

ISSN 1732-0437

Biuletyn Informacyjny ITS

4-2012
Zeszyt 4 (52)



DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY
INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

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

Adres redakcji „Biuletyn Informacyjny ITS”
Instytut Transportu Samochodowego
ul. Jagiellońska 80,
03-301 Warszawa
tel. (+22) 43 85 172, pokój nr 214
fax (+22) 43 85 401
transport.samochodowy@its.waw.pl
www.its.waw.pl

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2012

ISSN 1732 - 0437

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw
Instytutu Transportu Samochodowego
Druk ukończono we wrześniu 2012 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 11/2012

Spis treści

	str.
Nowa inicjatywa UE w zakresie poprawy BRD „Pakiet w sprawie przydatności do ruchu drogowego”. C. Krysiuk.	5
Autostrada Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń, jako jedyne polskie połączenie drogowe w ramach Ten-T . P. Pawlak	15
Eko-Jazda. M. Zbyszyński.	27
Fakty i opinie.	34
Nowe przepisy.....	43
Z życia ITS	44
Migawki z Brukseli	53
Przegląd dokumentacyjny	55

**NOWA INICJATYWA UE W ZAKRESIE POPRAWY BRD
„PAKIET W SPRAWIE PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO”**

1. Wprowadzenie

Jednym z wielu celów działania UE jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania tego typu UE prowadzi od początku jej powstania. W ciągu ostatniej dekady (lata 2001-2011) w ramach unijnego planu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego osiągnięto znaczne postępy. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 43%, co oznacza, że uratowano życie ok. 125 tys. osobom. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE zmniejszała się średnio o 6% rocznie (tabl. 1). W niektórych latach np. w 2010 r. spadek ten osiągnął aż 11%. Niestety takiego spadku liczby śmiertelnych ofiar nie odnotowano w przypadku wypadków z udziałem motocykli, co obrazuje rys. 1, na którym przedstawiony został spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych, motocyklowych, rowerowych, motorowerowych oraz z udziałem pieszych. Koniecznym zatem staje się wzmożenie wysiłków w zakresie zmiany tej sytuacji.

Tabela 1

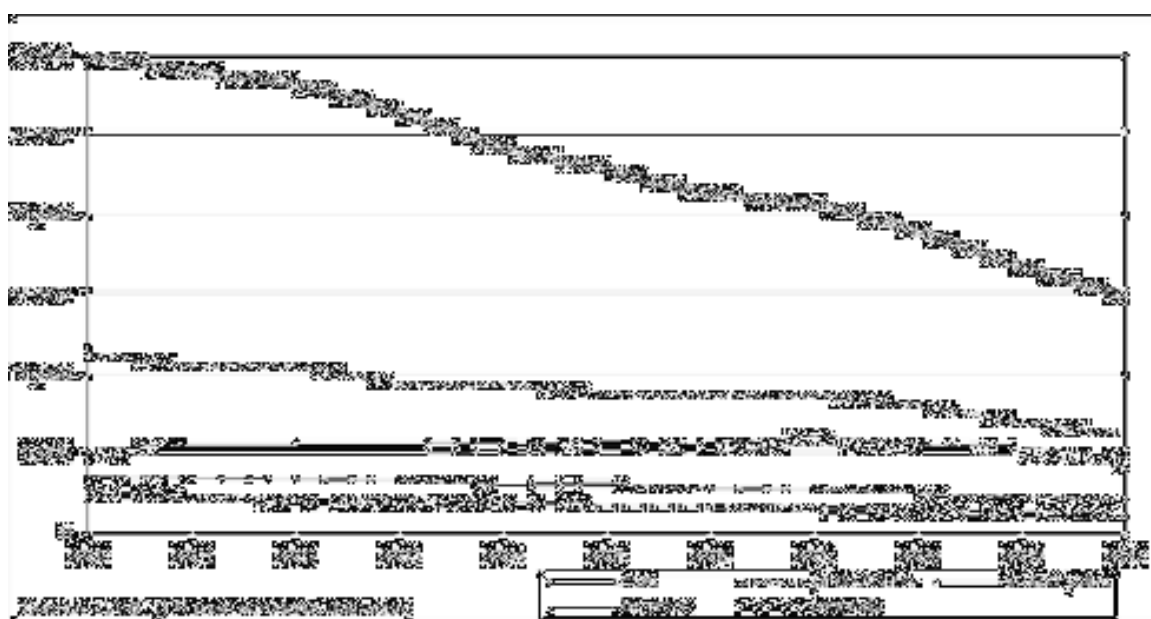
**Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w podziale na państwa UE w 2011 roku,
w odniesieniu do 2001 i 2010 roku***

Państwo członkowskie	Liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na milion osób			Zmiana liczby ofiar śmiertelnych w %		
	2001	2010	2011 (dane tymczasowe)	2001-2010	Średni roczny spadek	2010-2011 (dane tymczasowe)
Belgia	145	75	77	-45%	-6%	4%
Bułgaria	124	103	88	-23%	-3%	-15%
Republika Czeska	130	76	73	-40%	-5%	-4%
Dania	81	46	40	-41%	-6%	-18%
Niemcy	85	45	49	-48%	-7%	10%
Estonia	146	58	75	-61%	-10%	29%
Irlandia	107	47	42	-49%	-7%	-13%
Grecja	172	111	97	-33%	-4%	-13%
Hiszpania*	136	54	50	-50%	-9%	-6%
Francja	134	62	61	-51%	-8%	0%
Włochy*	125	68	65	-42%	-6%	-4%
Cypr	140	75	88	-39%	-5%	18%
Łotwa	236	97	80	-61%	-10%	-18%
Litwa	202	90	92	-58%	-9%	-3%
Luksemburg	159	64	70	-54%	-8%	13%
Węgry	121	74	64	-40%	-6%	-14%
Malta	41	36	41	-6%	-1%	13%
Holandia*	62	32	33	-46%	-7%	2%

Państwo członkowskie	Liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na milion osób			Zmiana liczby ofiar śmiertelnych w %		
	2001	2010	2011 (dane tymczasowe)	2001-2010	Średni roczny spadek	2010-2011 (dane tymczasowe)
Austria	119	66	62	-42%	-6%	-6%
Polska	145	102	109	-29%	-4%	7%
Portugalia	163	79	74	-44%	-6%	-6%
Rumunia	109	111	94	-3%	0%	-15%
Słowenia	140	67	69	-50%	-7%	1%
Słowacja	114	68	59	-40%	-5%	-6%
Finlandia	84	51	54	-37%	-5%	6%
Szwecja	66	28	33	-54%	-8%	18%
Wielka Brytania*	61	31	32	-47%	-7%	5%
UE	112	62	61	-43%	-6%	-2%

Źródło: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

- Dane wstępne oparte na najnowszych dostępnych danych. Dane dotyczące Wielkiej Brytanii i Holandii oszacowano w oparciu o dane od stycznia do września. Szacunki dotyczące Włoch i Hiszpanii oparto na danych zebranych przez policję, z wyjątkiem obszarów miejskich.



Rys. 1. Obserwowane trendy w zakresie śmiertelności na drogach UE, wszyscy użytkownicy, lata 2000-2010

Cars-samochody; pedestrians-piesi; motorcycles-motocykle; bicycles-rowery; mopeds-motorowery

Źródło: CARE (EU Road Accidents Database)

Teraźniejsze i przyszłe działania UE opracowane zostały w dokumencie¹ pt. „Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020”, gdzie został wyznaczony strategiczny cel, jakim jest obniżenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% w ujęciu rocznym do 2020 roku. Osiągnięcie tego celu nie jest łatwe i wymaga od UE podjęcia wielu inicjatyw, a jedną z ostatnich jest „Pakiet w sprawie przydatności do ruchu drogowego”² (dalej Pakiet). Według oceny³ dokonanej przez ekspertów, dzięki rozwiązaniom przedstawionym w Pakiecie, możliwe będzie uratowanie ponad 1,2 tys. istnień ludzkich i zapobiegnięcie 36 tys. wypadków, ponadto korzyści dla społeczeństwa szacowane są na ponad 5 600 mln euro.

Ogólnie rzecz biorąc Komisja Europejska (dalej Komisja) poprzez wprowadzenie zmian w przepisach przedstawionych w Pakiecie zamierza: zwiększyć ochronę szczególnie narażonych użytkowników dróg, zwłaszcza młodzieży; ustanowić jednolite europejskie wymagania w zakresie technicznej kontroli dopuszczania pojazdu do ruchu drogowego na podstawie zharmonizowanych standardów dotyczących m.in.: zakresu i częstotliwości kontroli, przyrządów, kwalifikacji diagnostów i oceny usterek; zmniejszyć obciążenia administracyjne dla przedsiębiorstw prowadzących działalność w dziedzinie transportu drogowego, które spełniają wymagania techniczne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedstawiony przez Komisję Pakiet jest ściśle związany ze sprawnością techniczną pojazdu, która ma bardzo duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności, gdy po drogach UE porusza się obecnie bardzo dużo pojazdów starszych, często przekraczających 5-6 lat. W Polsce, wg danych GUS w 2011 roku⁴ udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat wynosi 10,7%, a pojazdów w wieku 16 lat i starszych 45,8%. Istnieje pewna prawidłowość wskazująca na to, że im pojazd jest starszy, tym wypadek z jego udziałem może być bardziej dotkliwy w skutkach.

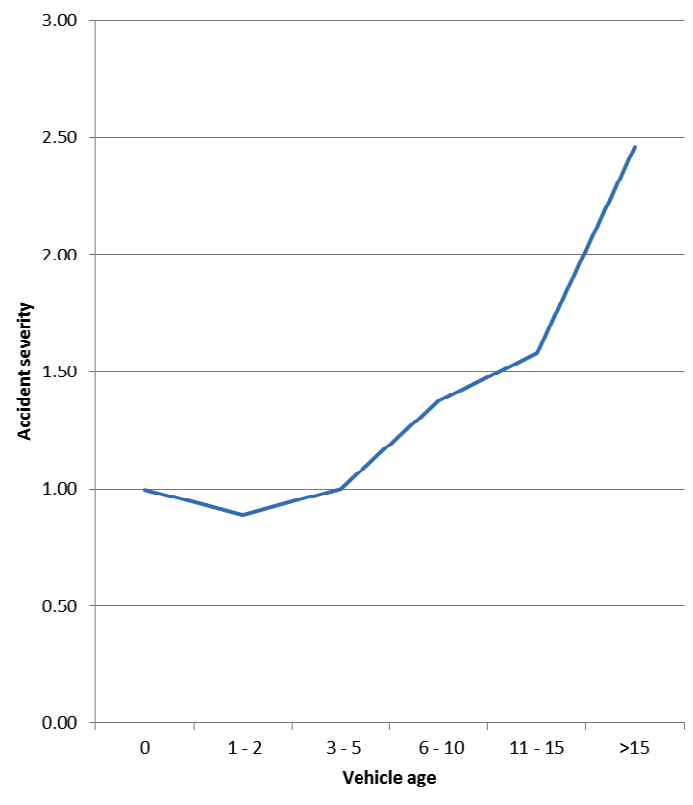
Według Komisji liczba wypadków (w tym śmiertelnych) powstałych w związku z usterką techniczną pojazdu znacznie wzrasta od pewnego wieku pojazdu. Podobnie jest ze skutkiem/dotkliwością wypadków, w których udział biorą samochody starsze, co ilustruje rys. 2. Gwałtowny wzrost skutku/dotkliwości rozpoczyna się między 5 a 6 rokiem życia pojazdu i między 11 a 15 rokiem wzrost ten jest jeszcze gwałtowniejszy.

¹ Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020 (COM (2010) 389 final).

² The Roadworthiness Package; European Commission, Bruksels, 13.07.2012 COM(2012) 380 final; 2012/0184 (COD)

³ Ocena wpływu środków usprawniających badania przydatności do ruchu drogowego (SWD(2012) 206).

⁴ Transport Wyniki Działalności w 2011 r., GUS. Warszawa 2012



Rys. 2. Wzrost skutków/dotkliwości wypadków drogowych samochodów w zależności od wieku samochodu

Accident severity – skutek/dotkliwość wypadku; vehicle age – wiek samochodu

Źródło: European Commission

Proponowany przez Komisję Pakiet obejmuje swoim zakresem trzy zagadnienia:

1. Okresowe badania przydatności do ruchu drogowego,
2. Drogowe kontrole techniczne,
3. Rejestrację pojazdu.

1. Okresowe badania przydatności do ruchu drogowego

Pierwsze zagadnienie z zakresu Pakietu, zostało określone już wcześniej przepisami zawartymi w dyrektywie 2009/40/UE⁵. Ustanowiony wówczas zakres przepisów na obecnym etapie wg Komisji należy zmodyfikować.

Rozszerzenie kontroli: Komisja proponuje objęcie kontrolą grupę najwyższego ryzyka wśród użytkowników dróg, czyli dwu lub trzykołowe pojazdy silnikowe (motocykle i motorowery) oraz przyczepy lekkie (poniżej 3,5 tony). Ponadto Komisja chce ograniczyć zakres zwolnień z badań (które mogą zostać przyznane przez państwa członkowskie) niektórych pojazdów, takich np., jak pojazdy rolnicze, niektóre pojazdy o prędkości konstrukcyjnej mniejszej niż 40 km/h, które nie są wykorzystywane w ruchu wewnątrz wspólnotowym, także pojazdy mającym wartość historyczną.

Częstotliwość badań: w zakresie tego zagadnienia Pakiet odnosi się również do częstotliwości badań, w tym w szczególności związanych z wiekiem pojazdu i jego rocznym przebiegiem. Komisja proponuje zwiększenie częstotliwości badania samochodów starszych

⁵ Dyrektywa 2009/40/WE określa minimalne normy dotyczące okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych – regularnie kontrole pojazdu wymagane przez prawo. Dyrektywa ma zastosowanie do samochodów osobowych, autobusów i autokarów oraz pojazdów ciężarowych i ich przyczep.

oraz pojazdów o wysokim przebiegu, takie pojazdy powinny być badane corocznie (obecnie tak jest w przypadku karettek pogotowia i taksówek).

Komisja proponuje również zwiększenie częstotliwości okresowej kontroli technicznej dla trzech kategorii pojazdów (obecna częstotliwość badania oraz zmiany prezentuje tabl. 2):

- samochodów osobowych: pierwsza kontrola będzie miała miejsce po upływie 4 lat, następna po upływie 2 lat, a kolejne corocznie (zmiana z 4-2-2 na 4-2-1),
- samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych do 3,5 ton: z osiągniętym przebiegiem ponad 160 000 km, po 4 latach będą kontrolowane corocznie (4-1-1).

Tabela 2

Obecna częstotliwości badań dla prywatnych użytkowników pojazdów w poszczególnych państwach Unii Europejskiej oraz proponowane zmiany

Lp.	Państwo UE	Obecna częstotliwość badania*		Zmiany dla prywatnych użytkowników pojazdów
		Samochody osobowe	Motocykle Skutery	
1.	Austria	3 - 2 - 1	1 - 1 - 1	bez zmian
2.	Belgia	4 - 1 - 1	brak badań	bez zmian dla samochodów osobowych; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
3.	Bułgaria	3 - 2 - 1	brak badań	bez zmian dla samochodów osobowych; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
4.	Cypr	4 - 2 - 2	brak badań	starsze samochody będą badane corocznie; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
5.	Republika Czeska	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	starsze samochody będą badane corocznie; starsze motocykle i skutery będą badane corocznie
6.	Dania	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	starsze samochody będą badane corocznie; starsze motocykle i skutery będą badane corocznie
7.	Estonia	3 - 2 - 2 - 2 - 1	3 - 2 - 2 - 2 - 1	badania samochodów osobowych, motocykli oraz skuterów będą przeprowadzane corocznie począwszy od 6. roku (zamiast od 10. roku)
8.	Finlandia	3 - 2 - 1	brak badań	bez zmian dla samochodów osobowych; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
9.	Francja	4 - 2 - 2	brak badań	starsze samochody będą badane corocznie; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
10.	Niemcy	3 - 2 - 2	2 - 2 - 2	starsze samochody będą badane corocznie; starsze motocykle i skutery będą badane corocznie
11.	Grecja	4 - 2 - 2	brak badań	starsze samochody będą badane corocznie; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
12.	Węgry	4 - 3 - 2 - 2	3 - 3 - 2 - 2**)	starsze samochody będą badane corocznie; starsze motocykle będą badane corocznie oraz zostanie wprowadzone badanie skuterów

Lp.	Państwo UE	Obecna częstotliwość badania*		Zmiany dla prywatnych użytkowników pojazdów
		Samochody osobowe	Motocykle Skutery	
13.	Irlandia	4 - 2 - 2	brak badań	starsze samochody będą badane corocznie; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
14.	Włochy	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	starsze samochody będą badane corocznie; starsze motocykle i skutery będą badane corocznie
15.	Łotwa	1 - 1 - 1	1 - 1 - 1**)	bez zmian dla samochodów osobowych i motocykli; zostaną wprowadzone badania skuterów
16.	Litwa	3 - 2 - 2	1 - 1 - 1	starsze samochody będą badane corocznie, bez zmian dla motocykli i skuterów
17.	Luksemburg	3.5 - 1 - 1	3.5 - 1 - 1	bez zmian
18.	Malta	1 - 1 - 1	brak badań	bez zmian dla samochodów osobowych; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
19.	Holandia	4 - 2 - 2 - 1	brak badań	badania samochodów osobowych będą przeprowadzane corocznie począwszy od 6. roku (zamiast od 9. roku); badane będą motocykle oraz skutery
20.	Polska	3 - 2 - 1	3 - 2 - 1**)	bez zmian dla samochodów osobowych i motocykli; zostaną wprowadzone badania skuterów
21.	Portugalia	4 - 2 - 2 - 1	brak badań	badania samochodów osobowych będą przeprowadzane corocznie począwszy od 6. roku (zamiast od 9. roku); badane będą motocykle oraz skutery
22.	Rumunia	2 - 2 - 2	brak badań	starsze samochody będą badane corocznie; zostaną wprowadzone badania motocykli i skuterów
23.	Słowacja	3 - 1 - 1	4 - 2 - 2	bez zmian dla samochodów osobowych, motocykle oraz skutery będą badane corocznie
24.	Słowenia	3 - 2 - 2	3 - 1 - 1	bez zmian
25.	Hiszpania	4 - 2 - 2 - 1	5 - 2 - 2	badania samochodów osobowych będą przeprowadzane corocznie począwszy od 6. roku (zamiast od 9. roku); starsze motocykle oraz skutery będą badane corocznie
26.	Szwecja	3 - 2 - 1	4 - 2 - 2	bez zmian dla samochodów osobowych; starsze motocykle i skutery będą badane corocznie
27.	Zjednoczone Królestwo	3 - 1 - 1	3 - 1 - 1	bez zmian

*) obecna częstotliwość badania przykładowo dla Austrii - 3-2-1 oznacza pierwsze badanie po upływie 3 lat, następne po upływie 2 lat, a kolejne corocznie.

***) skutery nie są obecnie badane

Źródło: CITA, AUTOFORE

Przyrządy, wymogi minimalne: kolejnym ważnym wg Komisji zagadnieniem w tym obszarze są przyrządy wykorzystywane do okresowych kontroli technicznych / badań pojazdów. Przyrządy te powinny spełniać określone wymogi minimalne i umożliwiać skuteczne stosowanie opisanych metod badania. Dostępność i charakterystyka przyrządów wykorzystywanych do badań warunkują jakość badania dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego. Obecnie prawo unijne nie zawiera przepisów dotyczących przyrządów wykorzystywanych do badań. Dlatego też propozycja Komisji zawiera wykaz wyposażenia minimalnego wymaganego do celów okresowej kontroli technicznej oraz jego specyfikację techniczną. Wyznaczono okres przejściowy, aby umożliwić sprawną wymianę obecnych przyrządów wykorzystywanych do badań, które nie spełniają wymaganych standardów.

Diagności posiadający odpowiedni poziom wiedzy: w omawianym Pakiecie Komisja zwraca również uwagę na poziom wiedzy i kwalifikacji, którymi powinni wykazywać się diagności prowadzący badanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego. Wskazano dziedziny wiedzy, z którymi osoba kandydująca na stanowisko diagnosty powinna być zaznajomiona oraz zakresy szkolenia obejmujące szkolenie początkowe i okresowe. Ustanowiono okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu szkoleń okresowych.

Ocena usterek: kolejnym elementem zawartym w Pakiecie są usterki, które należy oceniać zgodnie z ujednoliconymi przepisami dotyczącymi zagrożenia, jakie powodują. Oznacza to, że ocena stanu technicznego pojazdu powinna zostać zharmonizowana na poziomie całej UE i aby to umożliwić usterki powinny być oceniane zgodnie ze wspólnie wypracowanymi standardami. W tym celu Komisja przyjęła w 2010 r. zalecenia w sprawie oceny usterek. W zaleceniach określono 3 kategorie usterek (małe, poważne i niebezpieczne) na podstawie ich konsekwencji dla bezpieczeństwa pojazdu oraz przypisano przynajmniej jedną z tych kategorii do usterek wymienionych w dyrektywie. Przedstawione zasady oceny usterek i definicja kategorii zostaną wprowadzone do rozporządzenia.

