego elementu integracji społecznej.

Wychodząc z tego założenia powstał projekt naukowo-badawczy o nazwie **SIZE** pt. „Jakość życia seniorów w zależności od warunków mobilności” („Life quality of senior citizens in relation to mobility conditions”). Był on częścią 5 Programu Ramowego Unii Europejskiej. Tematyka badawcza tego projektu obejmowała m.in. takie zagadnienia jak: Starzejące się społeczeństwo Europy i jego ograniczenia, Zmaganie się z ograniczeniami starszego wieku (Żakowska, Kubiak, 2004).

Celem tego międzynarodowego projektu, prowadzonego w latach 2003-2005 była poprawa warunków mobilności osób starszych oraz zapewnienie im większego bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Badania były równolegle prowadzone w 8 krajach Europy – Austrii, Czechach, Niemczech, Irlandii, Włoszech, Polsce, Hiszpanii, Szwecji. Jego koordynatorem był Fatum OHG i Uniwersytet Wiedeński. Polskę reprezentowała Politechnika Krakowska.

Badaniami objęto ekspertów, którzy mają wpływ na kształtowanie warunków drogowych oraz osoby starsze – użytkowników ruchu drogowego. Badaną populację stanowiło 60% kobiet i 40% mężczyzn. Struktura wiekowa badanej populacji przedstawiała się następująco: 52% miało 65-74 lata, 41% miało 75-84 lata, 7% liczyło ponad 85 lat.

Autorzy projektu dzięki badaniom chcieli uzyskać odpowiedzi na następujące pytania: jak seniorzy radzą sobie z sytuacją dotyczącą ich mobilności, jakie czynniki poprawiają a jakie ograniczają mobilność seniorów, jakie środki są niezbędne do polepszenia obecnej sytuacji, oraz jakie czynniki ograniczają wprowadzenie proponowanych ulepszeń.

Osoby starsze poruszają się przede wszystkim pieszo. Drugim najczęstszym sposobem poruszania się osób wiekowych jest jazda samochodem. Rezultaty badań projektu przyniosły m.in. informację nt. częstotliwości prowadzenia pojazdu przez osoby starsze w różnych krajach Europy.

Tabela 2

## Częstotliwość prowadzenia pojazdu przez starszych kierowców

Państwo	Nigdy	Prawie nigdy	Stosunkowo często	Bardzo często
Austria	32,6%	26,1%	21,7%	19,6%
Czechy	80,9%	6,7%	3,4%	9,0%
Niemcy	17,5%	25,4%	42,9%	14,3%
Irlandia	59,2%	2,1%	16,3%	22,4%
Włochy	9,1%	47,7%	25,0%	18,2%
Polska	72,3%	12,3%	9,2%	6,2%
Hiszpania	60,5%	9,2%	21,1%	9,2%
Szwecja	18,8%	0%	16,7%	64,6%
<b>Ogólnie</b>	<b>48,8%</b>	<b>14,7%</b>	<b>18,5%</b>	<b>18,0%</b>

Źródło: Monterde i Bort H., Risser R. (2007)

Dane te wskazują, że 1/3 kierowców starszych wiekiem prowadzi pojazd regularnie (36,5%). W trakcie jazdy osoby starsze napotykać wiele barier, utrudniających im swobodne uczestniczenie w ruchu drogowym. Wyniki badań projektu pokazały, że są to m.in.: ograniczenia subiektywne związane z narządami zmysłów tj. wzroku, słuchu, jak również ograniczenia obiektywne tkwiące w infrastrukturze, nie dostosowana do ograniczeń ludzi starszych sygnalizacja świetlna (zbyt krótkie fazy zielonego światła), niedostosowanie pojazdów dla osób starszych, niewystarczająca liczba znaków drogowych oraz w mentalności i kulturze współuczestników ruchu: negatywne nastawienie społeczeństwa do ludzi starszych (ignorancja, brak szacunku), nieuprzejmość innych kierowców (arogancja, brak kultury, szybki i agresywny sposób prowadzenia pojazdu, brak odpowiedzialności) (Monterde i Bort, Risser, 2007).

Osobną kategorią, zajmującą ważne miejsce w badaniach jest bariera natury psychologicznej – strach. Ludzie starsi obawiają się m.in.: zmian, dotyczących warunków drogowych, wprowadzania nowych technologii, konsekwencji problemów zdrowotnych, braku wsparcia ze strony innych, uprzedzeń innych kierowców, sposobu traktowania przez innych kierowców, osłabienia refleksu (Monterde i Bort, Risser, 2007).

Badania wskazują, iż jedną z podstawowych strategii radzenia sobie z niekorzystnymi warunkami ruchu drogowego przez osoby starsze jest wycofanie się z czynnego życia w związku z ograniczeniami zdolności poruszania się. Może to prowadzić do obniżenia jakości ich życia (Żakowska, Kubiak, 2004).

W celu poprawy warunków mobilności osób starszych zarówno w opinii samych zainteresowanych, jak również w opinii ekspertów należy: instalować sygnalizację świetlną ułatwiającą poruszanie się osobom starszym, zwiększać możliwości komunikowania się, wprowadzać stosowne uregulowania prawne, zapraszać do udziału w różnych organizacjach uczestniczących w procesach planowania przestrzennego, pozwalać starszym kierowcom na posiadanie prawa jazdy bez limitu wieku, a co najwyżej z właściwymi ograniczeniami dotyczącymi np. pory jazdy, maksymalnej prędkości, itp., pozwalać starszym kierowcom na używanie miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych, albo wyznaczać im specjalnie rezerwowane miejsca (Monterde i Bort, Risser, 2007).

Skutecznym działaniem mogącym wpływać na bezpieczeństwo w ruchu drogowym osób starszych, kierujących pojazdem, mogłyby być okresowe badania psychologiczne i lekarskie.

W Polsce kierowca nie wykonujący pracy na stanowisku kierowcy poddawany jest badaniom lekarskim i psychologicznym raz – w momencie gdy ubiega się o otrzymanie

prawa jazdy. Kondycję psychofizyczną kierowcy sprawdza się częściej, o ile osoba wykonuje pracę na stanowisku kierowcy, bądź złamie prawo (przekroczy limit 24 punktów karnych, prowadziła pojazd po spożyciu alkoholu, była sprawcą wypadku drogowego) i zostanie skierowana przez policję. Tymczasem, badania psychologiczne oprócz funkcji selekcyjnej, związanej z wykluczeniem u osoby badanej dysfunkcji w zakresie właściwości psychofizycznych, osobowościowych i temperamentalnych, dają wiedzę kierowcy o jego sprawności psychicznej i indywidualnych mechanizmach zachowania. Uzyskane w trakcie badania informacje mają pobudzać do samorefleksji, wskazać na sposoby rekompensowania ewentualnych braków czy niedoskonałości oraz wywierać wpływ na funkcjonowanie osoby w ruchu drogowym. Jeśli kierowca jest świadomy swoich ograniczeń, może zmienić sposób prowadzenia pojazdu na bardziej bezpieczny. Jeździć wolniej, unikając podróży po zatłoczonych drogach, w godzinach szczytu, po zmierzchu, inaczej rozkładając czas jazdy. Właściwym rozwiązaniem byłoby również kierowanie na takie badania, niezależnie od wieku, osób chorych, zagrożonych np. demencją.

Ograniczenia maksymalnego wieku kierowców występują na przykład w Irlandii, gdzie osoby powyżej 70 roku życia prawo jazdy dostają na 3 lata.

W niektórych krajach instytucje publiczne i organizacje pozarządowe nie pozostawiają seniorów, w tym kierowców, samym sobie. Przykładem może być Austria, gdzie Wiedeńskie Kuratorium ds. Bezpieczeństwa koordynuje prowadzoną we wszystkich landach kampanię „60+”.

Także producenci samochodów nie pozostają obojętni na problemy ludzi starszych. Toyota zamierza skonstruować inteligentne samochody dla kierowców w podeszłym wieku<sup>1</sup>. Będą to samochody z urządzeniami, które pomogą jeździć osobom w podeszłym wieku, poprawiając ich błędy lub np. samoczynnie ustawiając klimatyzację na taką temperaturę, by prowadzący nie był senny. Inteligentne auta rozpoznające emocje kierowców i stan ich umysłu oraz reagujące na nie, Toyota chce zaprojektować z pomocą prof. Ryuty Kawashimy z Uniwersytetu Tohoku. Ocenia on, że już za pięć lat mogą się pojawić samochody z podstawową wersją oprogramowania dla ludzi starszych. Ale nie tylko dla nich. Jego celem jest skonstruowanie samochodów, których prowadzenie ma pobudzać aktywność umysłu u wszystkich kierowców.

Rozwiązań jednak należy szukać w kształtowaniu przyjaznego środowiska drogowego (pojazdy niskopodłogowe, bezpieczne dojścia do przystanków komunikacji miejskiej, odpowiednio wyregulowana sygnalizacja świetlna). Wyrobienie właściwych nastawień i postaw u wszystkich uczestników ruchu drogowego a w szczególności u osób młodszych, uwrażliwienie ich na trudności, z jakimi borykają się starsi ludzie, może sprawić, że nie będą oni czuli się zagubieni w coraz bardziej agresywnym środowisku ruchu drogowego, a dobrowolna rezygnacja z prowadzenia pojazdu nie przyczyni się do ograniczenia ich mobilności.

---

<sup>1</sup> Gazeta.pl Audio 18.12.2007 –Twórca gier Nintendo zaprojektuje Toyoty dla emerytów.

## LITERATURA:

- [1]. Helmuth L. (2002). *A generation gap in brain activity*. „Science”, 296. s.2131-2133
- [2]. Ilmarinen J. (1999). *Aging workers in the European Union. Status and promotion of work ability, employability and employment* [w:] Accidents at work. Finnish Institute of Occupational Health, Helsinki.
- [3]. Kielar-Turska M. (2002). *Rozwój człowieka w pełnym cyklu życia* [w] Strelau J., (red.) Psychologia. Podręcznik akademicki. t.1. Gdańsk: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- [4]. Kubiak S. (2005). *Z medycznej perspektywy To pędzi młodość, to jedzie starość*. Kwartalnik BRD. Warszawa: ITS.
- [5]. Łuczak A. (2003). *3 Międzynarodowa Konferencja na temat Psychologii Transportu i Ruchu Drogowego*. Kwartalnik BRD nr 1. Warszawa: ITS.
- [6]. Monterde i Bort H, Risser R. (2007). *Senior citizens – keep them driving the car? – A presentation using results of the Eu Project SIZE*. Fit to driver 2nd International Traffic Experts Congress Vienna 2007.
- [7]. Naatanen R., Summala H. (1985). *Zachowanie użytkowników dróg a wypadki drogowe*. Warszawa: PWN.
- [8]. Reza A. (2002). *Wybrane zagadnienia przydatne w rekonstrukcji wypadku* [w:] Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego. Kraków: Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych.
- [9]. *Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku*. (2007). Warszawa: KGP.
- [10]. Żakowska L., Kubiak M. (2004). *Warunki mobilności osób starszych w Europie – Podsumowanie stanu wiedzy na podstawie badań projektu SIZE*. Transport miejski i Regionalny. Kraków: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej.
- [11]. [www.policja.pl](http://www.policja.pl) – Analiza wypadków z udziałem osób powyżej 60-tego roku życia w 2006 roku.

**Edward Borkowski**

## **R I S E R – INFRASTRUKTURA POBOCZY DLA ZAPEWNIENIA BARDZIEJ BEZPIECZNYCH EUROPEJSKICH DRÓG**

Ze względu na fakt, że w wyniku wypadków drogowych, polegających na wypadnięciu z drogi pojedynczego samochodu notuje się blisko 20% śmiertelnych ofiar, przed dwoma laty, z inicjatywy Komisji Europejskiej opracowano projekt RISER, w którym ustalono wytyczne projektowania, wykonania i utrzymania najbliższego otoczenia dróg w Europie.

Projekt RISER (Road Infrastructure for Safer European Roads) był wykonywany w latach 2003 – 2006 przez 10 współpracujących ośrodków europejskich pod kierunkiem szwedzkiego uniwersytetu w Chalmers. W pracach brał również udział brytyjski Ośrodek Badawczy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – VSRC (Vehicle Safety Research Centre). Podstawowymi celami projektu było: zebranie danych na temat zdarzeń w otoczeniu dróg i określenie związku pomiędzy warunkami w rzeczywistej eksploatacji i warunkami podczas badań jako wskazówek dla projektantów dróg oraz, określenie dotychczas stosowanych praktyk przy projektowaniu i utrzymaniu infrastruktury drogowej w celu opracowania na tej podstawie lepszych wytycznych, uwzględniających okres eksploatacji infrastruktury.

W projekcie RISER można wyodrębnić trzy odmienne grupy tematyczne. W pierwszej z nich oceniono obecne wytyczne tam, gdzie one istniały. Dla przykładu można podać, że zalecane wymiary strefy bezpieczeństwa w Finlandii i Szwecji nie są uzależnione od rodzaju drogi, podczas gdy we Francji, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Holandii i Hiszpanii rodzaj drogi ma zasadniczy wpływ na te wymiary. Dla odmiany nachylenie poboczy jest określone w Finlandii, Francji, Niemczech, Holandii, Hiszpanii i Szwecji, ale nie w Wielkiej Brytanii. Jedynym czynnikiem, brany pod uwagę przy wyznaczaniu strefy bezpieczeństwa jest zawsze prędkość. Taki brak zgodności dotyczył wielu czynników od oceny stopnia ryzyka do zasad doboru urządzeń bezpieczeństwa.

Grupa druga to dokładna analiza danych o wypadkach. Praca ta prowadzona była pod kierunkiem brytyjskiego ośrodka VSRC, który jest jednym z wiodących, światowych ośrodków naukowo-badawczych, specjalizującym się szczególnie w analizie i ocenie przyczyn wypadków na miejscu zdarzenia.

W ramach projektu RISER opracowano dwie bazy danych, dotyczących wypadków drogowych. W jednej z nich zebrano dane statystyczne 265000 wypadków, które wydarzyły się w siedmiu krajach w okresie od 1992 do 2002 roku. W zestawieniu uwzględniono jedynie wypadki pojedynczych samochodów na drogach zamiejskich co oznacza, że wypadki na drogach wewnątrz aglomeracji miejskich i na wiejskich drogach lokalnych, jak również wypadki z udziałem pieszych nie były brane pod uwagę.

Druga baza danych jest bardzo szczegółowa i została opracowana na podstawie informacji od zespołów VSRC, badających wypadki na miejscu zdarzenia. Kryteria doboru były takie same jak kryteria statystycznej bazy danych, ale wybierano jedynie wypadki samochodów osobowych, a w szczególności przypadki zderzeń z obiektami na poboczu drogi jak bariery energochłonne, słupy, drzewa czy skarpy. Zestawiono dokładne informacje o infrastrukturze w otoczeniu drogi, jak również o uszkodzeniach pojazdu i obrażeniach pasażerów pojazdu. Ta baza danych obejmuje 211 wypadków z siedmiu krajów.

Istniejące dotychczas oprogramowanie tej bazy danych rozszerzono o dodatkowe elementy jak np. szczegółowy opis obszaru pobocza w miejscu wypadku, informację o uderzonym obiekcie na poboczu, który spowodował uszkodzenie samochodu oraz określenie czy

przyczyną wypadku był błąd kierowcy, usterka techniczna pojazdu, czy też inna przyczyna. Ta baza danych zawiera również szkice miejsca wypadku i fotografie.

W bazie tej szczegółowo przeanalizowano skutki zderzeń z różnymi przeszkodami, jak drzewa, ściany, skały, płoty i zakończenia barier energochłonnych, które stanowią rodzaj przeszkód punktowych oraz z przeszkodami typu ciągłego jak skarpy, wały, wadliwe bariery zabezpieczające czy drogi równoległe, tory kolejowe i lasy.

Trzecia grupa tematyczna projektu RISER to rekonstrukcje i symulacje wypadków, w których przeanalizowano poszczególne fazy wypadków i następnie ich skutki. Szczególną uwagę zwrócono na zderzenia z barierami energochłonnymi i innymi elementami zabezpieczenia biernego w celu określenia prędkości pojazdu i kątów przy najechaniu i opuszczaniu tego elementu przez pojazd. W ten sposób można było porównać stosowane, badawcze układy doświadczalne z rezultatami rzeczywistych zdarzeń i wprowadzić do programu komputerowego przebiegi takich zdarzeń.

Podczas badań laboratoryjnych zespół kierowców ochotników prowadził pojazdy w różnych warunkach i układach drogowych, narzuconych przez personel badawczy. W trakcie tych badań stwierdzono np. że wraz przesuwaniem betonowej bariery coraz bliżej krawędzi jezdni kierowcy mają skłonność do zwiększania dystansu między pojazdem a barierą, ale nie zmniejszają prędkości. Te badania symulacyjne wykazały jaką pozycję zajmują kierowcy na drodze w zależności od tego czy droga wyposażona jest w pas awaryjny czy też nie. Stwierdzono również, że na drogach z przydrożnymi drzewami kierowcy nie zachowują zwiększonej ostrożności, mimo że zderzenia z drzewami stanowią 12% ogólnej liczby wypadków pojedynczych samochodów.

Okazało się również, że kierowcy szybko przyzwyczajają się do danych warunków drogowych i nie zachowują zwiększonej ostrożności podczas dalszej jazdy.

## **Rezultaty projektu RISER**

Sprawozdanie końcowe projektu RISER może stanowić podstawę przyszłej dyrektywy europejskiej\*, a tymczasem stanowi zbiór ważnych dokumentów, które mogą być wykorzystane do tworzenia bardziej bezpiecznego otoczenia dróg.

Istnieją dwie kategorie tych dokumentów. Kategoria pierwsza to wytyczne projektowe, które po zidentyfikowaniu niebezpieczeństw podają możliwe rozwiązania, a następnie ocenę przyjętego rozwiązania, zapewniającego zwiększenie bezpieczeństwa danego odcinka drogi. Podkreślone jest znaczenie odpowiedniej strefy bezpieczeństwa, która ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wytyczne projektu RISER podają zalecane wymiary stref bezpieczeństwa, wymagane ze względu na stopień ryzyka, wyznaczony na podstawie prędkości lub innych niekorzystnych elementów, określonych w wyniku przeprowadzonej analizy.

