

Biuletyn Informacyjny ITS

5-2012
Zeszyt 5 (53)



DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY
INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

Redaguje: Kolegium Redakcyjne
w składzie: Andrzej Damm, Anna Dzieniowska (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 w listopadzie 2012 r. Nakład 400 egz.

poz. rej. 15/2012

Spis treści

	str.
Wykorzystanie infrastruktury transportowej w Polsce podczas Mistrzostw Europy 2012. P.Pawlak.	5
Skoda 1200 . B. Zakrzewski.	13
Fakty i opinie.	25
Nowe przepisy.....	35
Z życia ITS	36
Przegląd dokumentacyjny	57

WYKORZYSTANIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W POLSCE PODCZAS MISTRZOSTW EUROPY 2012

1. Wprowadzenie

Od zakończenia Mistrzostw Europy w piłce nożnej zorganizowanych przez Polskę i Ukrainę minęło prawie pół roku. Było to bardzo udane wydarzenie sportowe, jednak warto również ocenić organizację rzeczonych mistrzostw, patrząc od strony infrastruktury transportowej.

Władze Unii Europejskich Związków Piłkarskich (UEFA - Union of European Football Associations), 18 kwietnia 2007 roku zdecydowały o przyznaniu Polsce i Ukrainie organizacji Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku. Entuzjazm był ogromny, wydawało się, iż jest wystarczająco dużo czasu, aby zdążyć ze wszystkimi niezbędnymi inwestycjami. Organizatorzy mieli zdążyć zarówno z budową stadionów, jak również z rozbudową infrastruktury drogowej, kolejowej czy modernizacją lotnisk. Jeszcze w 2007 roku podjęto odpowiednie kroki prawne, wprowadzono Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 roku w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. z 2007 r. Nr 192, poz. 1385). W rozporządzeniu tym wymienione zostały takie działania jak m.in.:

- budowa stadionów w Warszawie, Gdańsku i Wrocławiu oraz rozbudowa stadionu w Poznaniu,
- modernizacja stadionów pomocniczych w Krakowie i Chorzowie,
- modernizacja i budowa infrastruktury drogowej, kolejowej oraz lotniczej,
- modernizacja obiektów noclegowo-hotelowych czy budowa innych obiektów istotnych ze względu na jak najlepsze zaspokojenie potrzeb gości mistrzostw.

Wszystkie te działania miały zapewnić kibicom swobodny dostęp do aren mistrzostw. Podstawowymi zmianami infrastrukturalnymi były plany związane z budową i modernizacją dróg.

Ostatnie dni, tuż przed rozpoczęciem mistrzostw (tj. przed 8 czerwca 2012 roku) były nerwowe dla firm realizujących projekty infrastrukturalne, jak również dla urzędników z Ministerstwa Transportu, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz innych instytucji, które nadzorowały pracę nad ich realizacją.

2. Infrastruktura drogowa

Biorąc pod uwagę lokalizację miast gospodarzy mistrzostw w Polsce oraz reprezentację krajów biorących udział w mistrzostwach, autostrady A2 i A4 były kluczowe dla komunikacji drogowej. Ich rozbudowa bądź modernizacja miała przyczynić się do bardziej komfortowego i szybszego przemieszczania się kibiców. Duża część kibiców z Czech i Niemiec przyjechała do Polski własnymi samochodami, korzystając właśnie z autostrady A2 lub A4. Autostrada A4 miała również łączyć granicę polsko - niemiecką z granicą polsko - ukraińską.

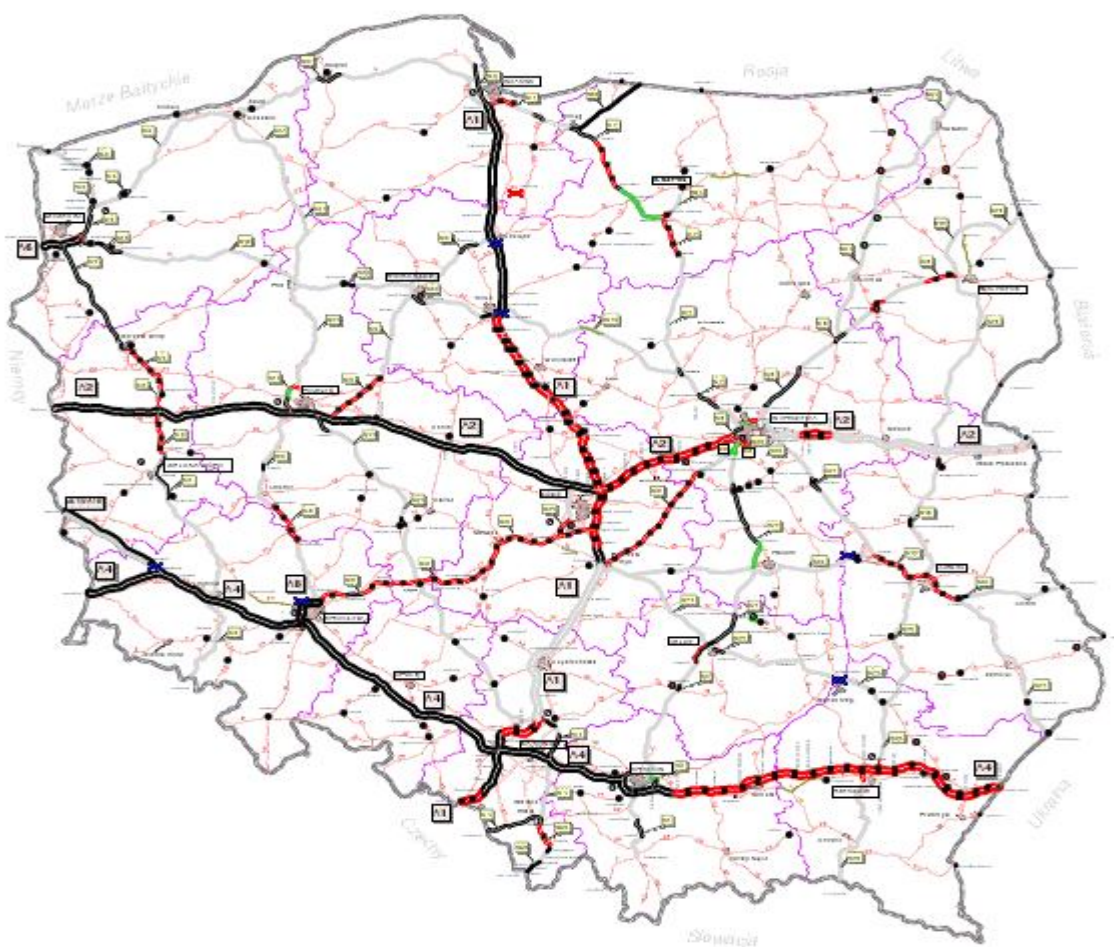
\Plany i zapowiedzi były ambitne. Po pierwsze, miały zostać ukończone odcinki autostrady A2, tak aby skomunikować połączeniem autostradowym dwie europejskie stolice: Warszawę i Berlin. Niestety autostrada A2 na „Euro” była przejezdna jedynie dzięki specustawie – kwestia ta rozstrzygała się do ostatnich chwil przed rozpoczęciem mistrzostw. W razie ewentualnego nieukończenia prac na autostradzie A2, połączenie autostradowe między Łodzią i Warszawą miało być zastąpione połączeniem trasą ekspresową S8, na której trwały prace modernizacyjne (odcinek Piotrków Trybunalski – Warszawa). Niestety na S8 prace również się opóźniały i dopiero w listopadzie 2012 roku oddano do użytku prawie cały odcinek. Ostatecznie, na dzień przed otwarciem mistrzostw, Warszawa uzyskała autostradowe połączenie z Berlinem. Prace wykończeniowe na ostatnich odcinkach autostrady A2 nadal

trwają, jednak sam fakt realizacji tej inwestycji jest istotny dla polskiej sieci połączeń drogowych.