Zapewnienie jakości, nadzór: obszar tego zagadnienia obejmuje zapewnienie jakości działań związanych z badaniem dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego prowadzonym przez zatwierdzone podmioty prywatne, które będą podlegać nadzorowi krajowemu. Państwa członkowskie UE zobowiązane będą do nadzorowania funkcjonowania organów kontrolujących i jakości kontroli przeprowadzanych przez te organy. Co za tym idzie, w celu zapewnienia trwałego utrzymania wysokiej jakości badań, państwa członkowskie będą zobowiązane do ustanowienia systemu zapewnienia jakości, który obejmie proces wydawania zatwierdzeń do prowadzenia badań dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, ich nadzoru, zawieszania lub anulowania.

Odczyt przebiegów: kolejnym elementem propozycji Komisji jest rejestracja odczytów przebiegu, która wg założeń będzie stanowić oficjalny dowód w przypadku ewentualnych fałszerstw. Rejestracja odczytów przebiegu i przechowywanie tych danych, przy każdym badaniu pojazdu będzie stanowić podstawę do wykrycia manipulacji dotyczących odczytów przebiegu oraz dalszego transgranicznego wykorzystywania tych informacji po połączeniu rejestrów krajowych.

2. Drogowe kontrole techniczne pojazdów użytkowych

W ramach tego obszaru obecnie funkcjonują przepisy zawarte w Dyrektywie 2009/40/WE, uzupełnionej przez dyrektywę 2000/30/WE, w której przewidziano wymóg przeprowadzania kontroli stanu technicznego pojazdów użytkowych (w formie drogowych kontroli technicznych) w okresach przypadających między obowiązkowymi okresowymi badaniami. Są to dodatkowe kontrole drogowe pojazdów użytkowych, które przeprowadzane

są na miejscu. W tym obszarze Komisja również zaproponowała wiele rozwiązań, które zostały przedstawione poniżej.

Wybór pojazdu do kontroli: wybór pojazdu powinien odbywać się w oparciu o profil ryzyka podmiotów i być ukierunkowany na podmioty wysokiego ryzyka. Podstawą dla określenia profilu ryzyka będą wyniki poprzednich badań dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego oraz kontroli drogowych z uwzględnieniem liczby i znaczenia wykrytych usterek, a także czynnik czasowy, nadający większą wagę ostatnio przeprowadzonym kontrolom.

Rozszerzenie kontroli na lekkie pojazdy użytkowe: obecnie drogowe kontrole techniczne obejmują pojazdy użytkowe o masie przekraczającej 3,5 tony. Pakiet przedstawiony przez Komisję rozszerza obowiązek podlegania kontrolom drogowym na lekkie pojazdy użytkowe (poniżej 3,5 tony) i ich przyczepy, ponieważ takie pojazdy są często wykorzystywane w transporcie drogowym. Pojazdy te nie są obecnie objęte niektórymi wymogami, takimi jak wymogiem szkolenia dla kierowców zawodowych czy obowiązkiem zamontowania urządzeń ograniczających prędkość, co prowadzi do stosunkowo wysokiej liczby wypadków drogowych z ich udziałem.

Liczba drogowych kontroli technicznych: wg przedstawionych propozycji liczba przypadających rocznie drogowych kontroli technicznych na państwo członkowskie będzie powiązana z liczbą zarejestrowanych pojazdów użytkowych; zapewni to bardziej zrównoważony podział kontroli drogowych pomiędzy państwami członkowskimi.

Drogowe kontrole techniczne (wstępna i szczegółowa): drogowe kontrole techniczne będą przeprowadzane dwuetapowo. W pierwszej kolejności zostanie przeprowadzona kontrola wstępna pojazdu i dokumentacji, takiej jak świadectwa dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego i/lub sprawozdania z poprzedniej kontroli drogowej. Natomiast szczegółowa kontrola drogowa może być przeprowadzona na podstawie wyników kontroli wstępnej. Kontrole takie, w zamyśle bardziej szczegółowe przeprowadzane będą przez ruchomą jednostkę kontrolną lub na stacji diagnostycznej znajdującej się w pobliżu.

Zabezpieczenie ładunku: zdaniem ekspertów przygotowujących Pakiet, zabezpieczenie ładunku powinno zostać objęte kontrolą drogową. Niewystarczające zabezpieczenie ładunku uznaje się za czynnik będący przyczyną ok. 25% wypadków z udziałem samochodów ciężarowych.

Harmonizacja standardów: wg Komisji harmonizacja standardów dotyczących m.in.: oceny poziomu wiedzy i umiejętności diagnostów przeprowadzających kontrole drogowe w oparciu o wymogi dotyczące okresowych badań dopuszczających pojazd do ruchu drogowego oraz regularne uzgodnione działania kontrolne są niezwykle istotne i przyczynią się do równego traktowania wszystkich użytkowników dróg.

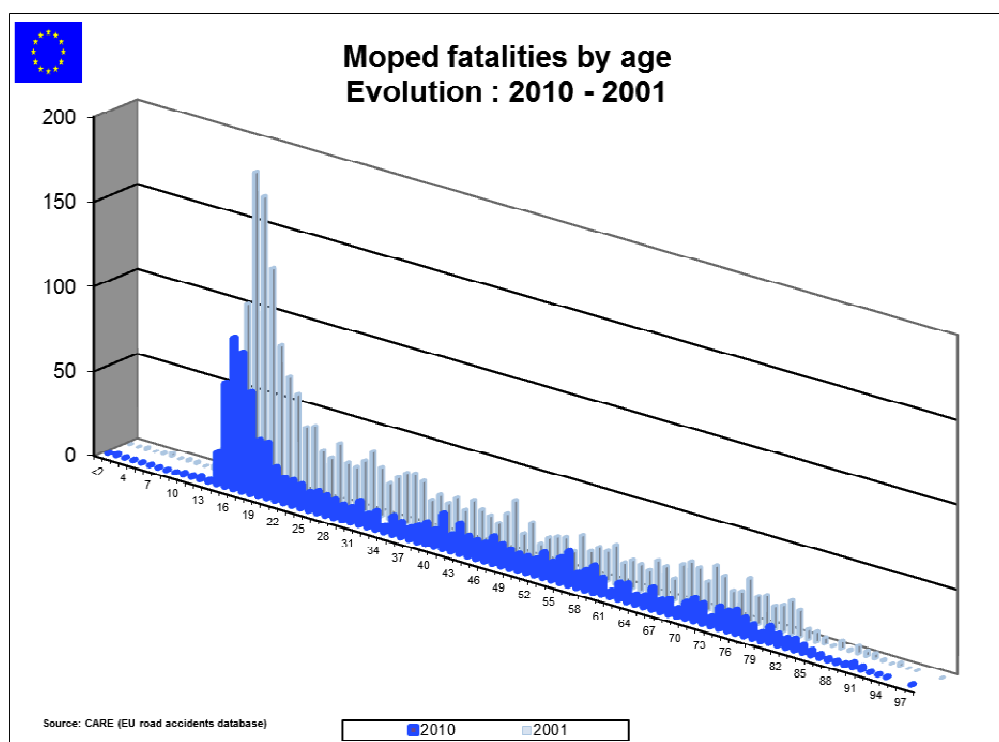
3. Rejestracja pojazdu

Przepisy obejmujące to zagadnienie zawarte są w Dyrektywie 1999/37/WE⁶, określającej wymogi dotyczące wydawania świadectw rejestracji pojazdu, ich wzajemnego uznawania oraz zharmonizowanej minimalnej zawartości świadectw. Nowe propozycje przedstawione w Pakiecie odnoszą się do:

⁶ Dyrektywa 1999/37/WE, w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów

- danych o zarejestrowanych pojazdach, które powinny być przechowywane w krajowych rejestrach elektronicznych,
- danych technicznych związanych z homologacją pojazdu (niekoniecznie zawartych w dokumentach rejestracyjnych), które powinny być dostępne dla diagnosty do celów badania dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego,
- skutecznego egzekwowania dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, które powinno być gwarantowane za pośrednictwem systemu rejestracji pojazdów.

Przedstawiony przez Komisję Pakiet w sprawie przydatności do ruchu drogowego jest niezwykle istotny z perspektywy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich UE. Każdy jego obszar może wpłynąć na zmianę obecnej sytuacji, w szczególności dotyczącej liczby wypadków drogowych z udziałem ofiar śmiertelnych. Kontrola techniczna starszych pojazdów, wg nowych zasad będzie wielkim wyzwaniem dla wszystkich krajów UE, a jednocześnie wielkim krokiem milowym w tym zakresie. Podsumowując przedstawione propozycje w Pakiecie, warto podkreślić ogromne znaczenie kontroli w przypadku motocykli i skuterów, szczególnie, że 8% wypadków z udziałem motocykli jest spowodowanych lub związanych z usterkami technicznymi tych pojazdów. Motocykliści są najbardziej zagrożoną grupą użytkowników dróg, a odnoszące się do nich dane liczbowe wynoszące ponad 4500 ofiar śmiertelnych⁷ w ujęciu rocznym przeciwstawiają się ogólnej tendencji spadkowej w tym obszarze. Wśród wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych nadal dużą grupę stanowią motorowerzyści w wieku od 14 do 21 lat (rys. 3).



Rys. 3. Wypadki śmiertelne z udziałem motorowerzystów w latach 2001 i 2010, wg wieku

Źródło: CARE (EU Road Accidents Database)

⁷ Baza danych CARE

Dodatkową korzyścią proponowanych zmian mogłyby stanowić informacje zgromadzone w trakcie badań dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego i kontroli drogowych (na temat pojazdu i jego sprawności). Informacje te mogłyby być wykorzystana przez różne organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego do monitoringu wykrytych usterek, do organizowania ukierunkowanych kontroli drogowych, do odtworzenia historii pojazdu (np. wykorzystanej przy jego zakupie), do zwalczania oszustw dotyczących przebiegu (zmian licznika kilometrów), w szczególności w zakresie unijnego rynku samochodów używanych.

LITERATURA:

- [1]. Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020 (COM (2010) 389 final).
- [2]. Dyrektywa 1999/37/WE
- [3]. Dyrektywa 2009/40/WE
- [4]. Dyrektywa 2000/30/WE
- [5]. The Roadworthiness Package; European Commission, Bruksels, 13.07.2012 COM(2012) 380 final; 2012/0184 (COD)

AUTOSTRADA GDAŃSK-BRNO/BRATYSŁAWA-WIEDEŃ, JAKO JEDYNE POLSKIE POŁĄCZENIE DROGOWE W RAMACH TEN-T.

2. Wprowadzenie

TEN (Trans-European Network) czyli Sieci Transeuropejskie to program pomocowy Unii Europejskiej funkcjonujący jako odrębna linia budżetowa w budżecie Unii Europejskiej (UE). Program ten ukierunkowany jest na wspieranie rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), energetycznych (TEN-E) oraz telekomunikacyjnych (e-TEN).

Transeuropejskie sieci transportowe są istotnym ogniwem europejskiego transportu. Wśród nich zdecydowaną większość tworzą osie priorytetowe związane z transportem kolejowym, jednak są także inne osie obejmujące żeglowne szlaki wodne, autostrady morskie, drogi i połączenia multimodalne czy wreszcie system Galileo. Genezą powstania Transeuropejskich Sieci Transportowych jest swoboda przemieszczania się osób i towarów na terenie Wspólnoty Europejskiej. Utworzenie takiej sieci ma połączyć i zbliżyć do siebie obszary peryferyjne Wspólnoty Europejskiej z jej obszarami centralnymi, chodzi tutaj przede wszystkim o stworzenie „mostu” do krajów Europy Wschodniej oraz do krajów basenu Morza Śródziemnego. Jest to bardzo istotne ze względu na zachowanie spójności Wspólnotowej i wyrównywanie poziomu życia w regionach Unii Europejskiej. Idea stworzenia Transeuropejskiej Sieci Transportowej powstała na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Sieć kolei dużych prędkości oraz sieć transportu kombinowanego były opracowywane na podstawie dostępnych najnowszych danych, natomiast inwestycje związane z infrastrukturą drogową i infrastrukturą kolei tradycyjnych były rozpatrywane z uwzględnieniem istniejących planów krajowych i uzupełniane o niezbędne, do tej pory brakujące, połączenia.

W ramach budżetu TEN-T mogą być finansowane duże projekty wspólnego zainteresowania, których głównym celem jest rozwój wspólnego rynku Unii Europejskiej poprzez wspomaganie:

- zrównoważonego rozwoju sieci transportowych,
- interoperacyjności systemu transportowego,
- ochrony środowiska i wzrostu standardów bezpieczeństwa,
- wzrostu zatrudnienia i stymulacji rozwoju gospodarczego w regionach peryferyjnych wymagających wsparcia,
- usprawnienia łączności regionów wyspiarskich z centralną częścią kontynentu europejskiego.

Wspierane są przede wszystkim projekty dotyczące rozwoju systemów transportu transgranicznego, projekty składane przez więcej niż jeden kraj, projekty wysokich technologii dotyczące na przykład wdrażania i usprawniania systemów zarządzania ruchem oraz systemów bezpieczeństwa⁸.

Transeuropejskie sieci są również przedmiotem Traktatu Ustanawiającego Wspólną Europejską. W rozdziale XV znajdują się artykuły 154, 155 oraz 156, które dotyczą Sieci Transeuropejskich. Brzmia one następująco:

⁸ www.gddkia.gov.pl

TYTUŁ XV
Sieci Transeuropejskie

Artykuł 154

1. Aby pomóc osiągnąć cele określone w artykułach 14 i 158 oraz umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych, Wspólnota przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki.
2. W ramach systemu wolnych i konkurencyjnych rynków działanie Wspólnoty zmierza do sprzyjania wzajemnym połączeniom oraz Inter operacyjności sieci krajowych, jak również dostępowi do tych sieci. Uwzględnia ona w szczególności potrzebę łączenia wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty.

Artykuł 155

1. Aby osiągnąć cele określone w artykule 154, Wspólnota:
 - ustanawia zbiór wytycznych obejmujących cele, priorytety i ogólne kierunki działań przewidzianych w dziedzinie sieci transeuropejskich; wytyczne te wskazują projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania,
 - urzeczywistnia każdy środek, który może się okazać niezbędny do zapewnienia współdziałania między sieciami, w szczególności w dziedzinie normalizacji technicznej,
 - może wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, popierane przez Państwa Członkowskie, a wskazane w ramach wytycznych określonych w tiret pierwszym, w szczególności poprzez analizy możliwości wykonania, gwarancje kredytowe lub bonifikaty oprocentowania; Wspólnota może się również przyczyniać do finansowania, za pośrednictwem Funduszu Spójności utworzonego zgodnie z artykułem 161, poszczególnych projektów w Państwach Członkowskich w dziedzinie infrastruktury transportu.

Działania Wspólnoty biorą pod uwagę potencjalną efektywność gospodarczą projektów.

2. Państwa Członkowskie, w powiązaniu z Komisją, koordynują między sobą polityki prowadzone na poziomie krajowym, które mogą mieć znaczący wpływ na realizację celów określonych w artykule 154. Komisja może podjąć, w ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi, każdą użyteczną inicjatywę w celu wsparcia tej koordynacji.
3. Wspólnota może zdecydować o współpracy z państwami trzecimi w celu wsparcia projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz zapewnienia współdziałania między sieciami.

Artykuł 156

Wytyczne i inne środki określone w artykule 155 ustęp 1 są przyjmowane przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w artykule 251 i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno - Społecznym oraz Komitetem Regionów.

Wytyczne i projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, które dotyczą terytorium jakiegoś Państwa Członkowskiego, wymagają zgody tego Państwa⁹.

Jak wynika z powyższych zapisów prawnych, podstawowym celem tych sieci jest łączenie regionów peryferyjnych Wspólnoty z regionami centralnymi. Aby osiągać ten cel zostały określone wytyczne, a Państwa Unii ściśle ze sobą współpracują w tej kwestii. Rozwój sieci transportowej powinien służyć rozwojowi regionów i wyrównywaniu dysproporcji gospodarczych między nimi, możliwości korzystania przez obywateli Unii z jej wspólnego obszaru (bez formalnych granic wewnątrz Unii), a także rozwojowi wzajemnych powiązań pomiędzy państwami członkowskimi.

Projekt sieci TEN stopniowo jest poszerzany o nowe elementy, a co za tym idzie, co jakiś czas wytyczane są nowe osie priorytetowe.

Jednym z istotnych dokumentów dotyczących uszczegółowienia informacji na temat Sieci Transeuropejskich jest Decyzja Nr 1692/96/EC Parlamentu Europejskiego i Rady UE określająca Wspólnotowe wytyczne dla rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Decyzja ta określa w szczególności:

- ogólne wytyczne działań Wspólnoty w tym zakresie,
- priorytety w ramach TEN,
- zasady powiązania z sieciami państw trzecich,
- układ sieci w postaci map schematycznych dla sieci drogowej, kolejowej, wodnej śródlądowej, portów morskich, portów lotniczych oraz sieci transportu kombinowanego,
- kryteria i wymagania dla projektów o wspólnym znaczeniu,
- potwierdzenie projektów przyjętych przez Radę Europejską w Essen w dniach 9–10 grudnia 1994 r.

W decyzji tej określono również warunki powstania sieci dużych prędkości oraz opisano kolejowe sieci konwencjonalne. Sieć dużych prędkości ma posiadać następujące cechy:

- specjalna zabudowa linii kolejowej dużych prędkości, która pozwoli pociągom osiągać prędkość co najmniej 250 km/h,
- modernizacja linii przystosowanych do dużych prędkości, do prędkości pociągów rzędu 200 km/h
- specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości przystosowane do specyficznych przeszkód topograficznych lub planowania miejskiego, tam gdzie wymaga tego specyficzna sytuacja.

Sieci transeuropejskie w 2001 roku liczyły:

- nieco ponad 75 tys. kilometrów dróg,
- prawie 80 tys. kilometrów linii kolejowych konwencjonalnych oraz linii kolejowych dużych prędkości,
- 381 portów lotniczych,
- 273 porty morskie,
- 210 portów śródlądowych.

Oprócz wyżej wymienionych elementów, sieć ta obejmuje również systemy sterowania ruchem, systemy informacyjne oraz systemy nawigacyjne.

⁹ Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską, dane pochodzą ze strony internetowej Europejskiego Banku Centralnego, <http://www.ecb.int/ecb/legal/pdf/ce32120061229pl00010331.pdf>

W ramach programu TEN-T wyodrębnionych zostało 30 kluczowych projektów, dla których finansowanie zapewniono Decyzją Nr 884/2004/EC Parlamentu Europejskiego i Rady UE z 29 kwietnia 2004 zmieniającą Decyzję Nr 1692/96/EC. Przez terytorium Polski przebiegają cztery osie priorytetowe:

- oś kolejowa Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratysława-Wiedeń,
- autostrada Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń,
- oś kolejowa Warszawa-Kowno-Ryga-Tallin-Helsinki tzw. „Rail Baltica”,
- autostrada morska na morzu Bałtyckim.

Oś priorytetowa nr 25 Transeuropejskich Sieci Transportowych, autostrada Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń

Polska drogowa oś priorytetowa TEN-T prowadzi z północy kraju, przez całą Polskę i dalej aż do Bratysławy i Wiednia. Połączenie to jest istotne z wielu względów. Po pierwsze oś ta obsługuje w tym rejonie przemieszczanie, bądź pasażerów bądź towarów, w relacji północ-południe. Jest to także bardzo istotne połączenie dla Polski, jako jednego z większych Państw Unii Europejskiej. Autostrada łącząca północ z południem kraju, przebiegająca centralnie przez Polskę ma strategiczne znaczenie dla ruchu drogowego w tym rejonie (Polska również pod względem wartości przewozowej transportu samochodowego znajduje się w czołówce Państw Unijnych).

Połączenie to jest również istotne ze względu na skomunikowanie państw nadbałtyckich (Litwy, Łotwy i Estonii), skąd można dojechać do północnej Polski, a dalej na południe autostradą do Wiednia. Oś ta ma również duże znaczenie dla mieszkańców obwodu Kaliningradzkiego. Nie należy zapominać również o ruchu promowym na Bałtyku i osobach, które podróżują ze Skandynawii czy innych państw nadbałtyckich. W chwili obecnej do Trójmiasta przyprawiają promy m.in. z Rostocku, Helsinek, Karlskrony czy ze Sztokholmu.

Należy pamiętać również o morskim transporcie towarowym. Do portów w Gdańsku i Gdyni przyprawiają kontenerowce.

Po rozładowaniu towaru przeważnie jest on dalej przewożony transportem samochodowym, dlatego autostradowe połączenie z Trójmiasta na południe Polski jest bardzo ważne. Omawiana oś priorytetowa jest komplementarna z osią priorytetową TEN-T nr 21, tj. autostradami morskimi. Jedną z takich autostrad morskich ma być ta na morzu Bałtyckim.



Rys. 1. Plan przebiegu osi priorytetowej nr 25

Źródło: Trans-European Transport Network, TEN-T priority axes and Project 2005.

Budowa autostrady Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń, będzie bodźcem dla rozwoju gospodarczego nowych krajów członkowskich Unii Europejskiej, oferując nową trasę znaną z Morza Bałtyckiego do Europy Centralnej i stwarzając alternatywę dla istniejącej trasy północ-południe znaną z Morza Północnego. Oś ta wymaga konstrukcji nowej autostrady, z dwoma pasami ruchu w każdą stronę, z Gdańska do Wiednia, przez Łódź i Brno. Na niektórych odcinkach trasy pomiędzy Katowicami a Brnem/Żyliną istniejąca już trasa będzie modernizowana. Projekt zakłada konstrukcję dróg dojazdowych do portu w Gdańsku, gdzie nowy terminal pasażerski i kontenerowy (z oczekiwaną przepustowością około miliona jednostek towarowych TEU¹⁰ i półtora miliona pasażerów rocznie) jest w trakcie realizacji. Trasa ta jest częścią paneuropejskiego korytarza transportowego numer VI.