Innym ważnym elementem jest strefa ratunkowa - utwardzona powierzchnia w obszarze strefy bezpieczeństwa na poboczu drogi, w obrębie której nie ma niebezpiecznych elementów jak latarnie, pachołki, skały, umożliwiająca kierowcy, który z jakiegoś powodu zjechał jezdni, powrót na drogę.

Wytyczne podają metody zabezpieczenia niebezpiecznych elementów, których nie można usunąć ze strefy bezpieczeństwa oraz zastosowanie biernych zabezpieczeń drogowych. Zawierają one także zalecenia na temat zbierania danych o wypadkach drogowych.

Wytyczne zajmują się również czynnikiem ludzkim jak np. wspomnianą wyżej skłonnością kierowców do szybkiego przystosowania swoich zachowań do otoczenia drogi.

---

\* Projekt takiej dyrektywy (DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLAMENT AND OF THE COUNCIL ON ROAD INFRASTRUCTURE SAFETY MENAGEMENT został przedstawiony przez Komisję Europejską 5.10.2006r. Aktualnie trwają konsultacje społeczne.

Druga, ważna kategoria dokumentów projektu RISER to wytyczne, dotyczące eksploatacji i utrzymania pobocza dróg, co stanowi bardzo ważny, ale często zaniewany aspekt bezpieczeństwa ruchu drogowego. Każdy odcinek drogi powinien być uważnie sprawdzany przez odpowiednio wyszkolony personel i powinna być stosowana właściwa technika napraw. Dobrze zorganizowana działalność w tym zakresie może dostarczyć ważnych danych. Jeżeli np. pewien odcinek bariery energochłonnej musi być stale naprawiany to należy zastanowić się dlaczego ciągle ulega on uszkodzeniom.

Projekt RISER zawiera wiele pożytecznych informacji, a wszystkie jego dokumenty są ogólnie dostępne w internecie pod adresem:  
[www.lboro.ac.uk/research/esri/publication.htm](http://www.lboro.ac.uk/research/esri/publication.htm)

Poniżej zamieszczono uzyskane z internetu zestawienie zawartych w projekcie RISER tematów. Każdy temat projektu RISER poprzedzony jest symbolem:

D03: Krytyczne obopólne oddziaływanie pomiędzy pojazdem i elementami infrastruktury.

D06: Najlepsze europejskie rozwiązania elementów pobocza drogi: wskazówki na temat kształtowania infrastruktury poboczny nowych i istniejących dróg.

D04: Czynniki decydujące o danej reakcji pojazdu i kierowcy przed zderzeniem.

D01: Baza danych – wypadki polegające na zderzeniu pojazdu z elementami infrastruktury pobocza drogi.

D02: Sumaryczne zestawienie zachowań kierowców i ich reakcji zależnie od ukształtowania pobocza drogi.

D08; Najlepsze europejskie rozwiązania elementów pobocza drogi: wskazówki na temat eksploatacji i utrzymania infrastruktury poboczny dróg.

D05: Sumaryczne zestawienie europejskich rozwiązań konstrukcyjnych – wskazówki na temat poboczny dróg.

D07: Sumaryczne zestawienie procedur przy eksploatacji i utrzymaniu infrastruktury poboczny dróg.

Opracowano na podstawie publikacji pt: "Road Infrastructure for Safer European Roads" TEC (Traffic Engineering & Control December 2006 Vol 47 No 11).

Agnieszka Krupińska  
Ewa Włodarczyk

**ROLA MIĘDZYNARODOWYCH OŚRODKÓW NAUKOWYCH  
W PROPAGOWANIU WŁAŚCIWYCH RELACJI POMIĘDZY NAUKĄ  
A GOSPODARKĄ ŚWIATOWĄ W PRACACH 33 MIĘDZYNARODOWEGO  
KONGRESU EIBA 2007**



**Fot. 1. Tegoroczna edycja EIBA odbyła się we włoskiej Katanii**

Międzynarodowe stosunki gospodarcze, rozwój lokalny, relacje pomiędzy nauką a technologią oraz rola państwowych instytucji badawczych w promowaniu adaptacyjnych procesów ekonomicznych i technologicznych, nabierają w warunkach postępującej globalizacji coraz większego znaczenia. Polem wymiany doświadczeń i wypracowywania nowych rozwiązań jest kongres, cyklicznie organizowany przez międzynarodową organizację - Akademia EIBA (European International Business Academy). Instytucja zrzesza uniwersytety, jednostki badawcze, szkoły wyższe o profilu ekonomiczno-społecznym.

Tegoroczny, już trzydziesty trzeci kongres EIBA 2007 koncentrował się na zagadnieniach związanych z międzynarodowym środowiskiem biznesu oraz rolą państwowych ośrodków badawczych w kreowaniu rozwoju gospodarczo-technologicznego. W ostatnich kilku dekadach można zauważyć zwiększone zaangażowanie wielu jednostek badawczych, które poprzez szereg działań dążą do zainteresowania instytucji prywatnych własnymi badaniami. Wzrost zatrudnienia, stymulacja wymagań lokalnych, uzupełnienie kapitału lokalnego, to tylko niektóre pozytywne aspekty tego zagadnienia. Znaczna część prac badawczych poruszała aspekt aktywności, jako rezultat wprowadzenia innowacji technologicznych i organizacyjnych oraz współzależności lokalnymi ośrodkami naukowymi, takimi jak państwowe centra badawcze. Centra takie są w stanie zmienić lub uruchomić nowe cykle badawcze dzięki wyszkoleniu wysoko wykwalifikowanej kadry i wymianie doświadczeń pomiędzy zainteresowanymi stronami. W sytuacji, gdy państwowe ośrodki badawcze pomagają kreować warunki wymagane dla regionalnego rozwoju naukowego i posiadają

znaczący udział w rozwiązywaniu problemów w lokalnych przedsiębiorstwach poprzez ich interakcje z lokalnymi podmiotami, są one również źródłem nowych pomysłów i kompetencji dla zagranicznych inwestorów, którzy następnie zaszczepiają je w rodzimych krajach. To pozostawia przestrzeń dla interwencji ośrodków rządowych poprzez odpowiednie strategie, zakładające stymulację rozwoju krajowego, konkurencyjność, a także ekonomiczny rozwój we wszystkich zaangażowanych krajach.

Istotnym aspektem jest połączenie teoretycznych i empirycznych doświadczeń oraz ich konsekwencji dla międzynarodowych podmiotów gospodarczych. Jak słusznie zauważył John Cantwell z Uniwersytetu Rutgersa (USA), idea internalizacji przedsiębiorstw narodziła się w wyniku poszukiwań zintegrowanych międzynarodowych ośrodków badawczych. Zagadnienie zostało pozytywnie ocenione jako na tyle ważne, że poświęcono mu cały blok tematyczny zatytułowany „Międzynarodowy biznes i relacje naukowo-technologiczne”. Uczestnicy panelu stwierdzili, że można zaobserwować pewien schemat powyższych relacji: lokalizacja ośrodków badawczych pomiędzy firmami z obcym kapitałem i innymi podmiotami w przestrzeni międzynarodowej (przy uwzględnieniu macierzystych krajów) oraz efektywność powiązań pomiędzy nauką a lokalnymi uniwersytetami i publicznymi ośrodkami badawczymi w procesie kształtowania nauki w ponadnarodowych korporacjach.

Kolejnym istotnym zagadnieniem, które znalazło swoje odzwierciedlenie w programie obrad EIBA 2007 był międzynarodowy biznes i rozwój lokalny. Przewodniczącym sesji poświęconej temu zagadnieniu był Pervez Ghauri z Manchester Business School (Wielka Brytania). W trakcie posiedzenia zwrócono uwagę na problematykę związaną z międzynarodowymi firmami w aspekcie konfliktów pomiędzy rynkami, czy kształtowaniem nowych możliwości rozwoju ekonomicznego. Różnorodne tempo procesów globalizacji rynków stwarza wyzwania nie tylko dla ekonomistów, uczonych, czy podmiotów gospodarczych, ale i ośrodków badawczych. Co więcej, postępująca liberalizacja handlu oraz inwestycji powiększyła lokalne możliwości rozwoju badawczego, kadrowego i geograficznego o stopień wielonarodowy i w efekcie doprowadziła do koncentracji inwestycji w poszczególnych rejonach.

Międzynarodowa integracja gospodarcza jest nieodłącznym elementem globalizacji. Zakresem obejmuje wiele działań, procesów, podmiotów gospodarczych, rynków i gospodarek. Prowadzi to do powstania globalnej sieci powiązań. Zatem jest procesem międzynarodowej integracji, w której rynki scalają się w taki sposób, że zacierają się granice między nimi. Globalizacja przyczynia się do likwidacji ograniczeń, które dawniej utrudniały pełne wykorzystanie możliwości produkcyjnych firm. Korporacje wykorzystują i wdrażają do praktyki gospodarczej najnowsze rezultaty prac badawczych i rozwojowych. Doskonalone są możliwości szybkiego transferu nowych technologii. Zacieśniają się związki między handlem zagranicznym, inwestycjami, przepływem kapitału oraz możliwościami wykorzystania nowoczesnych technologii, których użycie często było dotychczas ograniczone embargiem. O ile procesy te powodują szereg pozytywów, to przyczyniają się także do powstania określonego zagrożenia, jakim jest uzależnienie od grup kapitałowych oraz korporacji transnarodowych, a co więcej międzynarodowego rynku pracy i nierównego rozwoju tych regionów.

Oprócz powyższych zagadnień, istotną część czasu EIBA 2007 poświęcono na omówienie modelu teoretycznego międzynarodowego biznesu oraz nauki, innowacji, handlu i międzynarodowej organizacji produkcji, istocie powstania i ewolucji wielokulturowych korzyści, przesłankom internalizacji. W trakcie Kongresu podkreślono rolę przedmiotu biznesu międzynarodowego, jako cyklu pewnych aktywności wpływających na szereg podmiotów życia gospodarczego, społecznego i administracyjnego. W środowisku międzynarodowym o ogromnej mobilności firm i czynników produkcji, legalne polityczne i administracyjne systemy stają się decyzyjnymi centrami, których koszty, związane

z działalnością gospodarczą, determinują międzynarodową atrakcyjność lokalizacji danej inwestycji. To z kolei wymusza współzawodnictwo nie tylko wśród firm, ale też pomiędzy kulturami i systemami instytucjonalnymi. Niektóre z tych systemów odnoszą sukces, inne przegrywają, a jeszcze inne napotykać lokalny opór w skali makro i mikro.

Zagadnienia dotyczące integracji biznesu, nauki i technologii oraz roli w tym procesie państwowych instytucji badawczych stają się przedmiotem licznych prac doktorskich. W trakcie konferencji EIBA 2007 rozstrzygnięto 21-y konkurs na najlepszą koncepcję pracy doktorskiej z omawianego zakresu przedmiotowego.



**Fot. 2. Studenci biorący udział w konkursie na najlepszą pracę doktorską**

Wnioski z konferencji jednoznacznie potwierdzają ogólnoświatową tendencję do zacieśnienia relacji pomiędzy nauką a gospodarką. Konsultacje Kongresu wskazują też jednoznacznie kierunek rozwoju również Instytutu Transportu Samochodowego, jako jednostki badawczo-rozwojowej biorącej udział w wielu inicjatywach międzynarodowych, projektach oraz wspólnych badaniach.

W dobie postępujących procesów globalizacyjnych, w których dochodzi do fuzji wielkich firm oraz ujednoczenia szeregu procesów technologicznych, rośnie rola jednostek badawczo-rozwojowych jako generatorów współpracy międzynarodowej i promocji nowoczesnych technologii. Jednak głównym aspektem i dążeniem tych jednostek powinna być chęć nawiązania trwałej współpracy ponadnarodowej, wymiany doświadczeń, wspólnych badań oraz wymiany kadry naukowej.

## **DZIAŁALNOŚĆ ARCHIWUM ZAKŁADOWEGO ITS**

Archiwum zakładowe Instytutu Transportu Samochodowego w postaci w jakiej funkcjonuje obecnie powstało w 1996 r. Po zaakceptowaniu przez Archiwum Akt Nowych wprowadzanych przepisów, ówczesny Dyrektor ITS prof. Czesław Łepkowski na mocy Zarządzenia nr 7 z dn. 29 kwietnia 1996 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, archiwalnej i wykazu akt Instytutu Transportu Samochodowego utworzył w ITS Archiwum Zakładowe. Po blisko 10 latach funkcjonowania w 2006 r. przystąpiono do znowelizowania istniejącej instrukcji kancelaryjnej, rzeczowego wykazu akt (RWA) i instrukcji archiwalnej, które dostosowano do nowych przepisów. Obecnie archiwum zakładowe funkcjonuje w oparciu o Zarządzenie Nr 21/2006 Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego z 5 września 2006 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, archiwalnej i rzeczowego wykazu akt. Zarządzenie to na podstawie art. 6 Ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2006 r. Nr 97, poz. 673) i Rozporządzenia Ministra Kultury z dnia 16 września 2002 r. w sprawie postępowania z dokumentacją, zasad jej klasyfikowania i kwalifikowania oraz zasad i trybu przekazywania materiałów archiwalnych do archiwów państwowych (Dz. U. nr 167, poz. 1375) wprowadziło w Instytucie Transportu Samochodowego:

1. Instrukcję kancelaryjną, stanowiącą załącznik Nr 1 do Zarządzenia,
2. Rzeczowy Wykaz Akt stanowiący załącznik Nr 2 do Zarządzenia,
3. Instrukcję archiwalną, stanowiącą załącznik nr 3 do Zarządzenia.

Archiwum Zakładowe podlega Sekcji Informacji Naukowej i Wydawnictw (IN). Podstawowym dokumentem określającym organizację i zakres działania archiwum zakładowego ITS jest „*Instrukcja o organizacji i zakresie działania archiwum zakładowego*” zwana w skrócie „*Instrukcją archiwalną*”. Określa ona zasady gromadzenia przechowywania i udostępniania akt oraz przekazywania materiałów archiwalnych do archiwum państwowego i dokumentacji niearchiwalnej do wybrakowania. Oprócz Archiwum Zakładowego w Instytucie funkcjonuje także Archiwum Prac Naukowych podlegające Sekcji Informacji Naukowej i Wydawnictw (IN), które prowadzi wyznaczony do tego pracownik.

### **Zasób archiwum zakładowego**

Zasób archiwum zakładowego ITS stanowi dokumentacja powstała i powstająca w związku z działalnością Instytutu, służąca przede wszystkim potrzebom badawczym oraz służbowym pracowników ITS. Do korzystania z tego zasobu przez osoby z innych jednostek organizacyjnych bądź osoby fizyczne (uczniowie, studenci, pracownicy naukowci) konieczne jest zezwolenie Dyrektora ITS.

Akta przechowywane w archiwum zakładowym ITS ze względu na wartość archiwalną dzielą się na dwie kategorie: materiały archiwalne (kategoria A) wchodzące w skład państwowego zasobu archiwalnego oraz dokumentację niearchiwalną (kategoria B). Materiały archiwalne to wszelkiego rodzaju akta, bez względu na technikę ich wykonania, mające znaczenie jako źródło informacji o wartości historycznej. Materiały archiwalne wchodzą w skład państwowego zasobu archiwalnego, są przechowywane wieczyście i nie mogą zostać zniszczone. Do oznakowania materiałów archiwalnych stosuje się symbol A. Dokumentacja niearchiwalna to akta posiadające jedynie czasową wartość praktyczną, do której oznaczania stosuje się symbol B. W archiwum zakładowym ITS znajdują się zarówno materiały archiwalne (kat. A) jak i dokumentacja niearchiwalna (kat. B). Miarą fizyczną przechowywanych dokumentów są metry bieżące.

## Wielkość i struktura zasobu Archiwum Zakładowego ITS

Archiwum Zakładowe ITS	Sektorów	Liczba metrów bieżących ogółem (mb)	Liczba zajętych metrów bieżących (mb)	Liczba wolnych metrów bieżących (mb)
Pomieszczenie pierwsze (nr 16)	9 (nr 1-9)	155	135,7	19,3
Pomieszczenie drugie (nr 6)	11 (nr 10-20)	162	136,6	25,4
<b>Ogółem</b>	<b>20</b>	<b>317</b>	<b>272,3</b>	<b>44,7</b>
Akt kategorii A	1 (nr 8)	15	11,7	3,3
Akt kategorii B	19 (nr 1-7, 9-20)	302	260,6	41,4
Akta kategorii A przyjęte w 2007 r.	1 (nr 8)	0,0	0,0	-
Akta kategorii B przyjęte w 2007 r.	5 (nr 2, 3, 10, 15, 20)	16,05	16,05	-

Źródło: Opracowanie własne

Obecnie w zasobie archiwum zakładowego ITS znajduje się 11,7 metra bieżącego (mb) materiałów archiwalnych (kat. A). Pozostałą część stanowi dokumentacja niearchiwalna (kat. B) - 260,6 mb. Materiały archiwalne kat. A przechowywane są w jednym wydzielonym sektorze (sektor nr 8). Zajmują one 4,3% całości dokumentacji przechowywanej w archiwum. Dokumentacja niearchiwalna stanowi 95,7% przechowywanej dokumentacji.

#### **Zakres działania archiwum zakładowego**

Do zakresu działania Archiwum Zakładowego należy:

1. Systematyczne przejmowanie materiałów archiwalnych i dokumentacji niearchiwalnej z poszczególnych komórek organizacyjnych,
2. Przechowywanie i zabezpieczanie przyjętych akt oraz prowadzenie ich ewidencji,
3. Udostępnianie akt osobom upoważnionym do celów służbowych i naukowo-badawczych,
4. Inicjowanie brakowania dokumentacji niearchiwalnej, udział w komisijnym brakowaniu, oraz przekazywanie wybrakowanej dokumentacji do zniszczenia po uprzednim uzyskaniu zezwolenia AAN,
5. Przekazywanie materiałów archiwalnych zgodnie z obowiązującymi terminami do Archiwum Akt Nowych w Warszawie,
6. Utrzymywanie stałej współpracy z komórkami organizacyjnymi ITS w zakresie prawidłowego postępowania z dokumentacją.

#### **Przyjmowanie dokumentacji**

W 2007 r. do archiwum zakładowego przyjęto 7 spisów zdawczo-odbiorczych. Jest to spadek o 40% w porównaniu z rokiem 2006 (12 spisów zdawczo-odbiorczych). Nie przyjęto

żadnych materiałów archiwalnych (kat. A). Przyjęto natomiast 16,05 mb materiałów niearchiwalnych kat. B.

