

Biuletyn Informacyjny ITS

6-2008
Zeszyt 6 (30)



DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY
INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

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

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

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2008

ISSN 1732 - 0437

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

poz. rej. 17/2008

Spis treści

	str.
Nowoczesne materiały metalowe w motoryzacji. D. Hitczenko.	5
System przeprowadzania badań technicznych pojazdów w Unii Europejskiej na przykładzie Finlandii. M. Balke.	9
„Obywatel w sercu jakości usług publicznych”- zagadnienia jakości w administracji publicznej w Krajach UE. A. Krupińska, E. Włodarczyk...	20
Fakty i opinie.....	25
Nowe przepisy.....	33
Z życia ITS.....	34
Przegląd dokumentacyjny.....	49

NOWOCZESNE MATERIAŁY METALOWE W MOTORYZACJI

1. Wstęp

Zmniejszenie masy pojazdu jest jednym z najważniejszych zadań stojących obecnie przed przemysłem motoryzacyjnym. Wiąże się to bezpośrednio z obniżeniem zużycia paliwa oraz emisji spalin, chociaż coraz częściej pod uwagę bierze się również możliwość poprawy komfortu i bezpieczeństwa pasażerów poprzez dodatkowe wzmocnienia i usztywnienia konstrukcji pojazdu. Wszystkie liczące się na rynku koncerny samochodowe, a także przemysł wspomagający ten rynek starają się odpowiedzieć na to wyzwanie przez wprowadzanie do produkcji nowych materiałów i technologii.

Generalnie obserwuje się dwie tendencje. Pierwszą z nich jest kontynuowanie wykorzystania stali, drugą jest coraz szersze stosowanie stopów metali lekkich: aluminium, magnezu czy tytanu. W przypadku stali wprowadza się nowe gatunki, jak również nowoczesne rodzaje obróbek lub inne modyfikacje nadające temu materiałowi nowe cechy. W przypadku metali lekkich w celu poprawy niektórych właściwości (np. odporności na korozję) stosuje się specjalne obróbki powierzchniowe.

Poza tym obecnie przy produkcji samochodu wykorzystuje się szereg innowacyjnych technologii obróbki mechanicznej metali.

2. Nowoczesne materiały

Najczęściej stosowanym materiałem metalowym do budowy samochodów, poza stalą są stopy aluminium. Wykorzystuje się je ze względu na mały ciężar właściwy, dużą plastyczność, korzystne parametry konstrukcyjne, dobre przewodnictwo cieplne, niewielką rozszerzalność cieplną, niski współczynnik tarcia, dużą odporność na zużycie korozyjne i eksploatacyjne, a także całkowitą przetwarzalność jako surowiec wtórny. Wadą tych stopów jest mała wytrzymałość zmęczeniowa. Stopy aluminium z krzemem stosowane są do wyrobu tłoków silników i felg, a ze stopów z magnezem odlewane są części, w stosunku do których wymagana jest odporność na korozję.

Coraz większego znaczenia w motoryzacji nabierają też stopy magnezu. Do niewątpliwych ich zalet należy niski ciężar oraz granica plastyczności i moduł sprężystości pozwalające na przenoszenie dużych obciążeń. Korzystny jest również stosunek wytrzymałości do masy odlewów, a także dobra skrawalność. Zaletą stopów magnezu jest także możliwość odlewania części o dużych powierzchniach i bardzo cienkich ściankach (np. drzwi pojazdu) przy dużej dokładności wymiarów odlewu i stabilności kształtu. Najbardziej rozpowszechnione są stopy Mg-Al z dodatkiem Zn, Mn, Si, Cu oraz stopy Mg-Zn z dodatkiem Zr, Ag, Ce. Ostatnio rośnie zainteresowanie stopami Mg-Li, a powodem tego jest dążenie do coraz większego zmniejszania masy konstrukcji (stop Mg-Li ma gęstość ok. $1,3 \text{ g/cm}^3$). Do wad tych stopów należy niewielka odporność na korozję oraz konieczność stosowania inhibitorów w czasie topienia, odlewania i skrawania ze względu na gwałtowną reakcję z tlenem. Stąd również wynika konieczność pokrywania magnezu dodatkowymi powłokami.

Wzrasta również zainteresowanie stopami tytanu. Stopy te są lekkie i cechuje je bardzo duży stosunek wytrzymałości mechanicznej do ciężaru właściwego, a więc doskonałe własności konstrukcyjne oraz bardzo dobra odporność na korozję i wysokie temperatury. Ze względu na znaczne koszty znajdują zastosowanie głównie w samochodach sportowych i motocyklach.

3. Nowoczesne obróbki chemiczne

a) Obróbka aluminium

Aluminium i jego stopy stosowane w przemyśle samochodowym, ze względu na specjalne wymagania dotyczące odporności na korozję i wyglądu, często pokrywa się powłokami galwanicznymi. W celu uzyskania powłok wysokiej jakości o dobrej przyczepności pokrywane powierzchnie poddaje się obróbce wstępnej przez tzw. zacynkowanie. Przed procesem nakładania cynku z powierzchni stopów aluminium usuwa się tlenki, którymi się pokrywają w środowisku utleniającym, zwykle za pomocą kwasu azotowego i fluorowodorowego, a następnie zanurza w roztworze zacynkującym (bezcynkowym lub zawierającym cyjanki). Ponieważ dla otrzymania warstwy cynku szczelnej, ale jednocześnie cienkiej i dobrze przyczepnej oraz nie wykazującej pęcherzy po wyżarzaniu kluczowa jest jakość powierzchni odlewu jak również typ samego stopu i rodzaj procesu odlewania (ciśnieniowy, kokilowy, ciągły i piaskowy) do każdego rodzaju powierzchni należy dobrać odpowiednie warunki pokrywania. Do oceny przebiegu procesu nakładania powłoki wykorzystuje się pomiar potencjału korozyjnego w czasie. Czas, po którym krzywa osiąga plateau i dalej ma już przebieg poziomy jest optymalnym czasem prowadzenia procesu. Przed właściwym pokrywaniem można w laboratorium zbadać jak zachowuje się dany stop i na tej podstawie ustalić czas obróbki, wybrać najbardziej odpowiedni roztwór i określić jego stężenie.

b) Obróbka stopów magnezu

Magnez i jego stopy są coraz szerzej wykorzystywane w przemyśle samochodowym. Zasadniczą ich wadą, ze względu na bardziej ujemny potencjał normalny w stosunku do większości metali, jest mała odporność na korozję i podatność na korozję wżerową nawet w przypadku obecności niewielkich stężeń innych metali. W celu zwiększenia odporności korozyjnej stopy magnezu zabezpiecza się powłokami konwersyjnymi np. chromianowymi. Jednak w związku z wysoką toksycznością ich głównego składnika Cr(VI) nie mogą być one dłużej stosowane i zastępuje się je powłokami konwersyjnymi wytwarzanymi w oparciu o nadmanganiany i fosforany. W powłokach nadmanganianowi-fosforanowych ważny jest dobór odpowiednich stężeń obu składników oraz prowadzenie procesu w kąpeli o odczynie alkalicznym.

Innym sposobem wyeliminowania chromu sześciowartościowego jest obróbka stopów magnezu z zastosowaniem niklowania chemicznego polegająca na alkalicznym trawieniu powierzchni w połączeniu z kwaśną aktywacją fluorkową. Celem trawienia jest usunięcie tlenków z powierzchni metali i lekka jej aktywacja umożliwiające nałożenie warstwy niklu chemicznego o dobrej przyczepności do podłoża. Metoda ta daje dobre wyniki jeśli chodzi o odporność korozyjną i przyczepność właściwej powłoki galwanicznej.

Kolejnym sposobem obróbki stopów magnezu przed nakładaniem zasadniczej powłoki galwanicznej jest cynkowanie połączone z miedziowaniem alkalicznym. Cynkowanie przeprowadza się z roztworu alkalicznego bezcyjankowego metodą bezprądową. Proces budowy tej powłoki, aby zapewnić jej szczelność i dobrą przyczepność można również optymalizować metodą pomiaru przebiegu potencjału w czasie (podobnie jak w przypadku stopów aluminium). Następnie na powłoce cynkowej w cyjankowym elektrolicie miedziowym wytwarzana jest warstewka miedzi i nanoszone kolejne systemy powłokowe.

Innym sposobem poprawy odporności korozyjnej stopów magnezu jest wytworzenie na ich powierzchni powłoki typu zol-żel. W tym procesie wykorzystuje się zjawisko przejścia fazowego roztworu koloidalnego zolu w roztwór żelu. W roztworze zolu zdyspergowana faza stała składa się z nie spolimeryzowanych cząstek, natomiast w żelu makroskopowa cząstka

zajmuje całą objętość roztworu. Proces kondensacji roztworu koloidalnego powstałego w wyniku hydrolizy i kondensacji związków zwanych prekursorami połączony z odparowaniem rozpuszczalnika prowadzi do powstania żelu. Najlepsze własności antykorozyjne wykazała powłoka hybrydowa wytworzona z prekursora tetrametoksylanu z dodatkiem dietoksydimetylosilanu. Powłoki typu żol-żel mogą być wykorzystane jako samodzielne warstwy lub stanowić podkład pod powłokę organiczną.

c) Obróbka stali cynkowanej

W przemyśle samochodowym gdzie często stosuje się blachy stalowe cynkowane ostatnio zwraca się uwagę nie tylko na wygląd i odporność korozyjną, ale również na poprawność ekologiczną. Powłoki cynkowe, w celu zwiększenia odporności na korozję na ogół poddaje się chromianowaniu na kolor żółty w kąpielach zawierających Cr (VI), który jak wiadomo jest ostatnio niepopularny ze względu na toksyczność dla środowiska. W ciągu ostatnich lat opracowano powłoki konwersyjne oparte na chromie trójwartościowym, zwykle dla odróżnienia nazywane pasywacjami, które mają tę samą budowę czyli składają się z polimerowej mineralnej struktury zawierającej związki chromu i cynku. Nowe systemy pasywacyjne, w szczególności pasywacje grubopowłokowe (grubość pokrycia 200 do 300 nm) zapewniają bardzo dobrą ochronę korozyjną, a w zależności od parametrów procesu i rodzaju kąpeli cynkowej można otrzymać różne odcienie kolorów: błady odcień na cynku nakładanym z kąpeli kwaśnej i opalizujący z kąpeli alkalicznej. Poza ochroną korozyjną coraz większą rolę odgrywa wygląd. Pasywacje powłok cynkowych mogą być wykonywane w żądanych kolorach dzięki pigmentowi dodawanemu do roztworu, w którym prowadzona jest pasywacja lub obróbce wykończeniowej w roztworze z pigmentem. Wpływ na intensywność koloru ma czas zanurzenia, wartość pH i stężenie pigmentu. Zakres możliwości kolorystycznych jest duży, od lekko opalizujących do wyrazistych, główne trendy to odcienie czerni i srebra, gdyż przemysł samochodowy rezygnuje z żółci ze względu na możliwość skojarzeń z chromem sześciowartościowym.

4. Nowoczesne obróbki mechaniczne

Coraz częściej przy konstruowaniu samochodu łączy się ze sobą stal z aluminium. Korzyści łatwo dostrzec, stal nadaje wytrzymałość, a aluminium zmniejsza ciężar. Jednak połączenie tych metali jest trudne, gdyż wymaga dostępu do łączonych materiałów z dwóch stron oraz doprowadzenia dużej ilości ciepła. Koncern spawalniczy TPS-Fronius rozwiązał ten problem opracowując technikę spawania w niskiej temperaturze (CMT – cold metal transfer). Umożliwia ona nie tylko zespawanie stali z aluminium, ale również pozwala na łączenie znacznie cieńszych materiałów (obniżenie ciężaru) bez ryzyka rozprysku i przepalenia metalu.

Przy stosowaniu stopów aluminium w przemyśle samochodowym, gdzie specyfiką jest łączenie ze sobą elementów konstrukcyjnych o małej grubości (zazwyczaj 2-5 mm) ważny jest wybór właściwej metody spawania. Podczas spawania z przetopem mogą pojawić się problemy natury metalurgicznej (głównie pęknięcia). Nie występują one gdy złącza są wykonywane metodą zgrzewania tarcowego z mieszaniem materiału zgrzeiny gdyż w tak prowadzonym procesie nie następuje zmiana stanu materiału spawanego. Metodą tą można łączyć różne stopy tego samego metalu, a nawet stopy różnych metali.

Stosowanie aluminium w przemyśle samochodowym jest ograniczone ze względu na niedostateczną wytrzymałość tego materiału. Poprawę wytrzymałości uzyskuje się przez duży dodatek magnezu do aluminium, ale taki stop charakteryzuje się małą odpornością na korozję i wymaga stosowania platerowania. Opracowano technologię, która polega na zastąpieniu

platerowania poprzez walcowanie w specjalnie prowadzonym procesie stapiania, w wyniku, którego otrzymuje się blok materiału składający się z dwóch różnych stopów aluminium.

5. Przykłady zastosowania nowoczesnych rozwiązań

Mercedes w niektórych modelach stosuje stale o wysokiej wytrzymałości, co dzięki specjalnej konstrukcji nadwozia samochodowego powoduje znaczne obniżenie jego masy. W innych modelach zamontowano silnik Diesla V6 zawierający elementy wykonane z aluminium.

W nowym modelu Volkswagena Passata 74% karoserii wykonano ze stali o dużej wytrzymałości na rozciąganie i zastosowano nowoczesne specjalne techniki łączenia elementów nadwozia obok tradycyjnego spawania laserowego i zgrzewania punktowego.

W samochodach Alfa Romeo wszystkie główne elementy nieruchome silnika są odlewane ze stopu aluminium, w Nissanie stop aluminium wykorzystano do odlewu korpusu silnika i głowic.

BMW zastosował stopy magnezu do produkcji skrzyni korbowej sześciocyndrowego silnika, co spowodowało, że element ten waży o 24% mniej.

Koncerny samochodowe dążą do poprawy sprawności silnika, a co za tym idzie m.in. ograniczenie ilości wydzielanych spalin, stosują w systemach zaworów i tłoków stopy tytanowo-aluminiowe, które są lekkie i odporne na wysokie temperatury (ich wysoka wytrzymałość i sprężystość utrzymują się do 950°C). Dodatkowo uzyskuje się obniżenie ciężaru w wyniku zmian konstrukcyjnych, gdyż ze względu na właściwości tego materiału można zmniejszyć grubość ścianek niektórych elementów.

Koncern Corus opracował stal nowej generacji NEOTEC podlegającą recyklingowi w 100%, która jest stosowana do produkcji zbiorników na paliwo oraz nowoczesny materiał pokrywany niklem – NICOR wytrzymujący temperatury powyżej 2000°C, jak również nowy rodzaj stali, która łączy w sobie wysoką wytrzymałość stali stopowych i skrawalność stali automatowych o średniej zawartości węgla.

Wyprodukowanie samochodu mającego całą karoserię z aluminium nabiera coraz większej realności. W przemyśle motoryzacyjnym coraz szersze zastosowanie znajdują również nanomateriały tj. materiały o zmniejszonych wymiarach ziaren, dzięki którym można uzyskać znacznie lepsze własności fizyczne, mechaniczne i elektryczne – między innymi wzrost twardości i wytrzymałości. Ale naprawdę lekkie auto zostanie wykonane z kompozytów np. miedź-wolfram, aluminium-bor oraz stopów wielometalowych.

LITERATURA:

- [1]. Grobelny, M., Kwiatkowski, L. Powłoki konwersyjne na stopach magnezu, Biuletyn Galwanotechnika nr 14 (29), 2007
- [2]. Möbius, A., Werner, Ch., Bentele, M., Behm, T., Anodic pre-treatment process for aluminium, magnesium, zinc die cast and brass, EuroInterfinish, Barcelona, Maj 2005

SYSTEM PRZEPROWADZANIA BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW W UNII EUROPEJSKIEJ NA PRZYKŁADZIE FINLANDII

Wstęp

Wzrastająca liczba eksploatowanych pojazdów, zarówno w Polsce, jak i w innych krajach europejskich, a w konsekwencji dynamiczny wzrost międzynarodowego ruchu drogowego stwarza potrzebę ujednolicenia zarówno zasad używania pojazdów, jak również funkcjonowania sprawdzonych systemów badań technicznych, szczegółowo określających zakresy wykonywanych czynności. Współczesne systemy badań technicznych pojazdów coraz częściej wspierane są wszechstronnymi, rozbudowanymi i zintegrowanymi systemami informatycznymi, mającymi na celu ułatwienie diagnostom (ale również np. policji) dostępu do danych o pojazdach oraz wszelkich niezbędnych informacji na temat nowości technicznych.

Przesłanką istnienia znormalizowanego systemu badań technicznych pojazdów jest ujednolicenie przebiegu kontroli stanu technicznego pojazdów w różnych krajach pod względem wymogów prawnych, bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska naturalnego. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia zagrożeń płynących z użytkowania dróg, a także mając na uwadze poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie zagrożeń dla środowiska naturalnego, należy prowadzić konsekwentną kontrolę użytkowników dróg oraz przestrzegania przez nich przepisów ruchu drogowego, ale również monitorować stan techniczny eksploatowanych pojazdów.

Wypracowywanie odpowiedniego stanu technicznego pojazdu i utrzymywanie go na właściwym poziomie opiera się na wielu różnorodnych działaniach. Pierwszym ogniwem jest etap projektowania pojazdu oraz jego produkcja (przeprowadza się wiele testów wytrzymałościowych konstrukcji oraz bezpieczeństwa kierowcy i pasażerów). Już na tym etapie producent musi dostosować parametry techniczne podzespołów do międzynarodowych wymagań zawartych w regulaminach EKG ONZ oraz Dyrektywach UE. Następnie przeprowadza się weryfikację, czy prototypy pojazdów odpowiadają obowiązującym wymaganiom (tzw. badania homologacyjne). Kolejnym działaniem jest okresowa kontrola stanu technicznego pojazdu, od której zależy bezpieczeństwo w czasie eksploatacji pojazdu. Miernikami stanu technicznego pojazdów są właśnie wyniki okresowych badań technicznych pojazdów.

W Polsce podstawową jednostką upoważnioną do prowadzenia badań technicznych pojazdów jest stacja kontroli pojazdów. Obecnie w naszym kraju funkcjonuje około 3500 stacji kontroli pojazdów, z czego około 1100 to stacje okręgowe, a pozostałe to stacje podstawowe [1]. Działają one na podstawie zezwolenia Starosty i przeprowadzają badania techniczne pojazdów zgodnie z rozporządzeniami Ministra właściwego do spraw transportu [2].

Tabela 1

**Liczba stacji kontroli pojazdów w Polsce według województw
(stan na 1 sierpnia 2008 r.) [1]**

L.p.	Województwo	Liczba SKP
1	dolnośląskie	245
2	kujawsko-pomorskie	195
3	lubelskie	243
4	lubuskie	91
5	łódzkie	270
6	małopolskie	287
7	mazowieckie	428
8	opolskie	96
9	podkarpackie	207
10	podlaskie	134
11	pomorskie	176
12	śląskie	288
13	świętokrzyskie	126
14	warmińsko-mazurskie	118
15	wielkopolskie	389
16	zachodniopomorskie	140

Źródło: <http://piechocinski.blog.onet.pl> oraz <http://www.wnp.pl/blog/6.html> „O stacjach kontroli pojazdów słów kilka” 05.08.2008 r.