Trasa ta jest w szczególnym kręgu zainteresowań europejskiego biznesu. Ma duży udział w międzynarodowym transporcie (48 milionów ton przewożonych towarów w 2008 roku). Polska posiada jedną z najmniej rozwiniętych sieci autostrad wśród państw członkowskich. Dlatego istniejąca infrastruktura drogowa ma liczne ograniczenia dla samochodów ciężarowych o wymiarach i masie zgodnych ze standardami europejskimi. Budowa autostrady pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zredukuje kongestie ruchu drogowego i wpłynie na rozwój handlu. Analiza zysków i strat wskazuje na bardzo dużą stopę zwrotu tej inwestycji. Ponadto projekt ten przyczynia się do realizacji szerszej strategii,

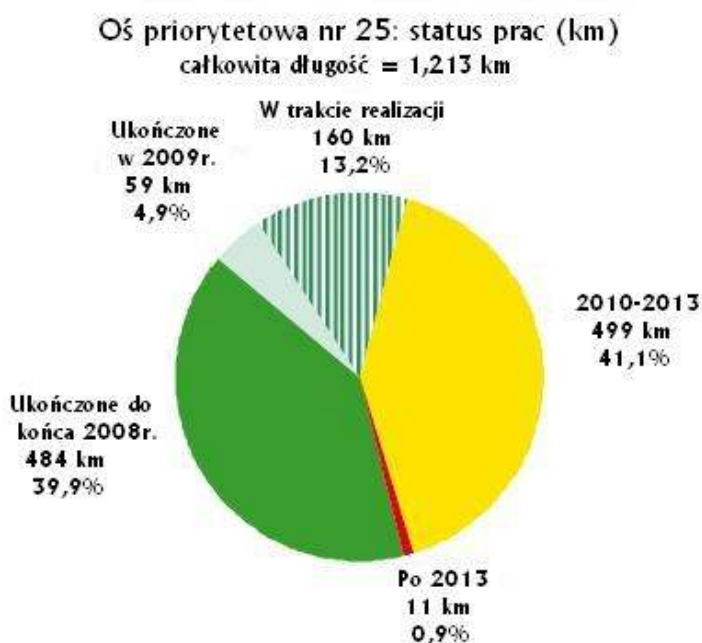
¹⁰ Tzw. Kontener przeliczeniowy o długości 20 stóp.

a mianowicie do pobudzania aktywności gospodarczej wzdłuż przebiegu tej osi, co również będzie wspierane przez równoległy projekt kolejowy (oś nr 23).

Łącznie w ramach działań dla osi priorytetowej nr 25, do roku 2013, wybudowanych i zmodernizowanych ma być 1 213 kilometrów autostrad. W sumie inwestycja ta będzie kosztować 10 455 mln euro.

Jak wynika z rys. 2, do końca 2008 roku wybudowane zostały 484 kilometry autostrad, co stanowiło 39,9% całości inwestycji. W 2009 roku oddano do użytku 59 kilometrów czyli 4,9%, a w chwili obecnej w budowie jest 160 kilometrów, tj. 13,2% całości inwestycji. Na lata 2010-2013 przewidziano budowę 499 kilometrów tej osi czyli 41,1% całości inwestycji, a po roku 2013 zostanie do wybudowania 11 kilometrów czyli 0,9% całości.

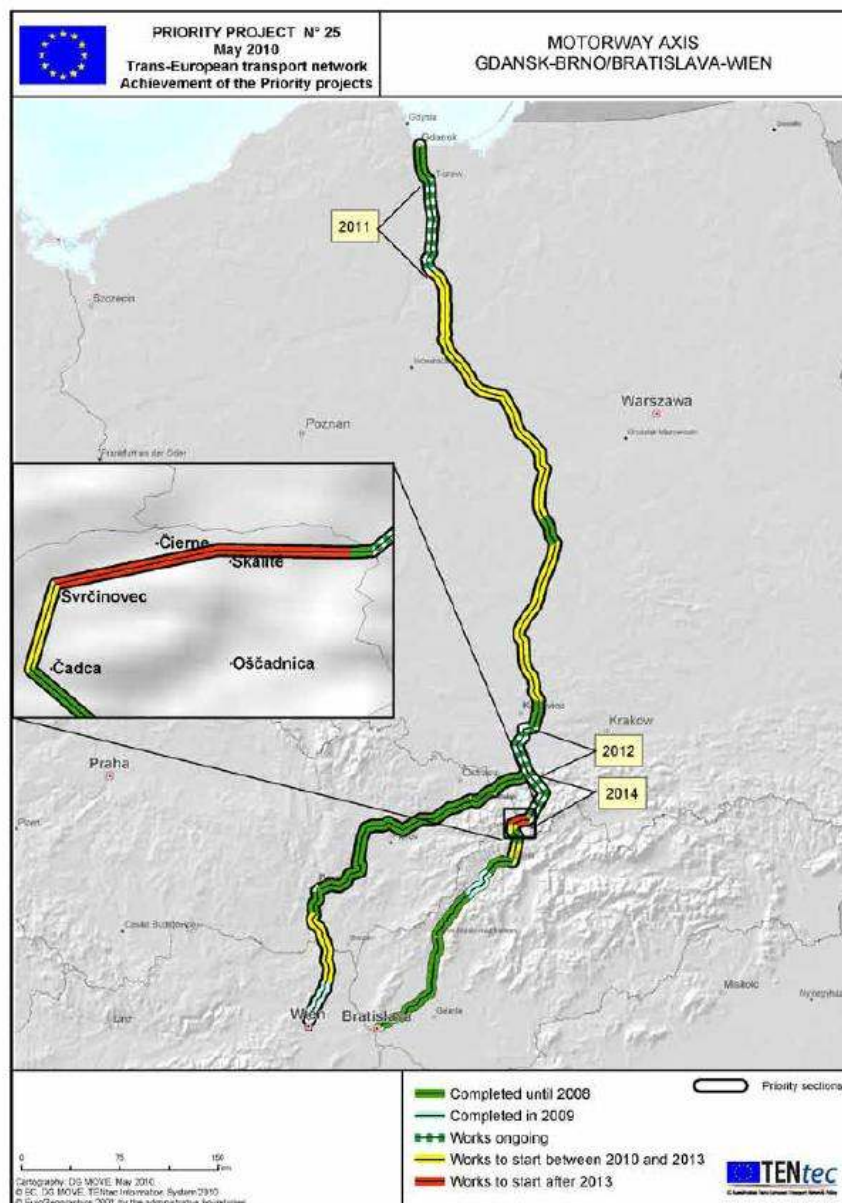
Pracę zostały rozpoczęte prawie na wszystkich odcinkach tej osi, a niektóre części są gotowe we wszystkich czterech państwach członkowskich. Realizacja pozostałych odcinków jest przewidywana do 2016 roku. Według unijnych wytycznych datą realizacji osi były lata 2009/2010, jednak prace te uległy opóźnieniu. W 2009 roku gotowych i oddanych do użytku było około 40% dróg. Szczególnie trudnymi obszarami w ramach osi nr 25 jest obszar przygraniczny w północnej Słowacji oraz obszar przygraniczny Austrii i Czech, ponieważ rozpoczęcie robót w tych obszarach jeszcze nie ma wyznaczonej daty. Zakończenie całości prac w ramach tej osi planowane jest na 2018 rok.



Rys. 2. Stan realizacji osi priorytetowej nr 25 w 2010 roku.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Progress Report 2010, TEN-T Trans – European Transport Network, Implementation of the Priority Projects.

Priority Project 25
Motorway axis Gdańsk-Brno/Bratislava-Vienna



Rys. 3. Stan realizacji osi priorytetowej nr 25 w 2010 roku.

Źródło: Progress Report 2010, TEN-T Trans – European Transport Network, Implementation of the Priority Projects.

Oś priorytetowa nr 25 Transeuropejskich Sieci Transportowych jest również komplementarna z innymi osiami priorytetowymi. Komplementarność ta dotyczy przede wszystkim osi kolejowych, ze względu na to, iż autostradowe połączenie w ramach osi nr 25, prowadzi z Trójmiasta, aż do Wiednia i Bratysławy, gdzie przecina się kilka innych osi priorytetowych TEN-T. Są to następujące osie:

- oś priorytetowa nr 17, oś kolejowa Paryż-Strasbourg-Stuttgart-Wiedeń-Bratysława,
- oś priorytetowa nr 22, oś kolejowa Ateny-Sofia-Budapeszt-Wiedeń-Praga Norymberga/Drezno,
- oś priorytetowa nr 23, oś kolejowa Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratysława-Wiedeń,
- oś priorytetowa nr 27, oś kolejowa Warszawa-Kowno-Ryga-Tallin-Helsinki, tzw. "Rail Baltica".

Oprócz tego, komplementarne dla osi nr 25 jest także połączenie w ramach transportu wodnego śródlądowego, chodzi konkretnie o oś priorytetową nr 18, transportu wodnego śródlądowego Ren/Moza-Men-Dunaj.

Poza tym, pośrednio komplementarne mogą być również osie priorytetowe TEN-T realizowane na terenie Skandynawii, np. oś priorytetowa nr 12, trójkąt Nordycki oś kolejowo-drogowa. Oś ta obejmuje połączenia drogowe oraz kolejowe na terenie Szwecji i Finlandii, skąd można promem dostać się do Trójmiasta i dalej podróżować na południe korzystając z osi priorytetowej nr 25.

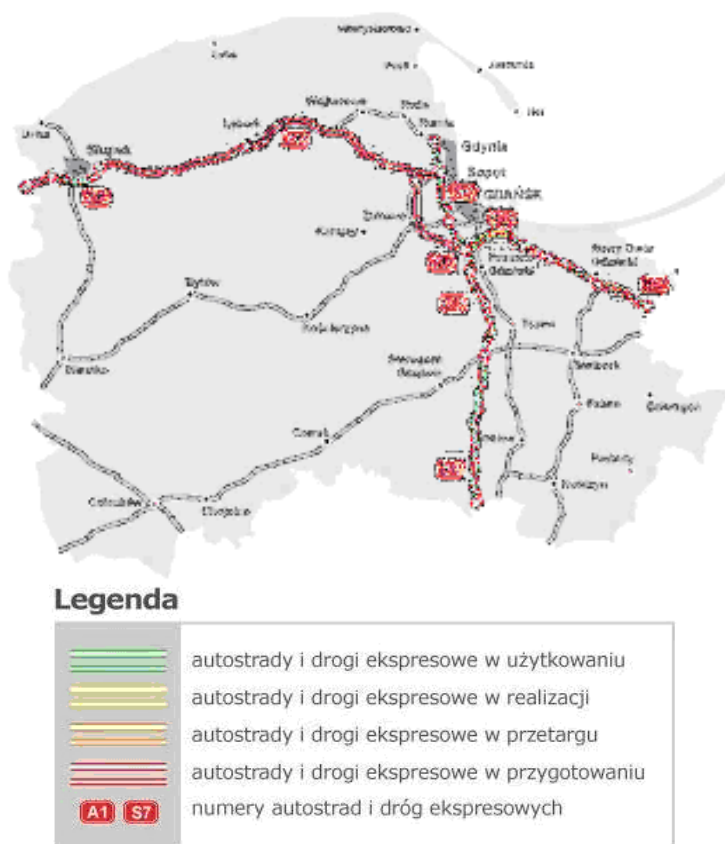
Prace na Polskich odcinkach osi priorytetowej nr 25 są już obecnie mocno zaawansowane. W Polsce połączenie to pokrywa się w dużej mierze z planowanym przebiegiem autostrady A1. Poniżej przedstawiona została mapa Polski z przebiegiem tej trasy. Jak widać na załączonym rysunku, autostrada A1, a co za tym idzie, część osi priorytetowej nr 25 Transeuropejskich Sieci Transportowych przebiega przez całą Polskę, w relacji północ-południe. Województwa przez jakie przebiega ta trasa, to województwa: Pomorskie, Kujawsko-Pomorskie, Łódzkie oraz Śląskie.



Rys. 4. Planowany przebieg autostrady A1.

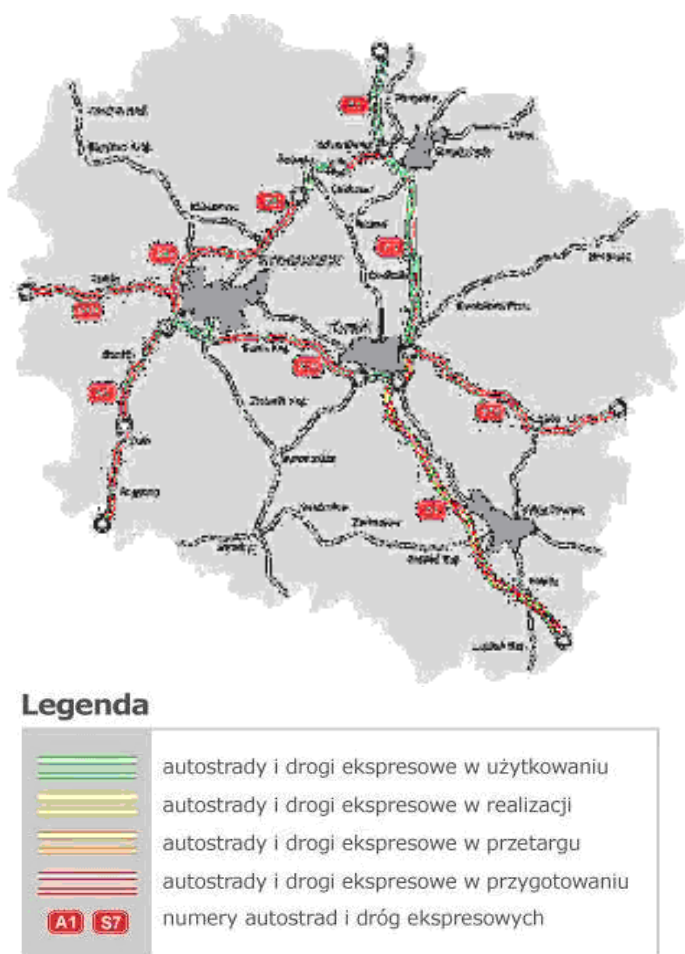
Obecnie z Trójmiasta (które ma również wybudowaną autostradą obwodnicę) można już dojechać autostradą do Torunia. Nie bez znaczenia było to podczas organizowanych niedawno w Polsce i na Ukrainie Mistrzostwach Europy w piłce nożnej, ponieważ wielu kibiców zakwaterowało się w Toruniu, a na mecze dojeżdżało, właśnie autostradą, do Gdańska.

Poniżej opisane zostaną prace w poszczególnych województwach. Na odcinku województwa Pomorskiego część tej autostrady, a co za tym idzie osi priorytetowej nr 25, prace już w pełni zrealizowano. Tak jak wcześniej zostało wspomniane, Trójmiasto posiada obwodnicę autostradową, a następnie autostrada A1 prowadzi na południe do Torunia w województwie Kujawsko-Pomorskim (rys. 5 i rys. 6).



Rys. 5. Postęp prac nad infrastrukturą drogową w województwie Pomorskim (lipiec 2012 roku).

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



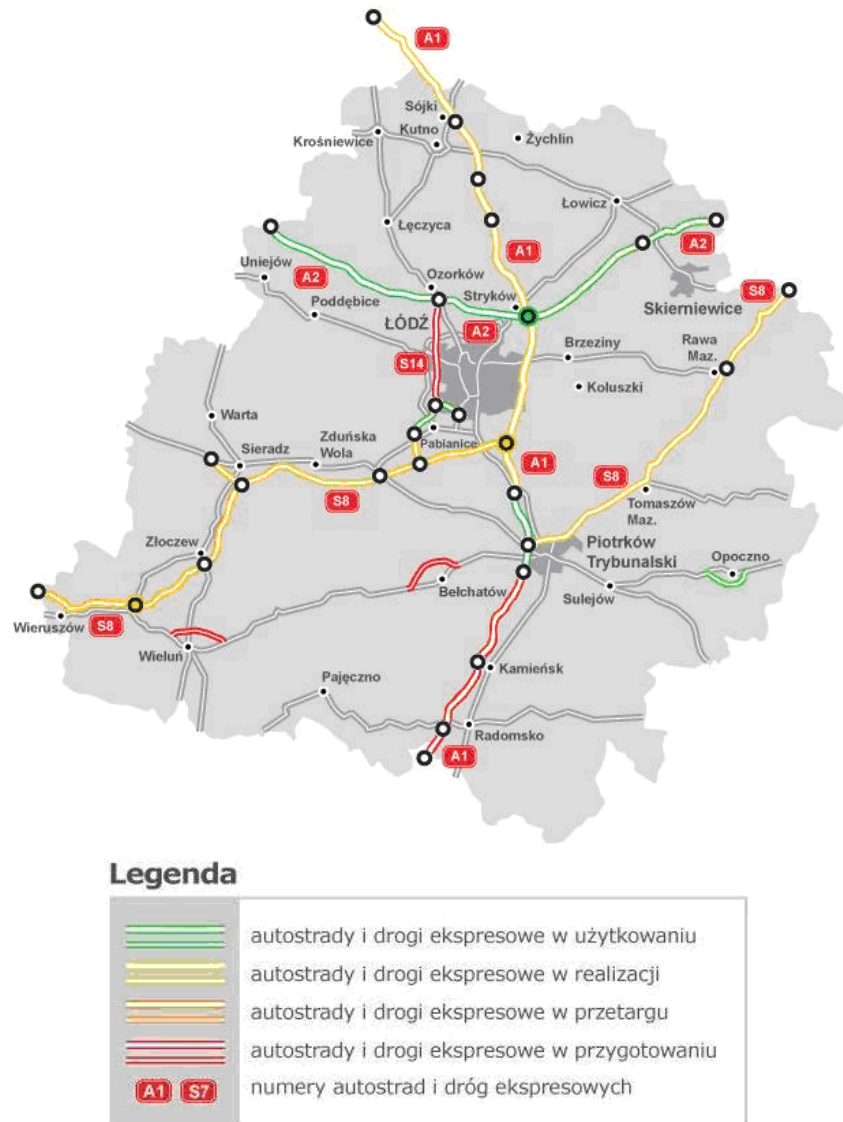
Rys. 6. Postęp prac nad infrastrukturą drogową w województwie Kujawsko-Pomorskim (lipiec 2012 roku).

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,

Jak widać na rysunkach 5 i 6, na chwilę obecną, prace w ramach osi priorytetowej nr 25 zostały zrealizowane na odcinku od Trójmiasta do Torunia, odcinek z Torunia do Łodzi jest w chwili obecnej w trakcie realizacji. Poniżej przedstawiono postęp prac w ramach osi w województwach Łódzkim oraz Śląskim. Jak widać na niżej zamieszczonych rysunkach, w województwie Łódzkim (rys. 7), w ramach tego połączenia jedynie niewielki odcinek pod Piotrkowem Trybunalskim jest autostradą, natomiast na północy województwa oraz w okolicach Łodzi połączenie to jest w trakcie realizacji. Natomiast odcinek na południu województwa, od Piotrkowa Trybunalskiego do Radomska, jest dopiero w przygotowaniu. Odcinek ten w chwili obecnej ma już jednak status drogi ekspresowej, więc nie będzie on „wąskim gardłem” całej osi.

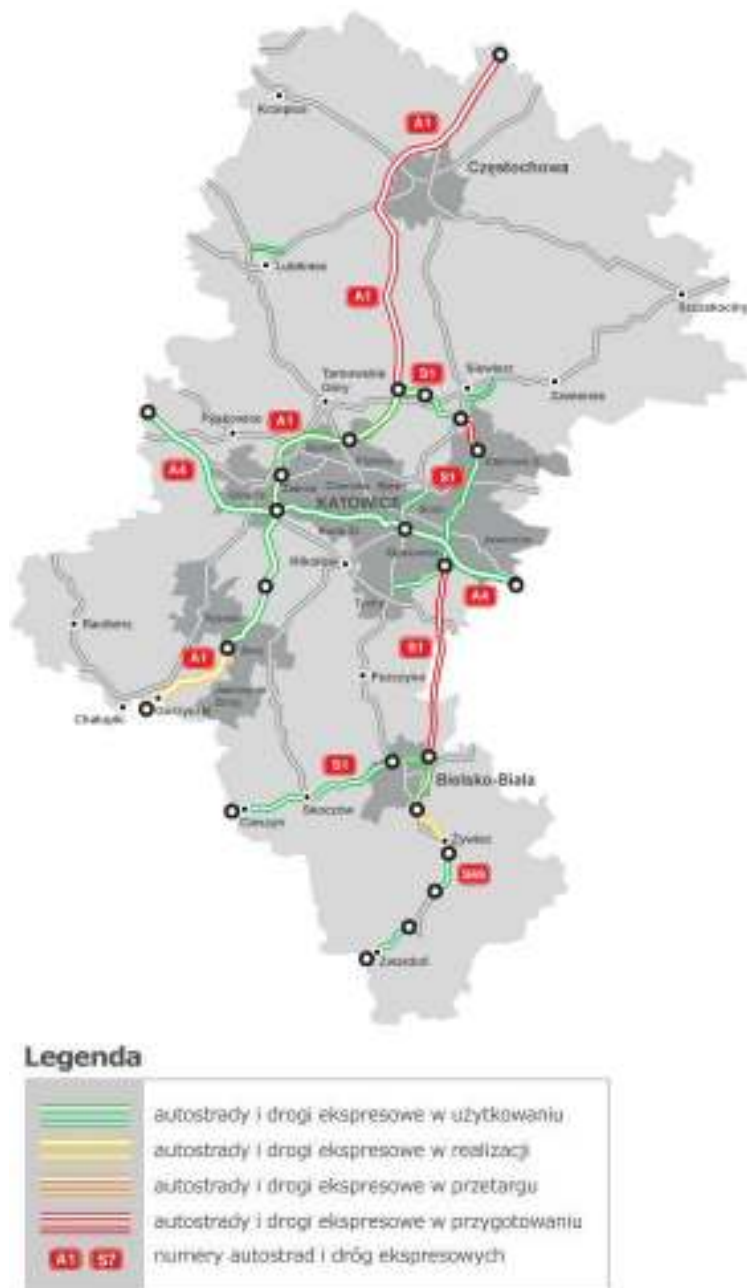
W województwie Śląskim (rys. 8), w ramach osi priorytetowej nr 25, oddane do użytku są następujące odcinki: połączenie z Pyrzowic, przez całą Konurbację Górnośląską do Żor na południowym-zachodzie województwa Śląskiego (odcinek w ramach autostrady A1), połączenie z Pyrzowic do miejscowości Podwarpie (odcinek w ramach drogi ekspresowej S1), odcinek Dąbrowa Górnicza (S1), północno-wschodnia obwodnica Bielska-Białej (odcinek w ramach drogi ekspresowej S69) oraz dwa odcinki na trasie Żywiec-Zwardoń (S69). Połączenie w ramach autostrady A1 prowadzi do granicy polsko-czeskiej i dalej w kierunku Brna, natomiast połączenie w ramach dróg ekspresowych S1 oraz S69 prowadzi do granicy polsko-słowackiej i dalej w kierunku Żyliny.