**Tablica 2**

**Dokumentacja przyjęta do archiwum zakładowego w 2007 r.**

<b>2007</b>	<b>Sektory Nr</b>	<b>Przyjęte metry bieżące (mb)</b>	<b>Procent przyjętych akt</b>	<b>Liczba przyjętych spisów zdawczo- odbiorczych</b>	<b>Kat. akt</b>
Dział Finansowo-Księgowy (DF)	10, 20, 15	8,2	51,1	3	B-5
Zakład Psychologii Transportu Drogowego (ZPT)	2, 3	6,25	39,0	2	B-20
Zakład Organizacji i Informatyki (ZOI)	10, 20	1,1	6,8	1	B-5
Sekretariat Dyrektora (DN)	10	0,5	3,1	1	B-2
<b>Ogółem 4 zakłady</b>	<b>5 sektorów</b>	<b>16,05</b>	<b>100</b>	<b>7</b>	<b>B</b>

*Źródło: Opracowanie własne*

Spisy zdawczo-odbiorcze przyjęto tylko z 4 zakładów podczas gdy w 2006 r. przyjęto spisy z 7 zakładów. Przyjętą dokumentację rozmieszczono w 5 sektorach archiwum zakładowego. Najwięcej akt przyjęto z Działu Finansowo-Księgowego – 8,2 mb, co daje 51,1% ogółu przyjętych akt. Na drugim miejscu znajdują się dokumenty z Zakładu Psychologii Transportu Drogowego (ZPT) – 6,25 mb tj. 39,0% ogółu przyjętych akt. Na trzecim miejscu znajdują się akta z Zakładu Organizacji i Informatyki – 1,1 mb (6,8%) a na czwartym z Sekretariatu Dyrektora - 0,5 mb czyli 3,2% ogółu akt przyjętych w 2007 r. Przewidywany czas brakowania większości tych dokumentów nastąpi w 2009 i 2012 r.

**Udostępnienia dokumentacji**

Akta przechowywane w archiwum są udostępniane dla celów służbowych i naukowo-badawczych. Korzystanie z akt do celów służbowych odbywa się na miejscu w archiwum, po uzyskaniu zgody kierownika komórki organizacyjnej, w której akta powstały, jeśli są to akta kat. A. Udostępnianie akt do celów służbowych poza Instytut może nastąpić tylko w uzasadnionych przypadkach na podstawie zgody Dyrektora Instytutu. Nie wypożycza się poza archiwum akt zastrzeżonych przez komórkę organizacyjną, która je wytworzyła, akt uszkodzonych i ewidencji archiwum. Udostępnianie akt do celów naukowo-badawczych oraz dla środków masowego przekazu i osób fizycznych każdorazowo wymaga zgody Dyrektora Instytutu i odbywa się z zachowaniem postanowień zgodnych z:

- ustawą z 21 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. Nr 196, poz. 1631 z późniejszymi zmianami),
- ustawą z 26 stycznia 1984 r. „Prawo prasowe” (Dz. U. Nr 5, poz. 24),
- rozporządzeniem Rady Ministrów z 7 listopada 1995 r. w sprawie trybu udostępniania prasie informacji oraz organizacji i zadań rzeczników prasowych w urzędach organów administracji rządowej (Dz. U. Nr 132, poz. 642),
- ustawą z 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002, Nr 133, poz. 883 z późniejszymi zmianami)
- ustawą z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2001 r. Nr 112, poz. 198)

- ustawą z dnia 29 maja 1995 roku o statystyce publicznej (Dz. U. Nr 88, poz. 439 ze zmian.)
- ustawą z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych ze zmian. (jednolity tekst Dz. U. z 2000 r. Nr 80, poz. 904)

Udostępnianie akt odbywa się w archiwum pod nadzorem pracownika archiwum. Wypożyczający wypełnia kartę udostępniania akt, która jest ewidencjonowana poprzez nadanie jej osobnego numeru. Po zwrocie akt sprawdzany jest ich stan, a fakt zwrócenia odnotowuje się w obecności zwracającego na karcie udostępnienia. Korzystający z akt ponosi pełną odpowiedzialność za udostępnione lub wypożyczone akta i ich zwrot w oznaczonym terminie. W przypadku stwierdzenia braków lub uszkodzeń udostępnionych sporządza się protokół, który podpisuje wypożyczający akta, jego bezpośredni przełożony i pracownik archiwum. Udostępnianie dokumentacji niejawnej określają odrębne przepisy<sup>1</sup>.

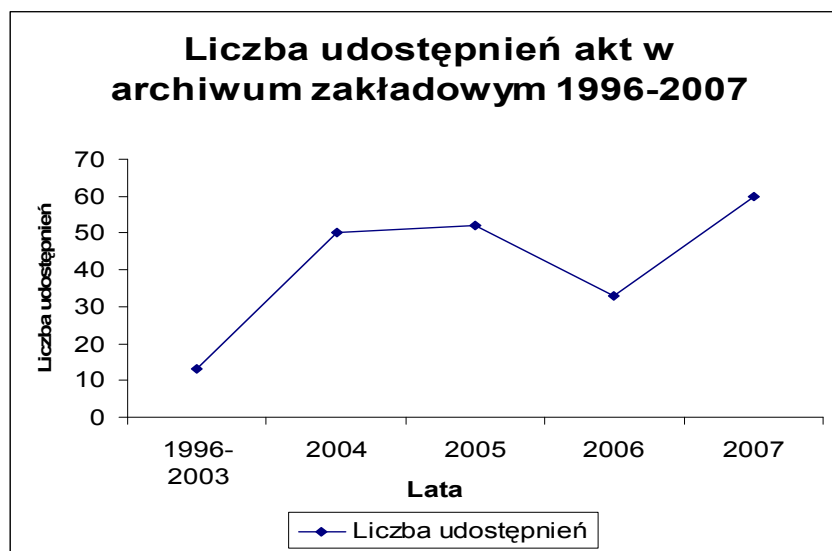
W 2007 r. na ogólną liczbę 211 zarejestrowanych udostępnień w latach 1997-2007 dokonano 62 udostępnień akt tj. 29,4% ogólnej liczby. W porównaniu do roku 2006 r. (33 udostępnienia-15,8% ogólnej liczby udostępnień) liczba udostępnień wzrosła zatem o prawie połowę (47%). W 2005 r. udostępniono akta 52 razy co daje ponad 25% z ogólnej liczby udostępnień.

**Tablica 3**

**Statystyka udostępnień dokumentacji**

Lata	Liczba udostępnień	Udostępnienia w %
1996-2003	14	6,3
2004	50	23,8
2005	52	24,7
2006	33	15,6
2007	62	29,6
Ogółem	211	100

Źródło: Opracowanie własne



Źródło: Opracowanie własne

**Rys. 1. Statystyka udostępnień dokumentacji w archiwum zakładowym ITS w latach 1996-2007**

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. Nr 196, poz. 1631 z późniejszymi zmianami)

Jak wynika z wykresu (Rys.1) liczba wypożyczeń (poza okresem 2006 r.) systematycznie wzrasta. Ponieważ zasób archiwum zakładowego także się powiększa tendencja ta prawdopodobnie będzie utrzymana.

Najwięcej korzystających z zasobu archiwalnego pracowało w Dziale Finansowo-Księgowym - 6 osób. Na drugim miejscu znalazł się Zakład Certyfikacji i Normalizacji z 4 wypożyczającymi. Na trzecim miejscu znalazły się zakłady Dział Administracyjno-Techniczny, Zakład Procesów Diagnostyczno Obsługowych, Zakład Homologacji i Badań Pojazdów – 2 wypożyczenia.

**Tablica 4**

**Wypożyczenia dokumentacji w roku 2007 wg zakładów**

<b>Zakład</b>	<b>Liczba wypożyczeń</b>	<b>Wypożyczenia %</b>	<b>Liczba wypożyczających</b>
Dział Finansowo-Księgowy (DF)	29	46,8	6
Zakład Certyfikacji i Normalizacji (ZCN)	19	30,6	4
Zakład Procesów Diagnostyczno Obsługowych (ZDO)	4	6,6	2
Dział Administracyjno-Techniczny (AT)	3	4,8	2
Zakład Homologacji i Badań Pojazdów (ZBH)	3	4,8	2
Doradca Dyrektora (DD)	1	1,6	1
Spoza ITS	1	1,6	1
Centrum Ochrony Środowiska (COŚ)	1	1,6	1
Zakład Organizacji i Informatyki (ZOI)	1	1,6	1
<b>Razem</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>	<b>20</b>

*Źródło: Opracowanie własne*

Prawie połowę wypożyczeń akt archiwum zakładowe wykonało na rzecz Działu Finansowo Księgowego - 46,8%. W drugim rzędzie akta wypożyczano z Zakładu Certyfikacji i Normalizacji - 30,6% udostępnień. Oba te zakłady to prawie 80% wypożyczeń. Na trzecim miejscu znajdują się wypożyczenia pracowników Zakładu Procesów Diagnostyczno-Obługowych (ZDO) - 6,6%. Na czwartym miejscu wspólnie znajdują się Dział Administracyjno-Techniczny i Zakład Badań i Homologacji Pojazdów (ZBH) - 4,8% ogólnej liczby wypożyczeń w 2007 r. W sumie w 2007 r. wypożyczeń dokonało 20 pracowników z 9 zakładów tj. ponad 10% pracowników Instytutu.

**Lokal i wyposażenie archiwum zakładowego**

Archiwum Zakładowe ITS składa się z dwóch pomieszczeń. Oba pomieszczenia archiwum wyposażone są w regały metalowe dostosowane do wymiarów akt i rozmieszczone w sposób umożliwiający swobodny dostęp do nich. Regałom znajdującym się w obu pomieszczeniach archiwum przydzielono odpowiednie sektory. Każdy regał i półkę przyporządkowano odpowiedniemu oznaczeniu cyfrowemu i literowemu. Dzięki temu łatwiej jest odnaleźć dany tom czy teczkę gdyż na spisach zdawczo-odbiorczych wpisuje się położenie tomów i teczek.

Tablica 5

## Wielkość zasobu archiwalnego w pierwszym pomieszczeniu nr 16 Archiwum Zakładowego ITS

Sektor	Zajęte metry bieżące (mb)	Wolne metry bieżące (mb)	Metry bieżące ogółem (mb)
1	19,8	0,2	20
2	20,0	0,0	20
3	16,4	3,6	20
4	17,4	2,6	20
5	15,8	4,2	20
6	13,4	1,6	15
7	12,5	2,5	15
8	11,7	3,3	15
9	8,7	1,3	10
<b>Ogółem 9 sektorów</b>	<b>135,7</b>	<b>19,3</b>	<b>155</b>

Źródło: Opracowanie własne

Na 9 wydzielonych sektorów w pomieszczeniu pierwszym liczącym 155 mb zajętych jest 135,7 mb (87,5% ogółu mb). Wolnych jest 19,3 mb niestety w różnych sektorach, co realnie daje 12,5% mb. W Sektorze 8 znajdują się akta kategorii A. Zajmują one 11,7 mb tj. 7,5% całości akt w pomieszczeniu.

Drugie pomieszczenie, które Archiwum otrzymało w połowie 2004 r., jest nieco większe. Wydzielono w nim 11 sektorów o numeracji od 10 do 20. Regały zawierają ogółem 162 mb tj. 7 mb więcej niż w pomieszczeniu pierwszym. Zajętych jest 136,6 mb, co daje 84,4% ogółu mb. Wolnych pozostaje 25,4 mb, co daje 15,6% ogółu metrów bieżących.

Tablica 6

## Wielkość zasobu archiwalnego w pomieszczeniu drugim Archiwum Zakładowego ITS

Sektor	Ilość zajętych metrów bieżących (mb)	Ilość wolnych metrów bieżących (mb)	Ilość metrów bieżących (mb)
10	18,0 <sup>2</sup>	0,0	18
11	11,3	0,7	12
12	2,0	4,0	6
13	11,6	0,4	12
14	18,0	0,0	18
15	17,7	0,3	18
16	18,0 <sup>3</sup>	0,0	18
17	18,0 <sup>4</sup>	0,0	18
18	2,0	10,0	12
19	2,0	10,0	12
20	18,0 <sup>5</sup>	0,0	18
<b>Ogółem 11 Sektorów</b>	<b>136,6</b>	<b>25,4</b>	<b>162</b>

Źródło: Opracowanie własne

<sup>2</sup> 6 mb zajmują Prace naukowe nr 1831-2529 będące integralną częścią Archiwum Prac Naukowych

<sup>3</sup> Prace naukowe nr 1-1830 oraz 4201-5269

<sup>4</sup> J.w.

<sup>5</sup> Patrz przypis 2

Ogółem w obu pomieszczeniach archiwum Instytut dysponuje 317 mb. Zajętych jest 272,3 mb (prawie 85,9% powierzchni archiwum). Wolnych pozostaje tylko 44,7 mb, czyli nieco ponad 14,1% powierzchni archiwum. W 2007 r. przyjęto 16,05 mb akt<sup>6</sup>, co daje 5,9% ogólnej zajętej powierzchni archiwum. Z powyższych danych wynika, że w perspektywie kilkunastu miesięcy może nastąpić wyczerpanie powierzchni archiwalnych.

### **Brakowanie**

Corocznie w archiwum zakładowym ITS przeprowadzane jest brakowanie dokumentacji, której termin przechowywania już minął. Także w marcu 2007 r. stosowna Komisja dokonała oceny i wydzielenia przeznaczonej do przekazania na makulaturę lub do zniszczenia dokumentacji niearchiwalnej w ilości 9 mb, uznając, że stanowi ona dokumentację niearchiwalną nieprzydatną dla celów praktycznych ITS oraz, że upłynęły terminy jej przechowywania określone w jednolitym rzeczowym wykazie akt. Po uzyskaniu zgody Dyrektora Archiwum Akt Nowych na wybrakowanie dokumentacji archiwalnej wyszczególnionej w przesłanym do AAN piśmie wyselekcjonowane akta wybrakowano.

### **System komputerowy do obsługi archiwum**

W październiku 2004 r. zakupiono do archiwum zakładowego nowoczesny system komputerowy „*Archiwum – Cyfrowy System Archiwizacji*”<sup>7</sup>. Wprowadzenie wszystkich informacji o archiwum począwszy od 1996 r. do bazy danych systemu trwa do chwili obecnej. W najbliższych miesiącach baza danych będzie kompletna i przygotowana do obsługi przez użytkowników w całym ITS<sup>8</sup>.

Ponieważ system „*Archiwum-CSA*” miał już 3 lata postanowiono go zmodernizować. W listopadzie 2007 r. postanowiono zatem dokonać:

1. Aktualizacji systemu „*Archiwum CSA*” wykorzystywanego w ITS do wersji webowej systemu „*Archiwum-ISA*”,
2. Wprowadzenia nowego Rzeczowego Wykazu Akt (RWA) do systemu,
3. Wdrożenia Modułu Końcówki służącego do przygotowania i przekazania danych do archiwum),
4. Wdrożenia Modułu WebSearch służącego do wyszukiwania i zamawiania dokumentów przez pracowników,
5. Szkolenia użytkowników i administratorów (jednodniowego),
6. Wdrożenia systemu w najnowszej wersji i jego konfiguracja wraz z przeniesieniem danych ze starego systemu.

Program „*ISA-Intranetowy System Archiwizacji*” został zainstalowany w grudniu 2007 r. W najbliższych miesiącach z bazy danych programu będą mogli korzystać wszyscy pracownicy ITS. W programie istnieje możliwość zamówienia teczki z własnego stanowiska pracy wyposażonego oczywiście w komputer, podobnie jak przeglądania całej zawartości archiwum, oraz możliwość tworzenia i przekazywania spisu zdawczo-odbiorczego drogą elektroniczną bezpośrednio do archiwum.

### **Cele na 2008 r.**

W 2008 r. nie planuje się przekazywania zgodnie z obowiązującymi terminami materiałów archiwalnych do Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Tak jak dotychczas utrzymywana będzie stała współpraca z komórkami organizacyjnymi ITS w zakresie prawidłowego postępowania z dokumentacją. Ilość dokumentacji a co za tym idzie, liczba wypożyczeń w archiwum zakładowym systematycznie jednak wzrasta i ta tendencja prawdopodobnie

<sup>6</sup> Patrz Tabl.1

<sup>7</sup> Licencja Nr 0001809/MG/ITS/1/2004

<sup>8</sup> Obecnie w bazie danych programu wpisanych jest 225 spisów zdawczo-odbiorczych tj. 5199 Tomów oraz 9806 jednostek aktowych (teczek).

będzie się pogłębiać w miarę spływania kolejnych spisów zdawczo-odbiorczych. By sprostać narastającym problemom w nadchodzącym 2008 r. w archiwum zakładowym będą czynione starania by dokonać:

- brakowania dokumentacji niearchiwalnej, której okres przechowywania już minął,
- zakupu urządzenia xero by wypożyczający mogli wybrane dokumenty kserować na miejscu,
- montażu klimatyzacji,
- uzupełnienia bazy danych i wdrożenia „*Archiwum-ISA*” w całym Instytucie Transportu Samochodowego.

# FAKTY I OPINIE

Także w 2008 r. włoscy kierowcy złomujący przy zakupie nowego samochodu pojazdy spełniające normę emisji spalin Euro 0 lub Euro 1, a więc zarejestrowane przed 1996 r., dostaną od państwa 800 euro premii. Premia wprowadzona w 2007 roku spowodowała zwiększenie sprzedaży nowych aut o ponad 6% (do 2,33 mln pojazdów), podczas gdy w całej Unii zeszłoroczna sprzedaż była nieznacznie mniejsza od sprzedaży w 2006 r.

**Gazeta Wyborcza z 2.01.2008**

W warszawskiej FSO w 2007 r. wyprodukowano 70 tys. aut Lanos oraz ponad 74 tys. zestawów do ich montażu na Ukrainie. Ponadto wyprodukowano 2,8 tys. samochodów Chevrolet Aveo, również w większości (2,6 tys.) wyeksportowanych na Ukrainę. Model ten, produkowane jest na licencji koreańskiej firmy GM DAT, należącej do amerykańskiego koncernu General Motors. Do końca pierwszego kwartału 2008 r. sformalizowane ma być powstanie spółki FSO z General Motors, w której Amerykanie będą mieli 40% udziałów. Docelowo produkcja Chevroletów Aveo ma sięgnąć 240 tys. pojazdów rocznie.