Badania techniczne pojazdów w Unii Europejskiej

System badań technicznych pojazdów, określany w Unii Europejskiej, jako badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, jest złożonym układem połączeń prawnych, organizacyjnych i technicznych pomiędzy zasadniczymi ogniwami systemu, tj. właścicielem, użytkownikiem, importerem, producentem, władzą administracyjną, homologacyjną czy stacją kontroli pojazdów. Ogłoszona w dniu 29 grudnia 1976 r. Dyrektywa Rady Unii Europejskiej nr 77/143 (wraz z późniejszymi zmianami) dotycząca zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep ustanowiła, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu drogowego i jednakowe warunki konkurencji dla przewoźników drogowych, podstawowe zasady badań technicznych przy dopuszczaniu do ruchu pojazdów [3].

Wyżej wymieniona dyrektywa jest jednolitym aktem prawnym, który określił podstawowe cele polityczne, gospodarcze, administracyjne, techniczne, jakie mają być osiągnięte poprzez wykonywanie badań technicznych pojazdów. Przesłanki i zasady wprowadzenia tej dyrektywy to m.in.:

- wzrost natężenia ruchu drogowego i wynikające z tego zwiększenie zagrożeń we wszystkich Krajach Członkowskich,
- reguły przeprowadzania urzędowych badań technicznych pojazdów i ich koszt nie mogą różnić się w poszczególnych Krajach Członkowskich, aby nie wywierało to wpływu na warunki konkurencji pomiędzy użytkownikami transportu drogowego. Konieczne jest więc ujednolicenie tych zasad w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, przy czym także częstotliwość przeprowadzania badań i kontrola obowiązkowa podzespołów pojazdów, powinny być podobne,

- określenie niezbędnego czasu na wprowadzenie w życie administracyjnych i technicznych zarządzeń wymaganych dla wykonania badań technicznych lub ich wdrożenia,
- Kraje Członkowskie mają prawo do wyłączenia z zakresu zastosowania tej Dyrektywy pojazdów stanowiących mienie sił zbrojnych i sił porządkowych,
- Kraje Członkowskie mogą, po konsultacji z Komisją Europejską, wykluczyć z zakresu tej Dyrektywy lub obwarować specjalnymi postanowieniami, pewne grupy pojazdów zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu na wyjątkowych warunkach i pojazdy, które nigdy lub prawie nigdy nie są używane na drogach publicznych, lub które są tymczasowo wycofane z ruchu.

Podstawowe założenia techniczno-organizacyjne systemu badań według Dyrektywy Unii Europejskiej [3] to:

- podział przewidzianych do kontroli pojazdów na tzw. kategorie UE,
- określenie częstotliwości przeprowadzania badań dla poszczególnych kategorii pojazdów,
- określenie przedmiotu i zakresu badań technicznych dla poszczególnych kategorii pojazdów,
- zwolnienie pojazdów używanych w nadzwyczajnych warunkach od warunków Dyrektywy,
- nałożenie na państwo obowiązku organizacji i nadzoru nad badaniami.

Zgodnie z zasadami demokracji stosowanymi w Unii Europejskiej (tj. nie ingerowania w wewnętrzne sprawy innych państw), Dyrektywa [3] zezwala Państwom Członkowskim na samodzielne modyfikowanie niektórych elementów systemu badań technicznych w zależności od potrzeb lokalnych.

Założenia systemu badań, które mogą być zmieniane przez Państwa Członkowskie, to możliwość:

- określania wcześniejszej daty pierwszego obowiązkowego badania technicznego oraz, gdy jest to wskazane, poddawanie pojazdów badaniom przed pierwszą rejestracją,
- skracania odstępów czasu pomiędzy dwoma kolejnymi obowiązkowymi badaniami,
- testowania wymaganego wyposażenia obowiązkowego,
- zwiększania liczby czynności wykonywanych podczas badania,
- rozszerzania wymogu okresowego badania technicznego na inne kategorie pojazdów,
- zalecania specjalnych dodatkowych badań technicznych.

Dyrektywa [3] zawiera również szereg deklaracji technicznych, z których najważniejsze z punktu widzenia zakresu badań technicznych przewidują, że:

- dopóki procedury i wykonywanie badań nie będą ujednolicone, Państwa Członkowskie mogą stosować własne przepisy prawne odnośnie procedur pomiarowych stosowanych przez nie do stwierdzenia, czy badany pojazd spełnia wymagane warunki dotyczące hamulców,
- wszyscy związani z badaniem technicznym pojazdów uznają, że metoda badania, a w szczególności to, czy pojazd jest badany pod obciążeniem, częściowo obciążony lub bez obciążenia, ma wpływ na ocenę niezawodności układu hamulcowego,
- Państwa Członkowskie mogą rozszerzyć zakres kontroli układu hamulcowego tak, aby obejmował on pojazdy bądź elementy pominięte w Dyrektywie,
- zamierzeniem Dyrektywy jest utrzymanie emisji spalin na niskim poziomie przez cały czas eksploatacji pojazdu, co mają zapewnić regularne testy wydalanych spalin i troska o to, żeby pojazdy, które stanowią główną przyczynę zanieczyszczania powietrza, były

- wycofane z ruchu, aż do momentu przywrócenia emisji spalin na wymaganym przepisami poziomie,
- dla pojazdów z silnikami o zapłonie iskrowym, dla których dopuszczenie do ruchu wymaga wyposażenia w nowoczesne układy oczyszczania spalin, jak katalizatory trójdrożne z sondą lambda, kryteria oceny przy regularnych badaniach spalin będą ostrzejsze niż przy pojazdach konwencjonalnych.

Badaniami technicznymi według Dyrektywy [3] objęte są:

- układ hamulcowy,
- układ kierowniczy i koło kierownicy,
- widoczność (w tym: pole widzenia, stan szyb, lusterka wsteczne, wycieraczki, spryskiwacze),
- lampy, reflektory i wyposażenie elektryczne,
- osie, koła, opony, zawieszenie,
- podwozie i wyposażenie podwozia,
- inne wyposażenie (pasy bezpieczeństwa, sygnał dźwiękowy, tachograf, ogranicznik prędkości, itd.)
- testy dodatkowe dla pojazdów transportu zbiorowego,
- poziom hałasu i emisja spalin,
- identyfikacja pojazdu.

Mówiąc o badaniach technicznych pojazdów i o ich zakresie, warto wspomnieć o kwestii wypadków spowodowanych usterkami technicznymi pojazdów. Według badań międzynarodowych, liczba wypadków drogowych, do których dochodzi z przyczyn niesprawności technicznych pojazdów w krajach stosujących procedury homologacyjne i posiadających system urzędowych badań technicznych pojazdów zgodny z Dyrektywą Unii Europejskiej nr 96/96/WE z 20 grudnia 1996 r. [4], nie przekracza 2%. Specjaliści uważają badania techniczne oraz rosnący poziom techniczny pojazdów i dbałość właścicieli o kondycję techniczną tych pojazdów, za podstawową przyczynę relatywnie niewielkiego udziału wypadków z przyczyn technicznych w ogólnej liczbie wypadków.

Dominującym czynnikiem, który uznawany jest w rezultacie postępowań dochodzeniowych za główną przyczynę wypadków, jest człowiek. Obowiązkiem służb kontrolnych oraz zaangażowanych specjalistów jest możliwie jednoznaczne oraz wiarygodne wyjaśnienie przyczyn i okoliczności wypadku, szczególnie jeżeli w jego wyniku doszło do ofiar w ludziach, a także znacznych szkód materialnych. Wyniki dochodzenia mają dalsze istotne konsekwencje karne oraz finansowe (m.in. likwidacja szkód przez firmę ubezpieczeniową). Dlatego stan techniczny pojazdów uczestniczących w wypadku drogowym każdorazowo podlega wnikliwym oględzinom. Oględziny są podstawą do oceny, czy stan techniczny pojazdu przed zdarzeniem wpłynął na zaistnienie zdarzenia.

Jednostki przeprowadzające badania techniczne pojazdów w Unii Europejskiej

Organizacja systemu urzędowych badań technicznych pojazdów zgodnie z zapisami art. 2 Dyrektywy Rady [4], oparta jest na założeniu, że badania techniczne pojazdów powinny być przeprowadzane przez jednostki państwowe lub takie, które Państwo do tego upoważniło, lub też przez specjalnie wyznaczone organizacje oraz przedsiębiorstwa kontrolowane bezpośrednio przez Państwo, włączając w to uprawnione prywatne jednostki gospodarcze. W sytuacji, kiedy przedsiębiorstwa wyznaczone jako stacje kontroli pojazdów przeprowadzają również naprawy, czy obsługę pojazdów, Kraje Członkowskie Unii Europejskiej powinny szczególnie zadbać o obiektywność i wysoką jakość badań technicznych pojazdów.

W krajach Unii Europejskiej na bazie powyższego zapisu prawnego powstały następujące warianty organizacji systemu urzędowych badań technicznych pojazdów:

- a) realizowany w całości przez sieć wyspecjalizowanych stacji kontroli pojazdów będących w całości pod kontrolą gospodarczą i organizacyjną państwa,
- b) oparty na zorganizowanych sieciach stacji kontroli pojazdów (zajmujących się tylko badaniami technicznymi pojazdów), będących pod kontrolą gospodarczą określonej firmy lub na zasadach holdingu, franchisingu z własnymi wewnętrznymi systemami kontroli, nadzoru, szkoleń itd., jednak jako całość nadzorowanych przez państwo,
- c) zorganizowany w oparciu o różne niezależne podmioty gospodarcze, organizacje, jednostki, które dodatkowo poza podstawową działalnością gospodarczą, najczęściej związaną z motoryzacją, prowadzą pod bezpośrednim nadzorem państwa urzędowe badania techniczne pojazdów w wydzielonych obiektach, przystosowanych do specyficznych potrzeb stacji kontroli pojazdów,
- d) mieszany system uwzględniający warianty a), b), c).

Istotny wpływ na organizację systemów urzędowych badań technicznych pojazdów i możliwość ich ujednolicenia w krajach europejskich, mają również inne wytyczne z wymienionej dyrektywy, a w szczególności:

- zróżnicowanie wymagań i metod badań w poszczególnych Krajach Członkowskich mogłyby powodować rozbieżności w standardach bezpieczeństwa i ochrony środowiska badanych pojazdów, co więcej, stan ten mógłby wpływać na konkurencyjność firm transportowych w poszczególnych Państwach Członkowskich,
- badania podczas eksploatacji pojazdu powinny być proste, szybkie i tanie,
- każdy z Krajo w Członkowskich powinien gwarantować na swoim obszarze prawnym wysoki standard przeprowadzania badań technicznych,
- szybkie dostosowanie się do wymogów postępu technicznego, wymagań i metod przedstawionych w oddzielnych Dyrektywach, a w celu ułatwienia wprowadzenia wymaganych środków ustanowienie procedury ścisłej współpracy pomiędzy Krajami Członkowskimi i komisją w ramach Komitetu do spraw dostosowania badań technicznych,
- Kraje Członkowskie są zobowiązane do podejmowania środków niezbędnych do realizacji przedstawionego w tej Dyrektywie systemu badań technicznych, w taki sposób aby było to efektywne, proporcjonalne i zrozumiałe.

System badań technicznych pojazdów w Finlandii

Początki przeprowadzania kontroli stanu technicznego pojazdów w Finlandii sięgają 1907 r., kiedy to po raz pierwszy zaczęto wykonywać przeglądy w okręgach o większym zaludnieniu. W 1922 r. ustalono jednolite standardy przeglądów i objęto nimi pojazdy w całym kraju. Obecnie najważniejszym elementem systemu kontroli pojazdów w Finlandii jest Centralny Rejestr Pojazdów, który powstał w 1968 r. Wówczas zajmowało się tym państwowe biuro MVRC (Motor Vehicle Registration Centre). Do obowiązków tego biura należała zarówno rejestracja pojazdów, jak i kierowców, a także przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy i przeglądów okresowych samochodów. Wszystkie stacje kontroli pojazdów należały w tamtych czasach do państwa. Budowano praktycznie po jednej stacji w każdym większym mieście, a jedynie ich wielkość i przepustowość uzależniano od wielkości miasta i liczby pojazdów.



Fot. 1. Stacja kontroli pojazdów w Espoo (Finlandia)

W 1994 r. postanowiono sprywatyzować cały sektor, zezwalając jednocześnie na rozwój wolnej konkurencji. W gestii administracji państwowej pozostał Centralny Rejestr Pojazdów i Kierowców oraz rozdział koncesji na prowadzenie stacji kontroli pojazdów. Finlandia przystąpiła do Unii Europejskiej 1 stycznia 1995 r. Po 1996 r. na fińskim rynku pozostało nieco ponad 200 stacji należących do kilku małych firm, dwóch większych firm oraz kilkunastu właścicieli pojedynczych obiektów. W 2003 r. największa liczba stacji (ok. 150) należała już do firmy Suomen Autokatsastus, która z czasem przekształciła się i obecnie działa pod nazwą A-Katsastus Oy i jest wiodącą prywatną spółką działającą w sektorze badań i kontroli pojazdów w Północnej Europie. W skład fińskiej grupy diagnostycznej wchodzi firma macierzysta A-Inspection Ltd (posiadająca w Finlandii niemal 240 stacji kontroli pojazdów i zatrudniająca ok. 1900 pracowników) oraz spółki zależne: Ajovarman Oy (firma specjalizująca się w przeprowadzaniu egzaminów na prawo jazdy), a także A-Test & Consulting Oy (firma specjalizująca się w konsultacjach, szkoleniach i badaniach z zakresu kontroli jakości stanu technicznego pojazdów). A-Inspection Ltd stale umacnia swoją pozycję na fińskim rynku, otwierając nowe i nowoczesne stacje kontroli pojazdów, przy czym jest jedynym przedsiębiorstwem w tym sektorze, które posiada wdrożony system jakości ISO 9001:2000. Oprócz przeglądów technicznych, stacje A-Inspection Ltd. oferują również innego rodzaju usługi, np. usługi poprawiające widoczność przez przednią szybę pojazdu, usługi związane z rejestracją i ubezpieczeniem pojazdów, a także przeglądy specjalistyczne.

Obecnie w Finlandii działa około 250 stacji kontroli pojazdów, które zajmują się przeglądami okresowymi pojazdów, jak i przeglądami po wszelkiego rodzaju zmianach. Stacje kontroli pojazdów w Finlandii są prywatne. Są to konsorcja, z których część jest w posiadaniu Brytyjczyków, (te stacje, które w nazwie mają literkę A to firmy brytyjskie) - są to dawne stacje państwowe, które wykupili Brytyjczycy, drugą zaś grupę stanowią stacje będące w posiadaniu Hiszpanów (mają one w nazwie literkę K).

Za wszelkiego rodzaju regulacje w dziedzinie kontroli i rejestracji pojazdów odpowiedzialne jest Ministerstwo Transportu i Komunikacji Finlandii. Jednostką nadzorującą proces rejestracji pojazdów oraz wszelkie operacje związane z kontrolą i przeglądami pojazdów jest Fiński Urząd Komunikacji Samochodowej (AKE), który funkcjonuje jako agencja Ministerstwa Transportu i Komunikacji Finlandii [5].

Przeglądy okresowe samochodów osobowych wykonuje się w Finlandii w odstępach czasowych identycznych jak w Polsce. Pierwszy przegląd - po 3 latach, następny - po 2 latach i kolejne - co rok. Rocznie wykonuje się w Finlandii ponad 2,5 mln przeglądów, z czego zdecydowaną większość wykonuje firma A-Inspection Ltd. Koszt badania okresowego samochodu osobowego kształtuje się w granicach 48-50 euro (ceny za badanie mogą się nieznacznie różnić, ponieważ stacje ze sobą rywalizują, jednak różnice są niewielkie). Dodatkowym kosztem dla właściciela pojazdu jest opłata za analizę spalin w kwocie 17 euro za osobowy samochód benzynowy, a za samochód z silnikiem diesla 22 euro. Badanie spalin

jest obowiązkowe, ale niekoniecznie trzeba je wykonać na stacji kontroli pojazdów. Może być ono przeprowadzone również na jakiegokolwiek innej stacji, w warsztacie, czy w innych uprawnionych jednostkach.



Fot. 2. System indywidualnych wyciągów połączony z analizatorami spalin

Jeśli podczas przeglądu zostaną stwierdzone usterki, z powodu których pojazd nie uzyskuje pozytywnego wyniku badania, właściciel ma miesiąc na ich usunięcie i musi ponownie zapłacić za badanie. Ponowne badanie kosztuje 20 euro (płaci się za badanie a nie za usterki). Po upływie miesięcznego terminu, dokonuje się przeglądu od początku i za pełną cenę.

Na stacjach kontroli w Finlandii nie dokonuje się napraw pojazdów, nie funkcjonują tam ani warsztaty, ani serwisy. Nie jest więc możliwa na stacji kontroli nawet wymiana żarówek. Klient jest zobowiązany do tego, żeby przed badaniem sprawdzić, czy wszystko jest w porządku i przyjechać na badanie właśnie po to, żeby to skontrolować i potwierdzić. Może się więc zdarzyć, że przez przepalone żarówki pojazd nie przechodzi przeglądu. Warsztaty i serwisy są niezależnymi podmiotami i pracownik stacji nie może sugerować klientowi do którego warsztatu ma się udać celem zlikwidowania usterki. Może jedynie poinformować, gdzie takie warsztaty się w pobliżu znajdują, ale zabronione jest wskazywanie konkretnego warsztatu, w którym należy naprawy dokonać.



Fot. 3. Przyrząd do kontroli ustawienia świateł

Poza czynnościami związanymi z przeglądami pojazdów, dodatkowymi czynnościami wykonywanymi przez stacje kontroli pojazdów w Finlandii są:

- znakowanie szyb pojazdów - numerem rejestracyjnym samochodu poprzedzonym znakiem narodowym FI; fakt przypisania jednego numeru rejestracyjnego do samochodu na całe jego życie powoduje, że znakowanie szyb samochodów staje się bardzo skuteczne, dzięki czemu właściwie każdy obywatel może sprawdzić na ulicy, czy w samochodzie nie zmieniono tablic rejestracyjnych,
- wykonywanie na powierzchni szyby czołowej rowków czyszczących pióra wycieraczek. Jest to zabieg bardzo popularny w Finlandii i Szwecji, a poza tymi krajami zupełnie nieznany. Kilka centymetrów nad wycieraczkami, za pomocą głowicy z diamentowymi tarczami wycina się dwa rowki o szerokości 1,5 [mm] i głębokości 0,3 [mm]. Trzeba przyznać, że efekt jest zauważalny natychmiast. Znikają tłuste smugi i pozostawione przez pracujące pióra „jasne chmury”, tak utrudniające jazdę podczas deszczu zwłaszcza w nocy.