W chwili obecnej w trakcie realizacji są jeszcze dwa odcinki na terenie województwa Śląskiego, odcinek Żory-Gorzyczki (A1) oraz odcinek Bielsko-Biała-Żywiec (S69). Odcinek Tychy-Bielsko-Biała (S1) jest w trakcie przygotowania, tak jak odcinek na północy województwa, od granicy województwa Łódzkiego, przez Częstochowę do Pyrzowic.



**Rys. 7. Postęp prac nad infrastrukturą drogową w województwie Łódzkim
(lipiec 2012 roku).**

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



**Rys. 8. Postęp prac nad infrastrukturą drogową w województwie Śląskim
(lipiec 2012 roku).**

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Podsumowanie

Połączenie autostradowe w ramach osi priorytetowej nr 25 ma dla Polski bardzo ważne znaczenie gospodarcze stąd waga szybkiego zakończenia prac na wszystkich odcinkach osi. Prace na terenie Polski powinny zakończyć się do 2016 roku co znacząco ułatwi podróże pasażerów i przemieszczanie towarów w relacji północ-południe. Niestety na realizację całości prac w ramach tej osi trzeba będzie poczekać zapewne do 2018 roku i to w przypadku braku opóźnień na górzystych terenach Słowacji oraz na pograniczu czesko-austriackim.

Mariusz Zbyszyński

EKO-JAZDA

Rozwój konstrukcji jednostek napędowych pozwolił na opracowanie nowego sposobu użytkowania pojazdów. W niniejszej publikacji przedstawiono nowoczesną technikę jazdy oraz składowe, dzięki którym możliwe będzie zaoszczędzenie na eksploatacji pojazdu przy jednoczesnym wzroście bezpieczeństwa podróży. Stosowanie się do zasad eko-jazdy pozytywnie wpłynie także na środowisko naturalne.

Nieustannie rosnące ceny paliw, koszty eksploatacji pojazdów, a także duże zanieczyszczenie środowiska naturalnego przekonują coraz liczniejszą rzeszę kierowców do eko-jazdy. Transport generuje 20 – 25% światowej emisji dwutlenku węgla. Ministerstwo Ochrony Środowiska podaje, iż w Polsce pojazdy zanieczyszczają atmosferę średnio w 30%, a w dużych miastach nawet w 70 – 90%. W naszym kraju 90% kierowców twierdzi, iż zależy im na tym, aby jeździć ekonomicznie. Wynika to z badania przeprowadzonego przez TNS OBOP na zlecenie Szkoły Jazdy Renault. Nierzadko można jednak usłyszeć, iż taki styl jazdy pozbawiony jest przyjemności i oznacza ślamazarne tempo poruszania się. Opinia ta spowodowana jest niewiedzą kierujących. Kluczem do zmiany tej sytuacji mógłby być odpowiedni system szkoleń, kompetentnie przekazujący wiedzę na ten temat oraz łamiący panujące stereotypy.

Należy rozważyć czy praktyczne oraz teoretyczne szkolenie z zakresu eko-jazdy nie powinno wchodzić w zakres kursu na prawo jazdy w szkołach jazdy. Budowanie świadomości u przyszłych kierowców jest najbardziej efektywne, ponieważ osoby te chłoną od podstaw wiedzę i zachowania „za kierownicą”. Weryfikacja zdobytych umiejętności na egzaminie państwowym byłaby idealnym dopełnieniem ww. szkolenia. Nieco trudniejsza sytuacja jest z kierowcami posiadającymi prawo jazdy od dłuższego czasu. Chcąc stosować eko-jazdę muszą zmienić dotychczasowe przyzwyczajenia. W przypadku tej grupy kierowców kluczem do sukcesu mogłyby być szkolenia praktyczne.

Silnik benzynowy czy diesla?



Kwestią wyjściową jest decyzja, co do rodzaju silnika kupowanego pojazdu. Kupno samochodu z nowoczesnym silnikiem diesla, mając na uwadze ekonomikę podróży jest w obecnych czasach opłacalne tylko przy dużych przebiegach pojazdu. Przy średniej cenie oleju napędowego i benzyny wynoszącej około 6zł za jeden litr, zatarła się różnica w cenie paliw, niegdyś korzystniejszej dla ON. Obecnie oszczędności na kosztach paliwa wynikają jedynie z niższego zużycia jednostkowego silników o zapłonie samoczynnym. Współczesność produkowane jednostki wysokoprężne to konstrukcje bardzo skomplikowane technologicznie i wysilone (z małych pojemności generowane są duże moce). Przede wszystkim ich słabym

punktem jest filtr cząstek stałych (DPF), montowany w celu spełnienia bardzo rygorystycznej normy emisji spalin EURO 5. Filtr ten, aby dobrze funkcjonować, musi co jakiś czas oczyszczać się samoczynnie z nagromadzonej sadzy. Proces wypalania sadzy aktywowany jest podczas jazdy ze stałą prędkością na znacznym odcinku drogi. Charakterystyka polskich dróg jest jednak taka, iż często kierowcy poruszają się w „korkach”, w wyniku czego filtry te bardzo szybko się zapychają, gdyż samochód bardzo rzadko ma możliwość uruchomienia procedury ich oczyszczania. Niekiedy elementem układu oczyszczania spalin jest specjalny płyn, który wtryskiwany jest podczas ww. procedury. Płyn ten trzeba jednak, co jakiś czas uzupełniać, co generuje dodatkowe koszty. Niektórzy producenci przewidzieli tylko wymianę DPF co jest jeszcze kosztowniejszą operacją.

Nowoczesne silniki diesla posiadają turbo-doładowanie oraz koła zamachowe dwumasowe, które również, jeśli zawiodą, generują spore wydatki. Układ wtryskowy tych jednostek jest bardzo precyzyjny, a zarazem bardzo wrażliwy na jakość paliwa. Części eksploatacyjne, czy też okresowe przeglądy nierzadko bywają droższe aniżeli w samochodach z silnikami benzynowymi wolnossącymi.auta z nowoczesnymi jednostkami diesla spalają niewielkie ilości paliwa, ale ich późniejsza eksploatacja jest droższa. Oszczędności na paliwie z nawiązką pochłaniają koszty ponoszone na utrzymanie samochodu we właściwym stanie technicznym. Dodatkowo, koszt zakupu samochodu z jednostką wysokoprężną jest często wyższy niż pojazdu z silnikiem benzynowym.

Paliwo droższe czy tańsze?

Mogłoby się wydawać, iż jest to bezsensowne pytanie, ponieważ odpowiedź wydaje się być oczywista - tańsze. Nie do końca. Na renomowanych stacjach oferowane są paliwa zwyczajne oraz uszlachetnione, zarówno benzyna jak i olej napędowy. Wprawdzie różnica w cenie paliwa zwyczajnego i uszlachetnionego jest nieznaczna, ale w skali roku koszty są zauważalnie większe. Paliwa uszlachetnione posiadają dodatki, które powodują, iż spala się ono efektywniej, a to przekłada się na jego mniejsze zużycie. Ponadto chronią silnik przed nagarami, które przez lata zbierają się w jednostce napędowej, tym samym wydłużając jej żywotność. Nowoczesne jednostki wysokoprężne są bardzo wrażliwe, na jakość paliwa. Wzbogacone paliwo wpływa na mniejsze zużycie układu wtryskowego, spala się „czystiej”, tym samym mniej obciąża obecnie stosowane filtry DPF i niejako chroni silnik. Wzrost kosztów ponoszonych na paliwo uszlachetnione zostanie pokryty nawiązką w czasie eksploatacji pojazdu. Tankowanie paliwa „Premium” opłacalne jest najbardziej w samochodach nowej generacji, ze względu na zaawansowanie technologiczne jednostek napędowych.

Uruchamianie silnika



Niegdyś bardzo popularnym zjawiskiem, występującym np. na przydomowych parkingach było tzw. „rozgrzewanie” jednostki napędowej. Właściciel samochodu uruchamiał silnik i wyczekiwał, aż temperatura pracy silnika wzrośnie. Takie zjawisko można było zaobserwować najczęściej w okresie zimowym. Postępowanie to miało uzasadnienie w przypadku pojazdów posiadających silniki z zasilaniem gaźnikowym. Dzisiejsze nowoczesne jednostki napędowe są gotowe do jazdy tuż po uruchomieniu, jednakże przed ruszeniem w drogę warto odczekać 10 sek., aby jednostka uzyskała dostateczne smarowanie. Należy pamiętać, aby procedurę uruchamiania wykonywać bez wciśniętego pedału przyspieszenia. Dopóki silnik nie osiągnie temperatury roboczej nie należy zbyt mocno go obciążać.

Ruszanie i przyspieszanie



Najefektywniejsze jest osiągnięcie prędkości, z którą będziemy poruszać się docelowo, możliwie szybko. Najkorzystniejsze jest osiągnięcie tej prędkości z pedałem przyspieszenia wciśniętym od $\frac{1}{2}$ do $\frac{3}{4}$ jego zakresu ruchu. Jednostka napędowa otrzyma wówczas dużą dawkę powietrza, co oznacza, że wykorzystany zostanie każdy gram paliwa, ponieważ w przypadku wyższego obciążenia silnika (wyższego ciśnienia w komorze spalania), spalanie jest bardziej efektywne. Chwilowe zużycie paliwa wprawdzie wzrośnie, jednakże po osiągnięciu prędkości docelowej będzie niskie. W bilansie ogólnym pozwoli to na zaoszczędzenie pewnej porcji paliwa. Stosowanie się do tej rady jest uzasadnione, gdy wiadomo, iż pojazd poruszać się będzie z założoną prędkością przez dłuższy czas. Jeśli za chwilę będzie trzeba hamować, gdyż np. na pobliskim skrzyżowaniu świeci się czerwone światło, nie warto mocno przyspieszać. Oszczędza się w ten sposób na eksploatacji układu hamulcowego oraz ogumieniu. Należy przy tym pamiętać, iż nawet lekko „toczące” się auto potrzebuje mniej energii żeby rozpędzić się do żądanej prędkości. Tę zasadę należy wykorzystywać szczególnie w ruchu miejskim.



Pierwszy bieg powinien służyć tylko i wyłącznie do ruszania pojazdem. Poszczególne biegi należy zmieniać możliwie szybko, tj. w silniku benzynowym przy prędkości obrotowej jednostki napędowej wynoszącej 2500 obr/min, a w silniku wysokoprężnym przy 1600 – 2000 obr/min. Jazda powinna odbywać się na możliwie wysokim biegu przy możliwie niskich

obrotach jednostki napędowej. Nie należy jej obciążać zbyt niskimi obrotami. Przy nienaturalnej pracy silnika, braku mocy lub wibracjach należy zredukować bieg na niższy. Najlepszym sposobem opanowania właściwej techniki jazdy jest trening i poznanie zakresu minimalnej prędkości obrotowej jednostki napędowej przy danym przełożeniu. Obroty wału korbowego silnika oraz numer biegu muszą być dostosowane również do terenu, po którym się poruszamy a także do obciążenia samochodu.

Prędkość



Zużycie paliwa znacznie wzrasta wraz ze wzrostem prędkości. Przy prędkości 90 km/h przeciętny pojazd segmentu C z silnikiem benzynowym o pojemność 1600 cm³ oraz mocy 100 KM spala przykładowo 5,9 l/100 km. Przy prędkości 120 km/h pojazd ten będzie spalał 6,8 l/100km, co oznacza, że pokonanie np. 500 km wymaga 4,5 l paliwa więcej. Przy cenie benzyny równej 5,79 zł za litr (stan na dzień 12.07.2012) podróż staje się droższa o około 26 zł. Na autostradach Niemiec wykonany został eksperyment z użyciem samochodu z silnikiem diesla o pojemności 1900cm³ i mocy 170KM wyposażonym w komputer pokładowy pokazujący bieżące zużycie paliwa oraz tempomat. Przed testem za pomocą komputera diagnostycznego oraz odpowiedniego oprogramowania przeprogramowano w specjalistycznym warsztacie, sterownik komputera samochodowego tak, aby podawał rzeczywiste wartości zużycia paliwa (korektę wykonano, ze względu na możliwość wystąpienia niskiej precyzji danych podawanych przez komputery zaprogramowane fabrycznie). Odczyt przy danej prędkości wykonano po upływie ok. 1 min. od włączenia tempomatu, na prostym odcinku autostrady, na nizinym terenie.

Oto wynik eksperymentalnego zużycia paliwa:

90 km/h – 4,5 l/100km

110 km/h – 5,1 l/100km

130 km/h – 5,6 l/100km

160 km/h – 7,9 l/100km

180 km/h – 9,4 l/100 km

Jak wynika z powyższych liczb wraz ze wzrostem prędkości drastycznie wzrasta zużycie paliwa. Dzieje się tak m.in., dlatego, że pojazd musi pokonać większe opory powietrza (siła oporu powietrza rośnie wprost proporcjonalnie do kwadratu prędkości auta).

Świadoma jazda

Planując podróż warto wybrać najekonomiczniejszą drogę dojazdu do celu. Najkorzystniejsze dla eko-jazdy są ulice mniej uczęszczane, a tym samym mniej zatłoczone, z mniejszą liczbą skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Negatywny wpływ na zużycie paliwa mają drogi o dużym nachyleniu terenu, kręte, o złym stanie nawierzchni oraz przejazdy kolejowe. Warto poszukać alternatyw tak, aby zminimalizować możliwość występowania powyższych czynników.

Płynna jazda jest bardziej efektywna paliwowo niż ciągłe rozpędzanie i hamowanie. Aby potwierdzić te słowa wystarczy obserwować wskazania komputera pokładowego, rzecz jasna, o ile pojazd jest w niego wyposażony.

W trakcie testowej jazdy po ulicach Warszawy samochodem marki Toyota Corolla Verso z silnikiem diesla o pojemności 2200cm³ i mocy 177KM średnie spalanie przy tradycyjnej technice jazdy kierowcy wynosiło 7,4 l/100km, podczas eko-jazdy wynosiło 5,8 l/100km.

Dojeżdżając np. do skrzyżowania warto zdjąć nogę z pedału przyspieszenia i zredukować bieg. Samochód zacznie zwalniać (odciążenie układu hamulcowego), dodatkowo pojazd wyposażony w silnik z układem wtryskowym nie będzie spalał paliwa. Po zatrzymaniu, jeśli wiadomo, iż postój będzie trwał dłużej niż 60 sek. warto wyłączyć silnik.



Częstym zjawiskiem, jakie można zaobserwować na polskich drogach jest tzw. „jazda na zderzaku”. Kierowcy jadą bardzo blisko poprzedzającego pojazdu, co skutkuje tym, iż muszą gwałtownie hamować, a następnie przyspieszać. Powoduje to istotny wzrost zużycia paliwa oraz samego samochodu. Warto również wspomnieć, iż taki styl jazdy jest niebezpieczny. Płynność jazdy bez ciągłego rozpędzania się i hamowanie jest bardzo ważną składową eko-jazdy. Jeśli to możliwe należy zaplanować podróż poza godzinami tzw. „szczytu”. Zatory na drogach tworzą się w określonym czasie: doby, tygodnia czy miesiąca, na początku lub końcu sezonu urlopowego, podczas „długich” weekendów, przed świętami czy też imprezami masowymi. Łatwo przewidzieć, iż podróż w tych dniach będzie kosztować więcej z racji kongestii. Jadąc po pochyłości np. w terenie górzystym warto wykorzystać siłę natury i pozwolić, aby pojazd samoczynnie nabierał prędkości. Chcąc oszczędzić układ hamulcowy i paliwo najkorzystniej jest „hamować silnikiem” redukując odpowiednio biegi. Jednostka napędowa z wtryskiem paliwa w takim przypadku nie pobiera paliwa. Pokonywanie spadków na biegu jałowym jest bardzo niebezpieczne. Zjeżdżając na tzw. „luzie” obciążony zostaje układ hamulcowy, który oprócz podwyższonego zużycia może ulec przegrzaniu, a tym samym może zostać utracona zdolność do hamowania. Samochód bez załączonego napędu zachowuje się jak bezwładna masa i każda nagła zmiana kierunku jazdy może spowodować, iż auto zachowa się w nieoczekiwany sposób. Należy przy tym pamiętać, że nawet samochód jadący na biegu jałowym zużywa paliwo, w celu podtrzymania pracy jednostki napędowej.

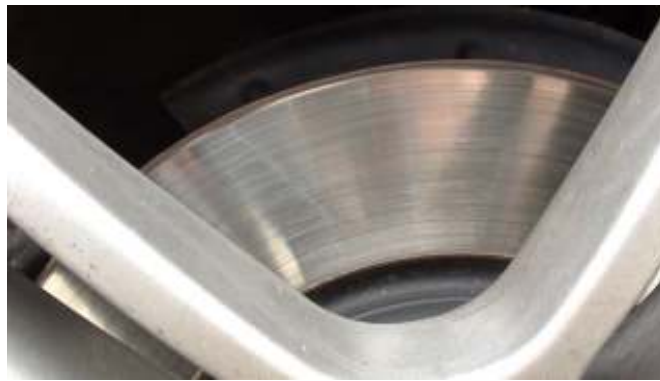
Stan techniczny samochodu

Ważnym, często pomijanym aspektem eko-jazdy jest stan techniczny pojazdu. Warto przestrzegać okresowych przeglądów przewidzianych przez producenta samochodu. Filtr powietrza i filtr paliwa, świece, przewody wysokiego napięcia, a także czujnik tlenu powinny być w dobrym stanie, co wymaga ich regularnej wymiany. Są to elementy, które bezpośrednio wpływają na sprawność silnika. Olej w jednostce napędowej pełni funkcję

ochronną, chłodzącą, zmywającą, uszczelniającą, amortyzującą, a także odbierającą zanieczyszczenia. Należy więc zadbać, aby był regularnie wymieniany.



Stan techniczny silnika ma bezpośredni wpływ na ilość zużywanego paliwa. W samochodach z dużym przebiegiem należy sprawdzić, pracę wtryskiwaczy paliwa. Jeśli pojazd posiada jednostkę napędową z zasilaniem gaźnikowym, należy również zadbać o to, aby gaźnik był poprawnie wyregulowany i niezanieczyszczony.



Warto zwrócić także uwagę na stan układu hamulcowego. Nieprawidłowo wyregulowane hamulce powodują większy opór toczenia, a przez to – większe zużycie paliwa. Diagnostykę ww. układu przeprowadzić można we własnym zakresie. Należy sprawdzić, jadąc na biegu jałowym, czy samochód zbyt szybko nie zwalnia. Po skończonej jeździe na postoju można zweryfikować, czy któreś z kół nie jest bardziej rozgrzane. Różnego rodzaju piski czy też „szorowanie” słyszane w czasie jazdy mogą również świadczyć o niesprawności układu hamulcowego. Kolejny aspektem, o którym należy pamiętać jest wysokość ciśnienia w oponieniu. Ciśnienie w oponach nie może być zbyt niskie. Im jest niższe, tym opór toczenia samochodu jest większy, a tym samym zużycie paliwa wzrasta. Dodatkowo opony z nieprawidłową ilością powietrza szybciej się zużywają. Należy również pamiętać, aby dostosowywać ciśnienie w oponieniu, do obciążenia pojazdu, im bardziej jest obciążony tym ciśnienie to powinno być większe. Na ogół wartości ciśnienia przy danym obciążeniu podane są na klapce wlewu paliwa. Kupując nowe ogumienie warto wybrać opony o jak najniższym współczynniku oporów toczenia. Waga felgi i rozmiar samych kół również mają znaczenie. Im lżejsza felga i węższa opona tym stawiany przez koło opór toczenia jest mniejszy a więc zużycie paliwa niższe.

Wpływ na ilość spalane go paliwa ma także poprawna geometria układu jezdne go, w tym zbieżność kół oraz ich wyważenie, a także drożność układu wydechowe go (warto zwrócić uwagę na stan katalizatora).