Na mistrzostwa planowano również ukończyć pracę przy autostradzie A4, tak aby połączyć Niemcy, Polskę i Ukrainę, niestety nie udało się zrealizować tych zamierzeń. W przypadku tej autostrady, na czas organizacji mistrzostw, bez problemów można było się poruszać między zachodnią granicą Polski a Krakowem, jednak budowa odcinków autostrady A4 pomiędzy Krakowem a ukraińską granicą nastrocza do tej pory wielu trudności.

Pozytywnie należy ocenić oddanie do użytku odcinków autostrady A1 na północy Polski. Odcinki te tworzą autostradową obwodnicę Trójmiasta i pozwoliły na skomunikowanie Gdańska i Torunia szybkim połączeniem drogowym. Fakt ten skrzętnie wykorzystali irlandzcy kibice, którzy zważając na konkurencyjne ceny noclegów w Toruniu, właśnie to miasto obrali sobie jako swoją nieformalną „bazę” pomimo, iż w tym mieście nie odbyły się żadne mecze. Reprezentacja Irlandii swoje mecze rozgrywała w Gdańsku i w Poznaniu, stąd też Toruń okazał się miejscem dobrze skomunikowanym i atrakcyjnym dla kibiców tej drużyny, a perspektywa podróży autokarem do Gdańska w niecałe 60 minut była komfortowym rozwiązaniem.

Dalej, dla celów porównawczych, przedstawione zostały dwie mapy, pierwsza z nich obrazuje realizację i przygotowanie budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic w maju 2012 roku, a druga mapa prezentuje stan budowy dróg w październiku 2012 roku.



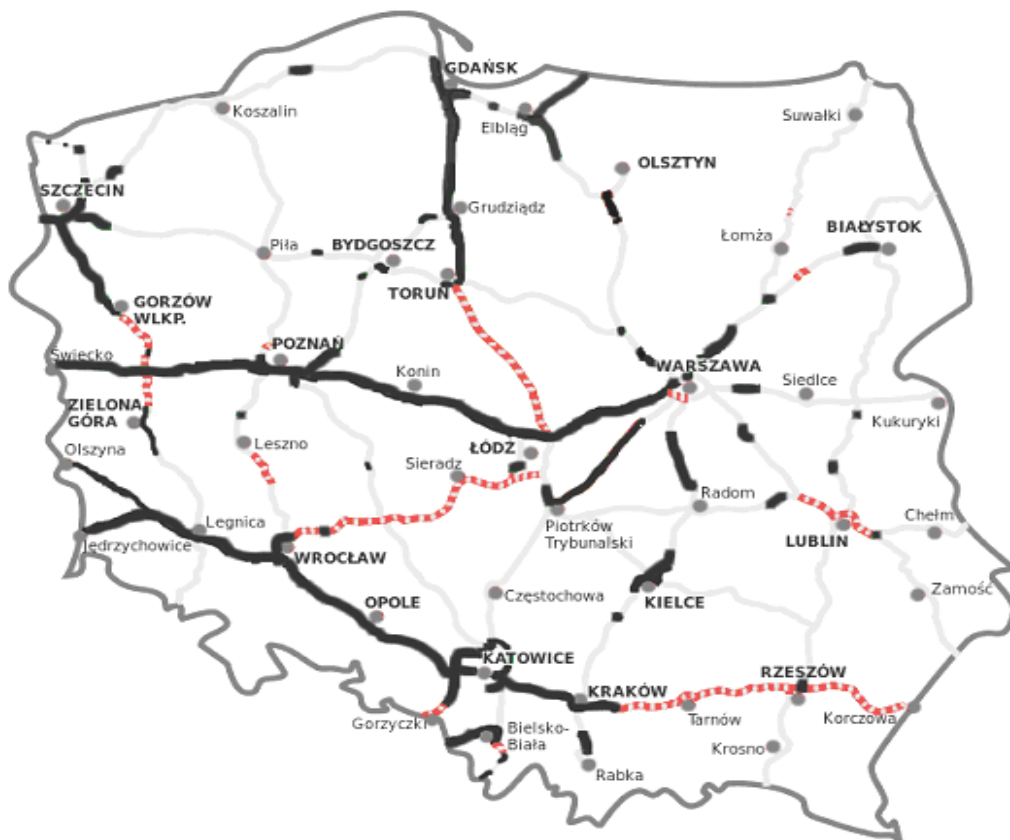
Rys. 1. Realizacja i przygotowanie autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic, stan na 11.05.2012 r.

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Na powyższym rysunku na czarno zaznaczono odcinki drogowe będące w eksploatacji, a linią przerywaną odcinki w realizacji, stan na maj 2012 roku. Pozostałe odcinki były wtedy w trakcie przetargu bądź przygotowania do przetargu. Jak widać, w maju 2012 roku, połączenie pomiędzy Strykowem (miejscowość na północ od Łodzi) a Warszawą nie było jeszcze gotowe. Również alternatywna trasa zastępcza dla tego połączenia tzn. droga ekspresowa S8 na odcinku Warszawa – Piotrków Trybunalski nie została oddana do użytku. Również połączenie pomiędzy Krakowem a polsko – ukraińską granicą było dopiero w trakcie realizacji.

Niestety nie udało się również wybudować południowej obwodnicy Warszawy, a Poznań jedynie od strony południowej miał połączenie autostradowe. Zadowolonym można było być z prac we Wrocławiu, gdzie od sierpnia 2011 roku możliwe było poruszanie się całą autostradową obwodnicą Wrocławia. Również w Gdańsku podczas mistrzostw można było korzystać z autostradowej obwodnicy. Tak prezentował się stan infrastruktury drogowej niespełna miesiąc przed rozpoczęciem mistrzostw.

Poniżej na rysunku nr 2 przedstawiona została mapa obrazująca stan realizacji dróg ekspresowych i autostrad w październiku 2012 roku. Do użytku oddany został odcinek drogi ekspresowej S8 pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim a Warszawą, również prace wykończeniowe na odcinku autostrady A2 Stryków – Warszawa, wkroczyły w ostatnie stadium realizacji. W obecnej chwili, w eksploatacji, znalazł się także krótki odcinek trasy S8 na zachód od Białegostoku, a niedawno oddano do użytku kilka odcinków drogi ekspresowej S7 pomiędzy Gdańskiem a Warszawą.



Rys. 2. Realizacja i przygotowanie autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic, stan koniec października 2012 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Poza wyżej wymienionymi pracami magistralnymi przeprowadzono wiele lokalnych inwestycji poprawiających istniejącą infrastrukturę drogową, szczególnie w miastach gospodarzach mistrzostw.

Prócz infrastruktury drogowej inwestowano również w infrastrukturę kolejową oraz lotniczą. Modernizacja dworców kolejowych i lotnisk zaowocowała tym, iż obiekty wybudowane bądź zmodernizowane na Mistrzostwa Europy w 2012 roku są jednymi z najbardziej nowoczesnych w Europie.