Zakres przeglądów wykonywanych w Finlandii jest bardzo zbliżony do przeglądów wykonywanych w Polsce. Zasadniczym i jedynym odstępstwem jest krótka jazda próbna. Próba ta umożliwia dogrzanie katalizatora bezpośrednio przed kontrolą emisji. Jest to dość ważne przy panujących zimą w Finlandii temperaturach. Pomimo niskich temperatur, w wielu stacjach stanowisko do kontroli hamulców znajduje się na zewnątrz budynku stacji, w nie ogrzewanej wiacie pozbawionej bram, gdzie stosuje się urządzenia produkcji fińskiej z podgrzewaniem elektrycznym zapobiegającym zamarzaniu. Badanie hamulców wykonuje się wówczas w trakcie jazdy próbnej. W większości stacji na jedno stanowisko do kontroli hamulców przypadają dwa, trzy stanowiska do kontroli pojazdów.



Fot. 4. Stanowisko do kontroli sił hamowania oraz skuteczności działania amortyzatorów

Problemem stacji w Finlandii jest bardzo szybkie zużycie rolek. Wynika ono z faktu, iż przez blisko pół roku większość samochodów wyposażona jest w opony zimowe z kolcami.

W odróżnieniu od polskich stacji, fińskie zajmują się również rejestracją pojazdów, która obejmuje:

- rejestracje pojazdów nowych - operacja ta, w imieniu nowych właścicieli, jest wykonywana przez dealerów samochodowych,

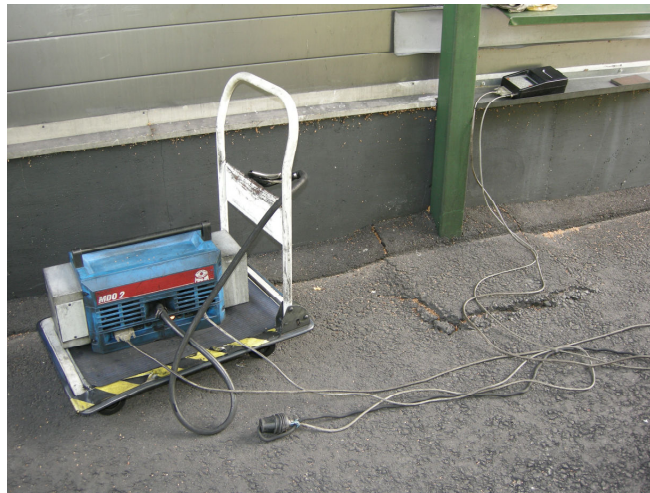
- rejestracje samochodów używanych - dotyczy to tylko przypadków, gdy właściciel zmienia tablice rejestracyjne starego typu na nowe,
- wydawanie nowych dokumentów rejestracyjnych w przypadku zmiany właściciela lub zniszczenia.

Należy tu dodać, że nowy wzór fińskich tablic rejestracyjnych nie zawiera wyróżnika regionalnego i jest przypisany do samochodu, aż do chwili jego wycofania z ruchu.



Fot. 5. Stanowisko do badania pojazdów o dmc do 3,5 t (dźwignik diagnostyczny z urządzeniem do podnoszenia osi pojazdu oraz urządzeniem do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu)

W większości stacji spotyka się ścieżki diagnostyczne firm Bosch i Maha. Wśród dźwigników przeważa Zippo, wyposażone w szarpaki i podnośnik osi tej samej firmy. Jeśli chodzi o analizatory, to zwłaszcza w nowych stacjach są to urządzenia firmy Bosch. Test dymienia silników wysokoprężnych fińskie stacje zawsze wykonują poza pomieszczeniem. Zimą za przeprowadzenie tego testu stosuje się dopłaty. Urządzenie pomiarowe albo stoi w stacji przy oknie, albo na czas testu jest wraz z wózkiem wystawiane na zewnątrz.



Fot. 6. Zewnętrzne stanowisko do kontroli zadymienia spalin silników o zapłonie samoczynnym

Uruchomiony w 1968 r. Centralny Rejestr Pojazdów jest w połączeniu z systemem rejestracji i przeglądów zasadniczym czynnikiem, który porządkuje rynek samochodowy w Finlandii i bardzo utrudnia nielegalny obrót samochodami.

Wyniki badania technicznego są wprowadzane do jednolitego, centralnego systemu komputerowego, przy czym treść wprowadzana do komputera zależna jest od wprowadzającego, a nie od urządzenia, czy systemu komputerowego, czyli znaczącą rolę odgrywa tu wiedza i rzetelność samego diagnosty. Przeglądy w Finlandii są przeprowadzane skrupulatnie. Zarówno użytkownikom pojazdów jak i diagnostom bardzo zależy na dokładnej ocenie sprawności całego pojazdu, umożliwiającej wykrycie ewentualnych usterek i skutecznej ich naprawie.

[illegible][illegible]

Rys. 1. Wzór dokumentu identyfikacyjnego pojazdu sporządzonego podczas badania technicznego

Każdy przegląd jest rejestrowany centralnie, on-line (w chwili jego zakończenia), bez względu na wynik. Do systemu trafiają również wszelkie stwierdzane usterki. Każdorazowo, w przypadku pozytywnego wyniku badania, właściciel pojazdu otrzymuje stosowne zaświadczenie. Do informacji przechowywanych w systemie mają dostęp stacje kontroli, policja, urzędy komunikacji, wydziały komunikacji oraz urzędy podatkowe. W związku z tym, każda stacja kontroli pojazdów oraz każdy patrol policji podczas kontroli drogowej, z każdego miejsca w kraju odnajdzie w systemie takie same dane, zawsze potwierdzające stan bieżący (aktualizacja danych trwa max. 15 min.). Dlatego też nie ma konieczności zatrzymywania dowodów rejestracyjnych po stwierdzeniu usterek czyniących dalsze używanie samochodu niebezpiecznym. Na samochód naklejana jest czerwona nalepka ostrzegawcza, a kierujący otrzymuje stosowny dokument informujący go o zagrożeniu. Sam decyduje, gdzie i w jaki sposób usunąć usterkę.

System informatyczny umożliwia wykonywanie wszystkich czynności księgowych od druku i rejestracji faktur do listy płac, ułatwia również analizę: liczby przeglądów, wykrytych usterek, czy też procentowego stosunku przeglądów zakończonych wynikiem pozytywnym i negatywnym. Jest to możliwe zarówno w odniesieniu do stacji, jak i indywidualnie dla każdego diagnosty. Analiza taka szybko wykazuje nawet niewielkie odstępstwa od średniej i pozwala wychwycić zarówno zbyt „łagodnych”, jak i zbyt „dociekliwych” diagnostów. Analizy te są wsparte kontrolami stacji, polegającymi na ponownej kontroli samochodu przez kontrolerów z działu jakości firmy. Użytkownik, który opuszcza stację, proszony jest przez kontrolerów o umożliwienie ponownej kontroli samochodu. Zwracana jest mu wtedy połowa opłaty za przegląd.

Na stacjach kontroli pojazdów w Finlandii rozdawane są ulotki, których celem jest uświadomienie kierowców, w jaki sposób stan samochodu wpływa na bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Od czasu wprowadzenia wolnego rynku kontroli pojazdów w Finlandii, w rankingu instytucji, do których obywatele mają zaufanie, stacje przesunęły się z pięćdziesiątej czwartej pozycji na trzecią.

Właściciele samochodów, jeśli sobie tego życzą, mogą asystować przy całej procedurze kontrolnej. W przypadku wykrycia usterek diagnosta zaprasza użytkownika, aby wskazać mu usterkę i poinformować o zagrożeniach płynących z jej występowania. Niweluje to w istotnym stopniu rozgoryczenie spowodowane negatywnym wynikiem badania technicznego i jest jednym z czynników tak wysokiego zaufania obywateli do działania stacji kontroli pojazdów w Finlandii.

Wyposażenie kontrolne stacji kontroli pojazdów (ścieżki diagnostyczne) w ostatnio otwieranych stacjach w Polsce i Finlandii jest bardzo zbliżone. Urządzenia charakteryzują się tym samym europejskim poziomem i pochodzą generalnie od tych samych wytwórców.

LITERATURA:

- [3].<http://piechocinski.blog.onet.pl> oraz <http://www.wnp.pl/blog/6.html> „O stacjach kontroli pojazdów słów kilka” 05.08.2008 r.
- [4].<http://www.patronat.pl> – dział akty prawne.
- [5]. Dyrektywa Rady nr 77/143/EWG z dnia 29 grudnia 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep.

- [6]. Dyrektywa Rady nr 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep.
- [7]. <http://www.ake.fi>

Agnieszka Krupińska
Ewa Włodarczyk

„OBYWATEL W SERCU JAKOŚCI USŁUG PUBLICZNYCH” - ZAGADNIENIA JAKOŚCI W ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ W KRAJACH UE

W dniach 20-22 października 2008 roku w Paryżu odbyła się V Konferencja dotycząca jakości w administracji publicznej państw Unii Europejskiej pt.: „Obywatel w sercu jakości usług publicznych”. W konferencji wzięło udział ponad 1000 uczestników z Europy, w tym około 40 osób z Polski.



Fot. 1. Miejsce Konferencji - Place La Grande Arche

Motywy przewodnim konferencji był obywatel, jako beneficjent usług publicznych. Konferencja potwierdziła potrzebę dalszej poprawy systemu jakości administracji publicznej, poprzez kontynuację współpracy europejskiej zapoczątkowanej w końcu lat 90- tych. Przypomniano, że w tych latach konferencje poświęcone tematyce systemów jakości były organizowane przede wszystkim w celach promocji wzajemnej współpracy oraz w celach naukowych. Okazało się, że korzyści ze wspólnych spotkań i wymiany doświadczeń daleko przekraczały możliwe zagrożenia wynikające ze współzawodnictwa poszczególnych uczestników konferencji.

Wymiana doświadczeń w trakcie tegorocznego spotkania odbywała się na kilku płaszczyznach. Były to: sesje naukowe, panele dyskusyjne (agory) oraz warsztaty, w trakcie których omawiano najlepsze praktyki. W trakcie dyskusji podejmowano tematykę związaną z zasobami ludzkimi, zarządzaniem jakością w aspekcie zapewnienia satysfakcji obywateli oraz konsekwencjami zmian demograficznych.



Fot. 2. Plakat konferencyjny 5QC

V międzynarodowa konferencja koncentrowała się na problemie najlepszych praktyk zgodnych z oczekiwaniami obywateli. Prezentowane przykłady pokazały, że reformy odnoszące największe sukcesy są przeprowadzane bezpośrednio we współpracy z obywatelami.

Ze strony Polski, oprócz pracowników Instytutu Transportu Samochodowego, aktywnie uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Finansów RP i Miejskiego Centrum Pomocy Społecznej z Bartoszyca. Ministerstwo Finansów zaprezentowało realizowany obecnie projekt dotyczący jakości informacji dostarczanych przez pracowników Narodowego Biura Informacji Podatkowej (NBIP). Z uwagi na zróżnicowane interpretacje przepisów podatkowych w różnych regionach kraju, informacje dostarczane przez Narodowe Biuro Informacji Podatkowej miały wyeliminować istniejące wątpliwości interpretacyjne przepisów podatkowych urzędów skarbowych, mieć charakter jednolity dla ponad 400 biur podatkowych, płatników oraz innych podmiotów. Po roku trwania tego projektu oceniono, że spełnił on swoje cele. Ujednolicona informacja podatkowa stała się faktem. Konsultanci podatkowi NBIP odpowiadają miesięcznie na ponad 60.000 zapytań. Oprócz standardowych zadań Narodowe Biuro Informacji Podatkowej opowiada pisemnie na indywidualne problemy obywateli w zakresie interpretacji podatkowych. Projektodawcy zauważyli, że powodzenie takich przedsięwzięć zależy w dużym stopniu od trafnego doboru zaangażowanych stron, w tym przypadku Ministerstwa Finansów oraz Izby Podatkowej.

Omawiany projekt zakładał gruntowne przekształcenia strukturalne. Procedury i procesy organizacyjne zostały stworzone na podstawie doświadczeń francuskiej administracji podatkowej oraz ludzi zaangażowanych bezpośrednio w proces tworzenia. Pracownicy Izby Podatkowej pod nadzorem Ministerstwa Finansów byli odpowiedzialni za szereg zadań takich jak: przygotowywanie szkiców procesów realizacji, procesów rekrutacji, czy szkoleń. Początkowo działania Narodowego Biura Informacji Podatkowej spotykały się z dużą dozą sceptycyzmu, ale po roku istnienia zaczęły być postrzegane, jako wysoko efektywne i godny zaufania system.

Równie interesujący przypadek z zakresu systemu podatkowego pochodził z Podlaskiego Urzędu Skarbowego w Białymstoku. Opracowano tam tzw. katalog dobrych praktyk w Urzędzie. Do najważniejszych punktów katalogu należały:

- kulturalny kontakt interpersonalny,
- personalizacja określonych procedur obsługi klienta (dostępnych także klientom w formie papierowej i elektronicznej),
- dbałość o profesjonalną, kompetentną, bezinteresowną i bezstronną obsługę klientów,
- doskonalenie i podnoszenie jakości świadczonych usług,
- badanie poziomu zadowolenia interesantów.

Postawione wymagania można określić, jako wysokie, a wprowadzona polityka jakości wspomagała wywodzące się stąd cele i inicjatywy, jak też stworzyła bazę do budowy partnerstwa i pełnego zaufania we współpracy z interesantami. Celem wprowadzonej polityki jakości były:

- zapewnienie profesjonalnej i przyjaznej obsługi podatników, wobec których urząd pełni rolę służebną,
- świadczenie usług najwyższej jakości, na podstawie i w granicach prawa, spełniających potrzeby i oczekiwania interesantów,
- umacnianie roli urzędu jako instytucji pełniącej służbę publiczną.

Określone cele były realizowane przez:

- ukierunkowanie wszystkich pracowników na klienta urzędu, uwzględniające jego potrzeby i punkt widzenia,
- usprawnianie i doskonalenie warunków organizacyjnych i technicznych obsługi klienta,
- załatwianie spraw w terminach i trybach określonych w przepisach prawa i przy zachowaniu obowiązujących procedur,
- zapewnienie sprawnego przepływu informacji wewnątrz urzędu i w kontaktach zewnętrznych,
- tworzenie przyjaznych relacji i konstruktywna współpraca z organami administracji publicznej, lokalnymi mediami oraz organizacjami i instytucjami społecznymi,
- stosowanie nowoczesnych systemów informatycznych wspomagających pracę w urzędzie oraz kontakt z klientem,
- pełne uczestnictwo kierownictwa urzędu w doskonaleniu systemu zarządzania jakością, utrzymywanie i doskonalenie skuteczności systemu zarządzania jakością, zgodnego z wymaganiami normy PN-EN ISO 9001:2001.

Kolejny Drugi przypadek dobrych praktyk zastosowanych na gruncie Polski dotyczył wspomnianego wcześniej Miejskiego Centrum Pomocy Społecznej z Bartoszyc. Działania podejmowane przez Centrum miały na celu zapobieganie izolacji i społecznego wykluczenia osób starszych i niepełnosprawnych poprzez włączanie ich w różne sfery życia społecznego. Projekt był zaadresowany do około 500 osób, które uczestniczyły w 20 centrach wspierających oraz do kadry zarządzającej, terapeutów, fizykoterapeutów. Ważną częścią składową były tzw. małe formy artystyczne, wykonywane przez osoby starsze i niepełnosprawne. Dało to wymierne korzyści dla obu stron. Społeczeństwu stworzyło możliwość obcowania ze sztuką a tworzących utwierdziło w poczuciu własnej wartości oraz w byciu ważnym i przydatnym.

Ciekawe przykłady najlepszych praktyk pochodziły z Francji i Portugalii. Prezentowany przypadek francuski dotyczył Trybunału Wyższej Instancji miasta Cambrai, przy którym utworzono Biuro Egzekucji Wyroków Sądowych. Do zadań biura należało:

- e)dostarczenie tego samego dnia, w którym miał miejsce proces, objaśnienia wyroku skazanym,
- f)skierowanie skazanych do organizacji wspierania osób poszkodowanych w celu zapłaty odszkodowania,

- g)wpływ na natychmiastową egzekucję wyroku,
- h)opieka nad osobami poszkodowanymi,
- i)kierowanie osób poszkodowanych do odpowiednich ośrodków wsparcia.

Osobą odpowiedzialną za projekt oraz pilotem projektu był prokurator miasta Cambrai. Przed wprowadzeniem reform miały miejsce spotkania z udziałem urzędników sądowych, sędziów oraz Przewodniczącego Składu Sędziowskiego, w celu wyjaśnienia celów reformy. Nie małe znaczenie miało zaangażowanie organizacji wspierania osób poszkodowanych oraz sędziego dziecięcego, co umożliwiło zajmowanie się osobami nieletnimi.

Do bezpośrednich korzyści płynących z tego projektu należy:

- duża skuteczność działania Biura,
- wysoka egzekwowalność grzywien i należności (60% sum wpłaconych tego samego dnia, w którym miało miejsce ogłoszenie wyroku),
- wysokie zadowolenie klientów Biura (oceniane na 91%)
- znaczące obniżenie kosztów (pocztowych, urzędników sądowych).

Równolegle do niewątpliwych sukcesów Biura Egzekucji Wyroków Sądowych w kwestiach implementacji reform, czy egzekwowania należności zauważono, że takie projekty w zasadzie nie wymagają zaangażowania udziału nowych zasobów finansowych. Z powodzeniem mogą je zastąpić nowe metody oraz nowa struktura organizacyjna wypracowana w celu poprawy jakości usług. Siłą napędową realizacji powyższego projektu był podjęty dialog pomiędzy wszystkimi stronami zaangażowanymi w projekt, pod kątem dobra beneficjentów projektu.

Przykład portugalski dotyczył Wysokiego Komisariatu do Spraw Dialogu Międzykulturowego i Imigracyjnego. Organ ten jest instytucją rządową, powołaną w celu integracji i koordynacji środowisk imigrantów (np. Inspektorat Pracy, opieka społeczna, Ministerstwo Nauki, czy Ministerstwo Pracy). Sukces tego projektu w dużej mierze polegał na zogniskowanym przywództwie oraz rzetelnej pracy zespołowej, gdzie najistotniejszą kwestią było uzyskanie korzyści przez imigrantów na płaszczyźnie usług administracji publicznej. Sytuację dodatkowo komplikował fakt, że imigranci pozostawali często w społecznie trudnym położeniu. Projekt był wspierany przez lokalne i narodowe Centra Wspierania Imigrantów, które doprecyzowały zadania Komisariatu, co w efekcie spowodowało powołanie nowych komórek (np. Departament Oceny Kwalifikacji). Najkorzystniejszym rozwiązaniem z punktu widzenia klienta była redukcja do jednego dnia niezbędnych wizyt składanych w biurach opieki społecznej.

Interesującym wydarzeniem, z punktu widzenia uczestników konferencji, był wykład pt. „Jeżeli chcesz iść szybko, idź sam. Jeśli chcesz iść daleko, idź razem: obywatele i współpraca oraz usługi publiczne” autorstwa Dr Elke Löffler, prof Salvadora Parrado, prof Tony Bovaird i prof Gregg van Ryzin, współtworzony z Julie Gaillot i Marc-André Allard, TNS-Sofres Capgemini Consulting. Wskazano w nim, że europejscy obywatele nie są już uważani tylko za pasywnych użytkowników wszelkich usług; wręcz przeciwnie, coraz częściej angażują się w realizację tych usług. Istotą zagadnienia jest pytanie o rolę jaką odgrywają obywatele w dostarczaniu usług i ich jakości.