Wyposażenie i akcesoria samochodu

Oszczędność zużywanego paliwa umożliwia szereg urządzeń, w które mogą być wyposażone obecnie produkowane samochody. Pierwszym z nich jest tempomat. Jeśli pojazd wyposażony jest w to urządzenie, dobrze jest z niego korzystać. Płynna jazda ze stałą prędkością, jak już wspomniano, to niższe zużycie paliwa. Komputer będzie utrzymywał zadaną prędkość w sposób optymalny z punktu widzenia ekonomiki jazdy.

Samochody wyposażone w automatyczną skrzynię biegów także pozwalają oszczędnie podróżować. Nowoczesne skrzynie biegów niejako „uczą” się stylu jazdy kierowcy. Operując delikatnie pedałem przyspieszenia przekładnia przy niskich optymalnych obrotach jednostki napędowej będzie zmieniać bieg na wyższy. Redukcje będą delikatne przy gwałtowniejszym przyspieszaniu. Wzrost zużycia paliwa powodują również bagażniki dachowe czy też tzw. „box-y”. Nowoczesne samochody projektowane są w taki sposób, aby ich współczynnik aerodynamiczny był jak najbardziej korzystny, natomiast wszelkie dodatki montowane na karoserii zakłócają swobodny przepływ powietrza.



Wzrost zużycia paliwa o ok. 1 liter na 100km generuje również włączenie sprężarki klimatyzacji. Ograniczenie użytkowania klimatyzacji wymaga jednak zdrowego rozsądku. Należy pamiętać, iż wysokie temperatury powodują szybsze zmęczenie kierowcy, czas jego reakcji wydłuża się, przez co rośnie zagrożenie wypadkiem.

Z powyższego syntetycznego zestawienia wynika, że jest szereg możliwości ograniczenia ilości zużywanego paliwa, a tym samym zmniejszenia emisji substancji szkodliwych i co najistotniejsze z punktu widzenia kierowcy - ograniczenia kosztów eksploatacyjnych. Kluczem do sukcesu, oprócz wiedzy teoretycznej, jest odpowiedni trening techniki jazdy pod okiem wykwalifikowanego instruktora oraz dbanie o stan techniczny pojazdu.

LITERATURA:

- [6]. Lech Baczyński, *Tania jazda samochodem*, Gliwice 2008
- [7]. Mirosław Rutkowski, *EKOJAZDA czyli taniej, bezpiecznie i bez stresu*, Warszawa 2011
- [8]. Portal internetowy: http://www.ecodrive.org/en/home/ekojazda_idea.htm (stan na dzień 31.08.2012)
- [9]. Portal internetowy: <http://ecodriver.pl/> (stan na dzień 31.08.2012)
- [10]. Portal internetowy: <http://www.ekokierowcy.pl/> (stan na dzień 31.08.2012)

FAKTY I OPINIE

BMW i Toyota będą współpracować przy konstrukcji ogniw paliwowych, samochodów sportowych, rozwoju napędu elektrycznego oraz lekkich materiałów. Toyota i BMW rozpoczęły współpracę w grudniu zeszłego roku od podpisania listu intencyjnego w sprawie określenia obszarów potencjalnej kooperacji. W marcu 2012 roku koncerny podpisały pierwszą wiążącą umowę o współpracy badawczej nad bateriami litowo-jonowymi nowej generacji. Dodatkowo Toyota podpisała kontrakt, na podstawie którego od 2014 r. japoński koncern będzie kupować od BMW silniki Diesla o pojemności 1,6 litra i 2 litrów do swoich aut produkowanych w Europie. Nie wiadomo, jak to porozumienie wpłynie na przyszłość fabryki Toyoty w Jelczu-Laskowicach, które obecnie dostarcza silniki Diesla o pojemności 2 litrów do europejskich fabryk japońskiego koncernu. To jednak tylko część produkcji jelczańskiej fabryki, która wytwarza także silniki Diesla o pojemności 1,4 litra oraz 2,2 litra.

Gazeta Wyborcza z 29.06.2012

Niemiecki Daimler i kontrolowana przez francuski koncern Renault japońska firma Nissan zacieśniają współpracę w sektorze pojazdów ciężarowych. Porozumienie zawarły Nissan Motor oraz należąca do Daimlera japońska spółka Mitsubishi Fuso. Na podstawie tej umowy Fuso będzie dostarczać do sieci Nissana swoją małą ciężarówkę Canter, a Nissan będzie dostarczać do sieci Fuso ciężarówkę Atlas F24. Koncerny będą nadal pracować nad uściśleniem zasad współpracy, która zapewni im oszczędności na wydatkach na konstrukcję oraz produkcję nowych ciężarówek.

Gazeta Wyborcza z 1.07.2012

Rosyjski państwowy holding zbrojeniowy Rostiechnologii przedłużył z 2019 r. do 2032 r. termin spłaty ok. 800 milionów dol. pożyczki, przyznanej na ratowanie produkującego auta Łada koncernu AwtoWAZ. Trzy lata temu rząd Rosji przekazał ok. 800 mln dol. na podniesienie kapitału holdingu Rostiechnologii, a ten pożyczył te pieniądze borykającemu się z problemami finansowymi koncernowi AwtoWAZ. W sumie producent samochodów Łada dostał w czasie kryzysu w kilku ratach ok. 2,5 mld dol. pomocy w postaci nieoprocentowanych pożyczek od Rostiechnologii. Dotąd AwtoWAZ spłacił dwie pożyczki o wartości ok. 700 mln dol. Wiosną francuski koncern Renault, który ma już 25 proc. akcji producenta Łady ustalił z Rostiechnologii, że obejmie kontrolny pakiet akcji AwtoWAZ. W zamian Francuzi zażądali jednak wydłużenia nawet o 20 do 30 lat terminu spłaty ok. 1,5 mld dol. pożyczek, przyznanych producentowi Łady.

Gazeta Wyborcza z 1.07.2012

Do końca 2012 roku włoski koncern Fiat Industrial zamknie pięć zakładów we Francji, w Austrii i Niemczech, w których produkowane są ciężarówki Iveco. Zlikwidowane zostaną fabryki we francuskim mieście Chambery, austriackim Grazu oraz w niemieckich miastach Weisweiler, Görlitz i Ulm. Likwidacja fabryk dotknie 1075 pracowników. W maju należąca do Iveco spółka Camiva zapowiedziała już, że zamknie zakład w południowo-wschodniej Francji, zwalniając 171 pracowników. W drugim kwartale 2012 roku Fiat Industrial miał 207 mln euro zysku netto, prawie dwa razy więcej niż w pierwszym kwartale.

Gazeta Wyborcza z 2.07.2012

Włoski koncern Fiat zwiększył swoje udziały w Chryslerze z 58,5% do 61,8 proc., odkupując kolejne 3,3 proc. akcji amerykańskiego koncernu od jego związków zawodowych. Kwota transakcji wyniesie około 250 mln dol. Fiat w uzgodnieniu z administracją prezydenta Baracka Obamy został w 2009 r. strategicznym partnerem Chryslera. Reszta akcji koncernu należy do funduszu powierniczego VEBA, który działa w imieniu funduszy emerytalnych związków zawodowych Chryslera. Ze sprzedaży swojego pakietu akcji VEBA ma pokryć ponad 6 mld dol. zaległości koncernu wobec funduszy emerytalnych jego pracowników. Fiat ma prawo odkupić wszystkie akcje Chryslera od VEBA, przy czym połowę tego pakietu włoski koncern może nabyć do połowy 2016 r.

Gazeta Wyborcza z 3.07.2012

W czerwcu Audi, producent luksusowych samochodów z grupy VW sprzedał na świecie ponad 133 tys. aut, o 13 proc. więcej niż przed rokiem. Największe sukcesy Audi odnosi na rodzimym rynku, w Chinach i w USA. W czerwcu 2012 roku sprzedaż aut Audi na niemieckim rynku wzrosła o 15 proc., licząc rok do roku, w Chinach o 20 proc., a w Stanach Zjednoczonych o 26 proc. W pierwszym półroczu koncern z Ingolstadt sprzedał 733 tys. samochodów, o 12 proc. więcej niż przed rokiem. Firma jest na dobrej drodze do wypełnienia planu sprzedaży opiewającego w tym roku na ponad 1,4 mln samochodów. Rozwój w ostatnich latach Audi zawdzięcza Chinom, gdzie koncern z Ingolstadt sprzedaje teraz co czwarte swoje auto, podczas gdy na przykład w USA - tylko co dziesiąte.

Gazeta Wyborcza z 9.07.2012

Dzięki nowej inwestycji koncernu BMW zostanie rozbudowana fabryka silników do aut Mini koło Birmingham oraz tłocznia nadwozi w mieście Swindon. Przed rokiem koncern z Bawarii zapowiedział już, że zainwestuje 500 mln funtów (ok. 600 mln euro.) w rozbudowę brytyjskich fabryk aut marki Mini. Obecnie BMW sprzedaje siedem odmian aut Mini, a w ciągu paru lat niemiecki koncern chce zwiększyć do 10 gamę modeli aut tej marki. Dzięki nowym inwestycjom BMW pracę zachowa 5,5 tys. osób, zatrudnionych w trzech brytyjskich fabrykach Mini. Koncern z Bawarii nie planuje zwiększania zatrudnienia na Wyspach, powierzając produkcję specjalnych odmian Mini kooperantom. Na zlecenie BMW "terenowy" model Mini Countryman produkuje już w austriackim mieście Graz zakład kanadyjsko-austriackiego koncernu Magna Steyr. BMW odrodziło znaną brytyjską markę Mini w 2001 r. i było to jeden z największych sukcesów handlowych koncernu z Bawarii. W zeszłym roku klienci na całym świecie kupili 285 tys. aut Mini.

Gazeta Wyborcza z 9.07.2012

Do końca 2012 roku francuski koncern PSA Peugeot-Citroen przejmie od Fiata udziały w fabryce samochodów dostawczych Sevelnord i zostanie jej jedynym udziałowcem. Taki plan władze PSA przedstawiły radzie pracowniczej fabryki Sevelnord, w której produkowane są samochody dostawcze Peugeot Expert, Citroen Jumpy i Fiat Scudo. Jednocześnie PSA poinformowało pracowników Sevelnord, że zakład będzie produkować pojazdy dla Fiata aż do końca 2016 r., gdy wejdą w życie nowe europejskie przepisy o ograniczeniu emisji spalin z samochodów dostawczych. W maju 2012 roku PSA zapowiedziało pracownikom zakładów Sevelnord, że kilkaset osób straci pracę w tej fabryce, a płace pozostałych zostaną zamrożone. Alternatywą jest zamknięcie fabryki.

Gazeta Wyborcza z 11.07.2012

Japoński producent samochodów Mitsubishi sprzeda swoją fabrykę w południowej Holandii holenderskiemu producentowi autobusów VDL Groep za symboliczne 1,2 euro. W zamian

nowy właściciel zobowiąże się utrzymać 1,5 tys. miejsc pracy. Fabryka mieści się w miasteczku Born na południu Holandii, ok. 180 km od Amsterdamu. Produkowane były tam samochody Mitsubishi Colt i Outlander. W zeszłym roku z taśmy produkcyjnej zjechało 40,7 tys. aut. Na początku tego roku Mitsubishi zapowiedziało zamknięcie produkcji. Winę zrzuciło na trwający w Europie kryzys zadłużeniowy. Dla japońskiego koncernu motoryzacyjnego sprzedaż fabryki za 1,2 euro oznacza stratę 28 mld jenów, czyli 353 mln dol.

Gazeta Wyborcza z 11.07.2012

Od 2020 roku samochody osobowe sprzedawane na terenie Unii będą musiały emitować średnio nie więcej niż 95 gramów CO₂/km, podczas gdy w zeszłym roku taka emisja wynosiła średnio 135,7 g. Nowe samochody dostawcze będą mogły emitować tylko 147 g CO₂/km w porównaniu z 181,4 g w 2010 r. Zgodnie z już wdrożonymi przepisami UE, w 2015 r. nowe auta sprzedawane w Unii mogą emitować maksymalnie 130 g CO₂/km. Producenci których produkowane auta przekroczą tę normę, będą musieli zapłacić wysoką karę. Aby spełnić nowe normy, koncerny samochodowe będą musiały sprzedawać auta, które zużywają mało benzyny czy oleju napędowego, albo zrównoważyć sprzedaż aut paliwożernih, sprzedając na dużą skalę samochodów elektrycznych. Dzisiaj emisją 95 g CO₂/km mogą się pochwalić małowitrazowe auta, spalające przeciętnie 3,5-3,9 litra paliwa na 100 km. Zaostrzenie standardów emisji dwutlenku węgla zwiększy koszty produkcji jednego samochodu osobowego przeciętnie o 1,1 tys. euro (równowartość ponad 4,5 tys. zł). Dzięki nowym standardom UE chce przez dekadę zaoszczędzić 160 mln ton ropy, której import kosztowałby po obecnych cenach ok. 70 mld euro.

Gazeta Wyborcza z 13.07.2012

Ford wzywa kolejne 10 tys. swoich samochodów do serwisów. Za decyzją stoją względy bezpieczeństwa. Dotyczy to samochodów marki Ford Escape. Problem dotyczy aut wyprodukowanych pomiędzy 8 marca a 7 czerwca 2012 roku. Przyczyną jest źle wyprofilowany dywanik samochodowy, przez który kierowca ma mniej miejsca pomiędzy pedałami. Kierowca naciskający pedał gazu, może przypadkowo nacisnąć pedał hamulca. Ponieważ mogłoby to spowodować wypadek, Ford zdecydował się na wycofanie aut. Problem nie dotyczy Europy. Producent wycofuje do serwisów ponad 8,5 tys. aut ze Stanów Zjednoczonych i ponad 2 tys. z Kanady i kilkaset z Meksyku. Do tej pory firma nie otrzymała żadnych informacji o wypadkach spowodowanych tą wadą produkcyjną.

Gazeta Wyborcza z 16.07.2012

Francuski koncern Peugeot w pierwszej połowie 2012 roku zanotował stratę netto w wysokości 819 mln euro. Założenia planu ratunkowego koncern ogłosił na początku lipca 2012 roku: firma chce wyjść na prostą do 2015 r., wypracowując 1,5 mld euro oszczędności. Głównie przez zwolnienie 7 tys. osób - Peugeot chce m.in. zamknąć zatrudniającą 3 tys. pracowników fabrykę w Aulnay pod Paryżem i zredukować o 1,4 tys. zatrudnienie w fabryce w Rennes. Plan spotkał się z oburzeniem związków zawodowych, które zapowiedziały protesty. Francuski rząd zapowiedział wsparcie dla produkcji hybrydowych i przyjaznych środowisku aut. W ramach programu rząd zamierza zwiększyć premie dla kierowców, którzy zechcą się przesiąć z samochodu z silnikiem spalinowym do elektrycznego (z 5 do 7 tys. euro) lub hybrydowego (z 2 do 4 tys. euro). Rząd przeznaczy też 150 mln euro na tanie pożyczki dla borykających się z trudnościami firm produkujących części i podzespoły do aut.

Gazeta Wyborcza z 25.07.2012

W drugim kwartale 2012 roku koncern Fiat miał 358 mln euro zysku netto, o 0,9 mld euro mniej niż przed rokiem. Fiat wyszedł na plus dzięki zyskom swojej amerykańskiej spółki Chrysler, której partnerem Włosi zostali trzy lata temu na podstawie umowy z administracją prezydenta USA. Po odliczeniu zysków Chryslera w ostatnim kwartale Fiat miałby 246 mln euro straty netto. Po ogłoszeniu tej informacji kurs akcji Fiata na giełdzie w Mediolanie spadł o 5,3 proc. i zawieszono obroty tym papierami. W drugim kwartale amerykańska spółka Fiata sprzedała 436 tys. aut, o 24 proc. więcej niż przed rokiem, a jej przychody wyniosły 16,8 mld dol., rosnąc o 23 proc. rok do roku. Zysk Chryslera w drugim kwartale wyniósł 436 mln dol. i był nieco niższy niż w pierwszym kwartale, gdy koncern zarobił na czysto 473 mln dol.

Gazeta Wyborcza z 31.07.2012

W drugim kwartale 2012 roku Honda miała 1,7 mld dol. zysku netto, cztery razy więcej niż przed rokiem, kiedy koncern musiał ograniczyć swoją produkcję na skutek trzęsienia ziemi. Przychody ze sprzedaży Hondy w ostatnim kwartale były o 42 proc. większe niż przed rokiem, a zysk operacyjny wzrósł aż ośmiokrotnie licząc rok do roku, do ok. 2,25 mld dol. Te wyniki pokazują, że koncern wreszcie wychodzi z zapaści po katastrofalnym trzęsieniu ziemi i tsunami, które w marcu 2011 roku spustoszyły region Tohoku na północny wschód od Tokio. Honda najbardziej ze wszystkich japońskich koncernów samochodowych odczuła ataki żywiołu. W obecnym roku obrotowym, który zakończy się w marcu 2013 r., Honda zamierza sprzedać na świecie 4,3 mln aut, o 38 proc. więcej niż w poprzednim roku i podwoić zysk netto do około 6 mld dol.

Gazeta Wyborcza z 31.07.2012

Japoński koncern motoryzacyjny Toyota wzywa na kontrolę do swoich warsztatów 1,5 mln samochodów, by sprawdzić poprzeczny drążek przy tylnej osi pojazdu. Akcja dotyczy samochodów terenowych RAV4, oraz modeli Avenis i Auris. W Niemczech akcja dotyczy około 70 tys. samochodów, a w Stanach Zjednoczonych 778 tys. W minionych latach japoński producent wezwał do swoich serwisów już ponad 10 mln samochodów. Odbiło się to negatywnie na prestiżu firmy oraz na spadku liczby sprzedawanych aut. Toyota straciła w 2011 roku pierwsze miejsce na świecie wyprzedzona przez General Motors.

Gazeta Wyborcza z 2.08.2012

Drugi kwartał 2012 roku Toyota zamknęła zyskiem netto 3,71 mld dol., o 60% wyższym niż przed rokiem, gdy koncern borykał się z problemami po trzęsieniu ziemi w Japonii. Zysk operacyjny koncernu ze sprzedaży samochodów wyniósł 4,51 mld dol. Tak rentownego kwartału Toyota nie miała od czterech lat. Przed rokiem koncern miał niemal 1,5 mld dol. straty operacyjnej po wymuszonym przez trzęsienie ziemi ograniczeniu produkcji w fabrykach na całym świecie. Wyniki Toyoty poprawił boom na nowe auta w Japonii, a także sukcesy na rynku USA. Przez pierwsze siedem miesięcy tego roku Toyota sprzedała Amerykanom o 28 proc. aut więcej niż przed rokiem. Toyota zapowiedziała też, że w 2012 roku chce sprzedać na świecie 9,76 mln aut, prawie 200 tys. sztuk więcej niż w dotychczasowej prognozie. Od stycznia do końca czerwca koncern sprzedał na świecie już 4,97 mln samochodów, o jedną trzecią więcej niż przed rokiem.

Gazeta Wyborcza z 3.08.2012

Na początku sierpnia 2012 roku rząd Francji zaapelował do Komisji Europejskiej, by rozpoczęła kontrolę importu samochodów z Korei Południowej. Byłby to pierwszy krok do przywrócenia zniesionych przed rokiem w UE ceł na koreańskie auta. Import aut z Korei do Francji gwałtownie wzrósł od lipca zeszłego roku, kiedy to zniesiono cła na te samochody po wejściu w życie traktatu o wolnym handlu UE z Koreą Południową. Zgodnie z danymi

francuskiego stowarzyszenia przemysłu samochodowego CCFA w pierwszej połowie roku francuscy kierowcy zarejestrowali 31 350 aut koreańskich koncernów Hyundai i Kia, o 29 proc. więcej niż przed rokiem. Oba koreańskie koncerny wywalczyły 3 proc. udziału we francuskim rynku motoryzacyjnym. Rząd Francji nerwowo reaguje na koreańską konkurencję z powodu problemów własnego przemysłu motoryzacyjnego. W lipcu największy francuski koncern samochodowy Peugeot-Citroën zapowiedział, że zwolni 8 tys. pracowników i zamknie fabrykę pod Paryżem. Wniosek Francji stanowić będzie problem dla władz UE, bo traktat o wolnym handlu z Koreą jest jedną z najbardziej ambitnych umów gospodarczych Unii w ostatnich latach. Negocjacje tej umowy ciągnęły się miesiącami, a weszła ona w życie z opóźnieniem z powodu zastrzeżeń Włoch dotyczących właśnie zniesienia restrykcji na import koreańskich samochodów.

Gazeta Wyborcza z 3.08.2012

W lipcu 2012 roku rejestracje nowych aut w Polsce zmalały aż o 10 proc. do czerwca, a także do zeszłego roku. To był najgorszy lipiec dla sprzedawców nowych aut od pięciu lat. W lipcu 2012 roku Polacy zarejestrowali zaledwie 20 656 nowych aut, o 10,5 proc. mniej niż w czerwcu - poinformowała ekspercka firma Samar. Co gorsza, także o jedną dziesiątą spadły rejestracje nowych aut, licząc rok do roku. Liderem rynku w lipcu była Skoda, ale i ta firma miała straty - rejestracje aut czeskiej marki VW zmalały o jedną szóstą w stosunku do zeszłego roku. Ale to nic w porównaniu do strat Fiat. W lipcu 2012 roku rejestracje aut włoskiej marki zmalały aż o 52 proc. w stosunku do zeszłego roku i pod względem popularności wśród polskich kierowców auta Fiata spadły aż na 10 miejsce. Rejestracje aut Forda zmalały prawie o połowę w stosunku do lipca zeszłego roku, Renault o 42 proc., a Opla - o niemal jedną dziesiątą.