3. Infrastruktura kolejowa

Słynne hasło „Kolej na Euro” przykuwało uwagę, jednak do prac nad infrastrukturą kolejową i samą pracą kolei podczas „Euro” można mieć szereg zastrzeżeń. Tej opinii niestety nie zmienia również bardzo dobre działanie promocyjne Polskich Kolei Państwowych (PKP) tj. pomalowanie lokomotyw w barwy krajów uczestniczących w mistrzostwach. Szesnaście lokomotyw PKP pomalowanych zostało w barwy wszystkich uczestników mistrzostw, a cztery lokomotywy przedstawiały symbole polskich stadionów: Gdańska, Poznania, Warszawy i Wrocławia.

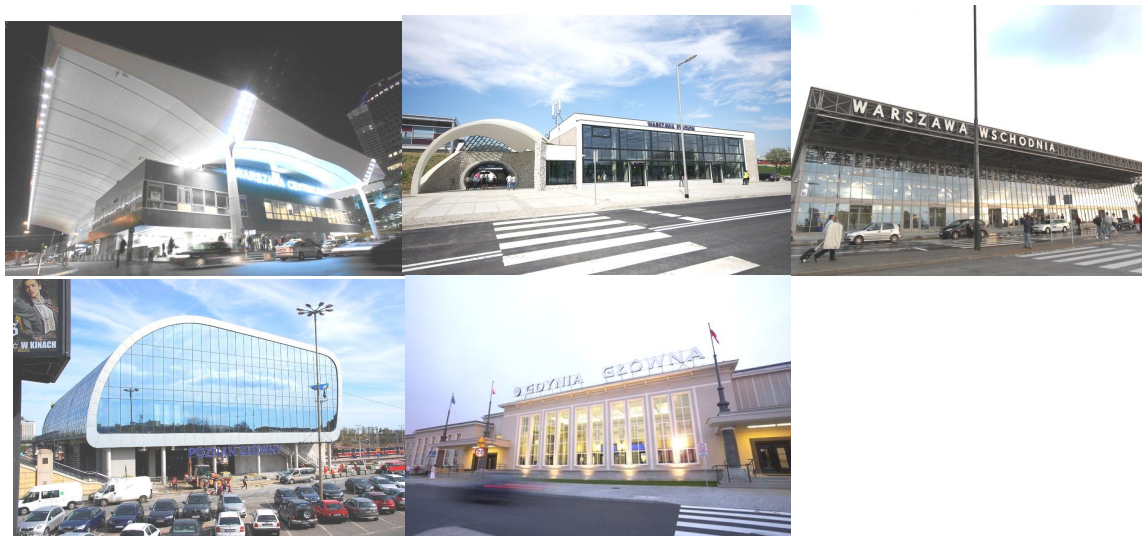


Fot. 1. Lokomotywy pomalowane w barwy Polski oraz Ukrainy, a także zdjęcia dwóch lokomotyw prezentujących stadiony w Warszawie oraz Gdańsku.

Źródło: Polskie Koleje Państwowe

W ramach działań mających na celu przygotowanie infrastruktury kolejowej do organizacji Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku, podjęto również szereg innych przedsięwzięć. Najbardziej udanym i zauważalnym była budowa bądź modernizacja dworców. Zmodernizowano dworce w Warszawie i Wrocławiu. Praktycznie całkowicie przebudowano dworzec kolejowy „Warszawa Stadion”, znajdujący się niedaleko Stadionu Narodowego, zmodernizowano także dworzec „Warszawa Wschodnia”. Odnowiono dworzec „Poznań Główny”, niestety dopiero w tym roku ma się rozpocząć modernizacja zabytkowego dworca „Gdańsk Główny”, a dworzec kolejowy „Gdańsk Wrzeszcz” w chwili obecnej jest w trakcie rozbudowy i remontu. Udało się natomiast wyremontować dworzec w Gdyni.

Najbardziej pozytywną metamorfozę przeszedł dworzec „Warszawa Centralna”, który został gruntownie wyremontowany. Dworce „Warszawa Śródmieście” i „Warszawa Zachodnia” niestety nie mają tak wysokiego standardu wykończenia, a prace remontowe na nich planuje się dopiero w następnych latach.



Fot. 3. Dworce kolejowe na Euro, górny rząd od lewej strony Warszawa Centralna, Warszawa Stadion oraz Warszawa Wschodnia, dolny rząd od lewej strony Wrocław Główny, Poznań Główny i Gdynia Główna.

Źródła: www.wiadomosci.dziennik.pl , www.skyscrapercity.com , www.muratorplus.pl.

Należy także wspomnieć o nowym połączeniu kolejowym pomiędzy stołecznym Lotniskiem im. Fryderyka Chopina a centrum miasta, na które Warszawa czekała wiele lat. Połączenie to, ze względu na pełnioną funkcję, zostało nazwane „Odlotowym połączeniem kolejowym”. Jest to pierwsza od ponad dwudziestu lat, nowa trasa kolejowa zbudowana w Polsce.

Niestety czas podróży polską koleją pozostawia wiele do życzenia i odbiega od standardów funkcjonujących w zachodniej Europie. Podróż pociągiem z Gdańska do Warszawy nadal trwa co najmniej 5 godzin, nie udało się dokończyć na mistrzostwa modernizacji tej linii, którą docelowo pociąg ma przebywać w 3 godziny. Skrócenie czasu podróży pociągiem z Warszawy do Wrocławia, dzięki wykorzystaniu tak zwanej protezy Koniecpolskiej, planowane jest dopiero na 2014 rok, czyli ponad dwa lata po zorganizowaniu Mistrzostw Europy 2012 przez Polskę oraz Ukrainę. Po modernizacji tej linii pociąg z Warszawy do Wrocławia ma jechać około 3,5 godziny, po drodze przejeżdżając przez dwa duże miasta: Częstochowę oraz Opole.

Pozytywnym wyjątkiem w tym względzie jest połączenie Warszawa – Kraków, które wykorzystuje odcinek Centralnej Magistrali Kolejowej przez co podróż między tymi miastami trwa ok. 3 godzin. Było to istotne podczas mistrzostw, ponieważ Kraków został nazwany piątym, nieoficjalnym, polskim miastem gospodarzem. W trakcie turnieju finałowego swoją siedzibę w Krakowie miały trzy reprezentacje: Anglii, Holandii oraz Włoch.

4. Infrastruktura lotnicza

Ze względu na położenie geograficzne krajów, które wzięły udział w Mistrzostwach Europy 2012 oczywiste było, iż duża część kibiców, podczas podróży do Polski i Ukrainy, wykorzysta ten rodzaj transportu. W pierwszej fazie mistrzostw w Polsce swoje mecze rozgrywały takie drużyny jak m.in. Hiszpania, Włochy, Irlandia, Chorwacja czy Grecja. W ramach przygotowania infrastruktury na „Euro”, lotniska czterech miast gospodarzy zostały przebudowane i przygotowane do sprawnego przyjęcia wielu tysięcy gości z całej Europy. Potencjał obsługowy tych lotnisk został zwiększony o ponad 50%.



Fot. 3. Lotniska w Warszawie, Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu

Źródła: www.fru.pl, www.skyscrapercity.com, www.sky-bar-poznan.pl, www.photez.pl

Nowoczesne, nienaganne architektonicznie oraz przestrzenne lotniska są obecnie wizytówką naszego kraju. Dlatego też nie dziwi fakt, iż przygotowania w ramach modernizacji infrastruktury lotniczej zostały ocenione najlepiej wśród wszystkich działań infrastrukturalnych.

5. Wykorzystanie przez kibiców infrastruktury transportowej po Mistrzostwach Europy 2012 w ramach zorganizowanych krajowych rozgrywek sportowych

Na Mistrzostwach Europy 2012 emocje sportowe się nie skończyły i należy pamiętać, iż piłka nożna jest najpopularniejszym sportem na świecie, a wszelkie rozgrywki międzynarodowe, klubowe czy krajowe zawsze będą przyciągały dziesiątki a nawet setki tysięcy widzów. Dlatego warto zdiagnozować obecny stan infrastruktury transportowej w Polsce i ocenić możliwości podróży kibiców, na mecze ich ulubionych drużyn.