W trakcie konferencji zaprezentowano raport dotyczący roli obywateli w dostarczaniu usług publicznych. Jego opracowanie zostało zlecone przez francuskie Ministerstwo Budżetu, Finansów Publicznych oraz Usług Publicznych i zostało oparte na badaniach przeprowadzonych przez europejskie rządy. Ocena została uzupełniona o wyniki prac grup fokusowych złożonych z profesjonalistów oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych także będących odbiorcami usług publicznych. Opisany raport przedstawia wyniki badań, w którym główną rolę odgrywa współpraca między obywatelami i specjalistami w zakresie realizacji usług publicznych w pięciu europejskich państwach: Czechach, Danii, Francji, Niemiec i w Wielkiej Brytanii. Uwzględniono także wiedzę ekspertów z grupy fokusowej.

Szczegółowym celem badań było określenie zakresu obowiązków pracowników agencji publicznych dostarczających usługi publiczne, które najlepiej spełniają potrzeby usług użytkowników. W konsekwencji, coraz więcej usługodawców w sektorze prywatnym i publicznym współpracuje z użytkownikami w celu lepszego dostosowania usług do ich potrzeb, a jednocześnie do obniżenia kosztów funkcjonowania.

Badania zaprezentowane w raporcie koncentrowały się na następujących zagadnieniach:

-jak duża jest rola jednostek sektora publicznego w zapewnieniu obywatelom świadczonych usług na najwyższym poziomie?

-jaki sposób można zmienić postawy obywateli i ich oczekiwania pod adresem usług publicznych?

-jaka jest rola obywateli w świadczeniu usług publicznych, które mogą być bardziej istotne w przyszłości?

-jakie są przeszkody współpracy usługodawców i użytkowników w sferze publicznej?

Sondaż został przeprowadzony telefonicznie od 16 kwietnia do 5 maja 2008 r., na próbie reprezentatywnej – losowo wybrano 4951 dorosłych, z około 1000 wywiadów, w Czechach, Danii, Francji, Niemczech i w Wielkiej Brytanii. Kraje te zostały wybrane z uwagi szeroki zakres różnych praktyk administracyjnych. Badania koncentrowały się na trzech sektorach, które wyraźnie odzwierciedlają różne rodzaje funkcji administracji publicznej:

-wspólnocie bezpieczeństwa (jako przykład drastycznych działań ze strony państwa),

-lokalnym środowisku (jako przykład regulacyjnych funkcji państwa),

-zdrowiu publicznym (przykład poprawy funkcji państwa).

Jednym z najważniejszych wyników tego badania jest fakt, że w przeciwieństwie do założeń poczynionych przez uczestników grupy focusowej, istnieją szerokie zakresy współdziałania obywateli we wszystkich pięciu krajach we wszystkich trzech sektorach. Obywatele są szczególnie aktywni w podejmowaniu kroków w opiece nad środowiskiem lokalnym, w nieco mniejszym stopniu zależy im na poprawie w zakresie opieki zdrowotnej i znacznie mniej w zapobieganiu przestępczości.

Chociaż wskaźnik współdziałania jest dość wysoki, to tylko nieliczni obywatele chcą regularnie brać udział w formach działalności zorganizowanej. Wyniki wskazują poziom regularnego uczestnictwa obywateli w grupach i organizacjach: najwyższy w ochronie zdrowia (9,7%), następnie środowiska (7,9%) i w dalszej kolejności bezpieczeństwa (5,9%). Zaskakujące jest, że wskaźnik ogólnego współdziałania obywateli jest wyższy w problematyce środowiska lokalnego. Bardziej skłonni do aktywnej współpracy są obywatele w podeszłym wieku, płci żeńskiej itd. Oznacza to, że "starzenie się społeczeństwa" nie tylko generuje większe zapotrzebowanie na opiekę zdrowotną, ale również zwiększa potencjał, który obywatele mogą wnieść w poprawę bezpieczeństwa społeczności, środowiska lokalnego i ich zdrowia. Aktywna współpraca wskazuje, iż coraz mniejsze grono osób jest niezadowolonych z oferowanych usług publicznych (w dziedzinie społecznego bezpieczeństwa, lokalnej opieki zdrowotnej). Słowem, większy udział obywateli w życiu lokalnych społeczności to wyraz zmian mentalnych i wzrost jakości szeroko rozumianych usług.

Powyższe doświadczenia mogą i powinny być wykorzystywane również w Polsce, m.in. w rozwiązywaniu problemów organizacji i funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej.

FAKTY I OPINIE

Od 1 lipca 2001 roku podnośniki samochodowe podlegają dozorowi technicznemu. Nowe urządzenia powinny spełniać wymagania określone przede wszystkim w dyrektywie maszynowej 98/37/WE. Od stycznia 2006 roku stosowne wymagania powinny spełniać również urządzenia stare. Szacuje się, że w Polsce w użyciu jest ok. 85 tys. podnośników samochodowych, z których jedynie 24 tys. jest zgłoszonych i nadzorowanych przez Urząd Dozoru Technicznego.

Gazeta Prawna nr 217/2008

Prognozy Międzynarodowego Stowarzyszenia Na Rzecz Samochodów Zasilanych Gazem Ziemnym (IANGV) zakładają, że w 2020 roku ok. 9% światowego parku pojazdów stanowić będą auta napędzane CNG. W chwili obecnej na świecie eksploatowanych jest ok. 4 mln takich pojazdów. Największy udział rynkowy pojazdy zasilane CNG mają w: Pakistanie (58,7%), Iranie (55,5%), Armenii (29,9%), Argentynie (21,9), Boliwii i Kolumbii (po 14%). W Polsce na CNG jeździ zaledwie ok. 1500 pojazdów. Jedną z barier jest mała liczba publicznych stacji (29) sprężania gazu. Sprzedaż CNG w Polsce osiągnęła w 2007 roku 7,5 mln metrów sześciennych przy 1,25 mln w 2005 roku.

Gazeta Prawna nr 217/2008

Zużycie oleju napędowego w Polsce w okresie sześciu ostatnich lat uległo podwojeniu. Konieczność ograniczenia importu oleju napędowego z Białorusi i Rosji, których znaczna część rafinerii nie spełnia europejskich norm jakościowych spowoduje najprawdopodobniej wzrost cen tego paliwa. Eksperci ostrzegają, że za 3 lata w kraju może brakować nawet 3 mln ton oleju napędowego (przy jego obecnym zużyciu na poziomie ok. 10 mln

ton/rocznie).

Gazeta Prawna nr 222/2008

Polski rynek ogumienia rośnie w tempie 5% rocznie. W 2007 roku w kraju sprzedano ok. 10 mln opon. Coraz większą liczbę opon klienci nabywają przez internet. W opinii ekspertów ten kanał dystrybucji w ciągu 10 lat stanowić będzie 15-20% krajowej sprzedaży ogumienia. Kupując w sieci zaoszczędzić można 15-40%, najwięcej w przypadku ogumienia najwyższych klas.

Gazeta Prawna nr 222/2008

Do sprzedaży oleju napędowego w Polsce przystępuje białoruski koncern Belneftechim. Koncern posiada dwie rafinerie, każda o zdolności przerobowej rzędu 10,5 mln ton ropy rocznie. W chwili obecnej koncern sprzedaje 2 tys. ton ON miesięcznie w Małaszewiczach oraz na przejściu granicznym Siemianówka-Swisłocz. Pod koniec 2009 roku zakończona ma być budowa rurociągu produktowego z Białorusi, którym do Małaszewicz będzie mogło być przemieszczanych 2 mln ton ON rocznie. Poprawa jakości produkowanego na rynek polski ON przy jego niższej cenie może stanowić konkurencję dla rafinerii krajowych.

Gazeta Prawna 241/2008

W 2008 roku w Polsce wyprodukowanych zostanie 0,95-1 mln aut, z czego 97% trafi za granicę, najwięcej do Niemiec (23%) oraz Włoch (17%). Wartość eksportu przemysłu motoryzacyjnego zatrudniającego blisko 200 tys. osób sięgnie 18,7-19,4 mld euro. W kontekście światowego kryzysu firmy samochodowe już obecnie zaczynają ograniczać produkcję i zwalniać pracowników. Zakłada się, że dochody branży w 2009 roku zmniejszą się o 10-25%.

Gazeta Prawna 241/2008

Gwałtowny spadek cen ropy naftowej ze 159 dolarów za baryłkę latem b.r. do 45

dolarów za baryłkę w grudniu 2008 nareszcie skutkuje spadkiem cen paliw na stacjach. Porównując ceny paliw z grudnia 2008 roku w stosunku do grudnia 2007 roku cena litra benzyny Pb95 zmalała o 14,4% (z 4,43 zł do 3,79 zł), cena litra benzyny Pb98 o 13,8% (z 4,68 zł do 4,03 zł), cena litra oleju napędowego o 10,1% (z 4,22 zł do 3,79 zł), a cena litra LPG o 4,3% (z 2,29 zł do 2,19 zł). W 2009 roku zużycie oleju napędowego przekroczy 50% łącznej konsumpcji paliw. Europejski deficyt oleju napędowego skutkować będzie cenami przekraczającymi ceny benzyn.

Gazeta Prawna 241/2008

Lukoil, drugi pod względem wielkości rosyjski koncern paliwowy nadal poszukuje dróg wejścia na polski rynek paliwowy. Po nieudanej próbie przejęcia rafinerii Lotosu koncern wycofał się również z budowy własnych terminali przeładunkowych w porcie gdańskim oraz Narewce i Sędziszowie na końcu szerokotorowej linii kolejowej. Zmiana strategii koncernu zakłada wykorzystanie projektowanego rurociągu produktowego do bazy w Małaszewiczach dla wprowadzenia na rynek polski tańszego paliwa rosyjskiego.

Gazeta Prawna 242/2008

Daimler AG chce stworzyć wypożyczalnię aut na wzór wypożyczalni rowerów. Projekt car2go uruchomiono próbnie w miejscowości Ulm, gdzie do dyspozycji jest 50 aut Smart Fortwo. Chętni muszą zarejestrować się w systemie, by otrzymać czip dołączony do prawa jazdy. Gdy znajdą wolnego Smarta, dzięki czipowi jest możliwe otworzenie go. Następnie należy wprowadzić numer PIN, aby odblokować immobiliser i to umożliwia uruchomienie samochodu. Opłaty naliczane są za czas użytkowania. W Ulm klienci płacą 19 eurocentów za minutę. W opłatę wliczone są wszystkie koszty, takie jak paliwo, ubezpieczenie itp.

Wprost nr 44 (z 2.11.2008)

W 2007 roku w wypadkach drogowych w Polsce zginęły 5582 osoby, tj. o 726 więcej niż we wszystkich razem wziętych innych wypadkach (zabójstwa, samobójstwa, utonięcia, wypadki przy pracy itp.). W dalszym ciągu główną przyczyną wypadków pozostaje nadmierna prędkość (31% wypadków), w których zginęło aż 47% ofiar wypadków drogowych. Nietrzeźwi kierowcy spowodowali 8% wypadków w których zginęło ponad 400 osób. Łączne koszty społeczne wypadków drogowych oscylują w granicach 30 mld zł/rocznie.

Polska Gazeta Transportowa nr 45/2008

Brytyjska firma AGD Systems Ltd przedstawiła w Warszawie miniaturowe, bezprzewodowe radary cyfrowe służące do detekcji ruchu drogowego. Dzięki technologii GPRS radarowe detektory mogą łączyć się bezprzewodowo z komputerowym centrum inteligentnego systemu zarządzania ruchem oraz współpracować ze świetlnymi znakami drogowymi i tablicami informacyjnymi.

Polska Gazeta Transportowa nr 48/2008

W czasie roku rządów koalicji PO-PSL (który minął 16 listopada b.r.) do użytku oddano 250 km dróg, w tym 90 km autostrad i 160 km dróg ekspresowych. W budowie jest 500 km dróg, w tym 200 km autostrad i 170 km dróg ekspresowych oraz 130 km obwodnic. W ciągu roku Ministerstwo Infrastruktury podpisało umowy na budowę kolejnych 220 km autostrad i 320 km dróg ekspresowych i obwodnic.

Polska Gazeta Transportowa nr 48/2008

W czeskich Noszowicach - pięć miesięcy wcześniej, niż zapowiadano - z taśm zakładu zjechało pierwsze kompaktowe auto Hyundai i30. Do końca roku nowa fabryka wyprodukuje 18 tys. takich aut, a w 2011 r. zakład będzie montował co najmniej 300 tys. aut rocznie. W październiku b.r. Hyundai zaczął już produkować

w Noszowicach skrzynie biegów. W 2011 r. czeski zakład będzie opuszczać 600 tys. przekładni rocznie - połowa do aut Hyundai montowanych w Czechach, a reszta do samochodów siostrzanego koncernu Kia, który ma zakład na Słowacji. Do 1,1 mld euro inwestycji Hyundaia rząd czeski dołoży z budżetu ponad 150 mln euro. Oprócz gotówki Hyundai dostał zwolnienie na dziesięć lat z podatku dochodowego. Eksport koreańskich aut z Czech przyniesie co najmniej 1,7 mld euro rocznie, a PKB Czech wzrośnie o 2,5 proc. Zakłady w Noszowicach, gdzie obecnie pracuje 1750 osób, do 2011 r. zwiększą zatrudnienie do 3,5 tys. ludzi. Dodatkowo kooperanci koreańskiej firmy zainwestują w Czechach co najmniej 400 mln euro i stworzą miejsca pracy dla 4-10 tys. osób.

Gazeta Wyborcza z 04.11.2008

Rząd co roku przeznaczać ma z rezerwy celowej budżetu państwa miliard złotych na budowę dróg lokalnych. Każde z województw otrzyma równą kwotę 62,5 mln zł. Połowa tej sumy przeznaczona będzie dla powiatów, połowa dla gmin. Dofinansowanie sięgać ma 50%, resztę muszą wyłożyć budżety samorządów. Priorytetem będą wspólne wnioski kilku samorządów lokalnych. Maksymalna kwota dofinansowania jednego wniosku to 3 mln zł.

Gazeta Wyborcza z 4.11.2008

Pierwszy raz od dziewięciu lat zyski Toyoty zmaleją. W obecnym roku obrotowym japoński gigant zarobi na czysto tylko 5,5 mld dol., o dwie trzecie mniej niż w poprzednim roku obrotowym. Przez ostatnie sześć miesięcy Toyota zarobiła na czysto 1,4 mld dol., o 70 proc. mniej niż w porównywalnym okresie zeszłego roku. W ślad za tą informacją Toyota dramatycznie obniżyła prognozy zysku na cały rok. Parę miesięcy temu koncern oczekiwał, że rok obrotowy 2008/2009 zakończy zyskiem netto 12,5 mld dol., obecna prognoza mówi o kwocie ponad połowę niższej. Zyski Toyoty

spadły z powodu kryzysu ogarniającego gospodarkę światową.

Gazeta Wyborcza z 06.11.2008

Sprzedaż produkowanych przez niemiecki koncern Daimler samochodów była w październiku b.r. o 18,1 proc. niższa niż rok wcześniej. Łącznie w październiku sprzedano 93,8 tys. sztuk samochodów marek Mercedes-Benz, Smart i Maybach. Samochodów Mercedes-Benz było w tym 82,5 tys., czyli o ponad 20 proc. mniej niż w październiku 2007 roku. Natomiast sprzedaż pojazdów Smart wzrosła w tym czasie o 6,5 proc., do 11,3 tys. sztuk. W ciągu pierwszych 10 miesięcy br. dział samochodowy Daimlera odnotował w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego wzrost sprzedaży o 1,6 proc., do 1,1 mln pojazdów.

Gazeta Wyborcza z 07.11.2008

Kolejna fala zwolnień w fabrykach Forda i GM. Po ogłoszeniu fatalnych wyników za trzeci kwartał Ford zapowiedział daleko idące redukcje personelu. Koncern miał w tym okresie 2,7 mld dol. straty brutto ze sprzedaży samochodów, dziewięć razy więcej niż przed rokiem. W efekcie pracę straci jedna dziesiąta etatowych pracowników koncernu w USA, czyli 2,3 tys. osób. We wrześniu Ford zwolnił już ponad 4 tys. osób. Na podtrzymanie swojej działalności koncern wydał 8,7 mld dol. ze swoich rezerw gotówki, przeszło cztery razy więcej niż w drugim kwartale tego roku. Jego rezerwy stopniały już do 19 mld dol. i zdaniem analityków, jeśli sytuacja się nie poprawi, to koncern może zbankrutować na początku 2010 r. W jeszcze gorszym położeniu jest GM. Na początku listopada koncern oficjalnie ostrzegł, że może splajtować już w pierwszej połowie przyszłego roku. Na podtrzymanie działalności w trzecim kwartale GM wydał z rezerw gotówki 6,9 mld dol. Strata operacyjna koncernu ze sprzedaży aut w tym kwartale wyniosła 4,2 mld dol., a strata netto - 2,5 mld dol., dwa razy więcej, niż przewidywali analitycy.

Gazeta Wyborcza z 08.11.2008

Największy kryzys przemysłu samochodowego w dziejach Hiszpanii. Produkcja aut spadła o 10%, a sprzedaż o 25%. Z dziesięciu produkowanych w Hiszpanii marek, dyrekcje dziewięciu zapowiedziały grupowe zwolnienia z pracy. Na pierwszym miejscu jest Nissan, który chce zwolnić 1800 pracowników, czyli 40% całej załogi, potem Ford - 1300 pracowników, General Motors przymierza się do zwolnienia tysiąca. Seat zrezygnował natomiast z nocnej zmiany, co bezpośrednio dotknęło ponad 4 tysiące osób. Przyczyną kryzysu jest spadek sprzedaży samochodów, nie tylko w Hiszpanii, ale między innymi w Ameryce Południowej, gdzie trafia wiele aut produkowanych na Półwyspie Iberyjskim. Dyrekcje fabryk zażądały szybkiego spotkania z premierem Zapatero i opracowania planu antykryzysowego. Chcą, analogicznego wsparcia jakie otrzymały banki.

Gazeta Wyborcza z 13.11.2008

Stają taśmy montażowe w niemal wszystkich europejskich fabrykach aut. Należący do grupy Renault japoński Nissan zwalnia prawie 1,8 tys. pracowników w Hiszpanii, a samo Renault skreśla z listy płac 6 tys. zatrudnionych w Europie, w tym 4 tys. pracowników we Francji. Pracę straci również blisko 8 tys. pracowników Volvo - zarówno z firmy produkującej ciężarówki i maszyny budowlane, jak i noszącej tę samą nazwę firmy, która należy do Forda i produkuje samochody osobowe. Prawie o 15 proc. spadła w październiku sprzedaż nowych aut w Europie. Europejskie koncerny samochodowe oczekują pomocy finansowej od UE, analogicznej do pomocy amerykańskiej. W październiku amerykański Kongres postanowił przyznać koncernom 25 mld dol. tanich kredytów na konstrukcję i produkcję aut charakteryzujących się niskim zużyciem paliwa. GM, Ford i Chrysler apelują do Waszyngtonu o kolejne 25 mld dol. pomocy, tym razem na

sfinansowanie emerytur dla pracowników.