Gazeta Wyborcza z 5.08.2012

W lipcu 2012 roku produkcja aut osobowych i dostawczych spadła w Polsce o blisko 20 proc. w porównaniu z poziomem produkcji w lipcu 2011 roku. Produkcja samochodów osobowych i dostawczych wyniosła 53,5 tys. sztuk. A to oznacza spadek o 18,85 proc. rok do roku i spadek o 7,09 proc. w porównaniu z czerwcem 2012 r. Łącznie w 2012 roku (do sierpnia) poziom produkcji nowych samochodów sięgnął 414,2 tys. aut i był niższy - aż o 21,38 proc. od produkcji w trakcie pierwszych ośmiu miesięcy 2011 roku.

Gazeta Wyborcza z 6.08.2012

W gliwickiej fabryce General Motors w połowie sierpnia 2012 roku oficjalnie ruszyła produkcja czterodrzwiowej wersji Opla Astry IV. To druga w tym roku, po trzydrzwiowej usportowionej astrze OPC, nowa wersja modelu astra w gliwickiej fabryce. Gliwice pozostaną jedynym producentem trzydrzwiowej i cztero-drzwiowej Astry IV na całym koncernie. Wersja pięciodrzwiową prócz Gliwic produkują jeszcze w dwie inne fabryki GM. W sedanach będą na razie montowane cztery silniki benzynowe (100-180 KM) i trzy wysokoprężne (95-130 KM). Na początku 2013 r. zaczną być także montowane nowe silniki o pojemności 1,6 litra - z turbodoładowaniem i bezpośrednim wtryskiem paliwa. Astra sedan ma trafiać przede wszystkim na rynki Europy Środkowej i Wschodniej, Turcji oraz Hiszpanii. Pierwszy wyprodukowany egzemplarz z silnikiem 1,4 140 KM trafi jednak na rynek niemiecki. Fabryka nie podaje prognoz dotyczących wielkości tegorocznej produkcji astry sedan. Łączne wcześniejsze prognozy na ten rok zakładały produkcję 160 tys. samochodów (w tym ok. 60 tys. astry 3-drzwiowej). Od momentu powstania fabryki i rozpoczęcia produkcji w 1998 r. w rozwój i przygotowywanie nowych wersji i modeli zainwestowano w Gliwicach ok. 920 mln euro.

Gazeta Wyborcza z 20.08.2012

W sierpniu bieżącego roku, podobnie jak w poprzednich miesiącach, zlicytowano w Szanghaju 9,5 tys. tablic rejestracyjnych. Walczyło o nie prawie 21,5 tys. osób, a ich cena doszła do 62 tys. juanów, to jest 32 tys. zł. Od 1994 r. miasto ogranicza liczbę nowych rejestracji, w celu zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska. Na początku 2011 r. podobne limity wprowadzono w Pekinie, ale tam nowe tablice przyznaje się metodą losowania. Co miesiąc prawo do zarejestrowania samochodu uzyskuje w stolicy kraju średnio 20 tys. osób, którym dopisze szczęście. Ostatnio do grona miast ograniczających rejestracje samochodów dołączył Kanton, który przyjął mieszany, loteryjno-aukcyjny system przyznawania nowych tablic. Połowa z nich będzie licytowana, a połowa trafi do osób, które wyciągną szczęśliwe losy. Co miesiąc w Kantonie przyznawanych będzie łącznie 10 tys. nowych tablic (przed wprowadzeniem limitów rejestrowano w tym mieście średnio ok. 19 tys. aut miesięcznie). Oznacza to, że w wyniku przyjęcia nowych regulacji sprzedaż samochodów może spaść tam nawet o połowę. Prócz Szanghaju, Pekinu i Kantonu ograniczenia obowiązują jak dotąd tylko w mieście Guiyang.

Gazeta Wyborcza z 26.08.2012

W 2012 roku Fiat dostanie od władz Serbii tylko 50 mln euro, a pozostałe 40 mln euro dopiero w 2013 roku dla spółki zawiązanej cztery lata temu. Belgrad objął jedną trzecią udziałów i wniósł do spółki majątek dawnej fabryki aut Zastava w mieście Kragujevac, współpracującej z Fiatem już w czasach komunistycznej Jugosławii. Rząd Serbii zobowiązał się wyłożyć na spółkę z Fiatem 200 mln dol., a ponadto zapłacić po 10 tys. euro za każde nowe miejsce w zakładach, które mają zatrudniać 2,4 tys. pracowników. Belgrad przyznawał także dotacje dla kierowców kupujących auta Fiat Punto montowane w dawnej fabryce Zastawy. Rząd Serbii zobowiązał się także zbudować czteropasmową drogę szybkiego ruchu z Kragujevac, aby ułatwić transport dla fabryki Fiata. Ale i ta inwestycja nie została zakończona z powodu problemów finansowych państwa. Fiat, który objął dwie trzecie udziałów w spółce z Serbią, zobowiązał się do inwestycji wycenianych na około 700 mln dol.

Gazeta Wyborcza z 31.08.2012

Koncern Peugeot-Citroen (PSA) zapowiedział produkcję nowych samochodów dostawczych w zakładach na północy Francji. W fabryce Valenciennes-Hordain będzie produkowana rodzina samochodów dostawczych, a PSA zainwestuje w ten projekt ponad 750 mln euro. Decyzję tę podjęto po negocjacjach ze związkowcami fabryki, którzy zgodzili się na zamrożenie płac, zwiększenie elastyczności czasu pracy oraz zwolnienie części załogi. PSA uprzedzało, że jeśli związkowcy nie pójdą na te ustępstwa, to produkcję przyszłej wersji samochodów Peugeot Expert i Citroen Jumpy przeniesie do Hiszpanii. Decyzja ta jest bardzo ważna dla zakładów w Valenciennes-Hordain, jako że w połowie roku zlikwidowano spółkę z Fiatem, który kupował samochody produkowane w tych zakładach, w ostatnich latach blisko jedną czwartą produkowanych w kooperacji z PSA w fabryce samochodów.

Gazeta Wyborcza z 2.09.2012

Według szacunków Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego po polskich drogach jeździ około 250 tys. kierowców bez obowiązkowego ubezpieczenia OC. Liczba nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów rośnie proporcjonalnie do wzrostu liczby samochodów w Polsce. W chwili obecnej - wobec nieubezpieczonych kierowców, którzy spowodowali wypadki - fundusz prowadzi ponad 16 tys. postępowań. Każda z tych osób ma zapłacić przeciętnie po 11,8 tys. zł, czyli ponad 20 razy więcej, niż wynosi średnia składka za komunikacyjne OC w Polsce. Fundusz podał też dane o odszkodowaniach wypłaconych za wypadki spowodowane przez nieznaną sprawców - w pierwszym półroczu 2012 r. było to

35 mln zł, o ponad 30 proc. więcej niż przed rokiem. Zgodnie z polskim prawem kierowca bez OC (dla samochodów osobowych) musi zapłacić 3 tys. zł kary oraz mandat w wysokości 50 zł. Jeśli spowoduje wypadek, musi pokryć wysokość odszkodowania i koszty poniesione przez UFG.

Gazeta Wyborcza z 4.09.2012

Koncern Audi zamierza zbudować w mieście San Jose Chiapa w centralnym Meksyku nową fabrykę, w której zamierza produkować 150 tys. aut rocznie. W nowej fabryce w Meksyku niemiecki koncern chce produkować następcę terenowego samochodu Audi Q5. Budowa zakładu zacznie się na początku 2013 roku, a pierwsze samochody zjadą z taśm montażowych w 2016 r. Dzięki budowie nowego zakładu Audi będzie mogło zwiększyć sprzedaż swoich samochodów na rynkach półkuli zachodniej.

Gazeta Wyborcza z 4.09.2012

W sierpniu 2012 roku Polacy zarejestrowali niespełna 16,3 tys. nowych samochodów popularnych marek, o niemal 9 proc. mniej niż przed rokiem. Za to rejestracje aut luksusowych wzrosły w tym czasie o 6 proc., licząc rok do roku, do niemal 1,7 tys. sztuk. W sumie w sierpniu 2012 roku Polacy zarejestrowali ok. 18 tys. nowych samochodów osobowych, o 7,6 proc. mniej niż przed rokiem i aż o 13 proc. mniej niż w lipcu. Tak złych wyników sprzedaży w sierpniu sprzedawcy nowych aut nie notowali od 2009 r. Liderem sprzedaży aut w Polsce pozostaje Skoda, czeska firma z grupy Volkswagena, na drugie miejsce wysorował się Volkswagen. Cała grupa VW ma już ponad 23 proc. udziału w sprzedaży nowych samochodów w Polsce. W odwrocie są dawni liderzy polskiego rynku. Fiat, który jest największym producentem samochodów w Polsce i przez wiele lat był liderem naszego rynku motoryzacyjnego, teraz zajmuje dopiero 10. miejsce na liście najpopularniejszych marek. Z Volkswagensem ostro rywalizuje Toyota, broniąc trzeciego miejsca na polskim rynku z udziałem 7,5 proc. Sprzedaż Opla - kolejnego znaczącego producenta aut w Polsce - zmalała w 2012 roku o jedną ósmą. W bieżącym roku rejestracje nowych aut Renault w Polsce zmniejszyły się o ponad jedną piątą i koncern ten spadł na dziewiąte miejsce. Lepiej radzi sobie Dacia - rumuńska marka Renault. W 2012 roku Polacy zarejestrowali prawie 6,4 tys. tych tanich aut z Rumunii, prawie dwa razy więcej niż przed rokiem.

Gazeta Wyborcza z 6.09.2012

Fabryka Toyoty w Wałbrzychu obchodzi dziesięciolecie działalności. W zakładzie powstają skrzynie biegów (wyprodukowano ich już ponad 4 mln sztuk) oraz silniki (2 mln sztuk do chwili obecnej) przeznaczone do większości oferowanych w Europie modeli koncernu. Inwestycja pochłonęła ponad 2 mld złotych.

Motor nr 25/2012

Kolejny przykład alokacji produkcji motoryzacyjnej do krajów nisko-kosztowych. Niemiecka firma tuningowa Carlsson, która specjalizuje się w autach marki Mercedes, została przejęta przez chińską grupę dealerską Zhongsheng. Chińczycy kupili 70% udziałów w Carlsson. Obie firmy mają zainwestować w nowe zakłady produkujące akcesoria motoryzacyjne w Chinach.

Motor nr 25/2012

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła przetarg na dostosowanie do standardów autostrady płatnej niedawno oddanego do użytku odcinka A2 między Łodzią a Warszawą. Pobór opłat ma się tam rozpocząć w 2013 roku. Koszt przejechania 140 kilometrowego odcinka powinien wynosić około 9 zł.

Motor nr 26/2012

Według najnowszych danych Komisji Nadzoru Finansowego w pierwszym kwartale 2012 roku towarzystwa ubezpieczeniowe zarobiły na obowiązkowym ubezpieczeniu samochodów OC 27,8 mln zł. To pierwszy dodatni wynik od 2007 roku. W 2011 roku straty towarzystw ubezpieczeniowych na obowiązkowym ubezpieczeniu samochodowym OC wyniosły blisko 500 mln złotych.

Motor nr 26/2012

Po pięciu miesiącach 2012 roku sprzedaż samochodów w Europie wyniosła nieco ponad 5 mln 442 tys. sztuk. Oznacza to spadek o 7,7% w porównaniu do analogicznego okresu 2011 roku. Maj był już ósmym z kolei miesiącem, w którym odnotowano spadek popytu na nowe samochody. Z 10 największych rynków w Europie wzrost zanotowała jedynie Polska (o 10,4%, najwięcej w zestawieniu), Wielka Brytania oraz Niemcy.

Motor nr 26/2012

Z dziesięciu najpopularniejszych nowych aut w Polsce od początku 2012 roku do końca maja największy wzrost sprzedaży w porównaniu do analogicznego okresu 2011 roku zanotowała Dacia Duster. Na pierwszym miejscu w statystyce sprzedaży jest Skoda Octavia, na którą od początku roku popyt wzrósł o 32%. Na drugim miejscu uplasowała się Skoda Fabia. Wprowadzenie do sprzedaży nowej generacji Toyoty Yaris wyraźnie poprawiło wyniki tego modelu. Spada natomiast sprzedaż wprowadzonej do produkcji w 2009 roku czwartej generacji Opla Astry. Od stycznia do maja 2012 roku nabywców znalazło 4083 sztuk tego auta, o 14% mniej niż w analogicznym okresie 2011 roku. Pomimo tego spadku kompaktowy Opel jest trzecim najpopularniejszym modelem w Polsce.

Motor nr 27/2012

W najnowszej generacji Forda Mondeo, która trafi na europejski rynek w 2013 roku, będzie można zamówić tylne pasy bezpieczeństwa z poduszka powietrzną. Rozwiązanie to zadebiutowało w amerykańskim Fordzie Explorerze w 2011 roku. W normalnym użytkowaniu pas z poduszką powietrzną niczym nie różni się od standardowego. W momencie zderzenia umieszczona w nim poduszka powietrzna napęcznieje w 40 milisekund, zmniejszając obrażenia klatki piersiowej, szyi i głowy pasażerów zajmujących tylne siedzenia pojazdu.

Motor nr 27/2012

W maju 2012 roku spośród 10 najpopularniejszych w Europie modeli samochodów osobowych jedynie Renault Megane sprzedawało się lepiej niż w analogicznym okresie 2011 roku. Aż 8 modeli zanotowało dwucyfrowe spadki. Największy spadek sprzedaży dotknął dwa flagowe modele koncernu Volkswagena – Polo (spadek o 25,8%) i Passata (spadek o 25,4%). Poważne obniżenie poziomu sprzedaży odnotował też Opel Astra, którego sprzedaż spadła o 21,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2011 roku.

Motor nr 28/2012

Po 12 miesiącach funkcjonowania systemu elektronicznego poboru opłat za drogi, viaToll przyniósł do budżetu państwa 817 mln zł wpływów. Do końca bieżącego roku kwota ta ma wzrosnąć do 1,1 mld zł, co pokryje koszty wdrożenia systemu. ViaToll ruszył 1 lipca 2011 roku i początkowo obejmował 1560 km dróg krajowych i autostrad. Od 1 lipca 2012 roku opłaty pobierane są na trasach o długości 1880 km.

Motor nr 28/2012

Za 124,8 mln zł hiszpańska firma FCC Construcción SA wybuduje w ciągu piętnastu miesięcy 8 kilometrową obwodnicę Szczuczyna (woj. Podlaskie). Obwodnica Szczuczyna stanowić będzie fragment planowanej drogi ekspresowej S-61 łączącej przejście graniczne w Budzisku z centralną Polską i będącą częścią Via Baltica

Polska Gazeta Transportowa nr 31-32/2012

Od początku realizacji programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” to jest od 2007 roku refundacja Komisji Europejskiej wydatków poniesionych przez GDDKiA w ramach projektów drogowych wyniosła blisko 21,6 mln zł. W ostatnich kilkunastu miesiącach oddano w Polsce do użytku rekordową liczbę kilometrów dróg, ale obecnie tempo prac ulega gwałtownemu spowolnieniu. Przyczyną tego stanu rzeczy są w większości przypadków problemy finansowe wykonawców, którzy wygrywali często przetargi oferując zaniżone ceny za swoje usługi, ale także malejąca liczba inwestycji.

Polska Gazeta Transportowa nr 31-32/2012

Na posiedzeniu polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. współpracy w dziedzinie międzynarodowych przewozów drogowych, które odbyło się w dniach 1-2 sierpnia bieżącego roku w Soczi podpisano umowę w myśl której na rok 2012 Polska otrzymała dodatkowo 70 tys. zezwoleń na wykonywanie przewozów drogowych między Polską a Rosją. W latach 2013-2015 zezwolenia dwustronne i tranzytowe mają być nielimitowane a ich wstępna wymiana dla strony polskiej wyniesie 205 tys. sztuk rocznie. Liczba zezwoleń na przewozy polskich przewoźników do i z krajów trzecich w latach 2013-2015 wzrośnie z obecnych 24 tysięcy do 45 tysięcy rocznie.

Polska Gazeta Transportowa nr 33-34/2012

1 stycznia 2013 roku wchodzi ostatecznie w życie nowe przepisy środowiskowe, w myśl których każda stacja paliwowa musi posiadać odpowiednie urządzenia do monitorowania wycieków i zabezpieczania zbiorników paliwowych (m.in. instalacje, urządzenia lub systemy przeznaczone do zabezpieczania przed przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód podziemnych i gruntowych). Według danych Urzędu Dozoru Technicznego na dzień 30 kwietnia 2012 roku jedynie 57% stacji i 47% baz paliwowych posiadało zbiorniki spełniające powyższe wymagania. Zdaniem ekspertów z rynku wypadnie przynajmniej 700 stacji paliwowych, których modernizacja nie będzie dla właścicieli opłacalna.

Polska Gazeta Transportowa nr 33-34/2012

29 sierpnia bieżącego roku oddano do użytku 20 kilometrową obwodnicę Mińska Mazowieckiego, stanowiącą pierwszy fragment autostrady A-2 wybudowany na wschód od Warszawy. W ramach obwodnicy kosztem 567,4 mln zł wybudowano m.in. 3 węzły drogowe (Mińsk Maz., Jakubów, Kałuszyn), 14 wiaduktów, 1 most, 13 przepustów, 2 miejsca obsługi podróżnych, 3 place pod stacje poboru opłat. Dotychczas przez centrum Mińska Mazowieckiego przejeżdżało ponad 26 tys. pojazdów, w tym aż 7 tys. pojazdów ciężkich na dobę.

Polska Gazeta Transportowa nr 36/2012

Zebral i opracował: MM

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2012 poz. 691).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. (Dz. U. 2012 poz. 764).

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie określenia wzoru informacji o wewnątrz-wspólnotowym nabyciu środka transportu (Dz. U. 2012 poz. 780).

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie określenia wzoru wniosku o wydanie zaświadczenia potwierdzającego brak obowiązku uiszczenia podatku od towarów i usług z tytułu przywozu środka transportu z terytorium innego państwa członkowskiego (Dz. U. 2012 poz. 781).

Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie kryteriów i trybu przyznawania kategorii naukowej jednostkom naukowym (Dz. U. 2012 poz. 877).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. 2012 poz. 898).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie programów kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających i przepro-wadzania egzaminów kwalifikacyjnych (Dz. U. 2012 poz. 901).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie umundurowania Inspekcji Transportu Drogowego (Dz. U. 2012 poz. 920).

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 9 sierpnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ramowego programu szkolenia kandydatów na egzaminatorów, sposobu prowadzenia ewidencji egzaminatorów oraz trybu wpisywania i skreślenia egzaminatorów z ewidencji (Dz. U. 2012 poz. 945).

Ustawa z dnia 27 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 2012 poz. 965).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania. (Dz. U. 2012 poz. 966).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. (Dz. U. 2012 poz. 973).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach. (Dz. U. 2012 poz. 995).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. 2012 poz. 996).

Z ŻYCIA ITS

Jubileusz 60-lecia ITS



W dniu 6 lipca 2012 roku w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego oraz w siedzibie Wyższej Szkoły Cła i Logistyki w Warszawie zorganizowano obchody Jubileuszu [60-lecia ITS](#). Preludium do uroczystości pod patronatem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomira Nowaka oraz Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego Barbary Kudryckiej, było odsłonięcie tablicy pamiątkowej oraz nadanie sali konferencyjnej placówki imienia prof. Mariana Madeyskiego - dyrektora Instytutu w latach 1961-1977. Odsłonięcia tablicy dokonał prof. Bogusław Liberadzki - poseł do Parlamentu Europejskiego.



Otwarcie uroczystości rocznicowych, przez Dyrektora ITS dr inż. Andrzeja Wojciechowskiego, miało miejsce w auli im. prof. Jana Szachułowicza w Wyższej Szkole Cła i Logistyki. Prowadzącym uroczystości Jubileuszu był pilot rajdowy i dziennikarz Maciej Wisławski. Udział w tym wydarzeniu wzięło ponad pięciuset gości, w tym przedstawiciele: Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Sprawiedliwości, Ministerstwa Ochrony Środowiska, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz Ministerstwa Zdrowia. W gronie gości znaleźli się także eurodeputowani, polscy parlamentarzyści, przedstawiciele firm związanych z ITS, a także kadra naukowa: Politechniki Warszawskiej, Politechniki Radomskiej, Politechniki Krakowskiej, Wojskowej Akademii Technicznej, Akademii Górniczo-Hutniczej, Polskiej Akademii Nauk, Akademii Morskiej w Gdyni, Instytutu Odlewnictwa, Instytutu Górnictwa, Instytutu Chemii Przemysłowej, Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Komendy Głównej Policji, Komendy Stołecznej Policji, Urzędu m.st. Warszawy oraz Banku Światowego. Głos w oficjalnej części ceremonii zabrali m.in.: Beata Bublewicz, Dorota Rutkowska oraz Beata Małecka-Libera - posłanki na Sejm RP, reprezentujące Parlamentarny Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Tadeusz Jarmuziewicz - Sekretarz Stanu w MTBiGM, prof. Bogusław Liberadzki - poseł do Parlamentu Europejskiego, prof. Leszek Rafalski - Przewodniczący Rady Głównej Instytutów Badawczych, prof. Janusz Łacny - szef Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) w Genewie. W ramach uroczystości w auli WSiCil zorganizowano także Jubileuszową konferencję naukową Wiedza - Transport -

Społeczeństwo, którą uświetniły wystąpienia:

- Ochrona środowiska w transporcie w pracach ITS - prof. dr hab. inż. Jerzy Merkisz,
- Działania ITS na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego - prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek,
- Metalowe materiały kompozytowe w motoryzacji - prof. dr hab. inż. Jerzy Sobczak.