Autostrada A2, która w nadzwyczajnym trybie była oddawana na Mistrzostwa Europy 2012, tak aby Warszawa uzyskała połączenie autostradowe z Berlinem, Poznaniem i innymi regionami na zachód od Warszawy w chwili obecnej, pomimo, iż prace wykończeniowe nadal na niej trwają, ma pozytywny wpływ na możliwości przemieszczania się kibiców. Jest to istotne ze względu na stworzenie szybkiego połączenia drogowego Warszawy i Poznania, w których swoją siedzibę mają kluby z wieloletnią tradycją, a w ostatnim czasie praktycznie co roku walczące o Mistrzostwo Polski w piłce nożnej: Legii Warszawa oraz Lecha Poznań. 18 listopada bieżącego roku rozegrany został na Stadionie Miejskim w Poznaniu, który został zmodernizowany właśnie na potrzeby „Euro”, mecz pomiędzy tymi drużynami przy ponad czterdziestotysięcznej publiczności. Była to jedna z rekordowych frekwencji na meczach w polskiej lidze piłki nożnej. W ostatnim czasie jedynie mecze polskich drużyn w pucharach europejskich przyciągały podobną liczbę publiczności.

Wspomniane połączenie pomiędzy Warszawą i Poznaniem jest również istotne ze względu na fakt, iż jeden z węzłów autostradowych znajduje się w miejscowości Stryków, która jest usytuowana około 20 kilometrów na północny - wschód od centrum Łodzi, gdzie swoją siedzibę mają dwa kluby z dużymi tradycjami: Widzew Łódź oraz ŁKS Łódź. W chwili obecnej Widzew Łódź występuje w najwyższej klasie rozgrywkowej w Polsce dlatego to

połączenie jest bardzo wygodne dla kibiców przemieszczających się pomiędzy Warszawą, Poznaniem a Łodzią.

Należy wspomnieć również o tym, iż Stryków jest miejscem, gdzie w przyszłości przecinać mają się dwie autostrady: A2 z zachodu na wschód oraz A1 z północy na południe (planowo ma łączyć aglomerację Trójmiasta z południem Polski). Ma to również duże znaczenia dla kibiców piłki nożnej, ponieważ w Gdańsku siedzibę ma klub Lechia Gdańsk, grający obecnie w Ekstraklasie, a w Gdyni siedzibę ma Arka Gdynia, która jeszcze do niedawna występowała również w najwyższej klasie rozgrywkowej.

Oprócz wyżej wymienionych drużyn z Łodzi, 50 km na południe od Łodzi, siedzibę ma klub GKS Bełchatów, który od kilku lat nieprzerwanie gra w polskiej najwyższej klasie rozgrywkowej. W chwili obecnej najwygodniej dojechać z Warszawy do Bełchatowa drogą szybkiego ruchu S8, której odcinek Warszawa – Piotrków Trybunalski został oddany niedawno do eksploatacji.

Patrząc na inne połączenia drogowe, które miały być przygotowane na Mistrzostwa Europy 2012, wyróżnić trzeba autostradę A4, która w chwili obecnej łączy m.in. Wrocław z Krakowem. We Wrocławiu swoją siedzibę ma aktualny Mistrz Polski w piłce nożnej, drużyna Śląsk Wrocław, natomiast w Krakowie usytuowany jest klub piłkarski Wisła Kraków, który od wielu lat, praktycznie co roku, walczy o prymat w polskiej lidze. Należy również wspomnieć o drużynie Zagłębia Lubin z miasta Lubin położonego niedaleko autostrady A4. Nie można również zapomnieć o drużynach z Górnego Śląska, które zawsze licznie reprezentują ten region w najwyższej klasie rozgrywkowej w piłkę nożną. W obecnym sezonie w ekstraklasie występują trzy drużyny z tego regionu, są to: Ruch Chorzów, Górnik Zabrze czy Piast Gliwice. Niedaleko siedzibę ma także klub Podbeskidzie Bielsko - Biała.

Kolejną drużyną znajdującą się w najwyższej klasie rozgrywkowej jest Korona Kielce. Kielce znajdują się na trasie pomiędzy Warszawą a Krakowem, w obecnej chwili większość trasy między Warszawą a Kielcami pokonuje się zmodernizowaną trasą szybkiego ruchu S7.

Jak wynika z powyższego, większość miast stanowiących siedziby drużyn grających w najwyższej klasie rozgrywkowej piłki nożnej w naszym kraju, w chwili obecnej jest dobrze skomunikowana z innymi miastami, gdzie swoją siedzibę mają kluby piłkarskie z tej ligi, jedynie dwie drużyny są w tym względzie poszkodowane, chodzi mianowicie o Jagiellonię Białystok oraz Pogoń Szczecin. Pierwsza z tych drużyn ma swoją siedzibę w Białymstoku, mieście na wschodzie Polski, stolicy województwa Podlaskiego. Druga w Szczecinie, który w chwili obecnej lepiej jest skomunikowany z miastami niemieckimi, aniżeli z polskimi. Na dzień dzisiejszy otwarty jest jedynie odcinek trasy szybkiego ruchu S3 pomiędzy Szczecinem, a Gorzowem Wielkopolskim, jednak dla kibiców piłki nożnej nie ma to tak istotnego znaczenia, ponieważ w Gorzowie Wielkopolskim zdecydowanie popularniejszy od piłki nożnej jest żużel.

Tak wygląda sytuacja, patrząc okiem kibica piłki nożnej, jednak dobrze pamiętać iż połączenia te są również bardzo istotne dla kibiców innych dyscyplin sportowych w naszym kraju m.in. wspomnianego żużla, piłki siatkówki czy piłki ręcznej.

6. Zakończenie

Podsumowując należy stwierdzić, iż nie wszystkie inwestycje zaplanowane na Mistrzostwa Europy w piłce nożnej 2012 udało się zrealizować, ale i tak przygotowania organizacyjne należy oceniać pozytywnie. Zważając na fakt wieloletnich zaniedbań, braków i opóźnień w stosunku do stanu infrastruktury w zachodniej Europie, osiągnięte rezultaty powinny cieszyć. Istotne jest także to, iż nie były to inwestycje krótkofalowe, gdyż z wybudowanej bądź wyremontowanej infrastruktury będzie można korzystać przez wiele kolejnych lat. Również patrząc okiem kibica, to inwestycje te zdecydowanie ułatwią podążanie za ulubionymi drużynami.

LITERATURA:

- [1]. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012,
- [2]. www.2012.org.pl,
- [3]. www.forsal.pl,
- [4]. www.intercity.pl,
- [5]. www.media2.pl,
- [6]. www.muratorplus.pl.
- [7]. www.skyscrapercity.com,
- [8]. www.tvn24.pl,
- [9]. www.wiadomosci.dziennik.pl,
- [10]. www.wroclaw.naszemiasto.pl,
- [11]. www.wyborcza.biz,
- [12]. www.wykop.pl.