Gazeta Wyborcza z 14.11.2008

Niemiecki Opel zamierza wystąpić o poręczenia rządu federalnego oraz kilku krajów związkowych na kredyty w wysokości 200 milionów euro. W Niemczech Opel ma zakłady w Nadrenii Północnej-Westfalii, Nadrenii Palatynacie, Turynгии oraz Hesji. Rząd Hesji rozważa udzielenie firmie poręczeń na 500 milionów euro. Decyzja spółki związana jest z pogarszającą się sytuacją jej macierzystego koncernu amerykańskiego General Motors, któremu grozi utrata płynności finansowej. Już na początku października Opel poinformował, że czasowo ogranicza produkcję i wstrzymuje pracę swych zakładów w Europie, w tym w fabryce Gliwicach.

Gazeta Wyborcza z 14.11.2008

Michelin Polska w związku z kryzysem branży motoryzacyjnej ogranicza produkcję. Firma liczy, że dzięki temu uda się zachować miejsca pracy. Michelin będzie rotacyjnie wstrzymywać na kilka do kilkunastu dni produkcję na liniach opon do samochodów ciężarowych, osobowych i maszyn rolniczych. W tym czasie, pracownicy z zatrzymanych linii produkcyjnych będą kierowani na urlopy, szkolenia oraz do prac remontowo-konserwacyjnych. W Michelin Polska pracuje 4 tysiące osób. Zakład w Olsztynie jest największą firmą na Warmii i Mazurach i jednocześnie największym w Polsce producentem opon, a także jedną z największych fabryk grupy Michelin na świecie.

Gazeta Wyborcza z 17.11.2008

Pograżone w tarapaty amerykańskie koncerny samochodowe wystawiły na sprzedaż swoje japońskie firmy. Za 538 mln dol. Ford sprzedaje 20 z 33,4 proc. swoich akcji Mazdy. Amerykański koncern jest związany z japońską firmą od 30 lat i kontrolował ją przez ostatnie 12 lat. Mazda zapowiedziała w połowie listopada

b.r., że odkupi od Forda 6,9 proc. własnych akcji. Resztę akcji Mazdy mają kupić japońskie firmy ubezpieczeniowe, produkujący części samochodowe koncern Denso. Resztki swojego majątku w Japonii sprzedaje również General Motors. Japoński koncern Suzuki ogłosił w poniedziałek, że za 232 mln dol. odkupi 3 proc. własnych akcji od GM. To będzie koniec trwającego od 27 lat związku kapitałowego firm. Już dwa lata temu GM sprzedał 17 z 20 proc. swoich akcji Suzuki. Amerykański koncern planuje też sprzedaż swoich ostatnich 6 proc. akcji koncernu Isuzu, japońskiego specjalisty od silników Diesla i samochodów ciężarowych. W Japonii GM był też związany z producentem aut Subaru, ale dwa lata temu sprzedał akcje tej firmy Toyocie. GM szuka także kupca na Hummera - producenta dużych terenowych samochodów.

Gazeta Wyborcza z 18.11.2008

Od początku przyszłego roku załoga zatrudniającej blisko 3 tys. osób gliwickiej fabryki Opla będzie pracować na dwie, zamiast - jak dotąd - trzy zmiany. To efekt spadku sprzedaży samochodów w Europie. Kryzys na rynku spowodował, że do końca roku w gliwickiej fabryce zaplanowano jeszcze po pierwszej, październikowej - kolejne przerwy w produkcji. W sumie postój potrwa prawdopodobnie 14 dni roboczych. W październiku fabryka nie produkowała przez 15 dni. Przy średniej dziennej produkcji fabryki rzędu 700-800 aut łączny ubytek związany z brakiem produkcji przez blisko 30 dni to ponad 20 tys. pojazdów. Załoga otrzyma jednak 100 proc. wynagrodzenia. Do końca października, mimo przerwy produkcyjnej, produkcja była o 4,5 proc. większa, niż w tym samym czasie ubiegłego roku. Po sierpniu wzrost wynosił 16 proc. Obecnie w gliwickiej fabryce produkowane są modele: astra III sedan, astra II classic i zafira.

Gazeta Wyborcza z 19.11.2008

Jest prawdopodobne, że już w przyszłym roku obecną akcyzę, której wysokość zależy od pojemności silnika i ceny zakupu auta, zastąpi stały podatek wynoszący 500 euro. Nad projektem pracuje sejmowa komisja "Przyjazne państwo". Wprowadzenie podatku ma m.in. zapobiec importowi do Polski starych wyeksploatowanych aut, gdyż znacznie wzrosną jego koszty. Do pomysłu zlikwidowania akcyzy i zastąpienia jej stałą opłatą z rezerwą podchodzi Ministerstwo Finansów.

Gazeta Wyborcza z 20.11.2008

Ford oficjalnie ogłosił możliwość sprzedaży szwedzkiego Volvo - ostatniej europejskiej firmy będącej własnością koncernu. Ford kupił Volvo Cars w 1999 r. W trzecim kwartale Volvo straciło na czysto 458 mln dol. Już w połowie roku koncern zapowiedział zwolnienie ok. 6 tys. pracowników. Plany sprzedaży Volvo są konsultowane z rządem Szwecji. Pograżony w tarapatach finansowych amerykański koncern od zeszłego roku sprzedał już swoje brytyjskie firmy motoryzacyjne - Aston Martina, Jaguara i Land Rovera. W listopadzie Ford sprzedał większość swoich akcji japońskiego koncernu Mazda.

Gazeta Wyborcza z 01.12.2008

Listopad był kolejnym miesiącem gwałtownego spadku sprzedaży nowych aut w Europie. Kolejne koncerny zapowiadają zwolnienia pracowników. Pracę w fabrykach Peugeot-Citroen straci 2,7 tys. osób. Od zeszłego roku z pracą w koncernie pożegnało się już ponad 7 tys. osób. Konkurencyjne Renault już zapowiedziało, że zwolni 6 tys. pracowników, w tym 4 tys. we Francji. Od początku grudnia b.r. na prawie trzy tygodnie zamknięto też kontrolowane przez Renault zakłady Dacia w Rumunii. Jeden z głównych kooperantów Dacii zwolni 800 z 3,5 tys. zatrudnionych. W Polsce zwolnionych zostanie 150 z 550 pracowników fabryki ciężarówek MAN

w Niepołomicach. Koncern negocjuje też ze związkowcami zwolnienie 300 z 2,8 tys. zatrudnionych w zakładach w Starachowicach. Na początku grudnia redukcję pracowników na kontraktach terminowych zapowiedział też niemiecki Daimler - wymówienia dostanie 570 osób. Daimler rozważa również skrócenie czasu pracy z 35 do 30 godzin tygodniowo. Wprowadzenie 30-godzinnego tygodnia pracy we wszystkich swoich fabrykach w Europie rozważa także Opel. Kryzys uderzył też w fabryki aut poza Europą. Na początku grudnia b.r. w Japonii Mazda zapowiedziała, że zwolni 1300 pracowników, a w Isuzu pracę straci ponad 1300 osób.

Gazeta Wyborcza z 02.12.2008

Na początku grudnia b.r. premier Donald Tusk zapowiedział, że rząd podniesie z 13,6 do 18,6 proc. podatek akcyzowy od aut z silnikami o pojemności 2 l i większej. Senat przegłosował już taką podwyżkę podatków w poprawce do nowej ustawy akcyzowej. Podwyżkę wprowadzoną przez Senat musi jeszcze zaakceptować Sejm. Wiceminister finansów Jacek Kapica zapowiedział, że wyższe podatki od aut zostaną wprowadzone już 1 stycznia 2009 roku specjalnym rozporządzeniem ministra finansów. Podwyżkę akcyzy skrytykował Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, stowarzyszenie firm samochodowych w Polsce. W Polsce koncerny motoryzacyjne produkują kilka modeli aut z silnikami o pojemności skokowej powyżej 2 litrów.

Gazeta Wyborcza z 04.12.2008

Francja to kolejne państwo w Europie, które obiecuje pomoc dla motoryzacji. Jak zapowiedział prezydent Francji na wsparcie motoryzacji państwo wyda 1,5 mld euro. Zgodnie z planem Sarkozy'ego banki koncernów Renault i Peugeot-Citroen dostaną od państwa po 500 mln euro pożyczek na kredytowanie zakupów samochodów. Powstanie też fundusz restrukturyzacji branży motoryzacyjnej,

w który państwo zainwestuje 200 mln euro, a kolejne 100 mln euro dołożą firmy samochodowe. Ponad 200 mln euro budżet Francji będą kosztować ulgi dla nabywców nowych samochodów. Do końca 2009 r. rząd będzie dawał 1000 euro premii każdemu kierowcy, który kupi nowe auto emitujące nie więcej niż 160 g CO₂/100 km, a jednocześnie odda na złom pojazd, który ma dziesięć lat lub więcej. Z pomocą dla motoryzacji - uznanej przez UE za jeden z dwóch kluczowych sektorów europejskiej gospodarki - spieszą także inne państwa.

Gazeta Wyborcza z 04.12.2008

Światowy kryzys w branży motoryzacyjnej dotarł do Argentyny, która jest drugim po Brazylii producentem aut w Ameryce Południowej. Argentyńskie fabryki Renault, GM, Peugeot, Forda, Fiata i Volkswagena zatrudniają 150 tys. ludzi i produkują 600 tys. aut rocznie. Eksport aut o wartości 8 mld dol. rocznie stanowi ponad jedną trzecią całego eksportu Argentyny. Kiedy w listopadzie b.r. produkcja aut w Argentynie spadła o 28 proc. w stosunku do zeszłego roku, władze w Buenos Aires podjęły błyskawiczne przeciwdziałania. Argentyński plan przewiduje, że koncerny motoryzacyjne przygotują specjalną ofertę dla osób, kupujących auta po raz pierwszy w życiu. Na tych kierowców w salonie każdego z sześciu producentów będą czekać po dwa modele aut, w cenie nie przekraczającej 9,1 tys. dolarów. Aby utrzymać niską cenę, koncerny będą produkować te auta bez zysku, a dilerzy muszą ograniczyć zarobek do minimum. Państwo przyzna zaś 900 mln dol. na kredyty na zakupy takich samochodów, oprocentowane poniżej stawek rynkowych.

Gazeta Wyborcza z 07.12.2008

Do końca listopada b.r. Polacy sprowadzili 1 mln 30 tys. używanych samochodów z zagranicy, więcej niż w całym 2007 r. W dużej części były to pojazdy mocno wyeksploatowane. Ponad 436,6 tys. aut

miało dziesięć lat lub więcej, ponad 446 tys. miało od pięciu do dziesięciu lat. W listopadzie Polacy sprowadzili o 23 proc. mniej używanych samochodów niż w październiku. To skutek osłabienia złotego do euro oraz gwałtownego umocnienia się dolara i franka szwajcarskiego. Do końca listopada w salonach Polacy kupili ok. 290 tys. aut, o 9 proc. więcej niż przez pierwszych 11 miesięcy zeszłego roku.

Gazeta Wyborcza z 09.12.2008

Szwedzkie firmy motoryzacyjne dostaną 3,5 mld dol. pomocy na rozwój i utrzymanie fabryk w kraju. W ramach pomocy dla motoryzacji władze w Sztokholmie zamierzają przyznać do 2,5 mld dol. gwarancji na kredyty, które szwedzkie koncerny będą zaciągać w Europejskim Banku Inwestycyjnym na konstrukcję i produkcję samochodów przyjaznych dla środowiska. Ponadto rząd Szwecji zamierza pożyczyć ok. 600 mln dol. z państwowej kasy firmom, które popadną w tarapaty finansowe. Kolejne 350 mln dol. rząd Szwecji wyda na stworzenie państwowej firmy, która zajmie się pracami badawczymi na rzecz motoryzacji.

Gazeta Wyborcza z 11.12.2008

Polska motoryzacja, jeden z filarów krajowej gospodarki, wpada w wir światowego kryzysu. Na samochody i części do produkcji aut przypada aż 16 proc. polskiego eksportu. Pod koniec czerwca b.r. w polskich fabrykach motoryzacyjnych pracowało 136 tys. ludzi, o 15 tys. więcej niż rok wcześniej. W najbliższych tygodniach pracę w tych zakładach straci 2,2 tys. osób. Firmy zrzeszone w Związku Pracodawców Motoryzacji (ZPM) wspierane przez Polską Izbę Motoryzacji, Konfederację Pracodawców Prywatnych "Lewiatan" oraz sekcje pracowników motoryzacji w "Solidarności" i OPZZ zwróciły się do premiera z prośbą o zwiększenie finansowania zakładów motoryzacyjnych przez państwowe banki, uproszczenie

procedur przyznawania pomocy publicznej, a także o wprowadzenie ulg podatkowych od niewykorzystywanej w czasie kryzysu powierzchni produkcyjnej. ZPM apeluje o utworzenie rezerwy z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na dopłaty do wynagrodzenia wykwalifikowanych pracowników, dla których okresowo nie byłoby pracy. Firmy chcą także zastrzeżenia badań technicznych używanych aut i wprowadzenia podatku ekologicznego, który zachęcałby do zakupu nowych pojazdów.

Gazeta Wyborcza z 12.12.2008

Administracja prezydenta Busha dała do zrozumienia, że gotowa jest ratować przed bankructwem koncerny samochodowe udzielając im awaryjnej pożyczki, prawdopodobnie z pakietu 700 miliardów dolarów na pomoc dla sektora finansowego. Rząd był początkowo przeciwny wykorzystaniu tej kwoty, przeznaczonej z założenia na wykup od banków inwestycyjnych tzw. toksycznych aktywów. Biały Dom i Ministerstwo Skarbu zmieniły jednak zdanie, kiedy upadła koncepcja uchwalenia przez Kongres dodatkowych 14 miliardów dolarów na pomoc dla producentów aut. Izba Reprezentantów na początku grudnia b.r. uchwaliła pożyczkę w tej wysokości, ale nie przeszła ona w Senacie. Chrysler i GM ostrzegły, że jeśli nie dostaną awaryjnego zastrzyku gotówki do Nowego Roku, będą musiały wstrzymać produkcję i masowo zwalniać pracowników.

Gazeta Wyborcza z 13.12.2008

W samym środku kryzysu światowej branży motoryzacyjnej, niemiecki koncern Daimler zdecydował się na inwestycję w Kamaza - największego producenta ciężarówek w Rosji. Za 10 proc. akcji rosyjskiej spółki producent Mercedesów zapłaci 250 mln dol. plus 50 mln dol. premii, która zostanie wypłacona w 2012 r., jeśli rosyjsko-niemiecka spółka odniesie sukces. Taka zapłata przerosła najśmielsze

oczekiwania Rosjan. Giełdowa wartość 10 proc. akcji Kamaza wynosi 79 mln dol. Firma wstrzymała produkcję na dwa tygodnie z powodu spadku popytu na ciężarówki, zwolni 3 tys. pracowników i poprosiła rząd o ponad 1 mld dol. pomocy na podtrzymanie sprzedaży samochodów oraz na inwestycje. Niemiecki koncern zamierzał już w październiku kupić 42 proc. akcji Kamaza za ponad 2 mld dol., ale z powodu kryzysu warunki transakcji zmieniono.

Gazeta Wyborcza z 14.12.2008

W połowie grudnia b.r. wszystkie fabryki samochodów koncernu Fiat we Włoszech zostały zamknięte na prawie miesiąc. W rezultacie tej bezprecedensowej decyzji na przymusowy, płatny urlop do 12 stycznia wysłano ok. 50 tys. pracowników. Podobne działania nie są planowane

w Tychach. Na eksport trafia ok. 96 proc. produkcji tyskiej fabryki, gdzie od tego roku, oprócz modeli Fiata, wytwarzane są również małe samochody Forda. Zakład nie odczuwa na razie skutków kryzysu. Po zakończonej w tym roku rozbudowie tyski zakład stał się największą fabryką Fiata w Europie i drugą, po brazylijskiej, na świecie. Roczne zdolności produkcyjne wzrosły do ok. 600 tys. samochodów. Jak szacowano kilka miesięcy temu, w tym roku fabryka wyprodukuje ponad 500 tys. samochodów, wobec 360 tys. w 2007 r. To przede wszystkim modele fiat panda i 500, w coraz mniejszym stopniu fiat 600. Produkcja fordów ma osiągnąć w tym roku 20 tys. sztuk.

Gazeta Wyborcza z 15.12.2008

Zebrał i opracował : MM

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 października 2008r. w sprawie udzielania przez Władzę Wdrażającą Programy Europejskie pomocy finansowej na dostarczenie usługi szerokopasmowego Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, dostępu do Internetu w ramach Programu 2007-2013 (Dz. U. nr 204 poz. 1280).

Ustawa z dnia 6 listopada 2008r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw. (Dz. U. nr 209 poz. 1316).

Ustawa z dnia 7 listopada 2008r. o zmianie ustawy – Ordynacja podatkowa oraz niektórych innych ustaw. (Dz. U. nr 209 poz. 1318).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. (Dz. U. nr 215 poz. 1361).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów. (Dz. U. nr 215 poz. 1362).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 19 listopada 2008r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją instalacji lub urządzenia i innych danych oraz terminów i sposobów ich prezentacji. (Dz. U. nr 215 poz. 1366).

Ustawa z dnia 23 października 2008r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. (Dz.U. nr 220 poz. 1426).

Zarządzenie Ministra Infrastruktury nr 19 z dnia 11 lutego 2008r. w sprawie funkcjonowania Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie – gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Infrastruktury. (Dz. Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 4 poz.21).

Zarządzenie Ministra Infrastruktury nr 20 z dnia 11 lutego 2008r. w sprawie upoważnienia Dyrektora Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie – gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Infrastruktury do wykonywania niektórych czynności wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym lub z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych. (Dz. Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 4 poz. 22).

Zarządzenie Ministra Infrastruktury nr 26 z dnia 20 marca 2008r. zmieniające zarządzenie w sprawie utworzenia państwowej jednostki budżetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych. (Dz. Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 6 poz. 32).

Zarządzenie Ministra Infrastruktury nr 41 z dnia 9 czerwca 2008r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. (Dz. Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 9 poz. 52).

Zarządzenie Ministra Infrastruktury nr 54 z dnia 30 września 2008 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw infrastruktury transportu lądowego. (Dz. Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 12 poz. 65).

Z ŻYCIA ITS

Międzynarodowa konferencja MAINTENANCE 2008

W dniach 5-7 listopada 2008 roku w Liblicach koło Pragi w Czechach odbyła się Międzynarodowa konferencja MAINTENANCE 2008. Organizatorami konferencji byli: Departament Jakości i Niezawodności Maszyn, Wydział Inżynierii, CULS w Pradze, Komisja Eksploatacji i Konstrukcji Stowarzyszenia dla Przemysłu Chemicznego oraz Czeskie Towarzystwo Eksploatacyjne (ČSPÚ). Konferencja odbyła się w Centrum Kongresowym zlokalizowanym w zamku w Liblicach oddalonych około 40 km od Pragi.