**Gazeta Wyborcza z 2.01.2008**

W 2007 r. w Polsce sprzedano ok. 290 tys. nowych aut, o 20% więcej niż w latach 2005 i 2006. Prognozy Fiata, GM, Toyoty zakładają, że w 2008 roku w Polsce nabywców znajdzie 320 tys. samochodów. Największe rynki zachodnie charakteryzują tendencje spadkowe: w Niemczech o 9% (w 2007 roku sprzedano 3,15 mln nowych samochodów), w Hiszpanii o 1,2% (1,61 mln pojazdów). W USA w 2007 r. sprzedano tylko 16,1 mln pojazdów (najmniej od 10 lat), a przewiduje się, że w 2008 roku sprzedaż może spaść nawet do poziomu 15,5 mln aut.

**Gazeta Wyborcza z 7.01.2008**

Od 1 maja 2004 r. do 31 grudnia 2007 r. Polacy sprowadzili 3,5 mln używanych samochodów, w tym 994,5 tys. pojazdów w 2007 roku. Ponad 2 mln z nich miało dziesięć lub więcej lat (61,6%), a wiek tylko 215,4 tys. (6,3%) aut nie przekroczył 4 lat. Najpopularniejsze auta wśród pojazdów importowanych to: Volkswageny (wyprodukowane przeciętnie w roku 1996) oraz Ople i Fordy (średnio z rocznika 1997). W 2007 roku liderem na polskim rynku nowych samochodów została Toyota (33,8 tys. aut), wyprzedzając Skodę (32,9 tys. aut), Fiata (27,8 tys. aut) oraz Opla (26,7 tys. aut).

**Gazeta Wyborcza z 10.01.2008**

Zaledwie 2,5 tys. dolarów, czyli nieco ponad 6 tys. złotych kosztuje indyjski Tata Nano - najtańsze auto świata. To dwa razy taniej niż najtańsze auta indyjskiej konkurencji, a także taniej niż małodrożowa rosyjska Oka, na którą trzeba wydać 4 tys. dol. Osadzony na małych kołach Tata Nano ma 3,1 m długości i oferuje miejsce dla czterech lub pięciu pasażerów (zależnie od wersji). Silnik Nano posiada dwa cylindry o łącznej pojemności 623 cm sześć., które generują moc 33 KM i rozpędzają auto do prędkości 105 km na godz. Szef indyjskiego koncernu zapewnia, że samochód i jego silnik spełniają najbardziej wyśrubowane nowoczesne normy emisji spalin i ochrony w razie wypadków. Średnie zużycie paliwa wynosić ma ok. 5 litrów na 100 km. Tata myśli o produkcji nawet miliona takich samochodów rocznie. Konkurencyjne, bardzo tanie pojazdy dla Hindusów szykują już konkurenci z Renault i Suzuki.

**Gazeta Wyborcza z 10.01.2008**

Rok 2008 ma być rekordowy pod względem liczby wyprodukowanych w Polsce samochodów. Producenci zapowiadają, że z ich fabryk wyjedzie ponad 1,1 miliona aut. Jest to duży skok w porównaniu z rokiem ubiegłym, kiedy taśmy produkcyjne opuściło 869,5 tys.

sztuk. Najwięcej, bo aż 500 tys. pojazdów ma wyjechać z Fiat Auto Poland. Na drugie miejsce zajmowane dotychczas przez Opla przesunąć się ma zająć Fabryka Samochodów Osobowych, też zresztą należąca do koncernu General Motors. Plany FSO zakładają wyprodukowanie łącznie 230 tys. aut. Z tego po 70 tysięcy Lanosa i Chevroleta Aveo oraz 90 tys. zestawów montażowych Lanosa. Opel tym samym przesunie się na trzecią pozycję w rankingu z produkcją około 200 tys. sztuk. Czwarte miejsce przypadnie zatem prawdopodobnie niemieckiemu Volkswagenu z Poznania. Zakład VW w Polsce ma opuścić 185 tys. pojazdów.

#### **Gazeta Wyborcza z 11.01.2008**

W ubiegłym roku liczba sprzedanych w Polsce nowych luksusowych aut segmentu premium wzrosła, w porównaniu z rokiem 2006, o 33,05 proc. do 15 tys. 906 pojazdów. Zaledwie dwie marki na 11 klasyfikowanych w tej grupie - Jaguar oraz Maybach - odnotowały spadek sprzedaży. Pozostałe zanotowały wzrost. Liderem segmentu jest Mercedes - sprzedaż aut tej firmy w Polsce zamknęła się liczbą 3 tys. 661, o 24,35 proc. wyższą w porównaniu z rezultatami roku 2006. Udział firmy w segmencie wyniósł na koniec roku 23 proc. Na drugiej pozycji znajduje się Volvo. 3 tys. 567 sprzedanych w 2007 r. samochodów (o 33,8 proc. więcej niż rok wcześniej). Marka ma 22,4 proc. udziału w rynku aut segmentu premium. Trzecia pozycja należy do Audi. Dealerzy tej marki sprzedali w Polsce 3 tys. 523 samochody, o 27,9 proc. więcej niż w roku 2006. Marka ma 22,15-proc. udziału w rynku. Ścisłą czołówkę segmentu zamyka BMW z liczbą 3 tys. 257 sprzedanych aut (wzrost o 64,25 proc.). Dało to marce 20,48 proc. udziału w rynku.

#### **Gazeta Wyborcza z 11.01.2008**

Płatna autostrada A4 z Katowic do Krakowa nie spełnia standardów wymaganych od tej kategorii dróg. Ministerstwo Infrastruktury naciska na

koncesjonariusza Stalexport Autostrada Małopolska, aby ten przestał pobierać opłaty lub przynajmniej je ograniczył (121 mln zł w 2007 roku). Firma w 2005 roku otrzymała 380 mln zł kredytu na remont autostrady, który miałby się zakończyć w 2010 roku.

#### **Gazeta Wyborcza z 12/13.01.2008**

W 2007 r. w Chinach wyprodukowano 8,88 mln aut (trzecie miejsce na świecie po USA i Japonii), w tym 6,4 mln samochodów osobowych, przy odpowiednio: 7,29 mln i 5,23 mln w 2006 r. Jeszcze w 2000 r. produkcja tylko nieznacznie przekraczała 2 mln aut, w tym 600 tys. aut osobowych. Spośród wyprodukowanych pojazdów ok. 0,5 mln było przedmiotem eksportu (przede wszystkim do Rosji, Iranu i Kazachstanu); jednocześnie Chińczycy importowali ok. 300 tys. pojazdów.

#### **Gazeta Wyborcza z 14.01.2008**

Europejscy kierowcy kupili w 2007 r. 16 mln samochodów, tj. niewiele mniej niż Amerykanie (16,14 mln nowych aut). Najwyższa dynamika wzrostu sprzedaży dotyczyła nowych członków Unii, w których to łącznie sprzedano 1,165 mln aut, tj. o 14,5% więcej niż w roku 2006. W krajach „starej” piętnastki sprzedano w zasadzie podobną liczbę nowych aut jak w 2006 roku, tj. 14,36 mln pojazdów. Liderem sprzedaży nowych aut wśród nowych członków Unii została Rumunia (312,5 tys. aut), wyprzedzając tym samym dzierżącą od pół wieku prymat Polskę.

#### **Gazeta Wyborcza z 17.01.2008**

W 2007 r. Fiat Auto Poland wyprodukował prawie 362 tys. samochodów, niemal jedną piątą więcej niż rok wcześniej. Ten rekord polskie zakłady Fiata chcą pobić już w tym roku. Największym przebojem fabryki Fiata w Tychach jest małowadźowa Panda. To auto produkowane jest już od pięciu lat, a ciągle cieszy się dużym zainteresowaniem klientów. W 2007 r. z taśm tyskich zakładów zjechało 260,7 tys. Pand, prawie

tylko samo co rok wcześniej. Przy tym popularność Pandy rośnie: w 2004 r. wyprodukowano 206,6 tys. tych aut, a w 2005 r. - 214,5 tys. Na taśmach zakładu w Tychach wyrasta jednak konkurent dla Pandy, nowy małodrożowy Fiat 500. Produkcja tego auta ruszyła w połowie 2007 roku i do końca ubiegłego roku w Tychach zmontowano już 65,1 tys. tych aut. W 2007 r. aż 96,3 proc. aut z tyskich zakładów wyeksportowano, w dwóch trzecich do Włoch.

#### **Gazeta Wyborcza z 23.01.2008**

Stawce najlepiej sprzedających się w 2007 na rynku europejskim samochodów przewodzi Peugeot 207 (437 tys. sztuk), który zdetronizował prowadzące od lat auta niemieckie: Volkswagen Golf (435 tys. sztuk) i Ford Focus (406 tys. sztuk). Również w Polsce nastąpiła zmiana lidera. Toyotę Yaris (11,7 tys. sztuk) wyprzedziła Skoda Fabia (17 tys. sztuk) oraz Skoda Octavia (12,4 tys. sztuk). Wśród polskich nabywców największą popularnością cieszyły się pojazdy wyposażone w silniki: benzynowe o pojemności 1,4 l. i dieslowe o pojemności 1,9 l.

#### **Gazeta Wyborcza z 29.01.2008**

Okolo 260 osób straci pracę w postawionej w stan upadłości firmie Toora Poland z Niska (Podkarpackie) produkującej felgi samochodowe. Decyzję o upadłości Toory Poland ogłosił Sąd Okręgowy w Tarnobrzegu w grudniu 2007 r. Wielkość zadłużenia przekraczała wartość majątku spółki. Kłopoty firmy rozpoczęły się w 2007 r. kiedy okazało się, że inwestycje są kosztowniejsze i bardziej czasochłonne, niż zakładali właściciele. Na dodatek produkowane felgi były złej jakości, trzeba było je ponownie obrabiać. W 2002 roku włoska spółka Toora, produkująca aluminiowe felgi i grzejniki, przejęła Zakłady Metalowe "Almet" w Nisku i TMP Fondalmec Poland w Żorach. W grudniu 2005 roku firma zadebiutowała na warszawskiej giełdzie. Rok później została zarejestrowana fuzja spółek Toora

Poland SA i TMP Fondalmec Poland Sp. z o.o.

#### **Gazeta Wyborcza z 29.01.2008**

Polska stała się jednym z największych producentów autobusów w UE, ponieważ montaż tych pojazdów wymaga dużo robocizny. W produkcję autobusów w Polsce zainwestowali najwięksi potentaci na europejskim rynku: niemiecki MAN i szwedzkie Volvo oraz Scania. W ostatnim czasie MAN ostatecznie zdecydował się przenieść całkowicie do Sadów pod Poznaniem montaż autobusów miejskich z zakładów w niemieckim mieście Saltzgitter, Volvo w fabryce we Wrocławiu zaczęło montować luksusowy autobus turystyczny Volvo 9900, który wcześniej wytwarzano tylko w Niemczech, a Scania w swoich zakładach w Słupsku rozszerzyła produkcję o autobusy piętrowe oraz napędzane etanolem. Rywalom z Zachodu czoła stawia polski producent autobusów, firma Solaris Bus & Coach. Łącznie z fabryk autobusów w Polsce w zeszłym roku wyjechało 3617 pojazdów, o 241 więcej niż w 2006 r. Najbardziej dynamicznie rośnie produkcja autobusów miejskich - w zeszłym roku zmontowano 2599 takich pojazdów, o prawie 14 proc. więcej niż rok wcześniej. O niemal 8 proc., do 819 sztuk, spadła natomiast produkcja autobusów międzymiastowych.

#### **Gazeta Wyborcza z 29.01.2008**

Niemiecki producent samochodów Daimler rozważa budowę nowej fabryki w Europie Wschodniej. Z Polską konkuruje Rumunia. W nowej fabryce koncern miałby produkować Mercedesy, zatrudniając tysiące osób. Daimler zawęził listę do dwóch lokalizacji: w okolicach Wrocławia, blisko niemieckiej granicy oraz w rejonie miejscowości Cluj w północno-zachodniej Rumunii. Z rywalizacji o lokalizacje odpadły już Węgry, Słowacja i Czechy. Rumuni argumentują, że to u nich są niższe koszty pracy (4 euro/godzinę) w porównaniu do Polski (7,50 euro). Jednak przy płacy niemieckich

robotników - około 30 euro za godzinę, ta różnica może nie być decydująca przy wyborze lokalizacji.

#### **Gazeta Wyborcza z 31.01.2008**

Ostatni kwartał 2007 r. przyniósł Toyocie największe zyski w historii koncernu. Przez trzy miesiące japoński gigant zarobił na czysto 4,29 mld dolarów. Toyota podtrzymała prognozę zysku, która przewiduje, że w kończącym się w marcu roku obrotowym, koncern zarobi na czysto prawie 16 mld dolarów. Wynik może być nawet lepszy, bo po trzech kwartałach roku obrotowego 2007-2008 firma ma już 13,1 mld dolarów zysku netto. Toyota jest już największym producentem aut na świecie, a w 2008 roku zamierza zostać także liderem światowej sprzedaży aut.

#### **Gazeta Wyborcza z 06.02.2008**

Amerykański gigant motoryzacyjny General Motors porozumiał się ze związkami zawodowymi UAW - z pracy odejdą kolejne tysiące pracowników. Zwolnienia nie obejmą jednak zakładów w Gliwicach. W ramach programu dobrowolnych odejść z pracy odejść może aż 74 tys. pracowników. Władze koncernu liczą, że większość pracowników podejmie decyzje do 1 lipca b.r. Odprawy dla odchodzących wyniosą od 10 tys. do 27,5 tys. dolarów. W miejsce zwolnionych GM planuje zatrudnić 16 tys. nowych pracowników, ale z niższym wynagrodzeniem. Europejska filia GM wypracowała w 2007 r. 55 mln dol. zysku netto. Polska fabryka nie planuje zwolnień, a produkcja ma osiągnąć w 2008 r. 180 tys. samochodów.

#### **Gazeta Wyborcza z 13.02.2008**

Czeska branża motoryzacyjna rozwija się w bardzo szybkim tempie. W 2007 roku czeskich w fabrykach wyprodukowano 926 tys. aut Škody, Toyoty i Peugeot-Citroëna. Trzy lata temu Czechy bezapelacyjnie zostały nowym liderem przemysłu samochodowego w Europie Środkowej, odbierając tę pozycję

największemu państwu w tym regionie - Polsce. Czesi wyprzedzili już nie tylko Polskę. W zeszłym roku po raz pierwszy wyprodukowali więcej nowych samochodów osobowych niż Belgia i Włochy. W przyszłym roku w Ostrawie przy granicy z Polską ruszy fabryka koreańskiego Hyundaia, z której taśm montażowych docelowo ma zjeżdżać do 300 tys. aut rocznie. Škoda, która w 2007 r. po raz pierwszy wyprodukowała ponad 600 tys. aut, także zapowiada dalszy dynamiczny rozwój. Od 2010 r. ta firma z grupy Volkswagena chce zwiększyć produkcję do 1 mln aut rocznie i w tym celu już rozbudowuje dwa zakłady w Czechach.

#### **Gazeta Wyborcza z 27.02.2008**

50 tysięcy aut rocznie (docelowo) będą wytwarzać wybudowane za 200 milionów dolarów w pobliżu Petersburga, zakłady Toyoty. Oficjalnie produkcję modelu Camry w rosyjskiej fabryce rozpoczęto pod koniec 2007 roku.

#### **Auto Motor i Sport nr 2/2008**

Trwa ofensywa koreańskiej firmy Kia na wielu rynkach. W Europie coraz większe uznanie zdobywa model C'eed produkowany na Słowacji. Niedawno Kia wybudowała, kosztem 800 mln dolarów, drugą fabrykę Chinach. Obydwa zakłady mają docelowo zatrudniać ponad 5 tys. osób. Kia przewiduje, że w 2010 roku sprzeda w Chinach 440 tys. aut. W 2009 roku ma ruszyć produkcja we wznoszonym w USA zakładzie o potencjale sięgającym ponad 1 mln aut rocznie.

#### **Auto Motor i Sport nr 2/2008**

Zakłady samochodowe Jelcz w Jelczu Laskowicach, należące do grupy Zasada, złożyły w sądzie wniosek o ogłoszenie upadłości. Dług Zakładów wobec wierzycieli, w tym wierzycieli publiczno-prawnych takich jak ZUS czy Urząd Skarbowy, przekroczył 100 mln zł. Zarząd firmy chciałby „wyodrębnić z zakładu efektywne przedsiębiorstwo, które byłoby

w stanie stopniowo zaspokajać wierzycieli, a nawet z czasem przynosić zyski”. Od początku działalności jelczańskie zakłady wyprodukowały 253,5 tys. pojazdów, w tym 63,5 tys. autokarów.

#### **Puls Biznesu nr 7/2008**

Pod względem obrotów branża logistyczna zajmuje w Europie 4 miejsce: po budownictwie, przemyśle spożywczym i przemyśle motoryzacyjnym. Największy rynek stanowią Niemcy z obrotami na poziomie 175 mld euro. Kolejne miejsca zajmują Wielka Brytania, Francja, Włochy i Szwecja. Polski rynek logistyczny, szacowany na 24 mld euro, lokuje się na siódmej pozycji. W przekroju całej Unii koszty logistyczne składają się w 43% z kosztów transportu, w 26% z kosztów magazynowania. Pozostałe 30% stanowią koszty administracji, utrzymania jakości itp.

#### **Kierunek Volvo nr 31/2007**

Od 1 stycznia 2008 samochody wjeżdżające do centrum: Berlina, Hannoveru i Kolonii muszą posiadać specjalną plaketkę, dostępną w 800 autoryzowanych stacjach TUV lub Dekry. Plaketka kosztuje 5 euro, ale mandat za jazdę bez niej – 40 euro. Plaketka wydawana jest bezterminowo i obowiązuje w całych Niemczech. Dostępna jest tylko dla pojazdów wyprodukowanych po 1996 r. Według planów, od 2010 roku stosowne plakietki dostępne będą dla aut wyprodukowanych po 2006 roku lub po 2001 roku, ale wyposażonych w specjalne filtry. Podobną nalepkę wprowadziły władze Mediolanu, z tym, że jej cena uzależniona jest od poziomu emitowanych spalin (od 2 euro/dobę dla samochodów najbardziej ekologicznych do 10 euro/dobę dla samochodów najstarszych generacji).