SKODA 1200

2. Wprowadzenie

Na początku lat 50-ych XX w. czeski przemysł motoryzacyjny rozpoczął kolejny ważny etap w rozwoju konstrukcji pojazdów motoryzacji indywidualnej, o czym świadczyły projekty nowych modeli samochodów w tym m.in. Skody 1200 i 1201. Poprzednie modele: Skoda 1101 i Skoda 1102 w wykonaniu Tudor i Sedan, cieszyły się sporą popularnością i były eksportowane m.in. do Republiki Południowej Afryki, Kanady, Australii i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Zdobyły one rynek dzięki zastosowaniu dobrych materiałów a także niezłych jak na owe czasy, rozwiązań konstrukcyjnych, które ugruntowały dobrą, jeszcze przedwojenną, markę czeskiego sprzętu motorowego. W 1950 r. dział unowocześnienia produkcji i projektowania w fabryce Skody w miejscowości Mlada Boleslaw rozpoczął prace nad kolejnym modelem samochodu osobowego. W rezultacie po niecałych dwóch latach ukazała się na szosach Czechosłowacji Skoda 1200 (Fot. 1).

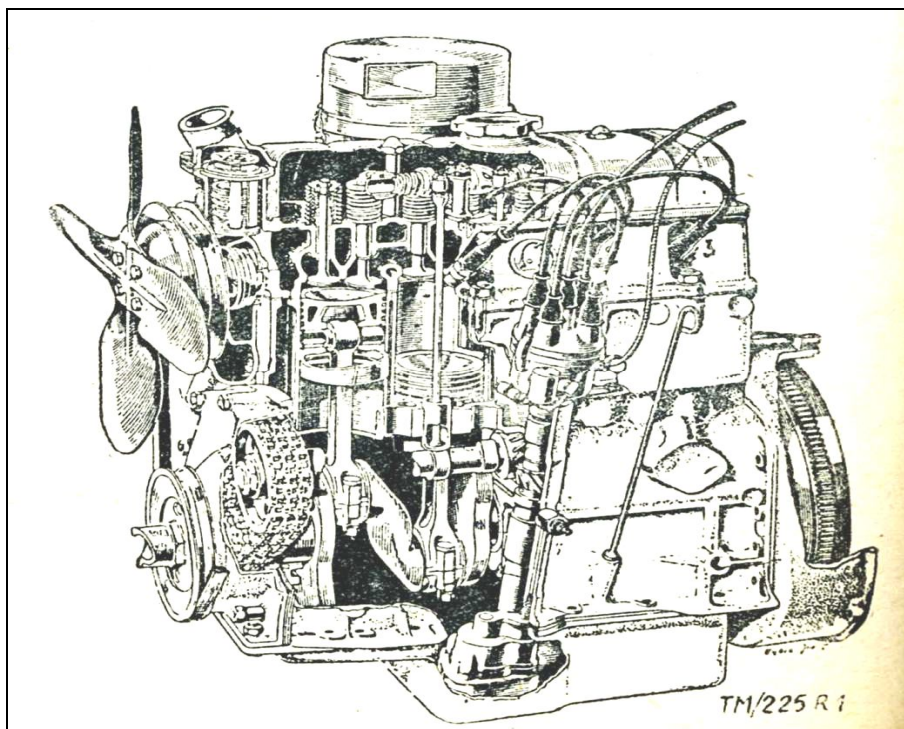


Fot. 1. Skoda 1200 na Moście Karola w Pradze

Źródło: (A.Ż.), *Nowa Skoda 1200*, „Motor” nr 23, 20.9.-26.9.1952 r., s. 4

3. Opis techniczny

Skoda 1200, miała czterosuwowy, czterocylindrowy silnik OHV o pojemności 1221 cm³ (Rys. 1). Średnica cylindra wynosiła 72 mm, a skok tłoka 75 mm. W porównaniu z silnikiem Skody 1101 moc wzrosła o 4 KM, do 36 KM przy stopniu sprężania 6,5 i 4000 obr/min. W silniku zastosowano gaźnik Solex 26. Silnik był chłodzony wodą za pomocą pompy wirującej, wzmocnionej wietrznikiem i zaopatrzonej w termostat.



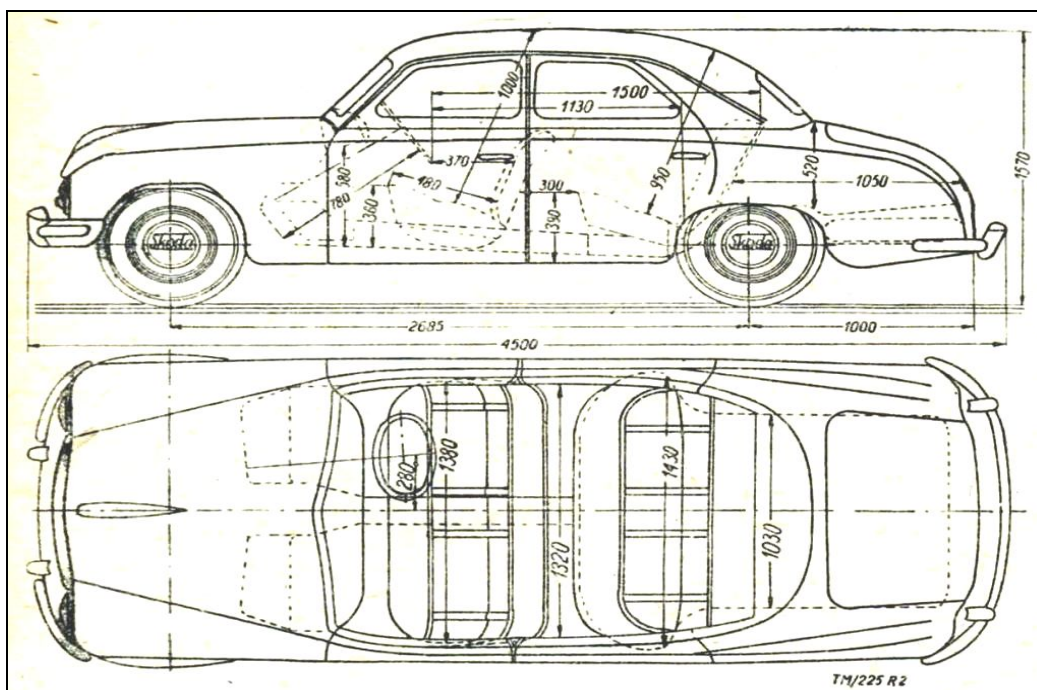
**Rys. 1. Częściowy przekrój silnika samochodu Skoda 1200
o pojemności 1221 cm³ i mocy 36 KM**

Źródło: L.Z., Samochód Skoda 1200 w: „Technika Motoryzacyjna” nr 3 (25) 1954, ss. 92-93

Skoda 1200 posiadała sprzęgło jednotarczowe suche. Skrzynia biegów Skody 1200 miała cztery przełożenia w przód, z czego trzecie i czwarte synchronizowane, oraz jedno w tył. Zmianę biegów wykonywano dźwignią poziomą umieszczoną pod kierownicą. Zawieszenie wszystkich kół było niezależne, a ich miękkie resorowanie zabezpieczone wzmocnionymi amortyzatorami hydraulicznymi, gwarantowało dobre trzymanie się drogi i cichą pracę układu zawieszenia. Hamulce hydrauliczne działały na cztery koła, a hamulec ręczny na koła tylne. Środek ciężkości pojazdu przeniesiono niżej w porównaniu ze Skodą 1101 dzięki zastosowaniu centralnej ramy rurowej w położeniu niższym niż w poprzednim modelu. Nowa kinematyka układu kierowniczego pozwalała na niezmienny tor przednich kół.

Skoda 1200 miała instalację elektryczną 12V, zasilaną z dużej baterii, doładowywanej podczas jazdy 200-watową prądnicą. Rozrusznik o mocy 1 KM umożliwiał szybki rozruch nawet zimnego silnika. Oświetlenie wnętrza samochodu jak i zegarów było, jak na ówczesne czasy, nowoczesne. Mocne światła szosowe umożliwiały bezpieczną jazdę w nocy.