Ze strony ITS w konferencji udział wzięli dr inż. Krzysztof Olejnik z Zakładu Homologacji i Badań Pojazdów. Dr Krzysztof Olejnik wygłosił referat pt.: „Problemy Eksploatacyjne transportu drogowego w Polsce w aspekcie bezpieczeństwa”. Na konferencji byli przedstawiciele: Czech - gospodarze, Słowacji, Danii, Węgier, Austrii oraz Polski. Zaprezentowano osiągnięcia naukowe krajowych i zagranicznych ośrodków badawczych z zakresu: zarządzania eksploatacją, konstrukcji, technologii, eksploatacji maszyn i urządzeń przemysłowych.



Ważną kwestią jest bezpieczeństwo, niezawodność oraz trwałość urządzeń i obiektów przemysłowych. Diagnostyka, wczesne wykrywanie uszkodzeń i niesprawności ma na celu ograniczenie do minimum możliwości powstawania wypadków i strat. Problematyka systemów bezpieczeństwa leży w profilu działalności ITS, a wymiana informacji publikowanych przez inne ośrodki badawcze pozwala rozwijać skutecznie tę problematykę.

Prezentacja urządzenia AVL Particle Counter 489

W dniu 14 listopada 2008 roku w siedzibie ITS, firma AVL List GmbH przy współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego zaprezentowała urządzenie AVL Particle Counter 489 (licznik cząstek stałych).



Licznik cząstek stałych AVL został wprowadzony na rynek w czerwcu 2008 roku. Mierzy liczbowe stężenie nietlotnych cząstek pochodzących z emisji spalin. Jest to kompletne rozwiązanie składające się z systemu rozcieńczającego i kondensacyjnego licznika cząstek stałych, który spełnia najnowsze wymagania

regulaminowe pod względem liczenia cząstek stałych, takich jak europejskie przepisy dotyczące emisji spalin EURO5 i EURO6 (jest również zgodny z wymaganiami niemieckiej normy VDA).



Instytut Transportu Samochodowego w mediach

Mija rok od podpisania umowy przez ITS z Instytutem Monitorowania Mediów. Według przeprowadzonego w tym okresie monitoringu Instytut Transportu Samochodowego wystąpił w mediach 569 razy.

Poniżej prezentujemy liczbę poszczególnych materiałów:

rok	miesiąc	prasa	Internet	TV	Radio	ogółem- wszystkie media
2007	Listopad	14	12	3	2	31
2007	Grudzień	8	14	5	0	27
2008	Styczeń	16	21	2	0	39
2008	Luty	23	13	3	1	40
2008	Marzec	24	14	3	2	43
2008	Kwiecień	21	18	23	13	75
2008	Maj	30	14	8	1	53
2008	Czerwiec	28	6	4	0	38
2008	Lipiec	41	18	7	1	67
2008	Sierpień	26	6	10	1	41
2008	Wrzesień	24	18	12	0	54
2008	Pozdźniak	17	16	3	2	38
2008	Listopad	11	8	3	1	23
	Ogółem	282	177	86	24	569

Studia Podyplomowe - Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzecznawstwo Samochodowe

Wydział Mechaniczny Wojskowej Akademii Technicznej przy współdziale Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej, Stowarzyszenia Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego (SRTSiRD) oraz Instytutu Transportu Samochodowego organizuje kolejną edycję niestacjonarnych studiów podyplomowych.

Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzecznawstwo Samochodowe.

W ramach studiów można uzyskać:

- o świadectwo ukończenia studiów podyplomowych,
- o certyfikat ukończenia studiów sygnowany przez Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej, Wydział Mechaniczny Wojskowej Akademii Technicznej, Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego oraz Instytut Transportu Samochodowego,
- o świadectwo ukończenia szkolenia specjalistycznego, wydane przez SRTSiRD przy współpracy z WAT, Politechniką Warszawską oraz ITS.

Świadectwo ukończenia szkolenia specjalistycznego potwierdzać, będzie zdobycie wiedzy w jednej z następujących specjalizacji:

1. technika samochodowa (podstawowy profil rzeczoznawczy, tzw. A),
2. rekonstrukcja wypadków drogowych (profil B),
3. kosztorysowanie napraw i wycena samochodów (profil C).

Szczegółowe informacje -

http://www.wme.wat.edu.pl/download/sp/BRDiRS_2008.pdf

Symposium Naukowo - Techniczne EKSPLOLOG 2008

W dniach 19-21 listopada 2008 roku w Karłowie, w Górach Stołowych odbyło się III Symposium Naukowo - Techniczne EKSPLOLOG 2008 zorganizowane przez Wyższą Szkołę Oficerską Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki z Wrocławia oraz Polskie Naukowo - Techniczne Towarzystwo Eksploatacji z Warszawy. Patronat Honorowy objął gen. bryg. Kazimierz Jaklewicz Komendant - Rektor WSOWL, natomiast patronat merytoryczny objął gen. bryg. Roman Klecha Zastępca Szefa Inspektoratu Wsparcia. Celami symposium były: przedstawienie i identyfikacja potrzeb jednostek

wojskowych w zakresie kierowania i realizacji procesu eksploatacji techniki wojskowej, prezentacja osiągnięć naukowych i badawczych cywilnych oraz wojskowych ośrodków zajmujących się problematyką eksploatacji obiektów technicznych oraz integracja środowisk naukowych i praktyków eksploatacji.

Tematyka obejmowała: logistykę eksploatacji i eksploatację w logistyce, modelowanie procesów eksploatacji, systemy pozyskiwania uzbrojenia i sprzętu wojskowego, prace badawczo-rozwojowe i wdrożeniowe techniki wojskowej, identyfikacja zagrożeń i ryzyka w eksploatacji, podejmowanie decyzji eksploatacyjnych w warunkach niepewności, eksploatację obiektów techniki wojskowej w warunkach misji zagranicznych, bezpieczeństwo i ochrona środowiska w eksploatacji, niezawodność systemów i obiektów eksploatacji, diagnostyką techniczną, degradacją techniki wojskowej, dydaktyka eksploatacji, kompetencje kadry eksploatacyjnej, zarządzanie kadrami eksploatacyjną w wojsku.



Obrady odbywały się w sesji plenarnej, na której wygłoszone zostały referaty wybrane przez Komitet Programowy oraz w sesji plakatowej. Referaty zaakceptowane przez Komitet Programowy zostały opublikowane w wydawnictwie WSOWL. Ze strony ITS w konferencji udział wziął dr inż. Krzysztof Olejnik z Zakładu Homologacji i Badań Pojazdów, który reprezentował również PNTTE.

Dr Krzysztof Olejnik wygłosił referat pt.: „Wpływ zmiany wymagań w przepisach dotyczących widoczności pośredniej na kompletację samochodów eksploatowanych w wojsku w zakresie tych urządzeń oraz ocena potrzeb i konieczności wprowadzania tych zmian”. W swoim wystąpieniu wskazał, że pojazdy wojskowe powinny zostać objęte programem doposażenia ich w urządzenia widoczności pośredniej, zapewniające zwiększenie możliwości obserwacji otoczenia. Poprawi to system bezpieczeństwa czynnego uczestników ruchu i zmniejszy tym samym ich podatność wypadkową.



**X Jubileuszowa konferencja dla
Dyrektorów i Nauczycieli Przedszkoli,
Szkół Podstawowych i Gimnazjalnych
z problematyki BRD
pt. „BEZPIECZEŃSTWO UCZNIA TO
NASZA WSPÓLNA SPRAWA”**

W dniu 20 listopada 2008 roku w Tarnowie odbyła się kolejna jubileuszowa konferencja organizowana przez Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego poświęcona problematyce bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym. Otwarcia konferencji dokonał Dyrektor MORD w Tarnowie Jan Sak. Podsumował on bilans dziesięcioletnich dokonań w zakresie brd w regionie. W kolejnych referatach przedstawiono stan bezpieczeństwa na drogach małopolskich, zrealizowane i planowane działania Małopolskiej Rady BRD. Przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego

omówił działania podjęte celem poprawy bezpieczeństwa dzieci na drogach w ostatnich latach oraz plany działań na najbliższe lata w Polsce w powiązaniu z zaleceniami UE. Tradycyjnie w trakcie konferencji zastanawiano się wspólnie jaka jest skuteczność dotychczasowych działań i jakie działania należy podjąć w kolejnym roku w zakresie wychowania komunikacyjnego i bezpieczeństwa dzieci. Przedstawiciel Kuratorium Oświaty omówił realizację wniosków z poprzedniej konferencji. Jubileuszowa konferencja była również okazją do wystąpień okolicznościowych. Nauczycielka z Bochni w imieniu wszystkich nauczycieli złożyła podziękowanie za dziesięcioletnią pomoc szkole dla Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego, za wieloletni program pomocy szkołom, który składa się z wielu działań, w tym cykliczne warsztaty metodyczne dla nauczycieli, organizacja imprez brd oraz zakup pomocy dydaktycznych do realizacji wychowania komunikacyjnego. Podziękowania zostały skierowane również do Instytutu Transportu Samochodowego za udział jego przedstawicieli w kolejnych konferencjach w Tarnowie, przygotowywanie i wygłaszanie referatów, dostarczanie materiałów merytorycznych dla uczniów i nauczycieli oraz stałą współpracę z nauczycielami przy realizacji i ewaluacji programów dydaktycznych.

IX konferencja szkoleniowa BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW W ŚWIECIE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW – 2008

W dniach 20-21 listopada 2008 roku w Augustowie odbyła się IX konferencja szkoleniowa BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW W ŚWIECIE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW - 2008 zorganizowana przez Instytut Transportu Samochodowego pod honorowym patronatem Ministerstwa Infrastruktury. Celem konferencji było omówienie merytorycznych problemów

związanych z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, promocja i reklama organizacji Patronat ITS nad stacjami kontroli pojazdów oraz produktów ITS (wydawnictwo ITS „Dane Techniczne Pojazdów” w wersji książkowej i elektronicznej).



W czasie konferencji zostały wygłoszone następujące referaty przez pracowników Zakładu Procesów Diagnostyczno-Obserwacyjnych Instytutu Transportu Samochodowego:

1. Organizacja PATRONAT Instytutu Transportu Samochodowego nad stacjami kontroli pojazdów - Wojciech Jarosiński,
2. Problematyka merytoryczno-prawna związana z badaniami technicznymi - wybrane zagadnienia - Paweł Dziedzic,
3. Masy, naciski osi pojazdów - Robert Karpiński,
4. Przyczepa lekka marki SAM - Adam Sowiński,
5. Wersja książkowa informatora ITS „Dane techniczne pojazdów” - część III i IV - Robert Karpiński,
6. Modernizacja stanowisk kontrolnych stacji kontroli pojazdów część II - Stanisław Bogus,
7. Monitorowanie stanu technicznego pojazdów samochodowych wykorzystujących system zdalnej diagnostyki - Marcin Rychter,
8. Wybrane nowe pojęcia, które będą miały zastosowanie w badaniach technicznych i rejestracji pojazdów - Robert Karpiński,

9. Omówienie wybranych elementów projektu ustawy „O dopuszczeniu pojazdu do ruchu” - Wojciech Jarosiński,
10. Klasyfikacja nadwozi samochodowych w świetle obowiązujących przepisów - Robert Karpiński.

Seminarium nt. Wspólne działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ITS – Policja

W dniu 21 listopada 2008 roku w Jedlni odbyło się seminarium dotyczące wspólnych działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmowanych przez Instytut Transportu Samochodowego oraz Policję.



Była to okazja do omówienia szczegółów współpracy przy projektach międzynarodowych m.in. DRUID, jak również do zastanowienia się nad nowymi pomysłami promocji oraz edukacji dzieci i młodzieży z zakresu BRD (podczas spotkania omówiono projekt powstania Centrum Edukacji BRD).

Uczestnicy poznali kalendarz zagrożeń na rok 2009 przygotowany przez Biuro Ruchu Drogowego KGP, natomiast przedstawiciele ITS przedstawili projekt dotyczący Polskiego Obserwatorium BRD.

III Konferencja Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych

W dniu 27 listopada 2008 roku w Hotelu Okęcie w Warszawie odbyła się III Konferencja Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych,

w której wzięli udział przedstawiciele niemal całego rynku motoryzacyjnego w Polsce. Konferencję otworzyła prezentacja Prezesa SDCM Alfreda Franke, który przybliżył gościom dotychczasową działalność Stowarzyszenia, osiągnięcia oraz cele na najbliższy rok. Kolejnym prelegentem był przedstawiciel Ministerstwa Gospodarki Krzysztof Zaręba, który przedstawił perspektywę rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Na temat kampanii „Prawo do naprawy” zabral głos rzecznik FIGIEFA międzynarodowej organizacji, będącej koordynatorem kampanii, Jean Ludovic Basset. Dla ułatwienia wymiany poglądów pomiędzy uczestnikami konferencji zorganizowano liczne debaty z czynnym udziałem wszystkich zgromadzonych gości. Pierwszą dyskusję prowadzono na temat problemów, jakie mogą spotkać niezależny rynek w wyniku wygaśnięcia rozporządzenia GVO 1400/2002. Dyskutowano również na temat zwalczania problemu szarej strefy w motoryzacji oraz szans związanych z nowymi przepisami o homologacji części. W konferencyjnym panelu dyskusyjnym nt. homologacji części uczestniczył ze strony Instytutu Transportu Samochodowego z-ca dyrektora ds. techniki Wojciech Przybylski.

Więcej informacji o w/w Konferencji można znaleźć na stronie: www.sdcml.pl.

IX konferencja szkoleniowa w Międzyzdrojach BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW W ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW - 2008

W dniach 27-28 listopada 2008 roku w Międzyzdrojach odbyła się IX konferencja szkoleniowa „Badania techniczne pojazdów w świetle obowiązujących przepisów – 2008” zorganizowana przez Instytut Transportu Samochodowego pod honorowym patronatem Ministerstwa Infrastruktury. Celem konferencji było omówienie

merytorycznych problemów związanych z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, promocja i reklama organizacji Patronat ITS nad stacjami kontroli pojazdów oraz produktów ITS (wydawnictwo „ITS Dane Techniczne Pojazdów” w wersji książkowej i elektronicznej).



W czasie konferencji zostały ogłoszone następujące referaty przez pracowników Zakładu Procesów Diagnostyczno-Obserwacyjnych Instytutu Transportu Samochodowego:

1. Organizacja PATRONAT Instytutu Transportu Samochodowego nad stacjami kontroli pojazdów - Wojciech Jarosiński,
2. Problematyka merytoryczno-prawna związana z badaniami technicznymi - wybrane zagadnienia - Paweł Dziedziak,
3. Badania i rejestracja pojazdów czterokołowych w świetle obowiązujących przepisów - Paweł Dziedziak,
4. Przyczepa lekka marki SAM - Adam Sowiński,
5. Wersja książkowa informatora ITS „Dane techniczne pojazdów” - część III i IV - Wojciech Jarosiński,
6. Modernizacja stanowisk kontrolnych stacji kontroli pojazdów część II - Stanisław Bogus,
7. Monitorowanie stanu technicznego pojazdów samochodowych wykorzystujących system zdalnej diagnostyki - Marcin Rychter,
8. Doposażenie samochodów już zarejestrowanych po 1 stycznia 2000r.

w urządzenia widoczności pośredniej - ocena wdrożenia Dyrektywy 2007/38 UE - Krzysztof Olejnik,

9. Omówienie wybranych elementów projektu ustawy „O dopuszczeniu pojazdu do ruchu” - Wojciech Jarosiński.



I Mazowieckie Forum Edukacji o Bezpieczeństwie

Na przełomie listopada i grudnia z inicjatywy Mazowieckiego Samorządowego Centrum Doskonalenia Nauczycieli oraz Mazowieckiego Kuratora Oświaty zostało zorganizowane I Mazowieckie Forum Edukacji o Bezpieczeństwie. W ramach forum wszystkie wydziały Centrum: w Ciechanowie, Ostrołęce, Płocku, Radomiu, Siedlcach i Warszawie zorganizowały konferencje poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego. Program lokalnych konferencji ustalany był przez poszczególne wydziały. Uczestnikami konferencji byli przede wszystkim nauczyciele i dyrektorzy szkół oraz przedstawiciele instytucji centralnych i lokalnych zajmujących się problematyką bezpieczeństwa na drogach. Celem organizacji forum było zwrócenie uwagi na problemy bezpieczeństwa i podjęcie dyskusji w szerokim gronie nad działaniami, które mogą to bezpieczeństwo zwiększyć. Zgodnie z wypowiedzią Mazowieckiego Kuratora Oświaty „I Mazowieckie Forum Edukacji o Bezpieczeństwie nie ma być przełomem, nowinką, lecz kroplą drażnącą skałę, kolejnym momentem zmuszającym do

zastanowienia i następnym wydarzeniem przynoszącym wiedzę, kształtującym nawyki i uczącym jak innych ostrzegać, kształtować wyobraźnię i utrwaląc pożądane zachowania”.

W Płocku konferencja została powiązana z ogólnopolską akcją „Wypadki na drogach porozmawiamy”. W ramach konferencji przedstawiono referaty merytoryczne związane z działaniami na rzecz bezpieczeństwa podejmowanymi w Polsce i Unii Europejskiej. Najważniejszym jednak momentem było rozstrzygnięcie lokalnego konkursu „Wypadki na drogach” przeprowadzonego w czterech kategoriach wiekowych. Dzieci młodsze przygotowywały prace plastyczne, młodzież przygotowywała film. Laureatom konkursu uczniom i ich nauczycielom zostały wręczone dyplomy i nagrody ufundowane przez sponsorów. Uczestnicy forum mogli zapoznać się z nagrodzonymi pracami, jak również obejrzeć występy uczniów w ramach inscenizacji o tematyce bezpieczeństwa drogowego.

W Radomiu konferencja została również zorganizowana pod hasłem „Wypadki drogowe porozmawiamy”. Pierwsza część konferencji składała się z referatów merytorycznych przedstawiających dobre praktyki działań podejmowanych w skali europejskiej, jak i wyniki akcji krajowych i programów lokalnych w zakresie wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży. W ramach części drugiej ogłoszono wyniki lokalnej edycji konkursu „Wypadki na drogach”. Konferencję zakończył program artystyczny dzieci z młodzieżowego Domu Kultury w Radomiu.

W Warszawie program konferencji obejmował tylko prezentacje merytoryczne. Na wstępie przedstawiciel Komendy Stołecznej Policji w ramach bogato ilustrowanej zdjęciami i filmami prezentacji wskazał na przyczyny i skutki tragicznych zdarzeń na drogach. W dalszej kolejności zostały przedstawione działania w ramach wychowania komunikacyjnego

w różnych krajach, działania prowadzone w Polsce oraz konkretne programy realizowane w Warszawie.

Na wszystkie konferencje w ramach forum referaty prezentujące programy działań w bezpieczeństwie ruchu drogowego w różnych krajach zostały przygotowane w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego.