#### **Polska The Times z 3.01.2008**

W 2007 r. na budowę nowych dróg wykorzystano, z będących w dyspozycji 11,8 mld zł, 10 mld zł. W budowie jest 20% planowanych autostrad i ok. 7%

planowanych dróg ekspresowych. W 2008 roku na budowę nowych i remont istniejących dróg GDDKiA ma do dyspozycji 20,8 mld zł. W ramach posiadanych środków rozpocząć ma się budowa kolejnych 625 km autostrad oraz 515 km dróg ekspresowych. Plan na rok 2009 to odpowiednio: 281 km i 975 km. Do użytku w bieżącym roku oddane ma być 70 km autostrad oraz 125,8 km nowych dróg ekspresowych i osiem obwodnic, m.in.: Nowej Soli, Płońska, Puław i Biecza.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 2/2008**

W okresie 14 lat funkcjonowania Poznańskie zakłady Volkswagena wyprodukowały milion pojazdów. W utworzoną na bazie spółki produkującej Tarpany firmę niemiecki koncern zainwestował jak do tej pory 730 mln euro. Od poziomu 5 tys. produkowanych rocznie pojazdów fabryka doszła do produkcji rzędu 170 tys. aut rocznie, a zatrudnienie wzrosło od 500 osób do blisko 7 tys. osób.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 2/2008**

W okresie pierwszych trzech kwartałów 2007 roku w porcie gdańskim przeładowano 106 tys. samochodów, przy przeładunku 50 tys. aut w całym roku 2006. Samochody przybywające do Polski drogą morską, to przede wszystkim: Nissany, Toyoty, Chevrolety, a opuszczające Polskę, to auta grupy Volkswagen. Przeładunki samochodów realizowane są w rejonie Nowego Portu, na nabrzeżach Wolnego Obszaru Celnego i Nabrzeżu Oliwskim. Największa jednorazowa dostawa samochodów to prawie 4300 aut dostarczonych z Azji samochodowcem „Hoegh Trident”. W 2007 r. stocznie gdyńską opuścił ośmiopokładowy samochodowiec „Baltic Ace”, dostosowany do przewozu 2130 samochodów osobowych.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 2/2008**

W 2007 roku sprzedano w Polsce ponad 700 tys. opon przeznaczonych do samo-

chodów ciężarowych (wzrost w stosunku do 2006r. o 10%). Do kraju trafiło również ok. 100 tys. opon rosyjskich, chińskich, koreańskich. Dominują opony całostalowe (94%). Najbardziej popularne opony do pojazdów ciężarowych przeznaczone są do felg o wymiarze 22,5 cala (ponad 90% ogółu sprzedaży). Istotnie, bo ponad 10-krotnie w porównaniu z rokiem 2000 wzrosła sprzedaż opon o obniżonym profilu umożliwiającym obniżenie siodła, a w konsekwencji zwiększenie objętości ładunkowej naczepy.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 5/2008**

W osiemdziesiąty rok działania holenderska firma DAF wkroczyła jako drugi europejski producent ciężarówek. W 2007 roku firma sprzedała 23 tys. pojazdów powyżej 6 ton dmc (wzrost o prawie 54% w stosunku do roku 2006). Na rynek polski trafiło 3906 samochodów (wzrost aż o 85%). Model XF 105 został uznany za „Ciężarówkę Roku 2007 w Polsce”. DAF dostarczył również 740 jednostek napędowych dla firmy Solaris. Łącznie Polska stała się dla DAF-a piątym pod względem wielkości rynkiem zbytu.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 6/2008**

Stalexport pomimo powstałych utrudnień w ruchu autostradą A-4 odmawia obniżenia pobieranych opłat. Odmowę uzasadnia wysokimi kosztami prowadzonych remontów, których łączna wartość przekroczyć ma 400 mln zł! Do chwili obecnej wyremontowano 16 mostów, 27 km jezdni, 15 przejazdów awaryjnych i wybudowano 6,5 km ekranów. W trakcie remontu jest 7 mostów i 24 km jezdni. W 2007 roku średnie dobowe natężenie ruchu na A-4 wynosiło prawie 29 tys. pojazdów i było wyższe o 8% w stosunku do roku 2006.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 6/2008**

Powstało już studium wykonalności tzw. przeprawy mostowej na zaporze łączącej warszawski Wilanów z Wawrem. Będzie

to trzeci po mostach Świętokrzyskim i Siekierkowskim most podwieszony w Warszawie z najwyższym w kraju pylonem liczącym 115 metrów. Budowa mostu, którego koszt oszacowano na 562 mln zł rozpocznie się po 2012 roku, a planowany termin oddania do eksploatacji to rok 2015.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 6/2008**

Na początku lutego b.r. minister rozwoju regionalnego D. Bienkowska przedstawiła skorygowaną listę kluczowych projektów, które otrzymają wsparcie unijne w ramach programów operacyjnych. Z listy liczącej 853 projekty o łącznej wartości 210,6 mld zł (z tego 134 mld zł z funduszy unijnych) zostały 433 projekty (z tego 365 podstawowych i 68 rezerwowych) o łącznej wartości 166 mld zł. Zaoszczędzone środki mają być przeznaczone na dofinansowanie projektów wyłanianych w konkursach. Cięcia nie objęły praktycznie projektów transportowych. Największe projekty transportowe to autostrada A-1 (5,43 mld zł), autostrada A-4 (5 mld zł), droga ekspresowa S-3 (4,57 mld zł), droga ekspresowa S-5 (2,66 mld zł), droga ekspresowa S-8 (ok. 6 mld zł).

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 7/2008**

W 2007 roku firma Man-Star Trucks posiadająca w Polsce 3 zakłady produkcyjne, w tym nowo utworzoną fabrykę w Niepołomicach, sprzedała 4438 podwozi i ciągników siodłowych osiągając w sektorze pojazdów powyżej 16 ton dmc blisko 20% udział w rynku. Zakłady autobusowe Man-Star Truck and Busse w 2007 roku wyprodukowały 956 kompletnych autobusów i 281 szkieletów autobusowych. Firma planuje przeniesienie w najbliższym czasie do polski całej produkcji autobusów miejskich.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 7/2008**

Rosyjscy operatorzy transportu samochodowego dysponują ok. 60 tys. samochodów ciężarowych uprawnionych do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych. Blisko połowa, bo 28 tys.

pojazdów spełniających normy Euro3 i Euro4 znajduje się w posiadaniu 3 tysięcy firm zrzeszonych w rosyjskim Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych (ASMAP). Asymetria w zakresiejazd polskich przewoźników do Rosji i rosyjskich do Polski wynika z wybierania przez Rosjan bardziej atrakcyjnych finansowo dalekich tras europejskich.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 9/2008**

Kierownictwo resortu infrastruktury na specjalnej konferencji prasowej zapewniało, że do czerwca 2012 roku będzie w Polsce 1605 km autostrad oraz 2100 km dróg ekspresowych (obecnie posiadamy 609 km autostrad i 317 km dróg ekspresowych). W 2008 roku zostaną rozpoczęte projekty dotyczące 625 km autostrad i 514 km dróg ekspresowych, w 2009 roku projekty dotyczące 281 km autostrad i 975 km dróg ekspresowych, a w 2010r. projekty dotyczące 612 km dróg ekspresowych. Szczyt prac nastąpi w 2009 roku, kiedy to nakłady przekroczą 32 mld zł (przy 20,8 mld zł w 2008). W następnych latach nakłady mają maleć: do 31,4 mld zł w 2010 roku, 23,2 mld zł w 2011 roku i 13,2 mld zł w 2012 roku.

#### **Polska Gazeta Transportowa nr 9/2008**

Firma Renault zapowiedziała wydłużenie gwarancji podstawowej na sprzedawane z auta z 2 na 3 lata. Nowe zobowiązania dotyczą jednak tylko trzech modeli – Laguny, Espace i Vel Sarisa. Trzyletnia gwarancja lub na 150 tys. km przebiegu (w zależności, od kolejności wyczerpania jednego z dwóch kryteriów) obowiązuje na samochody sprzedane po 2 stycznia 2008 roku. Przez 2 pierwsze lata nie będzie stosowany limit kilometrów.

#### **Auto Świat nr 8(656)/2008**

PZU zapowiedział, że w najbliższym czasie podniesie ceny komunikacyjnych polis OC. Ta decyzja może oznaczać, że również konkurencja będzie chciała zwiększyć swoją rentowność, windując

ceny polis komunikacyjnych OC. Decyzja PZU oznacza, że największy polski ubezpieczyciel wycofuje się z obietnicy utrzymania niezmiennych cen pomimo wprowadzenia 1 października 2007 roku tzw. podatku Religi. Według szefów PZU firma tylko w roku 2008 zapłaci około 250 mln zł tego dodatkowego podatku.

#### **Auto Świat nr 8(656)/2008**

Sąd Najwyższy w swoim orzeczeniu stwierdził, że firmy ubezpieczeniowe odpowiadają z tytułu docelowej polisy OC za szkody osobowe wyrządzone przez kierującego pojazdem. Dotyczy to także poszkodowanych współpasażerów znajdujących się w aucie uczestniczącym w wypadku drogowym.

#### **Auto Świat nr 8(656)/2008**

W 2008 roku na budowę dróg i obwodnic obok środków budżetowych i unijnych, zostanie wydane ponad 2,8 mld zł z Krajowego Funduszu Drogowego. Takie zapewnienie złożył minister infrastruktury Cezary Grabarczyk. Pieniądze będą przeznaczone na budowę m.in. 4 autostrad, 8 dróg ekspresowych i 15 obwodnic, a także na wzmocnienie i przebudowę niektórych odcinków dróg krajowych.

#### **Auto Świat nr 8(656)/2008**

#### **Zebral i opracował: MM**

## **NOWE PRZEPISY**

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007r. w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI). (Dz. U. nr 247 poz. 1830).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2007r. uchylające rozporządzenie w sprawie połączenia Instytutu Paliw i Energii Odnawialnej oraz Przemysłowego Instytutu Motoryzacji. (Dz.U. nr 249 poz. 1863).

Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 grudnia 2007r. w sprawie trybu i form współdziałania niektórych organów z Państwową Inspekcją Pracy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz legalności zatrudnienia. (Dz.U. nr 250 poz.1870).

Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 grudnia 2007r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia wzorów formularzy sprawozdawczych, objaśnień co do sposobu ich wypełnienia oraz wzorów kwestionariuszy i ankiet statystycznych stosowanych w badaniach statystycznych ustalonych w programie badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2007r. (Dz. U. nr 1 poz.1).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 stycznia 2008r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na przedsięwzięcia będące inwestycjami związanymi z odnawialnymi źródłami energii. (Dz.U. nr 14 poz. 89).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 grudnia 2007r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać gazomierze i przeliczniki do gazomierzy, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych. (Dz.U. nr 18 poz. 115).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2008r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać zbiorniki pomiarowe, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych. (Dz.U. nr 21 poz. 125).

Ministra Gospodarki z dnia 25 stycznia 2008r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rodzajów odpadów, których zbieranie lub transport nie wymagają zezwolenia na prowadzenie działalności. (Dz.U. nr 23 poz.136).

Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 stycznia 2008r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo ochrony środowiska. (Dz.U. nr 25 poz. 150).

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 lutego 2008r. zmieniające rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep. (Dz.U. nr 29 poz.166).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2008r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2008r. (Dz.U. nr30 poz.176).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2008r. w sprawie nadawania uprawnień i licencji zawodowych w dziedzinie gospodarowania nieruchomościami. (Dz.U. nr 31 poz. 189).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2008r. w sprawie opłaty za postępowanie kwalifikacyjne oraz wysokości wynagrodzenia członków Państwowej Komisji Kwalifikacyjnej. (Dz.U. nr 31 poz. 190).

# Z ŻYCIA ITS

---

## Bezpieczne Przejścia dla Pieszch

W dniu 8 stycznia 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się spotkanie w sprawie projektu zamawianego: Bezpieczne Przejścia dla Pieszch. Miało ono charakter inicjujący, omawiano m.in. zakres przedmiotowy projektu, sposoby wymuszania przestrzegania przez kierowców odpowiedniego zachowania w pobliżu przejść dla pieszch, rozwiązania techniczne oraz ocenę korzyści i kosztów projektu.

Konferencję poprowadził Krzysztof Jamrozik z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W spotkaniu wzięli udział: dr inż. Andrzej Wojciechowski - Dyrektor ITS, mgr inż. Maria Dąbrowska - Loranc, dr Jadwiga Bąk, dr Ewa Tokarczyk, mgr Agnieszka Krupińska, dr inż. Marcin Ślęzak, mgr inż. Adam Klasik, mgr inż. Maciej Łukasik (Instytut Transportu Samochodowego), Zenon Szczepaniak, Leszek Koralewski, Marek Łagoda (Instytut Badawczy Dróg i Mostów), Jacek Zalewski i Krzysztof Głowiński (Komenda Stołeczna Policji), Jarosław Chabowski (WIMED), Bartłomiej Morzycki (3M Poland), Janusz Bohatkiewicz (EKKOM Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego), Jan Unarski (Instytut Ekspertyz Sądowych), Jerzy Dominik (JD Inżynieria Ruchu Zielonka), Marek Wierzchowski (KLIR) oraz Tomasz Wasilewski (koordynator ds. osób niepełnosprawnych).

## Konferencja PLASTICITY 2008

W dniach 2 - 11 stycznia 2008 roku odbyła się Międzynarodowa Konferencja PLASTICITY 2008 w miejscowości Kailua-Kona (USA). W konferencji uczestniczyli pracownicy ITS: dr hab. inż.

Zbigniew L. Kowalewski, dr inż. Krystyna Pietrzak oraz dr inż. Dariusz Rudnik. Prestiżowe konferencje PLASTICITY mają długoletnią tradycję (organizowane cyklicznie od 1984 roku). Podczas obrad prezentują swoje prace naukowcy z całego świata, realizujący prace w obszarze badań mechanicznych w powiązaniu z innymi charakterystykami materiałowymi.



W tym roku przedmiotem prezentacji było ok. 270 referatów, które zostały wygłoszone przez przedstawicieli uczelni wyższych oraz instytucji naukowo-badawczych z całego świata. Tematyka wygłaszanych referatów była bardzo zróżnicowana, dotyczyła jednak przede wszystkim badań właściwości mechanicznych (obejmowała swym zakresem prezentację wyników badań materiałów i wyrobów, z przeznaczeniem do różnych zastosowań w praktyce przemysłowej).



W ramach wygłaszanych referatów przedstawiano także nowe rozwiązania metodologiczne dotyczące zarówno badań

właściwości mechanicznych, jak i innych charakterystyk materiałowych. Jedną z sesji konferencji prowadził pracownik ITS – CBM Prof. dr hab. Z. L. Kowalewski.

Ze strony ITS wygłoszono następujące referaty:

1. Z. L. Kowalewski, B. Augustyniak, J. Szelązek, S. Mackiewicz Destructive and nondestructive methods for damage assessments in steel used at power plants (referujący prof. dr hab. Z. L. Kowalewski),
2. D. Rudnik, Z. L. Kowalewski, K. Pietrzak, A. Wojciechowski Microstructural observations of damage development in 2024 aluminum alloy due to creep and plastic deformation (referujący dr inż. D. Rudnik),
3. K. Pietrzak, Z. L. Kowalewski, D. Rudnik, A. Wojciechowski Macrostructural and microstructural damage analysis of 40HNMA and P91 steels subjected to various types of deformation (referująca dr inż. K. Pietrzak).

### **Konferencja Auto Mobility Centrum (AMC)**

W dniu 16 stycznia 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się spotkanie poświęcone prezentacji wizji utworzenia specjalistycznej placówki usługowej dla środowiska niepełnosprawnych kierowców i pasażerów pod nazwą Auto Mobility Centrum (AMC).

Na zaproszenie grupy inicjatywnej (Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom - SPINKa, Instytutu Transportu Samochodowego oraz Automobilklubu Polski) odpowiedziało bardzo wiele podmiotów.

Konferencję rozpoczął Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski. W swoim wystąpieniu podkreślił poparcie dla tej inicjatywy społecznej, stanowiącej wkład do procesu aktywizacji społecznej

i zawodowej środowiska osób niepełnosprawnych w naszym kraju. Dyrektor odczytał list z poparciem utworzenia Auto Mobility Centrum od Marszałka Sejmu RP Bronisława Komorowskiego.



Następnie Prezes Stowarzyszenia SPINKa - Krzysztof Marciniak przedstawił stan aktualny procesu aktywizacji osób niepełnosprawnych w Polsce. Przedstawiona sytuacja wyjściowa jest daleka od zadowalającej. Dlatego też rozwiązanie kwestii swobodnego przemieszczania się osób niepełno-sprawnych wymaga wielu zintegrowanych inicjatyw, konsekwencji i determinacji w ich realizacji. W swoim wystąpieniu podkreślił, że Stowarzyszenie oczekuje przede wszystkim zrozumienia potrzeb oraz partnerskiej pomocy.



Instytut Transportu Samochodowego oraz Automobilklub Polski, jako pierwsze wspólnie ze Stowarzyszeniem SPINKa zdecydowały się przystąpić do realizacji ambitnego i społecznie potrzebnego zadania, tworząc pierwszą w Polsce specjalistyczną placówkę - Auto Mobility Centrum (AMC).

Wszyscy zgromadzeni jednomyślnie zgodzili się, że powstanie tego typu placówki jest ważnym i potrzebnym wydarzeniem. Odpowiada ono bowiem życiowym potrzebom osób niepełnosprawnych.

### **eCall Polska - "Inteligentne pojazdy"**

W dniu 22 stycznia 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego podpisano prywatno-publiczne porozumienie celowe dla realizacji projektu eCall Polska pomiędzy Instytutem Transportu Samochodowego reprezentowanym przez dyrektora dr inż. Andrzeja Wojciechowskiego, a firmą: Automex reprezentowaną przez Jana Bińczaka, firmą General Tekom Corporation Sp. z o.o. reprezentowaną przez Jacka Załogę oraz przedstawicielami Fundacji Uniwersytetu im. A. Mickiewicza.

Podpisanie porozumienia zostało poprzedzone konsultacją, która odbyła się w siedzibie ITS w dniu 3 stycznia 2008 roku. W spotkaniu uczestniczyli: Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski, mgr inż. Wojciech Przybylski zastępca dyrektora ITS d/s techniki, Grzegorz Brychczyński oraz Jarosław Błachnio - doradcy General Tekom Corporation.