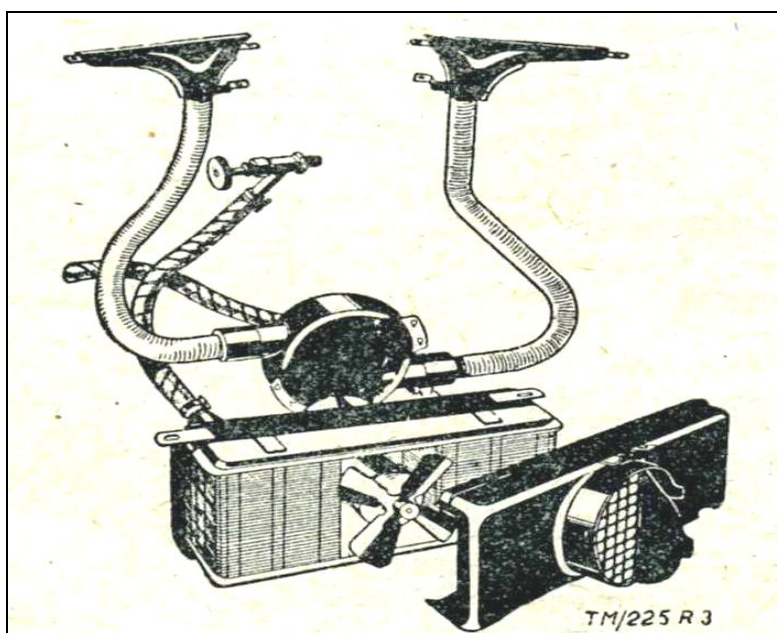
Podwozie miało następujące wymiary: rozstaw osi 2685 mm, rozstaw kół przednich 1250 mm, tylnych 1320 mm i przy nośności 890 kg, ważyło jedynie 530 kg. Całkowita długość wozu wynosiła 4500 mm, który przygotowany do jazdy ważył 1020 kg. (Rys. 2)



Rys. 2. Szkic wymiarowy samochodu Skoda 1200

Źródło: L.Z., *Samochód Skoda 1200* w: „Technika Motoryzacyjna” nr 3 (25) 1954, ss. 92-93

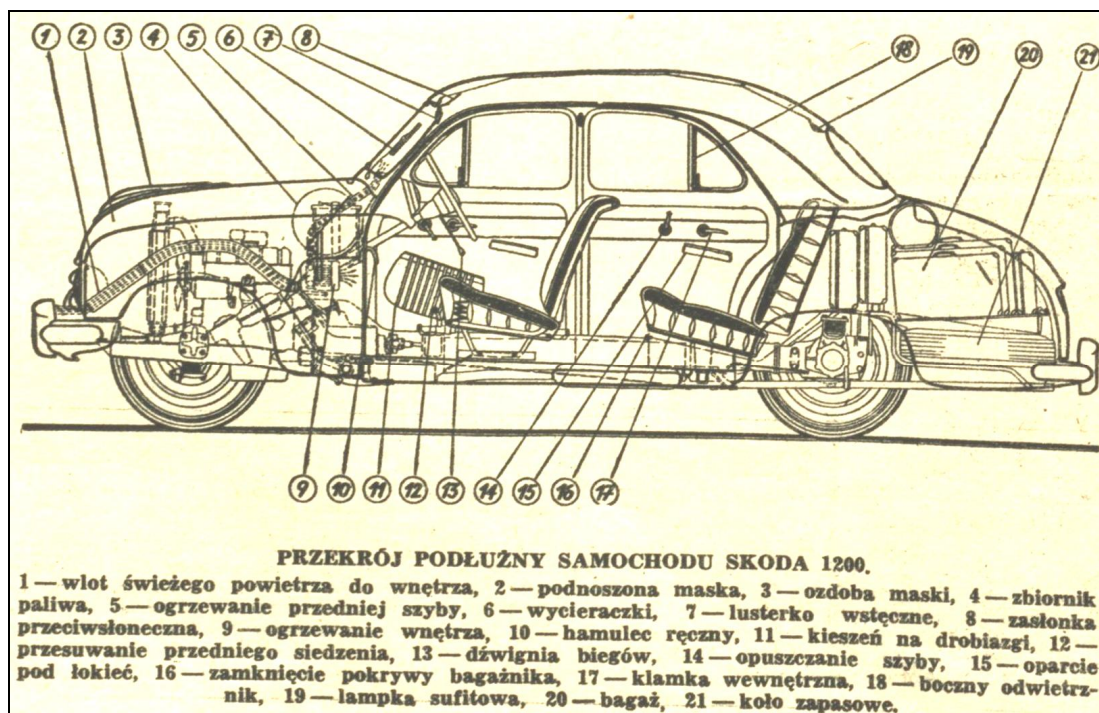
Samochód miał wszelkie potrzebne urządzenia pozwalające na zastosowanie ogrzewania wnętrza, jak i szyby przedniej z wykorzystaniem gorącej wody z układu chłodzenia (Rys. 3).



Rys. 3. Ogrzewanie wodne samochodu Skoda 1200, z przewodami dla odmrażania szyby przedniej.

Źródło: L.Z., *Samochód Skoda 1200* w: „Technika Motoryzacyjna” nr 3 (25) 1954, ss. 92-93

Skoda 1200 miała nadwozie metalowe, typu pontonowego o dość nowoczesnych wówczas opływowych liniach. Wnętrze wozu było dobrze izolowane od hałasu pracującego silnika jak i innych odgłosów z zewnątrz. W wyniku długich prób w tunelu aerodynamicznym osiągnięto, pomimo poszerzenia nadwozia o 180 mm, obniżenie współczynnika oporu powietrza o 6%. Poszerzenie wozu dało w rezultacie, tak na przednim, jak i na tylnym siedzeniu, większą przestrzeń dla podróżnych (Rys. 4). Samochód zaopatrzony był w dwie pary drzwi, zamykanych zgodnie z prądem powietrza. Zawiasy kryte w nadwoziu nie zmieniały jego linii opływowych. Szyba przednia - o dużych wymiarach i tylna - zaokrąglona pozwalały na maksymalną widoczność do przodu i do tyłu.