Z okazji Jubileuszu Marszałek Województwa Mazowieckiego Adam Struzik uhonorował Instytut Medalem Pamiątkowym „Pro Masovia” Odznaczenie wręczył zastępca dyrektora Kancelarii Marszałka Rafał Zięba. W ramach tego wydarzenia wręczono także szereg odznaczeń państwowych i resortowych.



Z rąk Tadeusza Jarmuziewicza, Sekretarza Stanu w MTBiGM pracownicy ITS otrzymali: złote, srebrne oraz brązowe medale „Za długoletnią służbę”. Medale

„Za zasługi dla ITS” oraz medale „Zasłużony dla Transportu RP” wręczył Dyrektor ITS dr inż. Andrzej Wojciechowski.

ISEMOA - europejski projekt na temat mobilności

W dniu 12 lipca 2012 r. w Nowym Dworze Mazowieckim odbyło się spotkanie podsumowujące realizację projektu ISEMOA - „Wolna od barier i energooszczędna mobilność dla wszystkich”. Na ręce władzy Nowego Dworu Mazowieckiego tj. Burmistrza Pana Jacka Kowalskiego oraz jego zastępcy Pana Janusza Mikuszewskiego, a także Przewodniczącego Rady Miejskiej Pana Krzysztofa Bisialskiego przekazano międzynarodowy certyfikat potwierdzający udział Nowego Dworu Mazowieckiego, jako jedyne miasta w Polsce w audycie na temat mobilności w mieście. Projekt jest realizowany w ramach programu Inteligentna Energia dla Europy i dotyczy zarządzania mobilnością w mieście w odniesieniu do osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się, np. osób trwale lub czasowo niepełnosprawnych, osób z małymi dziećmi, z niewymiarowymi lub ciężkimi bagażami, osób starszych, osób z trudnościami w komunikowaniu się itd. Celem projektu jest zwrócenie uwagi władzom lokalnym na poprawę dostępności przestrzeni publicznej i transportu publicznego dla tych osób. Projekt ISEMOA był realizowany w Nowym Dworze Mazowieckim. Wdrożenie systemu odbyło się w trzech etapach:

1. spotkanie wstępne - przedstawienie różnych poglądów na temat jakości prowadzonych prac nad dostępnością w mieście,
2. spotkanie merytoryczne - utworzenie wspólnego stanowiska dotyczącego rozumienia zagadnienia jakości w pracach nad dostępnością,

3. spotkanie strategiczne - opracowanie planu działania w zakresie poprawy prac nad dostępnością.

W pracach nad realizacją projektu czynny udział brali przedstawiciele Urzędu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki, organizacji zrzeszających osoby z problemami poruszania się, firm transportowych oraz lokalnych mediów. Pierwsze efekty projektu są już widoczne - rozkłady jazdy na wybranych przystankach autobusowych w mieście zostały przystosowane dla osób niedowidzących i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, została również utworzona specjalna linia telefoniczna, dzięki której osoby z ograniczoną mobilnością mogą wcześniej zaplanować podróż. Dodatkowo przedstawiciele władz miasta Nowy Dwór Mazowiecki i przedstawiciele osób z ograniczoną mobilnością zobowiązali się do regularnych spotkań w celu współpracy nad polepszeniem dostępności przestrzeni publicznej.

Night Power 2012 z udziałem ITS



14 lipca 2012 roku w Płocku odbyła się kolejna edycja cyklu Night Power 2012 Grand Prix, która zgromadziła blisko 60 kierowców i rzeszę widzów. Night Power ma celu promocję bezpiecznych wyścigów

na popularnym dystansie 1/4 oraz 1/8 mili, które organizowane są na zamkniętych i specjalnie przygotowanych odcinkach dróg publicznych. Jednocześnie impreza służy poprawie bezpieczeństwa na drogach, wpisując się w światowy program poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ogłoszony przez ONZ. Seria wyścigów Night Power połączona jest także z dodatkowymi wydarzeniami tematycznymi. Dla obserwatorów sportowych zmagani przewidziano szereg atrakcji, w tym wystawę aut zabytkowych, konkursy z nagrodami, koncerty oraz pokazy kaskaderów. W ramach płockiej imprezy Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował symulator dachowania, czyli urządzenie, w którym pasażerowie sprawdzają działanie pasów bezpieczeństwa w trakcie pozorowanego dachowania pojazdu.

Wsparcie Polskiej Nauki i Technologii w krajach Azji i Pacyfiku

Departament Azji i Pacyfiku Ministerstwa Spraw Zagranicznych przekazuje catalog polskich technologii opracowany przez DAiP na podstawie wkładów z polskich instytutów badawczych w ramach projektu Wsparcia Polskiej Nauki i Technologii w krajach Azji i Pacyfiku (WPNT). Katalog zawiera opisy poszczególnych technologii wypracowanych przez polskie instytuty badawcze oraz podstawowe informacje nt. działalności prowadzonej przez te podmioty. Każda z technologii została zaprezentowana w sposób umożliwiający odbiorcy podjęcie decyzji, czy spełnia ona wymagane przez niego oczekiwania. Główne cele opracowania katalogu:

- zebranie w jednym miejscu polskiej oferty eksportowej z zakresu nowoczesnych technologii z różnych dziedzin. Podstawowym założeniem jest potraktowanie technologii jako produktu o wysokiej wartości dodanej. Wsparcie eksportu polskich technologii nie tylko przyczyni się do poprawy

sytuacji finansowej naszych jednostek naukowych, ale pozwoli również na modernizację struktury wymiany handlowej.

- wsparcie procesu poszukiwań zagranicznych partnerów do dalszego rozwoju technologii przez polskie instytuty badawcze.

Z uwagi na ograniczenia natury merytorycznej lub finansowej, szereg polskich jednostek naukowych nie jest w stanie samodzielnie rozwijać technologii, których koncepcję opracowały. Dzięki wiedzy nt. lokalnych uwarunkowań, nasze placówki dyplomatyczne w regionie mogłyby wesprzeć działania w poszukiwaniu partnerów współpracy w regionach Azji i Pacyfiku.

Dzień Bezpiecznego Kierowcy

Już po raz siódmy Krzysztof Hołowczyc, Fundacja Kierowca Bezpieczny oraz Krajowy Duszpasterz Kierowców ks. dr Marian Midura ogłosili 25 lipca Dniem Bezpiecznego Kierowcy. W dniu św. Krzysztofa, patrona kierowców, apelowali o ostrożną i rozważną jazdę na co dzień, aby wszystkim po polskich drogach podróżowało się bezpiecznie. W tym roku tradycyjnie towarzysząca obchodom Dnia Bezpiecznego Kierowcy akcja „Dzień bez mandatu”, zorganizowana została w Olsztynie przy ul. Leonharda (naprzeciwko stacji Statoil), m.in. przy udziale Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie. Kierowcy, którzy popełnili drobne wykroczenie zamiast mandatu wzięli udział w próbach na symulatorze zderzeń i dachowania, mającymi uświadomić, jak ważne jest zapinanie pasów bezpieczeństwa. Z kierowcami rozmawiali także Krzysztof Hołowczyc i Duszpasterz Kierowców ks. dr Marian Midura, którzy tego dnia kierowcom wręczali gadzety związane z tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. apteczki, komiksy, naklejki, kamizelki odbłaskowe, latarki oraz zapachy do samochodu,

przypominające o zachowaniu trzeźwości i rozwagi na drodze.

Pozew o ochronę dóbr osobistych przeciwko Wydawcy „Strefy Jazdy” - SPH Credo z Piły oraz redaktorowi Przemysławowi Pogorzelskiemu

Informujemy, że w dniu 25 lipca 2012 roku Instytut Transportu Samochodowego złożył pozew o ochronę dóbr osobistych do Sądu Okręgowego w Poznaniu Wydział XIV Cywilny z siedzibą w Pile przeciwko Wydawcy SPH Credo oraz red. Przemysławowi Pogorzelskiemu w związku z rozpowszechnianiem nieprawdziwych informacji naruszających dobre imię Instytutu Transportu Samochodowego zawartych w artykułach „Oczy szeroko otwarte” oraz „Jazda po bandzie, czyli nowy system dla WORD” z czerwca 2012 roku. Kwota wnioskowanego zadośćuczynienia to 75 tys. złotych, która zostanie przeznaczona na rzecz organizacji pożytku publicznego działających w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Czwarty Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Czwarty Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego został zorganizowany w dniu 25 lipca 2012 roku przez Komisję Europejską i cypryjską prezydencję UE w stolicy Cypru Nikozji. Konferencja pod hasłem przewodnim „większe zaangażowanie młodych w bezpieczeństwo na drogach” poświęcona została kwestii budowania kultury ruchu drogowego wśród młodych ludzi, egzekwowania przepisów oraz niebezpiecznych zachowań na drodze. Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ma na celu, z jednej strony, uwrażliwienie decydentów i opinii publicznej na problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, z drugiej zaś na zmianę zachowań użytkowników dróg, tak aby transport stał się bezpieczny i dostępny dla wszystkich.

Odślonięcie pomnika „Przejście”

Na zakończenie tygodnia Św. Krzysztofa, w dniu 29 lipca 2012 roku, w miejscowości Zabawa koło Tarnowa odsłonięto pierwszy w Polsce i w Europie pomnik ku czci ofiar wypadków komunikacyjnych i przestępstw. Na uroczystość przyjechały rodziny ofiar wypadków drogowych, przedstawiciele władz państwowych i samorządowych oraz reprezentanci wielu organizacji i instytucji zajmujących się m.in. bezpieczeństwem ruchu drogowego. Wszyscy zromadzeni podkreślali, iż budowa pomnika, jak również plany budowy Centrum Terapii po Traumie, to niezwykle cenna inicjatywa. Instytut Transportu Samochodowego reprezentowany był przez prof. Ryszarda Krystka, z-cę Dyrektora ds. Naukowych, dr Ewę Tokarczyk oraz Ewę Odachowską i Michała Kopackiego. Uroczystości odsłonięcia pomnika poprzedziła konferencja pt.: „Wypadek drogowy - konsekwencje uczestnictwa, pomoc ofiarom” współorganizowana przez ITS. Instytut został wyróżniony za pomoc w budowie pomnika oraz wkład merytoryczny w powstające Centrum Terapii po Traumie.

Klub Pancernika

klika w Fotelikach po raz piąty



1 sierpnia ruszyła kolejna edycja kampanii *Klub Pancernika klika w fotelikach*. Celem kampanii jest popularyzacja przewożenia

dzieci w urządzeniach ochronnych podczas każdej podróży samochodem niezależnie od długości trasy. Po raz pierwszy w historii kampanii przygotowane zostały dwie oddzielne linie komunikacyjne:

- do dzieci skierowany jest odnowiony spot telewizyjny, z nową piosenką do melodii „Czterech Pancernych”,
- do rodziców Pancernik przemawia wprost z fotela prezydenckiego, przypominające o dbaniu o bezpieczeństwo najmłodszych.

Powiększając zasięg i skuteczność kampanii przygotowana została odsłona outdoorowa, obecna na stacjach benzynowych w miejscowościach wypoczynkowych i na trasach dojazdowych do tych miejscowości. Podczas kontroli drogowych prowadzonych przez policję na terenie całego kraju wręczane będą dzieciom maskotki pancernika. Na stronach internetowych można znaleźć informacje dla dla rodziców na temat bezpiecznego przewożenia dzieci w fotelikach. Maskotka Pancernika Gustawa ma za zadanie przez cały rok przypominać dzieciom i dorosłym o potrzebie dbania o swoje bezpieczeństwo.

Patronat ITS nad Pracownikami Psychologicznych Badań Kierowców

Przedmiotem stałej troski środowiska psychologów transportu jest jakość wykonywanych badań psychologicznych oraz poziom orzecznictwa w tym zakresie. W środowisku psychologów transportu istnieje ogromne zapotrzebowanie na różnego rodzaju działania, które będą wspierać psychologów w ich pracy - są to zarówno seminaria, szkolenia, konferencje omawiające kwestie merytoryczne (jak chociażby Ustawa o kierujących pojazdami), ale również spotkania integrujące środowisko. Jednocześnie brakuje wymiany informacji między

psychologami, pracownikami w różnych częściach kraju.



Wychodząc naprzeciw, formułowanym od czasu decentralizacji kontroli i nadzoru, postulatowi zmierzającym do pewnej formy centralnego - głównie merytorycznego - wspierania psychologów i badań w kraju, Zakład Psychologii Transportu i Fizjologii ITS proponuje psychologom ofertę objęcia pracowni uprawnionych do badań psychologicznych kierowników dobrowolnym PATRONATEM. Taka forma daje psychologom poczucie merytorycznego bezpieczeństwa, możliwość stałego doskonalenia zawodowego. Stanowi też formę ujednolicenia orzecznictwa w skali kraju.

Systemy zarządzania jakością w organizacjach

Wysoki poziom jakości jest strategicznym celem organizacji, realizujących przyjętą misję i wizję, dążących do trwałej przewagi konkurencyjnej oraz do pogłębienia i rozszerzenia rynków. Aby to osiągnąć, potrzebna jest wiedza o zarządzaniu jakością i umiejętne jej wykorzystanie przez kadrę kierowniczą w procesach wdrażania i doskonalenia jakości, a także zaangażowanie w ten proces całego personelu organizacji. „Systemy zarządzania jakością w organizacjach” to monografia, która porusza kwestie:

- jak kształtować jakość?
- jak skutecznie zarządzać jakością?
- na czym polega integracja systemów zarządzania w organizacjach?
- jakie fazy i działania należy podjąć we wdrażaniu systemów zarządzania jakością i ich certyfikacji?

- jak kształtować kulturę jakości?
- jak doskonalić system zarządzania jakością?
- jakie narzędzia i metody są przydatne we wspomaganiu zarządzania jakością?
- jak zarządzać kosztami jakości?
- jaka jest odpowiedzialność dostawców za jakość wyrobów?

Publikacja ma charakter uniwersalny, tytułowe miano „organizacja” obejmuje bowiem spółki, korporacje, firmy, przedsiębiorstwa, instytucje - publiczne i prywatne - działające w różnych branżach, w tym także przedsiębiorstwa przemysłowe, logistyczne, usługowe, urzędy administracji, instytucje finansowe, służbę zdrowia itp. Opisywane zagadnienia są ilustrowane licznymi przykładami zastosowania teorii w praktyce.



Monografia prof. dr. inż. Jerzego Szkoły „Systemy zarządzania jakością w organizacjach” stanowi niezwykle wartościową pozycję w zbiorze literatury z zakresu zarządzania jakością. Opracowanie wyróżnia się bogactwem treści, oryginalnym i kompleksowym ujęciem złożonego problemu, logiczną strukturą i komunikatywnością języka, przejrzystym podejściem metodologicznym oraz niezwykle silnym związkiem z praktyką. Pozycja godna polecenia studentom i wykładowcom uczelni zarówno ekonomicznych, jak i technicznych, słuchaczom studiów podyplomowych i kursów oraz menedżerom w przedsiębiorstwach.

II Forum Bezpieczeństwa Transportu – raport

Forum Bezpieczeństwa Transportu to cykliczne spotkania na temat wybranych, kluczowych problemów transportu, zwłaszcza drogowego, które Instytut Transportu Samochodowego rozpoczął w dniu 1 marca 2012 roku. Ich celem jest dyskusja nad wynikami badań i analiz, które powinny stanowić podstawę do formułowania poglądów na temat kierunków polityki transportowej w kontekście zamierzeń światowych oraz unijnych instytucji i organizacji. Mamy nadzieję, że dyskusje te znacząco przyczynią się do ujednoczenia stanowiska w sprawie ważnych tematów, a Polska będzie mogła wzmocnić swoją pozycję solidnego partnera UE rozwiązującego problemy współczesnego transportu, jego bezpieczeństwa, wpływu na środowisko oraz zastosowania najnowszych technik i technologii transportu.

Nowa książka w ofercie wydawniczej ITS: Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Teoria i Praktyka. Edukacja

Z okazji Jubileuszu 60-lecia ITS ukazała się książka opracowana w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS pod tytułem „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Teoria i Praktyka. Edukacja”. Książka przeznaczona jest dla studentów pedagogiki oraz osób profesjonalnie zajmujących się edukacją w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego: nauczycieli, instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, policjantów, dziennikarzy, przedstawicieli organizacji społecznych i koncernów samochodowych, a także parlamentarzystów oraz przedstawicieli administracji rządowej i samorządowej. Zawiera treści o znaczeniu podstawowym zarówno w odniesieniu do zagadnień teoretycznych jak i działalności praktycznej, ma charakter teoretyczno-praktyczny, przedstawiający problematykę edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu

drogowego jako jedno z wyzwań współczesnej cywilizacji. Książka składa się z czterech części. Część pierwsza obejmuje sześć zagadnień teoretycznych dotyczących: miejsca i roli edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w pedagogice, edukacji w polityce Unii Europejskiej na lata 2011-2020, badań naukowych w bezpieczeństwie ruchu drogowego, nowych metod uczenia się dorosłych, kultury oraz efektywności edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W części drugiej przedstawiono zagadnienia dotyczące edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej i w Polsce, przytoczono przykłady dobrych praktyk oraz najpilniejsze potrzeby w tym obszarze. Część trzecia dotyczy szkolenia kierowców. Główny akcent położono na dwie grupy kierowców - młodych i niedoświadczonych oraz starszych wiekiem, właściwe przygotowanie instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami do wykonywania zawodu, a także nowoczesną technologię w kształceniu kierowców. W części czwartej przedstawiono zasady tworzenia i prowadzenia kampanii społecznych, w tym kampanii z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz elementy zwiększające ich efektywność, a także wskazano przykłady dobrych praktyk w tym zakresie. W książce wykorzystano w dużym stopniu dotychczasowy dorobek pracowników Instytutu Transportu Samochodowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wprowadzono zagadnienia, które będą wyzwaniem na nadchodzące lata.

23-cia Konferencja ESV

Kolejna edycja spotkań w ramach Międzynarodowej Konferencji Technicznej ESV poświęcona zwiększeniu bezpieczeństwa pojazdów, odbędzie się w dniach 27-30 maja 2013 r. w centrum wystawienniczym Coex Convention Center w Seulu (Korea). Konferencje w ramach

cyklu ESV to znakomita okazja do wymiany doświadczeń i dzielenia się innowacyjnymi osiągnięciami z zakresu bezpieczeństwa pojazdów silnikowych. Konferencje ESV odbywają się od 1970 roku. Do 1994 roku organizowane były pod nazwą Międzynarodowa Konferencja Techniczna dotycząca eksperymentalnych pojazdów bezpiecznych (Experimental Safety Vehicles - też w skrócie ESV). Międzynarodowy program ESV został zainicjowany w 1970 roku przez Komitet NATO d/s Wyzwań Stojących przed Współczesnym Społeczeństwem i jest sponsorowany przez Krajowy Zarząd Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA) Ministerstwa Transportu USA (US Department of Transportation - DOT). W programie aktywnie uczestniczą następujące kraje: Australia, Niemcy, Włochy, Japonia, Holandia, Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, Szwecja, Kanada, Francja, Polska, Korea Południowa oraz USA. Początkowo celem programu było opracowanie konstrukcji eksperymentalnych pojazdów bezpiecznych dla podniesienia poziomu wiedzy w inżynierii bezpieczeństwa pojazdów oraz stworzenie forum wymiany informacji technicznej między głównymi uprzemysłowionymi krajami świata. Po pewnym czasie cel ten został rozszerzony również na inne zagadnienia konstrukcji pojazdów poprawiające bezpieczeństwo ich poruszania się po drodze. Konferencja ESV, która odbywa się co 2 - 3 lata jest jedną z najważniejszych technicznych konferencji międzynarodowych. Zapewnia unikalne forum zwracające uwagę na szeroki zakres zagadnień bezpieczeństwa pojazdów drogowych i badań na ten temat. Uczestniczą w niej przedstawiciele władz państwowych, przemysłu i społeczności naukowo-badawczych. Polskim reprezentantem w Komitecie organizacyjnym ESV jest z-ca Dyrektora ITS Wojciech Przybylski, a na 21 konferencji ESV (Stuttgart 2009)

Międzynarodowa Rada Programowa zaakceptowała 2 ekspertów z Instytutu Transportu Samochodowego (Wojciech Przybylski i Jerzy Kownacki), jako współprzewodniczących 2 z 15 sesji technicznych. Jest to tym bardziej ważne, że w tej konferencji przewodniczący Sesji ma decydujący wpływ na kwalifikację referatów i układ ich prezentacji.

Night Power w Łomży z udziałem ITS



18 sierpnia 2012 roku w Łomży odbyła się kolejna edycja cyklu Night Power 2012 Grand Prix, która zgromadziła blisko 60 kierowców i rzeszę widzów. Night Power ma celu promocję alternatywnych i bezpiecznych wyścigów na popularnym dystansie 1/4 oraz 1/8 mili, które organizowane są na zamkniętych i specjalnie przygotowanych odcinkach dróg publicznych. Impreza wpisując się w światowy program poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ogłoszony przez ONZ. Seria wyścigów Night Power połączona jest także z dodatkowymi wydarzeniami tematycznymi. Dla obserwatorów sportowych zmagania przewidziano szereg atrakcji, w tym wystawę aut zabytkowych, konkursy z nagrodami, koncerty oraz pokazy kaskaderów. Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował symulator dachowania, czyli urządzenie, w którym pasażerowie sprawdzają działanie pasów bezpieczeństwa w trakcie pozorowanego dachowania pojazdu.