Celem systemu eCall będącego elementem inicjatywy na rzecz "inteligentnego samochodu", przedstawionej przez Komisję Europejską jest zmniejszenie ilości poważnych wypadków drogowych i skrócenie czasu reakcji na zdarzenia drogowe, a w konsekwencji zmniejszenie współczynnika śmiertelności w wypadkach drogowych. Jako część inicjatywy eBezpieczeństwo, system eCall przewiduje ujednoczenie numeru alarmowego w całej Europie. System przewiduje montowanie w pojazdach nowoczesnej technologii, która pozwalałaby na automatyczne powiadamianie służb ratunkowych w razie wypadku. Najbliższy punkt przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) byłby niezwłocznie powiadamiany o miejscu

wypadku, co pozwalałoby na niezwłoczne skierowanie pomocy, skracając średni czas reakcji na zgłoszenie.



Na kontynencie funkcjonują już podobne systemy zawiadamiania o wypadkach, jednak ich zastosowanie na skalę europejską nie jest powszechne. W technologię eCall będą wyposażone wszystkie rodzaje pojazdów, we wszystkich krajach UE, co pozwoli objąć usługą ponad 100 milionów osób podróżujących po Europie każdego roku.

W ramach forum eBezpieczeństwo ustanowiono jednaście grup roboczych, a wyniki prac dotyczących nie tylko eCall zaczynają się już pojawiać.

### **Inauguracyjne posiedzenie nowo wybranej Rady Naukowej kadencji 2008-2012**

W dniu 24 stycznia 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się inauguracyjne posiedzenie nowo wybranej Rady Naukowej kadencji 2008-2012. W skład Rady weszły następujące osoby: prof. dr hab. inż. Jerzy Merkisz, prof. dr hab. inż. Zdzisław Chłopek, prof. dr hab. inż. Wojciech Przetakiewicz, prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek, prof. dr hab. Bogusław Liberadzki, prof. dr hab. inż. Mirosław Nader, prof. dr hab. inż. Jerzy Sobczak, prof. dr hab. inż. Marian Tracz, dr inż. Wojciech Jaroński, dr inż. Piotr

Kaźmierczak, dr inż. Krzysztof Olejnik, dr inż. Dariusz Rudnik, dr inż. Jerzy Waśkiewicz, dr Marek Łepkowski, mgr inż. Andrzej Damm, mgr inż. Maria Dąbrowska-Loranc, mgr inż. Jerzy W. Kownacki, mgr inż. Filip Skibiński, mgr Małgorzata Walendziak, inż. Ryszard Czajka.

Przewodniczącym Rady Naukowej został prof. dr hab. inż. Jerzy Merkisz, jako Zastępców wybrano prof. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka oraz prof. dr hab. inż. Wojciecha Przetakiewicza. Prezydium Rady uzupełniło dwóch stałych członków w osobach: dr Marka Łepkowskiego oraz dr inż. Jerzego Waśkiewicza.

Do Komisji ds. Kwalifikacji Kadr Instytutu Transportu Samochodowego wybrano: Przewodniczący Komisji - prof. dr hab. inż. Wojciech Przetakiewicz, członkowie Komisji - prof. dr hab. inż. Zdzisław Chłopek oraz prof. dr hab. inż. Jerzy Sobczak.



Podczas Rady Naukowej omówiono sprawy organizacyjne, przedstawiono plany rozwoju i perspektywy finansowe ITS na rok 2008 i lata następne.

### **Czesko-holendersko-polskie warsztaty bezpieczeństwa ruchu drogowego**

W dniach 29 – 30 stycznia 2008 roku w Pradze miały miejsce czesko-holendersko-polskie warsztatach ubezpieczenia ruchu drogowego w ramach programu współpracy Memorandum of Understanding. Warsztaty zostały zorganizowane przez czeskie ministerstwo

transportu.

W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele następujących instytucji:

- Ministerstwo Transportu Holandii
- CBR – Centrum Egzaminacyjne w Holandii
- Ministerstwo Infrastruktury Polski
- Instytut Transportu Samochodowego
- Ministerstwo Transportu Czech
- CDV – Instytut Transportu Drogowego Czech
- Akademia Transportu Czech
- Akademia szkolenia kierowców w Czechach.

W ramach warsztatów eksperci skupili się na problemach skutecznych metod poprawiania bezpieczeństwa ruchu. Przedstawiciele poszczególnych krajów zaprezentowali działania już sprawdzone oraz plany działań na najbliższą przyszłość.

Program spotkania obejmował następujące bloki tematyczne:

- Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Nowa holenderska strategia brd
- Narodowy program brd w Czechach – skuteczność dotychczasowych działań, w tym systemu punktów karnych
- Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce – historia, obecne działania
- Szkolenie kierowców zawodowych (Dyrektywa 56/2000)
- Bieżąca sytuacja i plany na przyszłość w Czechach
- Okresowe szkolenia dla kierowców zawodowych w Czechach
- Dyskusja
- EMG/Alcoholoc – europejski program działań w stosunku do kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu
- Ogólne założenia programu
- Plany działań w Holandii – przygotowane procedury
- Program DRUID – badanie kierowców na obecność narkotyków na drodze – doświadczenia polskie.

W ramach warsztatów miała też miejsce wycieczka techniczna, pozwalająca

zapoznać się z pracą policji Pragi oraz systemem zarządzania ruchem i centrum sterowania w Pradze.

Pracownicy ITS zaprezentowali doświadczenia polskie w zakresie szkolenia kierowców i działań profilaktycznych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ilona Buttler z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS zaprezentowała polskie doświadczenia w realizacji projektu europejskiego DRUID

### **Bezpieczeństwo ruchu drogowego na Mazowszu**

Przedstawiciele Instytutu Transportu Samochodowego uczestniczyli w dwóch spotkaniach poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego na Mazowszu.

W dniu 4 lutego 2008 roku odbyło się posiedzenie Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W tym roku organizatorem posiedzeń Rady jest Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie. Obradom przewodniczył Marszałek Województwa Mazowieckiego Adam Struzik.

W trakcie posiedzenia omówiono realizację zadań Mazowieckiej Rady w 2007 roku oraz przyjęto sprawozdania WORD-ów z wydatków. Sekretarz Rady Andrzej Palczewski przedstawił postępy prac w zakresie opracowania programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na Mazowszu. W ramach Mazowieckiej Rady działa kapituła wyróżnień za zasługi dla bezpieczeństwa ruchu w województwie mazowieckim. Tworzony jest również portal internetowy wychowania komunikacyjnego.

W dniu 22 lutego 2008 roku odbyło się posiedzenie Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy poświęcone bezpieczeństwu ruchu na terenie Warszawy. Pani Dyrektor Ewa Gawor zaprosiła ekspertów m. in. z ITS, aby zastanowić się jak poprawić bezpieczeństwo w mieście. Obecny stan

bezpieczeństwa jest wysoce niezadowalający. Zgodnie z sugestiami Komendy Stołecznej Policji o wzroście zagrożenia w styczniu 2008 roku, w tym szczególnie pieszych podjęto decyzję o wyborze pieszych, jako priorytetu działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Wybór jest ze wszelkich miar słuszny, zważywszy na szczególne zagrożenie tej grupy uczestników ruchu.

Pracownicy ITS zadeklarowali gotowość włączenia się w działania podejmowane przez Urząd Miasta w tym zakresie oraz poinformowali zebranych, że problem niechronionych uczestników ruchu drogowego jest jednym z głównych problemów szczególnego zainteresowania Instytutu. W Kwartalniku BRD wiele uwagi poświęca się tej problematyce (kopie artykułów zostały przekazane do Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego). Również w tym roku ITS będzie zaangażowany w inicjatywy na rzecz pieszych, jak: IX edycja bielańskiego konkursu „Chodzę i jeżdżę bezpiecznie”, czy wystawa w sejmie w październiku 2008 roku pt. „Ofiary wypadków drogowych” a także seminarium o tym samym tytule w siedzibie ITS. W ramach tych działań osobom pieszym w starszym wieku zostanie poświęcona szczególna uwaga.

### **Muzeum Techniki i Motoryzacji w Bytomiu**

W dniu 7 lutego 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się spotkanie dotyczące utworzenia na terenie miasta Bytomia Muzeum Techniki i Motoryzacji. ITS miał przyjemność gościć ośmioosobową delegację z Bytomia, składającą się z pracowników Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta, pod przewodnictwem Pani mgr Lidii Maj - Naczelnika Wydziału Komunikacji, członków Klubu Motorowego Górników i Energetyków - Sekcji Miłośników Pojazdów Zabytkowych oraz Dyrektorów Centrum Kształcenia Praktycznego oraz

Zespołu Szkół Samochodowych  
w Bytomiu.



Ze strony ITS w spotkaniu uczestniczyli: Dyrektor Instytutu dr inż. Andrzej Wojciechowski, mgr inż. Wojciech Przybylski - zastępca dyrektora d/s Techniki, dr inż. Dariusz Rudnik - kierownik Centrum Badań Materiałowych, mgr inż. Andrzej Damm - kierownik Zakładu Procesów Diagnostyczno-Obługowych, mgr inż. Anna Zielińska - Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, mgr inż. Adam Majerczyk - Centrum Ochrony Środowiska, mgr Cezary Krysiuk - Sekcja Funduszy, Planowania i Zamówień Publicznych, mgr Piotr Malawko, mgr Andrzej Kulesza, mgr Maciej Menes, mgr Piotr Pawlak (Zakład Procesów Diagnostyczno-Obługowych).

Dyrektor ITS zaprezentował Instytut oraz przedstawił możliwości współpracy. Pani Lidia Maj przedstawiła pomysł utworzenia Muzeum Techniki i Motoryzacji w Bytomiu.



Po przywitaniu i wzajemnej prezentacji, delegacja została zaproszona do zapoznania się z działalnością Instytutu. Ze względu na ograniczony czas pobytu, zaprezentowano działalność 3 zakładów oraz przedstawiono symulator zderzeń.

Pierwszym punktem wizyty był Zakład Procesów Diagnostyczno - Obsługowych. Kierownik ZDO mgr inż. Andrzej Damm oprowadził gości po zakładzie oraz przedstawił jego działalność.



Następnie mgr inż. Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaprezentowała symulator zderzeń, a także opowiedziała o tym jak ważne jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności zapinanie pasów. Po tej prezentacji uczestnicy osobiście sprawdzili jak działa symulator zderzeń.

O godzinie 13-tej delegacja udała się do Centrum Ochrony Środowiska, gdzie mgr inż. Adam Majerczyk oprowadził delegację i przedstawił zakres działalności zakładu.

Kolejnym punktem wizyty była prezentacja Centrum Badań Materiałowych przez kierownika w/w zakładu dr inż. Dariusza Rudnika.

Ostatnim punktem wizyty było przedstawienie koncepcji stworzenia Wirtualnego Muzeum Transportu Samochodowego (Motoryzacji), którą w obecności Dyrektora, zaprezentowali pracownicy Instytutu: mgr Cezary Krysiuk, mgr Andrzej Kulesza, mgr Piotr Malawko oraz mgr Piotr Pawlak. Po prezentacji nastąpiła wymiana poglądów oraz zostały podjęte kroki mające na celu rozpoczęcie wzajemnej współpracy.

## **VI KONFERENCJA NAUKOWO- TECHNICZNA „Problemy Bezpieczeństwa w Pojazdach Samochodowych”**

W dniach 12-13 lutego 2008 roku, w Kielcach, odbyła się VI Konferencja Naukowo-Techniczna „Problemy Bezpieczeństwa w Pojazdach Samochodowych”. Organizatorami konferencji byli: Politechnika Świętokrzyska w Kielcach, Politechnika Warszawska, Stowarzyszenie Rzeczników Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego, Zespół Motoryzacji Sekcji Technicznych Środków Transportu Komitetu Transportu PAN.

Tematyka konferencji obejmowała szeroki zakres zagadnień: diagnostyka bezpieczeństwa, modelowanie ruchu pojazdów samochodowych, rekonstrukcja przebiegu wypadków drogowych, zagadnienia bezpieczeństwa biernego i czynnego.



Uczestnikami konferencji byli przedstawiciele wielu, różnych ośrodków m.in.: Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, Politechniki Radomskiej, Politechniki Rzeszowskiej, Politechniki Łódzkiej, Politechniki Krakowskiej, Instytutu Ekspertyz Sądowych, Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej, Wojskowej Akademii Technicznej oraz rzeczoznawcy samochodowi i pracownicy WORD. Instytut Transportu Samochodowego reprezentowali: dr Jadwiga Bąk, mgr Dorota Bąk-Gajda, dr inż. Krzysztof Olejnik oraz mgr inż. Sławomir Cholewiński.

Program konferencji obejmował pięć referatów problemowych, wśród nich referat autorstwa dr Jadwigi Bąk i mgr Doroty Bąk-Gajdy - „Kierowca - główny uczestnik ruchu drogowego”, osiemnaście referatów oraz pięć komunikatów w tym komunikat dr inż. Krzysztofa Olejnika „Krytyka pojęć z zakresu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego”. Recenzowane referaty pracowników ITS zostały opublikowane w Zeszytach Naukowych Politechniki Świętokrzyskiej.

### **Spotkanie z Ministrem Tadeuszem Jarmuziewiczem**

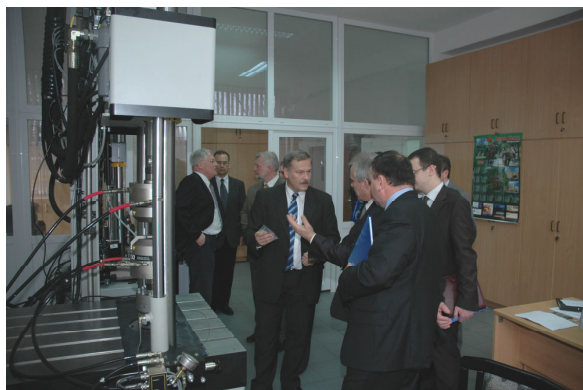
W dniu 14 lutego 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego złożył wizytę Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Pan Tadeusz Jarmuziewicz. Wizyta miała charakter zapoznawczy. Służyła zaprezentowaniu dorobku i potencjału Instytutu oraz przedstawieniu oferty Instytutu intensyfikacji współpracy z Ministerstwem Infrastruktury. ITS miał przyjemność gościć oprócz Ministra również Pana Stanisława Żmijana - posła na sejm VI kadencji, Pana Edwarda Płonkę - posła na sejm IV kadencji oraz asystenta p. Ministra Pana Piotra Jawoszka.

Ze strony ITS w spotkaniu uczestniczyli: Dyrektor Instytutu dr inż. Andrzej Wojciechowski, dr Edward Menes - zastępca Dyrektora d/s Ekonomiki i Organizacji, prof. dr hab. inż. Jerzy Merkiś - Przewodniczący Rady Naukowej ITS, prof. dr hab. inż. Zdzisław Chłopek - wiceprzewodniczący Rady Naukowej ITS, prof. dr hab. inż. Wojciech Przetakiewicz - wiceprzewodniczący Rady Naukowej ITS, dr inż. Marcin Ślęzak - Pełnomocnik Dyrektora ds. Jakości i Rozwoju, dr inż. Dariusz Rudnik - kierownik Centrum Badań Materiałowych, dr inż. Izabella Mitraszewska - Kierownik Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu, dr Jadwiga Bąk - kierownik Zakładu Psychologii Transportu Drogowego, mgr inż. Dariusz Wiśniewski - Zakład

Certyfikacji i Normalizacji, mgr inż. Andrzej Damm - kierownik Zakładu Procesów Diagnostyczno-Obsługowych, mgr inż. Maria Dąbrowska - Loranc - Kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, mgr inż. Jerzy Kownacki - kierownik Zakładu Homologacji i Badań Pojazdów, mgr inż. Adam Majerczyk - Centrum Ochrony Środowiska.



Dr Edward Menes przedstawił w syntetycznej formie historię i dorobek Instytutu. Następnie goście oprowadzani przez Dyrekcję zwiedzili laboratoria: Zakładu Procesów Diagnostyczno - Obsługowych, Centrum Ochrony Środowiska oraz Centrum Badań Materiałowych. Po prezentacji w/w laboratoriów dr Menes przedstawił obecne kierunki działań naukowych Instytutu, bieżące problemy operacyjne, jak również propozycję Instytutu zintensyfikowania współpracy z resortem. Minister Tadeusz Jarmuziewicz dziękując za zaproszenie do Instytutu ocenił nader pozytywnie nasze dokonania. Potwierdził również konieczność rozwijania obopólnie korzystnej współpracy resortu z Instytutem.



## Współpraca ITS z Podlaską Policją

W dniu 21 lutego 2008 roku przeprowadzono wspólną akcję na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego polskiej i litewskiej z policji. Miała ona miejsce na międzynarodowej drodze E67 Suwałki – Mariampol. Na tej trasie zorganizowano wyrwykowe kontrole kierowców, ze szczególnym zwróceniem uwagi na jazdę w pasach kierowców i pasażerów pojazdów. Należy stwierdzić, że zarówno po stronie polskiej, jak i litewskiej znaczna większość podróżujących stosowała się do obowiązku jazdy w pasach. Wy tłumaczyć to można chyba przede wszystkim międzynarodowym charakterem drogi. Być może na drodze w mieście statystyka wyglądałaby nieco inaczej.

Przedsięwzięcie pod hasłem PASY zorganizowane w ramach wspólnych działań zarządzonych przez Europejską Organizację Policji Ruchu Drogowego TISPOL miało za zadanie zwrócić uwagę na podniesienie bezpieczeństwa podróżujących i zdyscyplinowanie nie przestrzegających przepisów ruchu drogowego.

Szczególną rolę podczas akcji policji z Białegostoku i Mariampola spełnił symulator zderzeń, udostępniony przez Instytut Transportu Samochodowego. To na pozór proste urządzenie zostało skonstruowane w taki sposób, by możliwie wiernie oddać moment nagłego zatrzymania pojazdu poruszającego się z prędkością około 10 km/h. Pokazuje również zachowanie pasażera, zapiętego w bezwładnościowe trzypunktowe pasy bezpieczeństwa, siedzącego na klasycznym fotelu samochodowym z zagłówkiem. Wszystkie osoby, które miały okazję skorzystać z testu na symulatorze zderzeń zgodnie zauważały, że nie zdawały sobie sprawy z siły uderzenia przy tak przecież niewielkiej prędkości. Wystarczy przemnożyć tę siłę przez realną prędkość, z jaką poruszamy się samochodem, by przekonać się o słuszności przepisu o obowiązku jazdy w pasach

bezpieczeństwa na *wszystkich* miejscach w samochodzie osobowym. Nie zawsze bowiem mamy możliwość uniknąć wypadków. Mamy natomiast wpływ na zminimalizowania ich skutków.