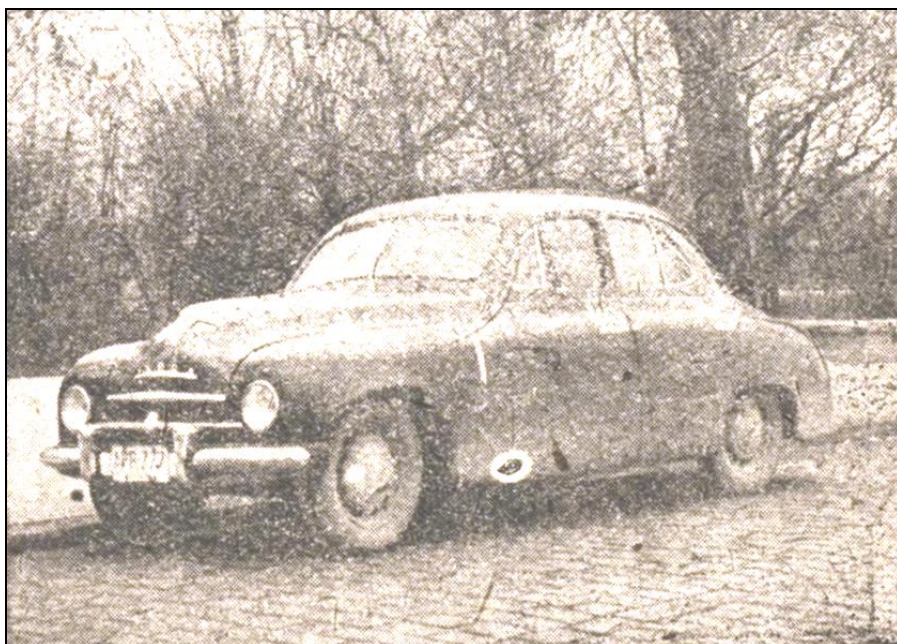


Rys. 4. Przekrój podłużny samochodu Skoda 1200

Źródło: (A.Ż.), *Nowa Skoda 1200*, „Motor” nr 23, 20.9.-26.9.1952 r., s. 4

Pokrywę deski rozdzielczej można było łatwo podnieść by dostać się do instalacji elektrycznej i połączeń zegarów kontrolnych. Przy produkcji samochodu wykorzystano wiele usprawnień i pomysłów racjonalizatorskich. Jednym z nich było zastosowanie nowych metod zimnej obróbki ramy centralnej i wsporników podtrzymujących nadwozie. Dalszym było zmodernizowanie samego nadwozia, dzięki zmniejszeniu liczby elementów składowych do 10 i tłoczeniu dachu wraz z ramą przedniego okna z jednego kawałka. W ten sposób, dzięki zmniejszeniu liczby szwów spawalniczych, sztywność i trwałość nadwozia znacznie wzrosła.

Model miał niezłe właściwości drogowe, przyzwyczajenie wchodził w zakręty nawet przy większych prędkościach i był łatwy do opanowania. Prędkość maksymalna wynosiła 110 km/h, a zużycie paliwa średnio: 8,5 litra na 100 km. Pojemność zbiornika paliwa wynosiła 35 litrów i pozwalała na przejechanie 350-400 kilometrów. Był to zatem samochód dość atrakcyjny jak na powojenne czasy, pokazywany na targach motoryzacyjnych przede wszystkim w krajach tzw. demokracji ludowej (Fot. 2), co owocowało potem eksportem tych pojazdów m.in. do Polski.



Fot. 2. Skoda 1200 zaprezentowana na Targach Lipskich w 1952 r.

Źródło: L. Bochniewicz, A. Skała, Pojazdy samochodowe na Targach Lipskich 1952r.
w: „Motoryzacja” nr 12 1952 r., s. 367

3. Badania techniczne i eksploatacyjne w ITS

Pomiędzy 6 października 1952 r. a 25 marca 1953 r. jeden z egzemplarzy Skody 1200 importowanych do Polski przeszedł badania drogowe w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie (na zlecenie Ministerstwa Transportu Drogowego). Po ich przeprowadzeniu eksperci z ITS pokusili się o wnioski dotyczące oceny konstrukcyjnej tego pojazdu. Według ich opinii badany w ITS egzemplarz Skody 1200 był lekkim samochodem osobowym o ładowności 4-5 osób, napędzanym czterocylindrowym, czterosuwowym silnikiem gaźnikowym, różniącym się od poprzedniego typu 1101 większą średnicą cylindrów. Chłodzenie regulowano za pomocą przesłony na chłodnicy. Maskę silnika była podnoszona do góry i w razie potrzeby mogła być łatwo zdjęta, co umożliwiało swobodny dostęp do silnika. Samochód miał miękkie resorowanie, co niekorzystnie odbijało się na kołach tylnych przy pełnym obciążeniu pojazdu. Przy jednoczesnym dużym tylnym zwisie i małym kącie zejścia następowało zaczepienie nawet o nieduże nierówności drogi, co doprowadzało do uszkodzeń w podłodze kufra.

Badana Skoda 1200 miała nadwozie stalowe, tłoczone z blach o dość nowoczesnych wówczas liniach opływowych i estetycznym wyglądzie. Zastrzeżenie budziła jednak jego nieduża odległość od nawierzchni drogi przy tylnym zderzaku i z boków, do tego stopnia, że niebezpieczne było podjeżdżanie blisko krawędzi jezdni, gdyż krawężniki były często za wysokie i mogły powodować uszkodzenie samochodu.

Wnętrze Skody mieściło od 4 lub 5 osób. Przy czterech osobach podróżowanie było wygodne, ponieważ samochód był wyposażony w nawiew i instalację grzewczą. Nieprzyjemny mógł być jednak hałas powodowany przez dmuchawę ogrzewania i wycieraczki przednich szyb, zatem według specjalistów z ITS wnętrze wozu było słabo izolowane akustycznie, co było szczególnie zauważalne na złej nawierzchni, przy większych prędkościach jazdy. Układ deski rozdzielczej był wygodny i przejrzysty, ale brakowało zegara. Bagażnik Skody 1200 był duży i przestronny, wygodnie mieścił koło zapasowe, narzędzia i spory bagaż (Rys. 4).

Właściwości trakcyjne samochodu były lepsze niż w Skodzie 1101, i odpowiadały samochodom klasy do 1100 cm³. Przyspieszenie zarówno przez biegi, jak i na poszczególnych biegach było przeciętne. Samochód Skoda 1200 pod względem przyspieszeń i prędkości maksymalnej przedstawiał gorsze właściwości niż współczesne mu wozy o tej samej pojemności silnika i odpowiadał raczej samochodom klasy 900 cm³ a w żadnym wypadku nie mógł konkurować z samochodami o pojemnościach powyżej 1100 cm³. Opóźnienia przy hamowaniu były dość dobre. Stateczność samochodu była lepsza w porównaniu ze Skodą 1101 z uwagi na lepsze oprofilowanie nadwozia, jednakże pojawiła się tendencja do „oversteeringu” (nadsterowności).

Własności ekonomiczne były dobre. Średnie zużycie paliwa wyniosło w czasie badań 9 l/100km co było wynikiem zupełnie zadawalającym dla tej kategorii samochodu. W podsumowaniu eksperci z ITS uznali, iż samochód Skoda 1200 nadawał się do komunikacji miejskiej i międzymiastowej, ale tylko po drogach o nawierzchni twardej i równej z obciążeniem pięciu osób bez bagażu lub czterech z bagażem.

4. Badania eksploatacyjne 150 samochodów Skoda 1200 w ITS

Badanie drogowe jednego z egzemplarzy Skody 1200 nie było jedynym badaniem dotyczącym tego typu pojazdu przeprowadzonym w ITS. Od 1 stycznia 1954 r. do 10 października 1954 r. przeprowadzono w ITS kolejne badania związane z samochodami Skoda 1200 co opisano w *„Sprawozdanie z badania zachowania się samochodów Skoda 1200 produkcji czechosłowackiej podczas ich eksploatacji w Polsce.”* Ich przedmiotem była większa liczba samochodów Skoda 1200 produkowanych seryjnie w wersji: furgon i samochód sanitarny. Celem badań było zebranie materiałów dotyczących zachowania się tych pojazdów podczas ich eksploatacji w Polsce. Pracę wykonał Tadeusz Majewski, nadzorował mgr inż. Leon Minc a akceptował ówczesny dyrektor ITS mgr inż. Lesław Bochniewicz. Prace wykonano na zlecenie ówczesnego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. Badania prowadzono metodami:

- analizy materiałów zawartych w odpowiedziach na ankiety wysłane przez ITS do głównych użytkowników samochodów Skoda 1200,
- wyjazdów do miejsc użytkowania tych samochodów,
- analizy ekspertyz rzeczoznawców z PZMot.