Odblaskowi.pl – widoczni na drodze

Rusza kolejna edycja akcji społeczno-edukacyjnej Odblaskowi.pl. W tym roku akcja jest wyjątkowa ze względu na ogólnopolski zasięg, w jakim prowadzone będą działania. Odblaskowy Patrol

przejeździe 5000 km - od Rzeszowa po Szczecin - dlatego zachęcamy do zapoznania się z planem trasy. Wszędzie, gdzie pojawi się Odblaskowy Patrol będzie można otrzymać bezpłatnie odblaskowe opaski. Kampania społeczno-edukacyjna Odbla-skowi.pl ma na celu zwrócenie uwagi na istotny problem bezpieczeństwa na drogach w okresie jesienno-zimowym - kiedy zmrok zapada szybciej, częściej występują opady atmosferyczne, a widoczność jest ograniczona. Ma również za zadanie zwiększenie świadomości o zagrożeniach wśród najmłodszych oraz zakłada działania propagujące zasady bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. Akcja przeprowadzana od 2010 roku przybrała formę ogólnopolskiej kampanii, której głównym punktem są eventy, prezentacje i zajęcia edukacyjne - podczas których rozdawane są bezpłatne opaski odblaskowe. Noszenie odblaskowych opasek jest skutecznym sposobem zwiększenia widoczności pieszych i rowerzystów na drogach, co przekłada się na poprawę ich bezpieczeństwa po zmroku. Kolejną przyczyną, która skłania do realizacji działań promujących noszenie odblasków jest obowiązek ustawowy, jaki nakłada polskie prawo na dzieci do 15 roku życia. Artykuł 43. pkt. 2 Prawa o Ruchu Drogowym mówi, że dziecko w wieku do 15 lat, poruszające się po drodze po zmierzchu, poza obszarem zabudowanym, jest obowiązane używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu. Będąc uczestnikiem drogi, nosząc ciemne ubranie bez odblasku, człowiek widoczny jest dopiero z odległości 20 metrów. W jasnym ubraniu, bez odblasku nasza widoczność zwiększa się zaledwie do 30 metrów. Jeśli samochód jedzie z prędkością 100 km/h pokona ten dystans w sekundę. W tym czasie nie zdąży nawet rozpocząć hamowania. Założenie elementów odblaskowych zwiększa odległość, z której jesteśmy widoczni nawet do 150-300 metrów, a gdy kierowca nadjeżdżającego

samochodu użyje długich świateł - nawet do około 1000 metrów.

Blue Corridor 2012 - Międzynarodowa Konferencja CNG/LNG

W dniu 12 września 2012 roku Stowarzyszenie Użytkowników Pojazdów Zasilanych Sprężonym Gazem Ziemnym NGV Polska wspólnie z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji (PIMOT) zorganizowało w Wyższej Szkole Cła i Logistyki międzynarodową konferencję poświęconą wykorzystaniu gazu ziemnego do zasilania pojazdów. Konferencja warszawska była jednym z 7 spotkań, które odbędą się także w Moskwie, Mińsku, Pradze, Paryżu, Brukseli oraz Berlinie na przestrzeni września tego roku. Spotkania są częścią projektu Blue Corridor 2012, którego celem jest przybliżenie decydentom oraz przedsiębiorcom wykorzystania ekologicznego i oszczędnego paliwa, jakim jest gaz ziemny, do zasilania pojazdów. Ideą projektu Blue Corridor jest pokonanie dystansu 6100 kilometrów grupą pojazdów. Konwój wyruszy 8 września z Moskwy i dotrze do Warszawy 12 września. Każde z odwiedzanych państw wystawia do rajdu pojazdy zasilane gazem ziemnym. Polskę w tym międzynarodowym przedsięwzięciu będą reprezentować przedstawiciele Stowarzyszenia NGV Polska (Bartłomiej Kamiński, Karol Wieczorek), Przemysłowego Instytutu Motoryzacji (Łukasz Kowalski) oraz autoryzowanego dealera Mercedes-Benz, MB Poznań (Adam Staniszewski). W ramach konferencji w WSCiL dr inż. Wojciech Gis z Centrum Ochrony Środowiska Instytutu Transportu Samochodowego wygłosił referat pt. „Wykorzystanie biometanu w komunikacji miejskiej”. Referat był częścią merytoryczną europejskiego projektu Baltic Biogas Bus, który realizuje ITS. Projekt ma na celu spopularyzowanie możliwości pozyskiwania i używania biogazu, pochodzącego ze źródeł odnawialnych, do zasilania pojazdów komunikacji miejskiej, w państwach regionu Morza Bałtyckiego.

O Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach

W lipcu i sierpniu 2012 r. o ITS między innymi pisano w prasie:

- Magazyn Autostrady z dn. 01.07.2012 r. „**II Forum Bezpieczeństwa Transportu**”;
- Metro Warszawa z dn. 12.07.2012 r. „**Głupi jak Polak na A2**”;
- Dziennik Gazeta Prawna z dn. 13.07.2012 r. „**Wybudować autostradę koncesjonowaną? Bezczenne**”;
- Auto Świat z dn. 16.07.2012 r. „**ITS – jubileusz 60-lecia**”;
- Echo Dnia Radomskie z dn. 16.07.2012 r. „**Policjanci rozdają dzieciom maskotki**”;
- Polska Gazeta Transportowa z dn. 18.07. 2012 r. „**Minęło już 60 lat**”;
- Polska Gazeta Wrocławska z dn. 24.07.2012 r. „**Zadbajmy o bezpieczeństwo najmłodszych pasażerów**”;
- Moto Ekspres z dn. 24.07.2012 r. „**Zmęczenie kierowcy przyczyna wypadku drogowego**”;
- Gazeta Pomorska Kujawska z dn. 25.07. 2012 r. „**Pancernik Gustaw na drogowym policyjnym patrolu**”;
- Dziennik Gazeta Prawna B z dn. 30.07.2012 r. „**Kasy fiskalne nie wpłyną na ocenę nauki jazdy**”;
- Polska Dziennik Łódzki z dn. 30.07.2012 r. „**20 mln Polaków ma prawo jazdy**”;
- Nowości z dn. 30.07.2012 r. „**Fotelik – ważna rzecz**”;
- Gazeta Olsztyńska z dn. 31.07.2012 r. „**Opamiętajmy się musimy przeżyć**”;
- Przewodnik Katolicki z dn. 05.08.2012 r. „**Pomnik ku czci ofiar wypadków komunikacyjnych**”;
- Polska Gazeta Krakowska z dn. 10.08.2012 r. „**Zamiast kija będzie marchewka**”;
- Życie Częstochowskie z dn. 13.08.2012 r. „**Wakacje = narkotyki?** ”.

656.13.052
656.13.007.2

Jazda samochodem
Kierowcy samochodów

ITS
ang.

Lana M. Trick, Seneca Brandigampola, James T. Enns, How fleeting emotions affect hazard perception and steering while driving: The impact of image arousal and valence, Jak emocje wpływają na postrzeganie ryzyka i prowadzenie pojazdu: wpływ jaskrawości i treści reklam na kierowców, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 222-229.

EMOCJE, PROWADZENIE POJAZDU, UWAGA KIEROWCY, BRD

Wykorzystanie wideo-billboardów usytuowanych przy drogach jest coraz bardziej powszechne, jednak tego typu projekcja może negatywnie wpływać na kierowców. W artykule opisano wyniki badania odczuć kierowców związanych z tego typu urządzeniami, a wpływem na jazdę. Badania przeprowadzono w symulatorze jazdy. Analizowano reakcję podczas prowadzenia pojazdu przy równoczesnym wyświetlaniu różnych obrazów. Jaskrawość prezentowanych obrazów, jak również ich treść miały wpływ na prowadzenie pojazdu.

33/2012

P.Pawlak

656.13.052.001.5

Jazda samochodem - badania

ITS
ang.

656.13.052.001.5

Jazda samochodem - badania

ITS
ang.

Orit Taubman - Ben-Ari, Dalia Yehiel, Driving styles and their associations with personality and motivation, Style jazdy kierowców, ich powiązanie z osobowością i motywacją do pewnych rodzajów zachowań, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 416-422.

STYLE KIEROWANIA, KIEROWCY, OSOBOWOŚĆ

W artykule opisano badania, w których określano związek pomiędzy stylem kierowania a pięcioma czynnikami osobowościowymi i postrzeganymi korzyściami, tak aby zrozumieć styl jazdy danego kierowcy. 320 kierowców (150 mężczyzn, 170 kobiet) uzupełniło kwestionariusz dotyczący stylu jazdy, osobowości oraz motywacji do jazdy. Wyniki pokazują, iż każdy styl jazdy jest powiązany z zestawem czynników socjo-demograficznych, osobowości i czynników motywacyjnych. Omówiono również podejście do tego zagadnienia, w celu opracowania skutecznych interwencji dostosowanych do różnych profili kierowców.

35/2012

P. Pawlak

656.13.052.001.5

Jazda samochodem - badania

ITS
ang.

Daniel J. Findley, Joseph E. Hummer, William Rasdorf, Charles V. Zegeer, Tyler J. Fowler, Modeling the impact of spatial relationships on horizontal curve safety, Modelowanie wpływu czynników przestrzennych na poziom bezpieczeństwa na zakręcie drogi, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 296-304.

ZAKRĘTY, KOLIZJE, BEZPIECZEŃSTWO, WYPADKI

Zakręty dróg są niebezpieczniejszymi odcinkami drogi, a bezpieczeństwo na zakręcie zależy od różnych czynników, przede wszystkim są to czynniki geometryczne. Powyższe badanie zaleca stosowanie modelu, który wykorzystuje przestrzenne rozważania na temat zakrętów i przewiduje bezpieczeństwo na tych odcinkach drogi.

34/2012

P. Pawlak

656.1.05:656.08

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

ITS
ang.

Rune Elvik, The range of replications technique for assessing the external validity of road safety evaluation studies, Metody do oceny wiarygodności badań oceniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s.272-280.

WYPADKI, BADANIA, BRD, TRENDY

Niniejszy artykuł przedstawia metody statystyczne, które mogą zostać wykorzystane do oceny wiarygodności badań oceniających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Badanie to ma na celu zwiększenie zaufania do wyników badań prowadzonych w tym zakresie. Technika ta została zilustrowana przykładami liczbowymi.

37/2012

P. Pawlak

Guozhen Zhao, Changxu Wu, The effects of driver identity on driving safety in a retrospective feedback system, Wpływ ujawniania tożsamości kierowcy podczas badań, na bezpieczeństwo jazdy, w retrospektywnym systemie informacji zwrotnej, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 354-365.

BRD, KIEROWCA, PRZEKRACZANIE PRĘDKOŚCI

Celem badań było zaproponowanie nowego retrospektywnego systemu informacji zwrotnej, który przy pomocy badań na symulatorze mierzył bezpieczeństwo i umiejętności kierowców. Przeprowadzono badania na 30 kierowcach w 3 konfiguracjach: kontrolnej, tj. bez informacji zwrotnej, w sytuacji, kiedy kierowca podawał swoje imię i nazwisko i miał informacje zwrotne oraz w sytuacji kiedy kierowca był anonimowy i również otrzymywał informacje zwrotne. Wyniki pokazują iż w konfiguracji, w której kierowca podał swoje imię i nazwisko, kierowcy zachowywali większe bezpieczeństwo podczas jazdy.

36/2012

P. Pawlak

656.1.05:656.08

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

ITS
ang.

. Andrew P. Tarko, Use of crash surrogates and exceedance statistics to estimate road safety, Korzystanie z manekinów zderzeniowych i ocena statystyki w celu szacowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s.230-240.

BRD, MODELOWANIE BEZPIECZEŃSTWA, WYPADKI, RUCH DROGOWY

Ograniczone zdolności istniejących obecnie modeli bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze względu na nieodpowiednią jakość danych statystycznych, nie odzwierciedlają właściwie efektów i źródeł wypadku. W powyższym artykule zaproponowany został nowy paradygmat modelowania, który łączy w sobie cechy kilku modeli bezpieczeństwa

39/2012

P. Pawlak

656.1.05:656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS
ang.
Peter Y. Park, Jason Young, Investigation of a supplementary tool to assist in the prioritization of emphasis areas in North American strategic highway safety plans, Badanie narzędzi pomocnych do wyznaczania obszarach potencjalnie niebezpiecznych pod względem BRD w Ameryce Północnej w ramach planowania strategii bezpieczeństwa na drogach, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 392– 405.

PLAN BEZPIECZEŃSTWA NA DROGACH, BRD, POLITYKA BRD, KOLIZJE

Ważną potencjalną korzyścią z tworzenia polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wyznaczenie obszarów potencjalnie niebezpiecznych (tzw. obszarów nacisku) i zarządzanie nimi. Dzięki temu właściwe organy rządowe lub samorządowe mogą w danych obszarach, prowadzić odpowiednie akcję mające na celu zmniejszenie liczby wypadków. W artykule opisano, jak można jeszcze skuteczniej typować tego typu obszary, aby poprawić stan BRD.

38/2012

P. Pawlak

614.8

Wypadki drogowe

ITS
ang.

Moinul Hossain, Yasunori Muromachi, A Bayesian network based framework for real-time crash prediction on the basic freeway segments of urban expressways, Sieć bayesowska wykorzystywana do przewidywania, w czasie rzeczywistym, wypadków na podstawowych odcinkach autostrad w obszarach miejskich, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 373-381.

BRD, MODELE PRZEWIDYWANIA WYPADKÓW, SIEĆ BAYESOWSKA

Koncepcja określania ryzyka wydarzenia się wypadku w bardzo krótkim przedziale czasu, będzie miała coraz więcej praktycznych zastosowań, ze względu na rozwój systemów informatycznych oraz nowoczesnej technologii. Mimo, iż takie systemy już działają, to są one mało dokładne. Artykuł ten opisuje główne wady istniejących modeli i proponuje rozwiązania ulepszające oraz metody przyszłego modelowania w tym zakresie. Przedstawiony został również model oparty na sieci Bayesowskiej, służący do oceny ryzyka oraz opisana została jego skuteczność.

614.8

Wypadki drogowe

ITS
ang.

Srinivas Reddy Geedipally, Dominique Lord, Soma Sekhar Dhavala, The negative binomial-Lindley generalized linear model: Characteristics and application using crash data, Ujemny, dwumianowy model liniowy Lindleya: charakterystyka i zastosowanie na podstawie danych o wypadkach, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s.258-265.

MODEL LINDLEYA, BRD, WYPADKI DROGOWE

W ostatnim czasie analitycy bezpieczeństwa ruchu drogowego poświęcili wiele pracy nad rozwojem oraz zastosowaniem nowych i innowacyjnych modeli do analizy danych o wypadkach. Celem niniejszego opracowania jest opisanie zastosowania uogólnionego modelu liniowego Lindleya do analizy wypadków w ruchu drogowym.

40/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe - badania

ITS
ang.

M. Gould, D.R. Poulter, S. Helman, J.P. Wann, Errors in judging the approach rate of motorcycles in nighttime conditions and the effect of an improved lighting configuration, Błędy w ocenie tempa zbliżania się motocykli w warunkach nocnych oraz wpływ ulepszonej konfiguracji oświetlenia, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 432-437.

PERCEPCJA, WIDOCZNOŚĆ, MOTOCYKLE, BRD

Jednym z podstawowych czynników przyczyniających się do wypadków drogowych jest zły osąd prędkości zbliżania się pojazdu. Powyższy artykuł opisuje badania, w których oceniano umiejętności kierowców do oceny prędkości zbliżania się motocykli i samochodów, w warunkach nocnych, kiedy widoczne były tylko reflektory zbliżającego się pojazdu. Omówiono wyniki, które mogą być istotne dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i pozwolą ulepszyć konfigurację oświetlenia motocykli.

41/2012

P. Pawlak

614.8

Wypadki drogowe

ITS
ang.

Jeremy Broughton, The influence of car registration year on driver casualty rates in Great Britain, Wpływ daty pierwszej rejestracji pojazdu na poziom odniesionych obrażeń w wypadku samochodowym, przykład Wielkiej Brytanii, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 438-445.

BRD, WYPADKI, POJAZD, URAZY KIEROWCY, WIELKA BRYTANIA

Powyższy artykuł przedstawia analizę danych (korzystając z Brytyjskiego systemu na temat wypadków drogowych), które określają związek pomiędzy odniesionymi obrażeniami w wypadku a typem pojazdu i datą jego pierwszej rejestracji. Przedstawione są dane z lat 2003-2007. Skupiono się w dużej mierze na dacie pierwszej rejestracji, ponieważ pozwala to określić pośrednio rozwój w dziedzinie projektowania pojazdów i bezpieczeństwa ich użytkowników.

42/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe - badania

ITS
ang.

43/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe - badania

ITS
ang.

Suzanne Polinder, Maria Segui-Gomez, Hidde Toet, Eefje Belt, Dinesh Sethi, Francesca Racioppi, Ed F. van Beeck, Systematic review and quality assessment of economic evaluation studies of injury prevention, Systematyczny przegląd i ocena efektywności badań dotyczących ekonomicznej korzyści zapobiegania urazom odniesionym w ruchu drogowym, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 211– 221.

ZAPOBIEGANIE WYPADKOM, BRD, KOSZT WYPADKÓW

Celem powyższego artykułu jest opisanie oceny efektywności badań dotyczących ekonomicznej korzyści zapobiegania urazom odniesionym w ruchu drogowym. Analizując dostępne bazy danych przeanalizowano 48 badań. Przegląd ten pokazał, że podejście do oceny ekonomicznej korzyści zapobiegania urazom szeroko się różni i większość badań nie spełnia metodologicznego rygoru. Należy poprawić jakość i zharmonizować badania tego typu. Jednym ze sposobów realizacji tego celu byłoby ustanowienie międzynarodowych wytycznych w tym względzie.

44/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe - badania

ITS
ang.

Koyin Chang, Chin-Chih Wu, Yung-Hsiang Ying, The effectiveness of alcohol control policies on alcohol-related traffic fatalities in the United States, Skuteczność polityki kontroli alkoholu w związku z liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych spowodowanych przez pijanych kierowców w Stanach Zjednoczonych Ameryki, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 406-415.

WYPADKI ZWIĄZANE Z ALKOHOLEM, MODEL PANELU GLS, PREWENCJA, USA

Idea wprowadzenia polityki kontroli alkoholu wśród kierowców powstała na początku lat 80tych, miało to ograniczyć liczbę wypadków spowodowanych przez pijanych kierowców. W artykule analizowanych jest 9 różnych polityk w tym względzie w USA. Wyniki pokazują, iż najskuteczniejszą metodą mającą na celu ograniczenie ofiar związanych z udziałem pijanych kierowców w wypadkach jest polityka „zero tolerancji”.

45/2012

P. Pawlak

614.8

Wypadki drogowe

ITS
ang.

J.R. Elliott, C.K. Simms, D.P. Wood, Pedestrian head translation, rotation and impact velocity: The influence of vehicle speed, pedestrian speed and pedestrian gait, Urazy głowy pieszych podczas wypadku drogowego: wpływ prędkość pojazdu i ruchu pieszego, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 342-353.

KOLIZJA PIESZY-POJAZD, REKONSTRUKCJA KOLIZJI, BRD

W kolizjach drogowych, urazy pieszych zakończone zgonem, stanowią około 11% i 20% ofiar odpowiednio w USA i UE. W słabiej rozwiniętych krajach, większość ofiar w ruchu drogowym to piesi. W niniejszym artykule analizowano wpływ prędkość pojazdu i ruchu pieszego podczas kolizji, na urazy głowy pieszego.

46/2012

P. Pawlak

Kara E. MacLeod, Julia B. Griswold, Lindsay S. Arnold, David R. Ragland, Factors associated with hit-and-run pedestrian fatalities and driver identification, Czynniki związane ze śmiercią pieszych w wypadkach drogowych, w których kierowca uciekł z miejsca zdarzenia, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 366-372.

WYPADKI, ALKOHOL, KIEROWCY, UCIECZKA Z MIEJSCA WYPADKU, USA

Problem potrącenia pieszego i ucieczki z miejsca wypadku przez kierowcę jest dużym problemem. W latach 1998-2007 w USA, ponad 18% wypadków w których doszło do śmierci pieszego było spowodowanych przez kierowców, którzy uciekli z miejsca zdarzenia. W badaniu przeanalizowano czynniki, które mogą wpływać na takie zachowanie kierowcy.

47/2012

P. Pawlak

614.8.001.5

Wypadki drogowe - badania

ITS
ang.

C. Horvath, I. Lewis, B. Watson, The beliefs which motivate young male and female drivers to speed: A comparison of low and high intenders, Czynniki, które wpływają na młodych kierowców: mężczyzn i kobiety, aby przekraczać prędkość: porównanie tych osób, Accident Analysis & Prevention, 2012, Volume 45, s. 334-341.

MŁODZI KIEROWCY, PRĘDKOŚĆ, INTENCJE, BRD

W Australii, młodzi kierowcy w wieku 17-24 lat, szczególnie mężczyźni, znajdują się w grupie najwyższego ryzyka udziału w wypadku drogowym z ofiarami śmiertelnymi. Badanie czynników wpływających na zachowanie młodych kierowców pozwala na lepsze zrozumienie ryzykownych zachowań, takich jak m.in. nadmierna prędkość. Omawiane wyniki pokazują, iż warto tworzyć kampanie edukacyjne mające na celu zachęcanie młodych kierowców do wolniejszej jazdy.

48/2012

P. Pawlak