### **Okrągły stół Bezpieczeństwa transportu drogowego**

W dniu 27 lutego 2008 roku odbyła się debata w ramach Okrągłego Stołu Bezpieczeństwa Transportu Drogowego zorganizowana przez stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Celem debaty była próba znalezienia odpowiedzi na pytanie *Jak zapewnić bezpieczeństwo nie zmniejszając konkurencyjności?*

Do udziału w dyskusji okrągłego stołu zostali zaproszeni z jednej strony przedstawiciele instytucji publicznych jak Sejm RP, Ministerstwo Infrastruktury, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Inspekcja Transportu Drogowego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, z drugiej zaś strony społecznej jak Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. W dyskusji wzięli również udział eksperci z Instytutu Transportu Samochodowego oraz dziennikarze specjalizujący się w tematyce transportu.

Spotkanie prowadziła prezes stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego Ewa Łabno-Falęcka. Na wstępie wystąpił Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Zbigniew Rapciak. Zwrócił on uwagę na ciągły rozwój transportu i jego wpływ na bezpieczeństwo i ochronę środowiska. O problemach transportowych mówił też dyrektor Sekretariatu KRBRD Andrzej Grzegorzcyk.

W ciągu ostatnich 10 lat liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych wzrosła w Polsce o ponad 60 %. W ślad za wzrostem liczby pojazdów oraz potrzeb transportowych rośnie obciążenie ruchem sieci dróg w Polsce.

Jako ekspert Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego przedstawiła referat pod tytułem *Wypadki z udziałem pojazdów ciężkich – Analiza przyczyn i skutków*. Jak wynika z przeprowadzonej analizy wypadki z udziałem samochodów ciężarowych są znacznie cięższe w skutkach. Szczególnie duże zagrożenie wypadkami z udziałem samochodów ciężarowych występuje na drogach krajowych, a na najlepszych drogach jak autostrady i drogi dwujezdniowe skutki tych wypadków są bardzo ciężkie. Natomiast kierowcy samochodów ciężarowych popełniają dużo mniej błędów niż inni kierowcy.

W dalszej części obrad swoje wystąpienia przedstawili Minister Tomasz Połec, dyrektor ZMPD Tadeusz Wilk, zastępca dyrektora GDDKiA Waldemar Królikowski

W dyskusji głos zabrał Przewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP Janusz Piechociński. Podkreślił on duże znaczenie, jakie do problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego przywiązuje sejm obecnej kadencji. Posłowie będą ze szczególną troską przyglądać się tym problemom wymagając konkretnych i skutecznych działań od rządu.

W dyskusji uczestnicy spotkania poruszyli również takie tematy jak coraz większe potrzeby transportowe a zagrożenie wszystkich uczestników ruchu drogowego, dostawy na czas, a regulacje czasu kierowcy, stan polskich dróg. Przedstawiciele mediów zwrócili uwagę na małe zainteresowanie strony rządowej tymi problemami i unikaniem odpowiedzi na wiele pytań. Przykładem coraz mniejszego zainteresowania jest brak dofinansowania radia dla kierowców, gdzie byłyby zamieszczane stale aktualne i istotne dla kierowców informacje.

## **Gala Bezpieczeństwa**

W dniu 27 lutego 2007 roku w Zamku Królewskim w Warszawie odbyła się Gala Bezpieczeństwa związana z II edycją programu "ORLEN Bezpieczne Drogi". Podczas Gali podsumowano dotychczasowe działania oraz wręczono nagrody w Konkursie Inicjatyw.

Do 16 organizatorów najlepszych akcji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego trafiły Złote Tarcze Bezpieczeństwa oraz nagrody finansowe o łącznej wartości 525 tys. zł. Wybór najlepszych akcji nie był łatwy, gdyż większość z 291 zgłoszonych działań realizowanych jest na wysokim poziomie i realnie przyczynia się do wzrostu bezpieczeństwa na naszych drogach. Zwycięzców wyłoniła Kapituła, której członkiem był Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego dr inż. Andrzej Wojciechowski.

Podczas Gali organizatorzy konkursu, członkowie Kapituły oraz goście specjalni wręczali nagrody laureatom. Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski wręczył nagrodę specjalną w kategorii Szkoła. Nagrodę otrzymała szkoła nr 4 w Elblągu. Wręczając nagrodę Dyrektor ITS zwrócił uwagę na szczególną rolę szkół w bezpieczeństwie ruchu drogowego, gdyż odpowiednie przygotowanie dzieci ma znaczący wpływ na ich zachowanie na drogach w przyszłości. Przytoczył on stare przysłowie, które mówi "Czego się Krzyś nie nauczy, tego Krzysztof nie będzie umiał", nawiązując do działalności jednego z organizatorów Krzysztofa Hołowczyca.

### **Cykliczne posiedzenie Zgromadzenia Ogólnego Europejskiego Stowarzyszenia Instytutów Badawczych Transportu Lądowego (ECTRI) Bratysława, 12-13.11.2007 r.**

W dniach 12-13.11.2007 r. w Bratysławie odbyło się Zgromadzenie Ogólne Europejskiego Stowarzyszenia Instytutów Badawczych Transportu

Lądowego (ZO ECTRI). Organizatorem spotkania był słowacki Instytut naukowy - Transport Research Institute z Żyliny (VUD - Výskumný ústav dopravný, a.s.). Posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego organizowane są przez członków ECTRI cyklicznie, dwa razy do roku w siedzibach organizacji członkowskich i mają charakter informacyjno – konsultacyjny w zakresie kooperacji międzynarodowej.

Powitania zgromadzonych delegatów dokonał Przewodniczący ECTRI, Pan Guy Bourgeois, dyrektor INRETS. Ze strony organizatorów, zgromadzonych członków ECTRI powitał przedstawiciel Instytutu z Żyliny, prezentując ogólne informacje nt. VUD.

Podczas spotkania zaprezentowano raporty z działalności Zarządu ECTRI: ze spotkania członków zarządu ECTRI, które odbyło się w maju 2007 r. w Arcueil (Francja) oraz we wrześniu 2007 r. w Oslo (Norwegia). Głównym tematem spotkania członków zarządu było funkcjonowanie Tematycznych Grup Roboczych (TWG), przygotowanie Work-Programme w ramach 7 Programu Ramowego i sprawy współpracy międzynarodowej oraz kwestie organizacyjne dalszego funkcjonowania Stowarzyszenia.

Zagadnienie, któremu poświęcono wiele uwagi to działanie Tematycznych Grup Roboczych (Thematic Working Group – TWG). Podkreślono konieczność kontynuacji zainicjowanych spotkań w ramach TWG ze względu na możliwość opracowywania planów działań badawczych na następną lata oraz skutecznego aplikowania do 7 programu Ramowego Komisji Europejskiej. Uznano, że spotkania poszczególnych grup przyczynią się zarówno do wymiany informacji, jak i współpracy w ramach prowadzonych badań naukowych.

Podczas spotkania zaprezentowano raporty z prac poszczególnych grup roboczych:

- TWG C (Energy and climate change), którego przedstawicielami ITS są prof. dr hab. inż. Z. Chłopek, dr inż. W. Gis i dr

inż. A. Żółtowski. Przedstawiono cel i działania prac oraz stopień zanieczyszczenia środowiska w wyniku emisji z różnych środków transportu. Kolejne spotkanie TWG C odbędzie się w dniu 7.12.2007 r. w Monachium.

- TWG G (Transport economics and Policy), którego przedstawicielami ITS są dr inż. W. Gis i dr inż. J. Waśkiewicz.

- TWG D (Freight transport incl. logistics, technology), którego przedstawicielami ITS są dr inż. J. Waśkiewicz i mgr M. Zysińska,

- TWG F (Mobility Socio-economic, demographic e.g. elderly and disabled people, policy aspects) – ITS nie ma przedstawiciela.

W związku z ogłoszeniem w najbliższym czasie przez Komisję Europejską II konkursu aplikacyjnego w ramach 7 Programu Ramowego KE, przesłano dokument stanowiący wkład merytoryczny ECTRI do programu roboczego „Współpraca” na 2008 r. Drugi konkurs w ramach 7 PR zostanie ogłoszony w dniu 30.11.2007 r. i potrwa do 15.05.2008 r. Struktura konkursu ma pozostać niezmienną. Przewidywany termin ogłoszenia III konkursu to koniec 2009 r.

W celu umożliwienia szerokiego dostępu do prac naukowo-badawczych realizowanych przez członków ECTRI trwają prace nad uruchomieniem i wdrożeniem wydawnictwa elektronicznego ECTRI - Electronic Journal. Nazwa Dziennika to European Transport Research Review. Forma dziennika jest otwarta, umożliwiającą współpracę również naukowcom spoza państw Unii Europejskiej. Start Electronic Journal nastąpi w styczniu 2009 r.

Stowarzyszenie ECTRI, zgodnie z założonym celem, którym jest promowanie zintegrowanych badań nad transportem lądowym i jego rozwojem w Europie poprzez:

- promowanie współpracy w dziedzinie badań nad transportem lądowym;
- tworzenie płaszczyzny umożliwiającej

- wymianę doświadczeń służących rozwojowi sieci badawczych;

- udział w tworzeniu Europejskiego Obszaru Badań poprzez systemy umożliwiające mobilność oraz poprzez prowadzenie szkoleń i badań nad infrastrukturą;

- zwiększanie udziału Członków ECTRI w europejskich projektach badawczo-rozwojowych dotyczących Transportu lądowego, prowadzenie współpracy z wieloma organizacjami, takimi jak międzynarodowe stowarzyszenie FEHRL, FERSI – Forum of European Road Safety Research Institutes, OECD, KE i w ramach Platforma Technologicznych (m.in. ERTRAC – European Road Transport Research Advisory Council), mającymi wpływ na kształtowanie polityki badawczej w zakresie Transportu.

ECTRI nie ogranicza się jedynie do współpracy wewnątrz europejskiej. Umowy o współpracy podpisywane przez Stowarzyszenie mają charakter działań rozwojowych i perspektywicznych oraz umożliwiają szeroką ogólnoeuropejską wymianę informacji, stosowanie badań naukowych i pozyskiwanie nowych źródeł ich finansowania. Do takich organizacji należy TRB (Transportation Research Board) z USA, co stwarza możliwość współpracy pomiędzy amerykańskimi a europejskimi jednostkami badawczymi w zakresie wymiany doświadczeń, pracowników naukowych oraz informacji nt. możliwości pozyskiwania środków finansowych ze strony TRB na działania realizowane w Europie.

Ze względów strategicznych postanowiono przenieść siedzibę Sekretariatu ECTRI z Lyonu do Brukseli, jednakże ze względów organizacyjnych i ekonomicznych postanowiono sprawę zakończyć dopiero w 2009 r. Obecnie jedynie Sekretarz ECTRI urzęduje w Brukseli.

Kolejne posiedzenia ZO ECTRI odbędą się:

- 3-4.04.2008 – w Salonikach (Grecja)
- 26-27.11.2008 r. – w Lyonie (Francja)

# **O Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach**

## **W styczniu i lutym 2008 r. o ITS między innymi pisano w prasie:**

- AutoRok z dn. 01.01.2008 r. „**Jak siedzieć to wygodnie**”;
- Auto Technika Motoryzacyjna z dn. 01.01.2008r. „**Recycling**” aut. Stanisław syta;
- Gazeta Bankowa z dn. 21.01.2008r. „**Partner na drogach**” aut. Jarosław Giemza;
- Życie Warszawy z dn. 23.01.2008r. „**Pancernik trafił do dzieci i rodziców**” aut. SAL;
- Kurier Lubelski z dn.23.01.2008r. „**Pokonać noc**” aut. kn;
- Dziennik Polski Seniora z dn. 24.01.2008r. „**Na fotel pasażera**” aut. **Majka Lisińska-Koziol**”;
- Rzeczpospolita z dn. 28.01.2008r. „**Rusza polowanie na kierowców rajdowców**” aut. Janina Bulikowska, Konrad Majszczyk;
- Dziennik Łódzki z 30.01.2008r.„**Tama na amerykańskie i chińskie samochody**”aut. Tomasz Dominiak;
- Gazeta Wyborcza z dn. 30.01.2008r. „**Trudniej o auto z USA i Chin**” aut. Andrzej Kublik;
- Super Nowości z dn. 01.02.2008r. z dn. „**Stop dla aut dla Ameryki**”aut. Krzysztof Rokosz;
- Echo Miasta Kraków z dn. 31.01.2008r. „**Na gazie bez problemów**” aut. Yan;
- Express Bydgoski z dn. 07.02.2008r. „**Certyfikat za certyfikatem**”;
- Ciężarówka z dn. 01.02.2008r. „**Stutysięczny...**”;
- Polska Gazeta Transportowa z 13.02.2008r. „**100 tys. przeszkolonych**”;
- Motobiznes z dn. 11.02.2008r. „**Kapituła Konkursu**” aut. Krzysztof Hołowczyc;
- Gazeta Pomorska z dn. 13.02.2008r. „**Przewoźnicy z certyfikatem**”;
- Motor z dn.18.02.2008r. „**Większa pula nagród w Konkursie Inicjatyw**”;
- Przegląd techniczny z dn. 24.02.2008r. „**Złoty inżynier 2007 1/2**”;
- Auto Moto Serwis z dn. 01.02.2008r. „**Analizacja spalin w silnikach**” aut. Edward Rymaszewski;
- Auto Moto Serwis z dn. 01.02.2008r. „**Przyciemniania szyb samochodowych a homologacja**” aut. Tadeusz Tarczoń;
- Przegląd Komunikacyjny z dn. 01.02.2008r. „**Rozwój ciężarowego Transportu Samochodowego w Polsce w perspektywie 2020r.**” 2/2 aut. Sławomir Dorosiewicz, Wojciech Gis, Edward Menes, Jerzy Waskiewicz;
- Auto Serwis Manager z dn. 01.02.2008r. „**Konferencja ITS: Oświetlenie w transporcie**”;
- Moto Express z dn. 26.02.2008r. „**Waty od Wołgi**” aut. Jerzy Iwaszkiewicz;

629.113.001.4	ITS ang.	Samochoody - testy	ITS ang.
Simon Bickerstaffe, Now comes the best part, <u>Teraz idzie najlepsza część</u> , Automotive Engineer, <u>2007</u> , s.21 – 22.			
TECHNOLOGIA			
CAE, czyli komputerowe wspomaganie inżynieryjne jest kluczem do sprawniejszego projektowania części motoryzacyjnych. Niepodważalnymi zaletami są prędkość pracy i możliwość testów bezpośrednio na komputerze, bez potrzeby budowy kosztownych prototypów. Z drugiej strony, ewolucja techniczna wymaga coraz sprawniejszych rozwiązań, także od inżynierów. Obecna tendencja zmierza w kierunku szerszych analiz, podczas gdy CAE skupia się na pojedynczych rozwiązaniach. Wyjściem z sytuacji może być użycie dodatkowego oprogramowania wspomagającego typu FEA i CFD.			
2/2008		M. Krupiński	
629.113.002.2	ITS ang.	Samochoody - produkcja	ITS ang.
John Pullin, Centre stage, <u>Środkowa scena</u> , Automotive Engineer, <u>2007</u> , s.30.			
PRODUKCJA			
Kwotę 400 mln euro zainwestował koncern Renault w słoweńską fabrykę aut osobowych w Nove Mesto. Zastrzyk finansowy umożliwił uruchomienie produkcji nowego modelu Twingo, należącego do segmentu aut małych. Zakłady mają docelowo wytwarzać 210 tys. sztuk rocznie najmniejszego Renaulta przy jednoczesnej produkcji modelu Clio drugiej generacji, który powstaje na tej samej linii montażowej. Jednak problemem dla fabryki okazują się nabór pracowników. Rosnący standard życia na Słowenii sprawia, iż brakuje chętnych do pracy za proponowane przez koncern stawki. Rozwiązaniem mogą się okazać gastarbeiterzy z Chorwacji, Bułgarii i innych krajów Bałkańskich.			
4/2008		M. Krupiński	
629.113.002.2	ITS ang.	Samochoody - budowa	ITS ang.
James Griffiths, Greater than the sum of its parts, <u>Lepszy niż suma jego części</u> , Automotive Engineer, <u>2007</u> , s.19.			
TECHNOLOGIA			
Opracowywanie nowatorskich płyt podłogowych jest kosztowne. Podobnie było w przypadku budowy nowego Audi A5, z tą różnicą, że nowe podwozie będzie podstawą dla kolejnych modeli z serii A4 i A6. Z uwagi na różnice w wymiarach karoserii, zmiany wymaga usytuowanie niektórych elementów układu napędowego i zawieszenia. W Audi A5 zmieniono pozycję dyferencjału oraz sprężgła, co skutkuje lepszym rozłożeniem masy z przodu pojazdu. Novum niemieckiego producenta jest wykorzystanie istniejących, ale i sprawdzonych podzespołów w kilku autach. Tym sposobem, w modelach A4, A5 i A6, większość części będzie identyczna, zmniejszając przy tym koszty produkcji i ryzyko awarii.			
1/2008		M. Krupiński	
629.114.8	ITS ang.	Samochoody sportowe	ITS ang.
James Griffiths, Les 24-volts du Mans, <u>24-czterowoltowe Le Mans</u> , Automotive Engineer, <u>2007</u> , s. 33.			
SPORT			
Model Q10 firmy Zytec będzie pierwszym sportowym autem o napędzie hybrydowym, startującym w wyścigu Le Mans. Główna jednostka napędowa to ośmiocylindrowy, czterolitrowy silnik benzynowy o mocy 620 KM wspomagany przez 50 konny motor elektryczny. Taki mariaż obniża wagę auta, zmniejsza zużycie paliwa aż o 10 proc. oraz dostarcza dodatkową moc z postaci maksymalnego momentu obrotowego. Energia potrzebna do zasilania silnika elektrycznego pochodzi z baterii, która jest doładowywana w trakcie hamowania bolidu. Wyniki osiągane przez model Q10 są identyczne jak w przypadku silnika 10-cylindrowego, który jest cięższą konstrukcją. Auta z podobnym systemem napędu zadebiutują w Formule 1 w edycji wyścigowej 2009.			
3/2008		M. Krupiński	