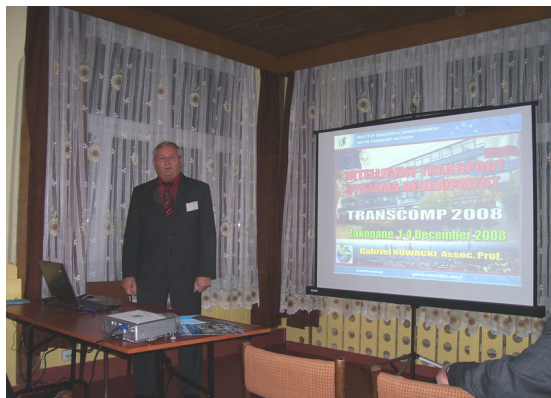
Międzynarodowa Konferencja TRANSCOMP - Komputerowe systemy wspomagania nauki, przemysłu i transportu

W dniach 1-4 grudnia 2008 roku w Zakopanem odbyła się XII Międzynarodowa Konferencja TRANSCOMP - Komputerowe systemy wspomagania nauki, przemysłu i transportu, zorganizowana przez Wydział Transportu Politechniki Radomskiej oraz Komitet Transportu Polskiej Akademii Nauk.



W konferencji oprócz w/w instytucji udział wzięli pracownicy naukowcy Instytutu Transportu Samochodowego, Politechniki Białostockiej, Politechniki Częstochowskiej, Politechniki Gdańskiej, Politechniki Koszalińskiej, Politechniki Poznańskiej, Politechniki Śląskiej, Politechniki Świętokrzyskiej, Politechniki Warszawskiej, Politechniki Wrocławskiej, Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Akademii Morskiej w Gdyni oraz w Szczecinie, Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Uniwersytetu w Żilinie (Słowacja),

Politechniki w Rostoku (Niemcy) oraz Uniwersytetu Inżynierii Kolejowej w Moskwie.



Tematyka konferencji dotyczyła komputerowego wspomagania w projektowaniu, symulacji i badaniach. Obrady toczyły się w następujących sekcjach: transport kolejowy, transport samochodowy, transport morski, transport lotniczy, transport linowy, budownictwo transportowe, elektrotechnika, elektronika i automatyka, elektroniczne systemy zabezpieczeń technicznych, mechanika oraz dydaktyka.

Z ramienia Instytutu Transportu Samochodowego wygłoszone zostały następujące referaty:

- Gabriel Nowacki - Intelligent transport systems development,
- Tomasz Kamiński - Requirements for high quality driving simulator according to Directive 2003/59 (autorzy: G. Nowacki, I. Mitraszewska, T. Kamiński),
- Marcin Rychter - Analiza wypadania zapłonów w samochodach wyposażonych w silniki o ZI.

Kampania na rzecz bezpieczeństwa pieszych

Wychodząc naprzeciw zdiagnozowanym zagrożeniom dotyczącym pieszych, Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wspólnie z partnerami: Instytutem Transportu Samochodowego, Polskim Związkiem Motorowym, Krajowym Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Stowarzyszeniem „Droga i Bezpieczeństwo” oraz Towarzystwem

Trzeźwości Transportowców podjęło decyzję o zainicjowaniu kampanii profilaktyczno-edukacyjnej „ODBLASKI ŻYCIA”. Kampania została zainaugurowana konferencją prasową, zorganizowaną w dniu 4 grudnia 2008 roku w siedzibie KGP przez Biuro Ruchu Drogowego KGP wspólnie z Rzecznikiem Prasowym Komendanta Głównego Policji. Celem działań jest dążenie do zmniejszenia liczby potrażeń pieszych przez kierujących pojazdami, a także podniesienie świadomości osób pieszych na temat zagrożeń, z jakimi mogą spotkać się na drodze.

Piesi są najmniej chronionymi uczestnikami ruchu drogowego i niejednokrotnie stają się ofiarami tragicznych wypadków. Można się o tym przekonać przeglądając policyjne statystyki. Zagrożenie pieszych na drogach w Polsce jest nawet kilkakrotnie wyższe niż w innych krajach.



Każdego roku około 16 tys. pieszych ulega wypadkom drogowym (32,1% ogółu), w których ginie blisko 2 tys. osób (35,2% ogółu zabitych), a ponad 15 tys. odnosi obrażenia ciała (24% ogółu). Niepokojące jest, że bardzo dużo potrażeń ma miejsce

na przejściach dla pieszych (w 2007 roku 28,5%).

Wystawa UWOLNIĆ CHODNIKI oraz konferencja NIEPEŁNOSPRAWNI W PODRÓŻY

W dniu 3 grudnia 2008 roku w gmachu Senatu z okazji Światowego Dnia Osób Niepełnosprawnych została uroczystie otwarta wystawa UWOLNIĆ CHODNIKI zorganizowana przez Instytut Transportu Samochodowego - Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Inicjatorami zaprezentowania ekspozycji w Senacie byli senatorowie Mieczysław Augustyn - przewodniczący Komisji Rodziny i Polityki Społecznej oraz Stanisław Piotrowicz - przewodniczący Komisji Praw Człowieka i Praworządności.

Senator Augustyn stwierdził, że Światowy Dzień Osób Niepełnosprawnych jest okazją, by na osoby niepełnosprawne spojrzeć jak na osoby równoprawne we wszystkich dziedzinach życia, w każdym miejscu i sytuacji. Senator podkreślił, że wystawa przypomina, iż droga do integracji społecznej wiedzie także przez nasze trakcje komunikacyjne. Wystawa daje odpowiedź, jak traktowani są niepełnosprawni na naszych drogach.

Otwierając wystawę Marszałek Senatu RP Bogdan Borusewicz przypomniał, że Senat, a zwłaszcza komisje: Rodziny i Polityki Społecznej oraz Praw Człowieka i Praworządności mają udział w przygotowaniu obywatelskiego projektu ustawy antydyskryminacyjnej, który został przekazany Premierowi w Światowym Dniu Osób Niepełnosprawnych. Wystawa - jak stwierdził Marszałek - jest upomnieniem się o prawa niepełnosprawnych, o usunięcie barier, które dyskryminują te osoby. W/w bariery są na ulicach, na chodnikach, a także w mentalności Polaków. Jak zapewnił Marszałek Borusewicz, Senat zamierza z tymi barierami walczyć.



Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego dr inż. Andrzej Wojciechowski zwrócił uwagę, że ludzie niepełnosprawni to często ofiary wypadków drogowych, a ponieważ ulec im może każdy, wystawa ma przestrzec także osoby w pełni sprawne. Pokazuje ona jak wiele można zrobić, by ułatwić poruszanie się, poprawić bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg.



Senator Stanisław Piotrowicz przypomniał, że osoby niepełnosprawne to 10 proc. światowej populacji, a około 5,5 mln osób w Polsce. Zdaniem senatora stosunek do osób niepełnosprawnych stanowi o naszej wrażliwości, solidarności oraz naszym człowieczeństwie.



W przeddzień uroczystego otwarcia wystawy (2 grudnia) odbyła się w Senacie konferencja NIEPEŁNOSPRAWNI W PODRÓŻY. Jej celem było zwrócenie uwagi na problemy osób niepełnosprawnych, a także wyznaczenie kierunków zmian w obowiązującym prawie i umożliwienie dostosowania środków komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.



Konferencję zorganizowały senackie komisje - Rodziny i Polityki Społecznej, Praw Człowieka i Praworządności przy współudziale Instytutu Transportu Samochodowego, a także Polskiego Towarzystwa Stwardnienia Rozsianego, Grupy Roboczej „Widziane z chodnika”, Polskiego Związku Niewidomych, Towarzystwa Pomocy Głuchoniewidomym oraz Polskiego Związku Głuchych. Wśród zaproszonych gości znaleźli się parlamentarzyści, przedstawiciele rządu, władz Warszawy, świata nauki i biznesu, ośrodków szkolenia kierowców oraz reprezentanci organizacji zrzeszających osoby niepełnosprawne.

Konferencja „Sustainable Transport & Mobility Research and Climate Change Challenge”, spotkania członków grup roboczych ECTRI – 8-12.12.08 Lyon, Francja

W dniach 8-12.12.2008 w Lyonie we Francji w ramach prezydencji francuskiej w Unii Europejskiej odbyła się konferencja „Sustainable Transport & Mobility Research and Climate Change Challenge” zorganizowana przez INRETS we współpracy z ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes). Celem konferencji współorganizowanej przez ECTRI, FERSI, ETRR, EURNEX, HUMANIST, NEARCTIS, APSN/ISN, EARPA i FEHRL było zaprezentowanie europejskich badań naukowych w transporcie w kontekście wymagań European Research Area Vision 2020. Konferencja była pierwszym tego rodzaju wydarzeniem gromadzącym przedstawicieli nauki zajmujących się wdrożeniem zaleceń zawartych w ERA 2020. W trakcie jej trwania opracowano metody współpracy przedstawicieli instytucji naukowych z przedstawicielami decydentów na wzór amerykańskiej rady transportu – Transport Research Board. Produktem końcowym konferencji było stworzenie „Deklaracji Lyońskiej” – dokumentu, który odpowiada na wyzwania przedstawione w „2020 Vision for the European Research Area Vision”. Konferencji towarzyszyły spotkania poszczególnych grup roboczych ECTRI, w tym grupy tematycznej B (Thematic Working Group B / TWG B) – Safety and Security, w której obradach wzięli udział pracownicy CBR ITS.

Instytut Transportu Samochodowego jest członkiem ECTRI, a pracownicy Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zostali wyznaczeni do prac w grupie tematycznej B Safety and Security, która rozpoczęła swoją działalność we wrześniu 2007 r. Celem spotkań grupy jest

stworzenie platformy instytutów naukowo-badawczych do formowania konsorcjów realizujących projekty z programu ramowego UE. Zakres tematyczny grupy to: bezpieczeństwo, czynnik ludzki, rozwiązania systemowe w zakresie bezpieczeństwa, bezpieczeństwo ruchu drogowego w odniesieniu do niechronionych uczestników ruchu w rozwijających się gospodarkach i analiza danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Członkowie Thematic Working Group B sformułowali priorytetowe obszary działalności grupy, do których zaliczają się: wpływ na zachowania uczestników ruchu (m. in. symulatory, edukacja), projektowanie bezpiecznej infrastruktury drogowej (audyty, ocena), szeroka działalność obejmująca wszystkie aspekty dotyczące tematyki bezpieczeństwa – współpraca z innymi grupami (FEHRL, EURNEX, HUMANIST, ISPN). Ponadto odbyło się dodatkowe spotkanie członków ECTRI TWG B i FERSI celem nawiązania szerszej współpracy na płaszczyźnie realizowania wspólnych projektów unijnych w ramach konkursów z FP7 w latach 2010-2011.

Konferencja naukowo-techniczna MIASTO I TRANSPORT 2008

W dniu 11 grudnia 2008 roku w Politechnice Warszawskiej odbyła się konferencja pod hasłem „Bezpieczny system transportowy”. Organizatorami jej byli: Koło Naukowe Inżynierii Komunikacyjnej, Politechnika Warszawska Instytut Dróg i Mostów, Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy, Biuro Projektowo-Konsultingowe TransEko oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP oddział Warszawa. Honorowy patronat nad konferencją objęli Prezydent Warszawy oraz Rektor Politechniki Warszawskiej. Referat wprowadzający wygłosił profesor Ryszard Krystek.

Obrady konferencji odbywały się w ramach 3 sesji merytorycznych:

- Bezpieczeństwo w ruchu drogowym
- Bezpieczeństwo w transporcie zbiorowym i w ruchu rowerowym
- Projekty poprawy bezpieczeństwa w transporcie.

W kolejnych referatach poruszano zagadnienia związane z projektowaniem bezpiecznych dróg w ramach obowiązującego prawa polskiego i unijnego, audytu brd, działań policji. Omówiono również aspekty bezpieczeństwa w transporcie zbiorowym, realizację programów poprawy brd w skali kraju czy Warszawy oraz rolę edukacji w kontekście wszystkich działań podejmowanych na rzecz bezpieczeństwa na drogach. Po każdej sesji był czas na dyskusję.

Przedstawiciele Instytutu Transportu Samochodowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wygłosili 2 referaty merytoryczne na tematy „Wytycznych UE w zakresie brd” oraz „Roli edukacji w kontekście działań brd”.

Zebranie Założycielskie Polskiego Towarzystwa Naukowego Recyklingu

W dniu 12 grudnia 2008 roku w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się Zebranie Założycielskie Polskiego Towarzystwa Naukowego Recyklingu (PTNR). Działalność Towarzystwa skierowana jest do osób indywidualnych, firm oraz instytucji działających w zakresie ochrony środowiska, ekologii i recyklingu m.in. w obszarze motoryzacji, sprzętu AGD oraz elektroniki.

Ochrona środowiska i zmniejszenie uciążliwości m.in. związanych z oddziaływaniem transportu samochodowego na środowisko jest problemem interdyscyplinarnym, wymagającym przedsięwzięć o charakterze organizacyjnym, legislacyjnym, ekologicznym, technologicznym i ekonomicznym.

Rozwiązanie powyższych problemów wymaga podjęcia kompleksowych działań w zakresie recyklingu w skali kraju. Dotyczy wielu podmiotów, do których należą producenci i dystrybutorzy pojazdów, zespołów i części, stacji demontażu, zakłady napraw i recyklingu, administracja państwowa i samorządowa, stowarzyszenia techniczne i ekonomiczne oraz placówki naukowo - badawcze.

Na grono Członków Założycieli Polskiego Towarzystwa Naukowego Recyklingu wybrano osoby reprezentujące wszystkie w/w krajowe środowiska związane z pracą nad zagadnieniami z zakresu ekologii, ochrony środowiska, recyklingu i zagadnień pokrewnych, włączywszy przedstawicieli instytutów badawczych, usług i ośrodków akademickich.

Zebrań Założycielskie zgromadziło 50 osób. Prezesem Stowarzyszenia został wybrany dr inż. Andrzej Wojciechowski - Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego. Wiceprezesem został prof. dr hab. inż. Cezary Bocheński, Skarbnikiem mgr Monika Grudzień, Sekretarzem mgr inż. Ewa Kamińska, Członkami Zarządu zostali prof. dr hab. inż. Jerzy Osiński oraz dr Agnieszka Merkiś - Guranowska. Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani dr inż. Wojciech Gis, mgr inż. Ryszard Michalski, dr inż. Remigiusz Mruk oraz mgr Paulina Dziołak.

Do Rady Programowej wybrano prof. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka, prof. dr hab. inż. Jerzego Merkiś, prof. dr hab. inż. Krzysztofa Kurzydłowskiego, mgr inż. Ryszarda Michalskiego, prof. dr hab. inż. Tadeusza Niezgode, prof. dr hab. inż. Wojciecha Przetakiewicza, mgr Włodzimierza Sanockiego oraz dr inż. Jolantę Radziszewską - Wolińską i dr hab. inż. Reginę Jeziorską.

Spotkanie informacyjne Polskiej Platformy Technologicznej Inteligentnych Systemów Transportowych

W dniu 18 grudnia 2008 roku w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się spotkanie informacyjne Polskiej Platformy Technologicznej Inteligentnych Systemów Transportowych. Instytut Transportu Samochodowego pełni rolę koordynatora Branżowego Punktu Kontaktowego przy Polskiej Platformie Technologicznej Inteligentnych Systemów Transportowych. Uczestnikami spotkania była Dyrekcja oraz pracownicy Instytutu, jak również przedstawiciele instytucji stowarzyszonych w ramach PPT ITS (m. in. Instytutu Łączności, Open Sky, Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego i inni). Podczas spotkania wygłoszono trzy referaty:

- Krajowy System Automatycznego Poboru Opłat za przejazd autostradami i drogami ekspresowymi – autorstwa dr hab. inż. Gabriela Nowackiego z Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu Instytutu Transportu Samochodowego,
- „Prezentacja PPT ITS i Magazynu nr 1 PPT ITS” - autorstwa dr Marka Łepkowskiego z Sekcji Funduszy, Planowania i Zamówień Publicznych Instytutu Transportu Samochodowego,
- „Zakończone, realizowane oraz planowane prace z zakresu telematyki transportu” – autorstwa dr inż. Izabelli Mitraszewskiej z Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu Instytutu Transportu Samochodowego.

Podczas dyskusji omawiano dalszy rozwój współpracy w ramach PPT ITS, możliwość rozszerzenia kręgu współpracujących instytucji oraz zagadnienia dotyczące rozwoju inteligentnych systemów transportowych w Polsce.

Konferencja Prasowa w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

W dniu 18 grudnia 2008 roku pracownicy Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS uczestniczyli w konferencji prasowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na temat rozwoju dróg krajowych i autostrad w Polsce. Dokonano podsumowania działań Generalnej Dyrekcji w 2008 roku, omówiono postępy w pracach nad budową dróg ekspresowych i autostrad. Przedstawiono również efekty programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych oraz plany na przyszły rok.

W ostatnim roku dokonano wielu zmian w strukturze Dyrekcji oraz w zasadach pracy i przeprowadzaniu przetargów na budowę dróg. Decentralizacja i oddanie wielu uprawnień do Oddziałów ma służyć usprawnieniu realizacji wielu inwestycji.

W ostatnim roku podpisano łącznie 190 umów, w tym 32 na budowę największych inwestycji: autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic. W 2008 oddano 65 kilometrów autostrady A1, obecnie w budowie jest 210 kilometrów autostrad i 180 kilometrów dróg ekspresowych. Jednocześnie podpisano umowy na realizację kolejnych 233 kilometrów autostrad, a na budowę jeszcze 270 negocjacje są na zaawansowanym etapie. Zdaniem GDDKiA zostały stworzone warunki do realizacji większości inwestycji zaplanowanych do realizacji do 2012 roku. Na pytania dziennikarzy odpowiadali przedstawiciele Dyrekcji GDDKiA z Lechem Witeckim p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Seminarium Naukowe Komisji Motoryzacyjnej PNTTE i ITS

W dniu 19 grudnia 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się ostatnie w tym roku Seminarium Naukowe

Komisji Motoryzacyjnej PNTTE i ITS pt. „Problemy eksploatacyjne”. Zostały wygłoszone trzy referaty.

Referentami byli:

- prof. dr hab. inż. Zdzisław Chłopek - Ocena właściwości ekologicznych autobusów miejskich,
 - mgr inż. Wojciech Mączyński - Eksploatacja niezawodnościowa maszyn i urządzeń w praktyce,
 - mgr Grzegorz Woźniak - Eksploatacja samochodów samowyladowczych w aspekcie bezpieczeństwa, a wymagania w zakresie belki przeciw najazdowej
- Zorganizowane seminarium miało za zadanie przyczynić się do poszerzenia wiedzy dotyczącej problemów eksploatacyjnych w motoryzacji oraz stanowiło platformę wymiany doświadczeń.



Po seminarium zebrał się Zarząd Towarzystwa i dwie komisje: Motoryzacyjna oraz Audytowania Eksploatacji. Podsumowano działalność w upływającym 2008 roku oraz omówiono plany na rok 2009. Kontynuowane będzie między innymi: wydawanie kwartalnika „Eksploatacja i Niezawodność”, utrzymanie i aktualizacja strony internetowej, organizacja seminariów samodzielnie oraz z innymi jednostkami.