- 629.113.02 Napęd pojazdów samochodowych ITS ang.  
Tristan Honeywill, Shifting dual clutches, Zmieniając podwójne sprzęgła, Automotive Engineer, 2007, s. 19.
- UKŁAD NAPEĐOWY  
Popularność dwu-sprzęgłowych przekładni (DCT) systematycznie rośnie. Po raz pierwszy zastosowano ją w modelu Golf V. Teraz Volkswagen chce zaprezentować projekt nowej skrzyni biegów o siedmiu przełożeniach. Ale jak oceniają eksperci, producent może natrafić na utrudnienia. Pierwszą barierą mogą być trudności technologiczne. Znalezienie złotego środka pomiędzy momentem obrotowym przenoszonym przez przekładnię a stabilnym procesem tarcia w czasie pracy nie będzie proste. Kłopotów nastręcza również zniwelowanie wibracji powstających w czasie pracy całego układu. Ostateczną ocenę wydadzą klienci, którzy oczekują gładkiej i szybkiej zmiany biegów przy zmniejszonej konsumpcji na paliwo.  
5/2008 M. Krupiński
- 629.113 „715” Samochody - nowości ITS ang.  
James Griffiths, Raising the roof, Podnoszenie dachu, Automotive Engineer, 2007, s. 24-25.
- NOWE TECHNOLOGIE  
Kabriolety ze sztywną konstrukcją dachu zyskują na popularności. Obecny trend wśród producentów tych aut, to skrócenie czasu potrzebnego na otwarcie i zamknięcie dachu oraz zmniejszenie jego wagi. Rekordzistą jest Mazda MX-5, która potrzebuje tylko 12 sekund na ten proces, dzięki wykorzystaniu tworzyw z włókien węglowych oraz aluminium w dwuskrzydłowym poszyciu. Rynekowi rywale wykorzystują głównie cięższe dachy. Dla porównania, BMW serii 3 potrzebuje na otwarcie 22 sekundy a VW EOS i Volvo C70 odpowiednio 25 i 30 sekund. Taki dach podnosi wagę samochodu, dlatego inżynierowie starają się „odchudzać” auta poprzez stosowanie aluminium do wykończenia pozostałych elementów karoserii np. klapy bagażnika. W przyszłości szeroko stosowane będą stopy magnezu oraz włókna węglowe do produkcji składanych dachów.  
7/2008 M. Krupiński
- 629.113.011.1 Podwozie ITS ang.  
Richard Aucock, Future shocks, Przyszłość amortyzatorów, Automotive Engineer, 2007, s. 27-28.
- PODWOZIE  
System aktywnego zawieszenia obecnie spotykany w autach segmentu premium, nie prędko trafi na listę wyposażenia samochodów kompaktowych. Przyczyną jest złożona budowa, która rzutuje na koszty. Układy hydrauliczno-pneumatyczne potrzebują co najmniej sześciu czujników m.in. mierzących, obrót wokół osi pionowej, przyspieszenie pionowe i wzdłużne. Oczywiście jest możliwość produkowania mniej zaawansowanych systemów, co wpłynie na obniżenie cen. Tak jest w przypadku aktywnego zawieszenia proponowanego do Opla Astry III (IDPS). Urządzenie zbudowane do spółki z firmą ZF Sachs proponowane jest za dodatkową opłatą 600 euro.  
6/2008 M. Krupiński
- 629.113 „715” Samochody - nowości ITS ang.  
Simon Bickerstaffe, Reinventing the Mondeo, Przerabianie Mondeo, Automotive Engineer, 2007, s. 16 – 17.
- NOWE TECHNOLOGIE  
Trzecia generacja Forda Mondeo wnosi wiele nowinek technicznych do świata motoryzacji. Obecny model został zaprojektowany i testowany głównie przy użyciu wirtualnego projektowania komputerowego. Nowością Forda jest także system HMI, czyli interfejs kierowcy, ułatwiający sterowanie wszelkimi urządzeniami elektronicznymi w aucie. Poprawę bezpieczeństwa zwiększa opcjonalny, aktywny tempomat (ACC) oraz system tłumienia wstrząsów wraz z systemem ułatwiającym ruszanie pod górkę (HLA). Dla lepszej ochrony przed hałasem, producent zamontował grubsze szyby oraz trzy-warstwowe wykończenie dachu. Przednia część karoserii ma o 159% większą wytrzymałość dzięki zastosowaniu wzmocnionej stali. Niestety, wszystkie te zabiegi wpłynęły na wagę auta, która zwiększyła się w porównaniu z poprzednikiem.  
8/2008 M. Krupiński

- 629.113.001.5      Samochody - badania      ITS  
ang.
- Tristan Honeywill, The charge is on, Ładowanie jest włączone,  
Automotive Engineer, 2007, s. 39 -40.
- JEDNOSTKI NAPEĐOWE
- „Hybrydy” wciąż należą do grypy aut niszowych, dlatego koncerny motoryzacyjne starają się poszerzać zakres prowadzonych badań, co ma na celu popularyzację tej technologii. Problemem okazuje się czas, który jest niezbędny na opracowanie i wdrożenie nowych rozwiązań do produkcji samochodów seryjnych. Inżynierowie starają się ulepszyć sprawność obecnych silników spalinowych oraz zmniejszać ich ciężar. Jednak najwięcej czasu pochłaniają prace badawcze nad bateriami magazynującymi energię niezbędną do zasilania silnika elektrycznego. Komputerowe opracowywanie układu spalinowo-elektrycznego dla Mercedesa klasy M z napędem na cztery koła jest na tyle złożonym procesem, iż koncern AVL zajmujący się tym projektem był zmuszony do zatrudnienia dodatkowych inżynierów.
- 9/2008      M. Krupiński
- 621.436      Silniki Diesla      ITS  
ang.
- Simon Bickerstaffe, Inside information, Informacja wewnętrzna,  
Automotive Engineer, 2007, s. 36 – 37.
- JEDNOSTKI NAPEĐOWE
- Na tegorocznych targach motoryzacyjnych w Genewie, General Motors oraz Volkswagen przedstawiły nowe silniki wysokoprężne. Amerykańska jednostka ma pojemność 2.9 litra i moc 250 KM pochodzącą z pracy sześciu cylindrów i zadebiutuje w Cadillac’u CTS w 2009 r. Identyczną liczbą cylindrów dysponuje niemiecki silnik 3.0 Blue TDI o mocy 224 KM, który znajduje się pod maską modelu Tuareg. Oba silniki wykorzystują system common rail z piezoelektrycznymi wtryskiwaczami, które zapewniają ciśnienie 2000 barów. Techniczną nowością jest czujnik kontrolujący proces spalania mieszanki paliwowo-powietrznej w każdym z cylindrów. Za pomocą sensora możliwy jest dobór bardziej homogenicznej mieszanki, która owocuje mniejszym spalaniem oraz zmniejszoną emisją cząstek stałych i NO<sub>x</sub>
- 10/2008      M. Krupiński
- 339.13.017      Analiza rynku. Samochody      ITS  
629.113      ang.
- John Pullin, Faster plant growth, Przybywa szybszych fabryk, Automotive Engineer, 2007, s. 30.
- RYNEK
- Fastplant, czyli „szybka” fabryka to nowa idea, która zmniejsza czas budowy montowni do minimum. Pierwsze trzy litery angielskiego zwrotu „Fast” - Flexible Assembly Systems oznaczają także elastyczny system montażu, co w praktyce oznacza projektowanie komputerowe w CAD z możliwością podejrzania jak wszelkie elementy fabryki będą wspólnie działać. Oprogramowanie daje podgląd różnych aranżacji wykończenia na długo przed wybudowaniem nowej fabryki a także sposobność odpowiedzi, jak się zachowa proces produkcji np. na zmianę koloru wytwarzanych aut. Przykładem zastosowania tej technologii jest indyjska fabryka BMW, która powstała w trzy miesiące od zakończenia projektu.
- 12/2008      M. Krupiński
- 629.113.001.5      Samochody - badania      ITS  
ang.
- James Griffiths, Fiat talks Turkey, Fiat mówi “Turcja”, Automotive Engineer, 2007, s. 33-34.
- RYNEK
- Turecki rynek samochodowy rozwija się. Liczba 74 aut przypadająca na 1000 mieszkańców bardzo niska, mimo to, od dekady widać zauważalny wzrost produkcji aut osobowych. Pomiędzy rokiem 2001 a 2005 wyniósł 300%. W głównej mierze to zasługa taniej siły roboczej oraz wysokich umiejętności kadry inżynierów, które są doceniane przez największe koncerny motoryzacyjne. Te atuty wykorzystuje już m.in. Fiat, który od wielu lat jest obecny na rynku jako Tofas. Z jego fabryki w mieście Bursa zjeżdża z taśm produkcyjnych model Linea, który nota bene został tam także zaprojektowany. Turcja przyciąga inwestorów chłonnością rynku oraz perspektywą zintegrowania komunikacji z resztą krajów europejskich.
- 11/2008      M. Krupiński

- 339.13.017 Analiza rynku ITS ang.  
Simon Bickerstaffe, Rosyjska rewolucja, Automotive Engineer, 2007, s. 36-37.
- RYNEK**  
Zdaniem ekspertów, możliwości rosyjskiego rynku motoryzacyjnego powiększają się. Poza krajowymi producentami, którzy mają się coraz lepiej, widać także zmożoną ekspansję światowych koncernów. Renault, General Motors czy Ford z roku na rok zwiększają moce produkcyjne w fabrykach, co przekłada się na rosnące wyniki sprzedaży. Konunkturę wykorzystuje także Volkswagen, który poza obecnymi inwestycjami planuje na 2009 rok uruchomienie kolejnego zakładu. Śladami konkurencji podąża też Toyota, która pod St. Petersburgiem uruchomi montownie luksusowego modelu Camry. Kontrahentów przyciąga dostęp do tanich źródeł energii oraz zasoby złóż mineralnych, bogatych w m.in. rudę żelaza. Produkcenci mogą także liczyć na konkurencyjną cenowo, aczkolwiek wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą.  
13/2008 M. Krupiński
- 621.43.068 Spaliny ITS ang.  
Simon Bickerstaffe, Cutting the cost of hybrids, Zmniejszając koszt hybryd, Automotive Engineer, 2007, s. 34.
- TECHNOLOGIA**  
Rosnące ceny ropy naftowej oraz wymagania co do emisji spalin mają znaczący wpływ na ilości nabywanych aut z napędem spalinowo-elektrycznym. W 2004 roku, globalna sprzedaż „hybryd” wyniosła 170 tys. a w 2010 wskaźnik ten ma osiągnąć 1,8 sztuk. Toyota, która wiedzie prym na rynku oraz Honda zajmująca pozycję wicelidera pracują nad usprawnieniami obecnych technologii w celu zmniejszenia kosztów produkcji o połowę, co przeloży się na cenę detaliczną każdego nowego auta. Jednym z rozwiązań będzie komputerowe wspomaganie, które pozwoli na skrócenie czasu projektowania i badania pojedynczych części. Nieodzowna będzie także budowa nowych fabryk.  
15/2008 M. Krupiński
- 66.012.23 Zużycie paliwa ITS ang.  
Simon Bickerstaffe, Under pressure, Pod ciśnieniem, Automotive Engineer, 2007, s. 13.
- JEDNOSTKI NAPĘDOWE**  
“Downsizing” silników spalinowych jest częścią strategii rozwoju, której celem jest zwiększenie sprawności jednostek napędowych przy jednoczesnym spadku zużycia paliwa. Zastosowanie bezpośredniego wtrysku benzyny i turbosprężarki zwiększa efektywność, porównywalną z silnikami wysokoprężnymi. Warunkiem popularyzacji takiego rozwiązania jest niższa cena rynkowa benzyny w stosunku do oleju napędowego. Wahania cen paliw kopalnych, składają konstruktorów do opracowywania silników, których źródłem zasilania jest alkohol. Do jego zalet należy przypisać wyższą liczbę oktanową, która zmniejsza spalanie detonacyjne (stukowe) oraz łatwiejszy zapłon mieszanki paliwowo-powietrznej, podnoszący sprawność silnika. Niestety czysty alkohol etylowy ma mniejszą wartość opałową w porównaniu z benzyną.  
14/2008 M. Krupiński
- 502 Ochrona środowiska ITS ang.  
Susan Brown, Lifecycle emissions under scrutiny, Całkowita emisja do rewizji, Automotive Engineer, 2007, s. 16-17.
- OCHRONA ŚRODOWISKA**  
Informacje o emisji dwutlenku węgla, który powstaje m.in. podczas produkcji aut są zaniżane. Koncerny samochodowe twierdzą, iż średnia emisja CO<sub>2</sub> 0,6 tony dla auta. Dane te dotyczą tylko fabryk lub też samych montowni, nie uwzględniając emisji pochodzącej z produkcji materiałów od poddostawców. Analiza produkcyjna Volkswagena Golfa IV generacji wykazała, iż kosztem jego produkcji do atmosfery emitowano 1,89 tony CO<sub>2</sub> oraz kolejne 2,5 tony tego gazu od poddostawców. Wynik 4,4 tony na każdy nowo wyprodukowany samochód stanowi 15 proc. całkowitej emisji CO<sub>2</sub> pochodzącej z eksploatacji tego samochodu na dystansie 200 tys. km. Liderem emisji w 2000 r. był GM - wyemitował 13,58 mln ton CO<sub>2</sub>.  
16/2008 M. Krupiński

656.1.05:656.08      Bezpieczeństwo ruchu drogowego      ITS  
ang.

Tristan Honeywill, The body builders, Kulturyści, Automotive Engineer, 2007, s. 21- 22.

#### BEZPIECZEŃSTWO

Naukowcy od lat pracują nad komputerowym modelem idealnie odwzorowującym ludzkie ciało. Badania umożliwią wykorzystanie humanooidów w komputerowym wspomaganiu inżynieryjnym (CAE) do konstruowania nowych aut. Jednak zanim to nastąpi, naukowcy muszą jeszcze dokładniej poznać i odwzorować najmniejsze elementy naszego ciała. Przykładem takich działań jest m.in. model ciała o nazwie Thums, opracowany przez Toyotę i odpowiadający w 50% dorosłemu Amerykaninowi. Jego europejski odpowiednik nosi nazwę Humos, a ludzki odpowiednik w formie cyfrowej wymodelowany przez Forda to AnyBody, który zawiera mapę 600 ludzkich mięśni. Programy te dążą do zastąpienia w badaniach nad bezpieczeństwem pojazdów, popularnych manekinów „crash-testowych” w czasie prób oraz w fazie projektowania auta.

18/2008

M. Krupiński

502      Ochrona środowiska      ITS  
ang.

Tristan Honeywill, Developments in the pipeline, Rozwój w rurze, Automotive Engineer, 2007, s. 41-42.

#### OCHRONA ŚRODOWISKA

Przyznane poszczególnym państwom limity emisji zanieczyszczeń zmuszą od 2010 roku przemysł motoryzacyjny do zwrócenia uwagi dodatkowo na wielkość emisji tlenków azotu do atmosfery, bo w chwili obecnej głównym zadaniem dla inżynierów jest redukcja emisji CO<sub>2</sub>. To poważny problem, bo zmniejszając poziom CO<sub>2</sub>, z reguły wzrasta emisja NO<sub>x</sub>. Tak jest w przypadku nowoczesnych silników o zapłonie samoczynnym, które są wyposażone w filtr cząstek stałych zawierający utleniający reaktor katalityczny, redukujący emisję tlenku węgla oraz niespalonych węglowodorów w spalinach, powodując jednocześnie zwiększenie emisji NO<sub>2</sub>. Dzieje się tak dlatego, iż dwutlenek azotu wspomaga proces dopalania cząstek stałych w katalizatorze.

20/2008

M. Krupiński

614.8      Wypadki drogowe      ITS  
ang.

Tristan Honeywill, Crunch time for China, Skrzypnięcie w Chinach, Automotive Engineer, 2007, s. 24 – 25.

#### BEZPIECZEŃSTWO

Jeszcze sześć lat temu w Chinach nie było zunifikowanych standardów bezpieczeństwa. Wynikiem czego jest 100 tys. ofiar wypadków w skali roku. Dla porównania w Stanach Zjednoczonych, gdzie po drogach porusza się także 120 mln aut, statystyka śmiertelności wynosi 40 tys. Producenci aut znają specyfikę rynku, na którym liczy się przede wszystkim cena oraz komfort pojazdu, dlatego oszczędzają na bezpieczeństwie. Wiele części, z których budowane są auta na chiński rynek, nie przeszłoby pomyślnie żadnej europejskiej homologacji. Myśl ekspansji na rynki europejskie wymusiło wprowadzeniem regulacji dotyczących części oraz testów zderzeniowych nowo wyprodukowanych aut w oparciu o wzory europejskie. Czołowe oraz boczne „crash-testy” odbywają się zgodnie z normami ECE R34, ECE R94 i ECE R95.

17/2008

M. Krupiński

502      Ochrona środowiska      ITS  
ang.

Tristan Honeywill, Not just NO<sub>x</sub>, Nie tylko tlenek azotu, Automotive Engineer, 2007, s. 39.

#### OCHRONA ŚRODOWISKA

Jakość powietrza w Europie polepsza się. Emisja tlenku węgla została znacznie zmniejszona. Tylko w Niemczech, pomiędzy 1990 a 2004 rokiem o ponad połowę. Niestety nie wszystkie kraje wspólnotowe osiągnęły takie wyniki. Dlatego unijne władze zastanawiają się nad rewizją programu „Czyste powietrze dla Europy” i zastąpienie go inicjatywą NEC (National Emissions Ceilings), według której do 2010 roku powinno nastąpić zmniejszenie zanieczyszczenia atmosfery do stopnia, w którym będzie niezagrożone zdrowie Europejczyków. W dalszej perspektywie, do 2020 roku, emisja dwutlenku siarki ma się zmniejszyć o 82%, emisja NO<sub>x</sub> o 60%, lotnych związków organicznych o 51%, amoniaku o 27% oraz cząstek stałych o 59%, czyli do poziomu z 2000 roku.

19/2008

M. Krupiński