629.114.4.001.5	ITS ang.	Samochody - badania	ITS ang.
Jesse Crosse, <u>Fracture mechanics, Złamanie mechaniczne</u> , Automotive Engineer, <u>2007</u> , s. 35-36.			
TESTY			
Zdaniem inżynierów, testy symulujące kolizję pieszego z autem są trudniejsze do wykonania i zbadania niż testy pojazdów z przeskodą nieruchomą. Decyduje o tym złożona budowa ludzkiego ciała, na które oddziałują duże i zmienne siły w czasie uderzenia. Czujniki muszą być tak rozmieszczone by wyłapać wszelkie powstałe przeciążenia, poczynszy od kostek z skończony na głowie manekina testowego. Jednym z manekinów wykorzystywanych w badaniach obrażeń pieszych jest „Polar II dummy”. Naukowcy z First Technology Safety Systems (FTSS) i angielskiego Transport Research Laboratory (TRL) proponują wykorzystanie włókna węglowego oraz poliuretanu w celu odwzorowania ludzkich nóg.			
121/2008		M. Krupiński	
629.114.4.001.5	ITS ang.	Samochody - badania	ITS ang.
Simon Bickerstaffe, <u>Sliding scale, Ślizgając się po skali</u> , Automotive Engineer, <u>2007</u> , s. 39.			
TESTY			
Nowoczesne samochody ciężarowe oraz autobusy pod względem technologicznym tylko nieznacznie się różnią od aut osobowych. Elektroniczne systemy ułatwiające prowadzenie: ABS, ESP czy ESC także są montowane w pojazdach powyżej 3,5t. Samochody użytkowe przechodzą również żmudne testy w celu eliminacji ewentualnych usterek. Jedną z firm, która zajmuje się podobnymi badaniami jest Wabco - posiada szereg laboratoriów, w tym jedno w miejscowości Ravanienii w Finlandii, gdzie pod okiem inżynierów badane są pojazdy ciężarowe, autobusy oraz naczepy i przyczepy pod kątem niezawodności w skrajnych warunkach zimowych.			
122/2008		M. Krupiński	
629.113.001.5	ITS ang.	Samochody - badania	ITS ang.
Volvo and Saab pool plug-in expertise, Volvo i Saab wyciągają wtyczkę wiedzy, Automotive Engineer, <u>2007</u> , s. 11.			
INFORMACJE			
Saab oraz Volvo podjęły współpracę polegającą na popularyzacji aut hybrydowych z możliwością ładowania baterii podczas garażowania. Kooperantami szwedzkich koncernów są Vattenfall oraz ETC Battery & Fuel cell Sweden. Każdy z producentów zbuduje po pięć eksperymentalnych egzemplarzy, pojazdów, które będą testowane przez okres 2 lat. Jak szacują inżynierowie, koszty eksploatacji będą o jedną piątą niższe w porównaniu z pojazdem stricte spalinowym. Volvo planuje zainwestować blisko 1,1 mld euro w ciągu najbliższych pięciu lat w projekty badawcze mające zmniejszyć konsumpcję paliwa a co za tym idzie emisję dwutlenku węgla.			
123/2008		M. Krupiński	
629.113.001.5	ITS ang.	Samochody - badania	ITS ang.
PSA and Fiat race to deliver electric vans, PSA i Fiat ścigają się w dostarczeniu elektrycznego vana, Automotive Engineer, <u>2007</u> , s. 10.			
INFORMACJE			
Koncern PSA (Citroen, Peugeot) oraz Fiat rywalizują między sobą o prawo do wyposażenia poczty francuskiej „La Poste” we flotę 10 tys. elektrycznych pojazdów. Poczta zamierza stopniowo zastępować obecnie użytkowane furgonetki z silnikiem diesla, ze względu na aspekty ekonomiczne oraz dbałość o środowisko naturalne. W pierwszej fazie „La Poste” będzie testować flotę 500 aut przez okres 6 miesięcy a po tym okresie rozstrzygnie zwycięzcę przetargu. Koncern PSA współpracuje z firmą Venturi a Fiat korzysta z pomocy Microvett i Newteon.			
124/2008		M. Krupiński	

629.113 „313”	Samochody - przyszłość	ITS ang.	
Simon Bickerstaffe, Toyota iQ, <u>Toyota iQ</u> , Automotive Engineer, 2007, s. 24.			
ROZWÓJ			
Toyota zaprezentowała najnowszy i najmniejszy w ofercie model iQ. Nowe auto plasuje się segmencie A - pozycjonowane niżej niż model Aygo. iQ mierzy 2990mm długości, rozstaw osi wynosi 2000mm a masa waha się od 845 do 955kg, w zależności od wersji silnikowej i wyposażenia. Wnętrze może pomieścić 3 dorosłe osoby i dziecko. Projektując iQ, inżynierowie Toyoty kładli nacisk na obniżenie masy pojazdu i zwiększenie bezpieczeństwa. Toyota ma w standardzie 9 poduszek powietrznych, w tym dwie nowatorskie, chroniące głowę pasażerów tylnych siedzeń. Jednym z trzech proponowanych silników jest 3-cylindrowy silnik benzynowy o mocy 67KM i momencie obrotowym 93Nm, który waży zaledwie 76kg. Auto będzie produkowane w Japonii, początkowo w liczbie 100 tys. egzemplarzy rocznie.			
125/2008	M. Krupiński		
629.113	Samochody	ITS ang.	
Susan Brown, City limits, <u>Miejskie limity</u> , Automotive Engineer, 2007, s. 19-20.			
EKOLOGIA			
Londyn zamierza wprowadzić dodatkowe obostrzenia dla aut, które będą wjeżdżać do centrum miasta. Wyższe opłaty dotkną właścicieli pojazdów, których silniki wydzielają powyżej 120g/km CO ₂ . W przypadku emisji powyżej 225 g/km dwutlenku węgla, kierowca zapłaci 25 funtów. Oprócz londyńczyków, niezadowolenie z nowych przepisów wyrażają producenci samochodów sportowych i luksusowych, którzy wyposażają auta w silniki o dużych pojemnościach. Podobne, pro-ekologiczne rozwiązania chcą wprowadzić w życie także niemieckie miasta oraz Nowy Jork i stan Kalifornia.			
126/2008	M. Krupiński		
620.26	Towary niebezpieczne	ITS ang.	
Nijole Batarliene, Risk analysis and assessment for transportation of dangerous freight, <u>Analiza i oszacowanie ryzyka podczas przewozu towarów niebezpiecznych</u> , Transport, 2008, Nr 2, s. 98 – 103.			
TOWARY NIEBEZPIECZNE, RYZYKO, TRANSPORT			
Wyniki pracy analizującej warunki, które mają zapewnić bezpieczny przewóz towarów niebezpiecznych oraz minimalizować ryzyko podczas ich przewozu. Artykuł prezentuje prawdopodobieństwo uszkodzenia ładunku i wystąpienia wypadków podczas przewozu towarów niebezpiecznych. Przedstawiona została metoda kalkulacji kosztów uszkodzeń i wypadków.			
127/2008	P. Pawlak		
656.025.4	Przewozy towarów	ITS ang.	
Danute Bagdoniene, Optimization of loading facilities at the terminal, <u>Optymalizacja udogodnień związanych z załadunkiem przeprowadzanym w terminalu</u> , Transport, 2008, Nr 2, s. 95 – 97.			
KOSZTY PRZEWOZU TOWARÓW, POJEMNOŚĆ POJAZDU			
Przeanalizowano zagadnienie zarządzania ładunkiem oraz odpowiedniego wyboru udogodnień transportowych, biorąc pod uwagę relację pomiędzy kosztami transportu, pojemnością pojazdu i wielkością ładunku. Zastosowanie matematycznych metod statystycznych, pomaga w wyborze optymalnej pojemności pojazdu dla konkretnego ładunku i trasy.			
128/2008	P. Pawlak		

620.26	Towary niebezpieczne	ITS ang.	
Sepehr Ghazinoory, Amir Saman Kheirkhah, Transportation of hazardous materials in Iran: a strategic approach for decreasing accidents, <u>Transport ładunków niebezpiecznych w Iranie: podejście strategiczne do zmniejszenia liczby wypadków</u> , Transport, 2008, Nr 2, s. 104 – 111.			
TOWARY NIEBEZPIECZNE, IRAN			
Ze względu na wzrastające zindustrializowanie gospodarki irańskiej, transport ładunków niebezpiecznych w tym kraju rośnie dynamicznie. Artykuł opisuje bieżący stan transportu ładunków niebezpiecznych w Iranie i przedstawia optymalne rozwiązania przewozu ładunków niebezpiecznych z głównym naciskiem na ryzyko przewozu. Przedstawione zostały także strategie, mające na celu zredukować liczbę wypadków, podczas transportu tego typu ładunków.			
129/2008	P. Pawlak		
621.43.057.2	Paliwa - dobór	ITS ang.	
Rebecca Wright, OEM's call for biofuel certification, <u>Producenci domagają się certyfikacji biopaliw</u> , Automotive Engineer, 2007, s. 15.			
PALIWO			
Wzrasta sprzedaż oraz produkcja biopaliw na rynkach europejskich. W związku ze zwiększonym popytem na „eko-paliwa” producenci aut postulują by unormować przepisy dotyczące produkcji, transportu oraz dystrybucji biopaliw. Szczególny nacisk na ten aspekt kładzie Ford i Saab, które posiadają największą na rynku ofertę aut zasilanych paliwem z bio-komponentami. W sukurs producentom mogą przyjść także przepisy unijne wymuszające na producentach paliw stosowanie 10 proc. dodatków w paliwach.			
130/2008	M. Krupiński		
66.012.23	Zużycie - paliwa	ITS ang.	
Volvo Trucks prepares more hybrid engines, Volvo przygotowuje więcej silników hybrydowych, Automotive Engineer, 2007, s. 48.			
TECHNOLOGIA			
Rosnące ceny ropy zmuszają producentów aut do rozwijania technologii minimalizujących zużycie paliwa. Odbiorcom nowych systemów jest przede wszystkim transport drogowy, który najbardziej odczuwa skoki cen surowca. Odpowiedzią firmy Volvo jest program budowy silnika wysokoprężnego wspomagane silnikiem elektrycznym. Auto posiada także zestaw baterii kumulujących energię elektryczną gromadzoną w czasie jazdy. Efektem mariażu jednostki spalinowej i elektrycznej jest redukcja zużycia paliwa o 50 proc. Szwedzki producent posiada bardzo zaawansowany program badawczy z zakresu „ekologicznych” rozwiązań. Dwa lata wcześniej, jako pierwsza firma na świecie zaprezentowała pojazd hybrydowy w segmencie użytkowym.			
131/2008	M. Krupiński		
656.1	Ruch drogowy	ITS ang.	
E. I. Vlahogianni, A novel approach to detecting non – recurrent traffic flow patterns in signalized arterials, <u>Nowoczesne podejście do wykrywania, zmian modeli przepływów ruchu drogowego na arteriach z sygnalizacją</u> , Advances in transportation studies, An international Journal, July 2007, Vol. XII, s.14 - 26.			
PRZEPŁYW RUCHU DROGOWEGO, ARTERIE Z SYGNALIZACJĄ			
Rozwój inteligentnych systemów transportowych jest zależny od ich zdolności adaptacyjnej do zmieniającego się natężenia ruchu drogowego. Nowoczesne modele dynamicznej rejestracji i reakcji na zmienne natężenie ruchu drogowego.			
132/2008	P. Pawlak		

614.8	Wypadki drogowe	ITS ang.	
A. Bener, D. Crundall, d. Haigney, A. K. Bensiali, A. S. Al. – Falasi, Driving behaviour, lapsus, errors and violations on the road: United Arab Emirates study, <u>Zachowania w ruchu drogowym, pomyłki, błędy i wykroczenia na drodze: Zjednoczone Emiraty Arabskie – studium przypadku</u> , Advances in transportation studies, An international Journal, <u>July 2007</u> , Vol. XII, s. 5 – 14.			
WYPADKI DROGOWE, BŁĘDY, WYKROCZENIA DROGOWE			
W artykule podjęto próbę zdefiniowania czynników, które wpływają na prowadzenie pojazdu. W badaniach wykorzystano formularz zachowania kierowcy „Manchester Driver Behaviour Questionnaire” (DBQ). Badania przeprowadzone zostały w stolicy Zjednoczonych Emiratów Arabskich. 1286 kierowców, powyżej 18 roku życia, zgodziło się wziąć udział w badaniach. Wyniki dowiodły potrzebę prowadzenia dalszych badań, w celu lepszego zrozumienia wpływu kultury i stylu życia, w społeczeństwach arabskich, na liczbę wypadków.			
133/2008	P. Pawlak		
656.11: 625.711.3	Ruch na autostradach	ITS ang.	
E. M. Choueiri, G. M. Choueiri, B.M. Choueiri, An overview of road safety in Lebanon with particular attention to non – urban roads, <u>Przegląd bezpieczeństwa ruchu drogowego w Libanie, ze szczególnym naciskiem na drogi leżące poza granicami administracyjnymi miast</u> , Advances in transportation studies, An international Journal, <u>April 2007</u> , Vol. XI, s.75 – 91.			
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO, LIBAN, WYPADKI			
Artykuł opisuje niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Libanie. Liczba wypadków w stosunku do liczby kierowców jest zdecydowanie wyższa, niż w krajach europejskich. Szczególnie wysokie zagrożenie notuje na drogach pozamiejskich. Propozycja działań zaradczych.			
134/2008	P. Pawlak		
656.1.001.5	Ruch drogowy - badania	ITS ang.	
W. Fan, R. B. Machemehl, A multi – stage Monte carlo sampling based stochastic programming model for the dynamic vehicle allocation problem, <u>Wielostopowy model programu Monte Carlo oparty na losowym pobieraniu próbek do rozwiązywania problemów dynamicznej alokacji pojazdu</u> , Advances in transportation studies, An international Journal, <u>July 2007</u> , Vol. XII, s. 27 – 44.			
SYMULACJA, PROGRAMOWANIE STOCHASTYCZNE			
Celem artykułu są badania nad problemem przypadkowej, dynamicznej alokacji pojazdów (SDVAP). W tym celu sformułowany został wielo – fazowy model programowania stochastycznego dla SDVAP. Do rozwiązania tego problemu zaproponowano algorytm oparty na wynikach metody Monte Carlo. Obliczenia wykazały wysoką jakość zaprezentowanego rozwiązania SDVAP, sugerując, iż algorytm ten może być użyty w rzeczywistym ruchu drogowym.			
135/2008	P. Pawlak		
656.1	Ruch drogowy	ITS ang.	
W. H. Wan Ibrahim, Q. S. Hossain, L. V. Leong, Estimation of right – turn adjustment factor At signalized intersections for Malaysian traffic conditions: Considering turning radius and proportion of turning vehicles, <u>Oszacowanie czynników regulacji skrętu w prawo na skrzyżowaniach z sygnalizacją, na podstawie promienia skrętu i odsetka skręcających pojazdów, w warunkach malezyjskiego ruchu</u> , Advances in transportation studies, An international Journal, <u>July 2007</u> , Vol. XII, s.71 - 82.			
PROMIEŃ SKRĘTU, ODSETEK SKRĘCAJĄCYCH POJAZDÓW			
W Malezji promień skrętu w prawo i odsetek skręcających pojazdów szacowane są na podstawie United State Highway Capacity Manual (program obsługi przepustowości na autostradach USA). Porównanie systemu USHCM i Malysian Highway Capacity Manual sugeruje, że USHCM nie pasuje do warunków ruchu drogowego w Malezji.			
136/2008	P. Pawlak		

656.1.001.5	Ruch drogowy - badania	ITS ang.	629.113.005	Samochody - wyposażenie	ITS ang.
W. Li, W. Wang, J. Chen, X. Li, Field study and modeling of vehicle merging behaviour from an acceleration lane to expressway traffic, <u>Badania w terenie oraz modelowanie zachowania się pojazdów, podczas włączania się do ruchu na drogach ekspresowych</u> , Advances in transportation studies, An international Journal, July 2007, Vol. XII, s. 59 - 70.			Webasto stiffens soft tops, <u>Webasto usztywnia miękkie dachy</u> , Automotive Engineer, 2007, s. 46.		
DROGA EKSPRESOWA, TECHNIKA JAZDY			TECHNOLOGIA		
Zachowanie się pojazdów podczas manewru włączania się do ruchu na drodze ekspresowej jest tematem złożonym. W celu zbadania tego typu manewrów, w chińskich prowincjach Beijing i Jiangsu, przeprowadzono badania terenowe z użyciem kamer i systemu wideodefekcji Autoscope – 2004. Badania te prowadzono przy różnym natężeniu ruchu na drogach ekspresowych. Najczęściej jazdy włączyły się do ruchu na drodze ekspresowej będąc w połowie osi pasa, do którego się włączyły.			Auta typu kabriolet zyskują na popularności od momentu wprowadzenia twardych, składanych dachów. Zaletą pokryć „hard-top” jest większa sztywność karoserii, lepsze wyciszenie oraz mniejsza wrażliwość na warunki klimatyczne. Wadą, zwiększona masa dachu, co ma negatywny wpływ na zużycie paliwa. Rozwiązaniem problemu może być pokrycie zaprojektowane i skonstruowane przez firmę Webasto. Dach zbudowany jest z poliuretanu i poliuretanu dzięki czemu jego masa wynosi zaledwie 14kg. System składania jest identyczny jak w pokryciu płóciennym i nie zajmuje wolnej przestrzeni ładunkowej.		
137/2008	P. Pawlak		139/2008	M. Krupiński	
656.1/.5 (1-21)	Transport miejski	ITS ang.	629.113	Samochody	ITS ang.
Jonas Daunoras, Vaclovas Bagdonas, Vytautas Gargasas, City transport monitoring and routes optimal management system, <u>Monitoring ruchu miejskiego i optymalny system zarządzania trasami</u> , Transport, 2008, Nr 2, s. 144 – 149.			Skoda's growth driver recruitment, <u>Skoda zwiększa zatrudnienie</u> , Automotive Engineer, 2007, s. 7.		
TRANSPORT MIEJSKI, ZARZĄDZANIE RUCHEM			INFORMACJE		
Artykuł analizuje zagadnienie dalszego rozwoju systemów przekazujących użytkownikom dróg informację na temat najszybszej trasy przejazdu danego odcinka, a co za tym idzie, możliwe najlepsze wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej miasta. W celu rozwiązania tego zadania, należy stworzyć dynamiczny (uzupełniany w czasie rzeczywistym) system zbierania danych, oparty na wielu elementach.			Skoda rekrutuje nowych inżynierów. W siedzibie w mieście Jedlina do końca 2009r. docelowo ma być zatrudnionych 1600 pracowników. Plany rozbudowy kadrowej są elementem ekspansyjnej polityki producenta, który zamierza zwiększyć liczbę wytwarzanych pojazdów do ponad miliona sztuk rocznie. W 2007 r. producent sprzedał ponad 630 tys. aut w stosunku do 549 tys. w roku 2006. Wraz z rosnącą produkcją wzrosły również przychody firmy o 35,5 proc. Koncern może zdobyć klientów nowym modelem Superb oraz modelami Octavia i Fabia na rynku chińskim. Skoda obok Seata i Audi jest marką Volkswagen AG.		
138/2008	P. Pawlak		140/2008	M. Krupiński	