W wyniku ankietowania otrzymano dane techniczno-eksploatacyjne dotyczące 47 samochodów z:

- kolumny transportu sanitarnego w Warszawie,
- kolumny transportu sanitarnego w Opolu,
- Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego Łączności (PTSŁ) w Łodzi,
- PTSŁ w Gdańsku,
- przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Energetyki,
- PTSŁ w Poznaniu,
- PTSŁ we Wrocławiu.

W wyniku wyjazdów do miejsc bezpośredniego użytkowania zbadano zachowanie 103 samochodów Skoda 1200 eksploatowanych w następujących jednostkach transportowych:

- dwa Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego w Krakowie (17 samochodów),
- dwa Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego w Stalinogrodzie (23 samochody),
- dwa Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego we Wrocławiu (20 samochodów),
- dwa Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego w Poznaniu (27 samochodów),
- dwa Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego w Gdańsku (16 samochodów).

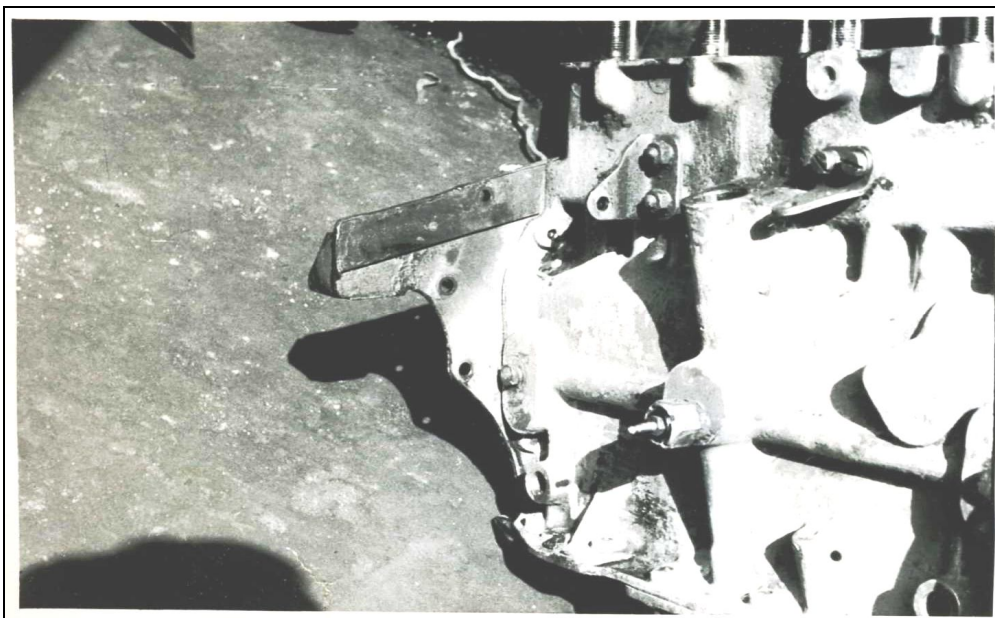
Ogółem zebrano dane dotyczące 150 samochodów Skoda 1200, co stanowiło w przybliżeniu ok. 25% ogólnej liczby samochodów tego typu importowanych do Polski do 1954 r. Z danych wynika zatem, że do końca 1954 r. po polskich drogach jeździło ok. 600 samochodów Skoda 1200. Zebrane materiały w zupełności wystarczyły do opracowania charakterystyki ogólnej tych pojazdów, w różnych regionach kraju stwierdzono bowiem podobne niedomagania.

5. Samochody Skoda 1200 w czasie ich eksploatacji w Polsce

Według ekspertów z ITS samochody Skoda 1200 jeżdżące po polskich drogach w dwóch wersjach spełniały swe zadania jako szybkie samochody dostawcze i sanitarki, posiadały jednak szereg usterek, których źródło leżało po stronie producenta. W przypadku dalszego importu do Polski tych pojazdów eksperci z ITS zalecali bezwzględne usunięcie wskazanych błędów. Wiązało się to m.in. z niedostatecznym zaopatrzeniem polskich warsztatów w części zamienne do tego pojazdu, co przy jego sporej awaryjności miało znaczący wpływ na stan techniczny pojazdów eksploatowanych w Polsce.

Silnik badanych samochodów był stosunkowo trwały i nie budził większych zastrzeżeń. Większość silników w obserwowanych samochodach miała przebiegi rzędu 60 tys. km (furgony) a część nawet 90 tys. km (sanitarki). Trwałość silnika była podobna do trwałości silnika Skody 1101/2, a zatem wysoka. Mimo to występował szereg charakterystycznych niedomagań, które nie występowały w silnikach poprzedniczki m.in. pękały ramiona wspornika przedniego zamocowania silnika, a także zbyt szybko psuły się koła pasowe prądnicy.

Zjawisko pęknięcia ramion wspornika przedniego zamocowania silnika występowało zarówno w furgonach jak i sanitarkach. Szybko po zaobserwowaniu tego faktu 90% samochodów wyposażono we wsporniki wzmocnione przez przyspawanie nakładek z płaskownika lub kątownika (Fot. 3). Wzmocnienie okazało się skutecznym sposobem przeciwko pękaniu, gdyż kolejne tego typu wypadki były już niezwykle rzadkie.

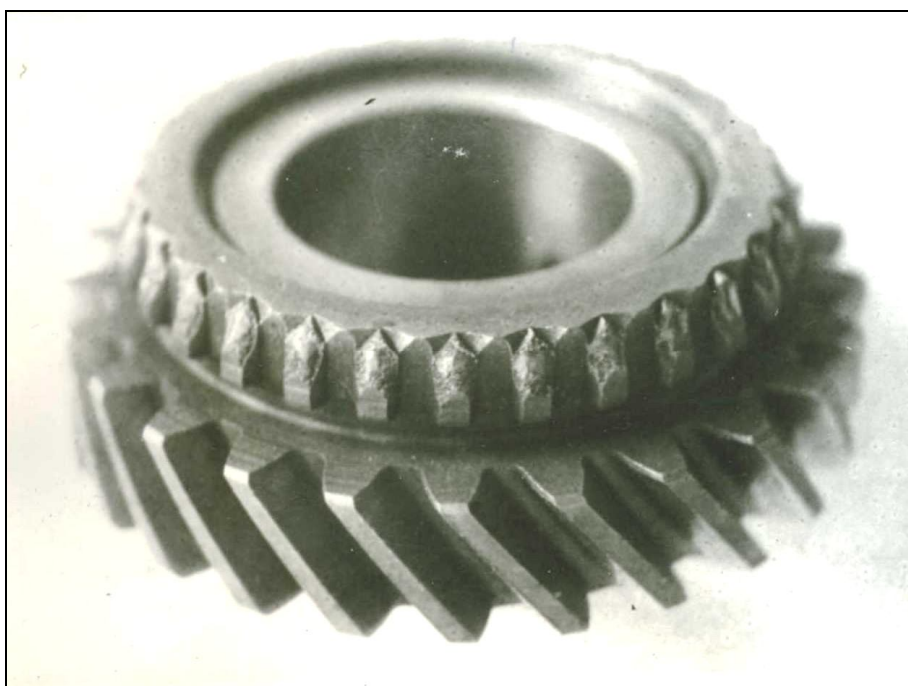


Fot. 3. Przykład wspornika wzmocnionego przez przyspawanie nakładek z płaskownika lub kątownika.

Źródło: Jeśli nie zaznaczono inaczej zdjęcia pochodzą z pracy T. Majewski, *Sprawozdanie z badania zachowania się samochodów Skoda 1200 produkcji czechosłowackiej podczas ich eksploatacji w Polsce*, Praca ITS nr 180, Zakład Eksploatacji ITS, Warszawa 1.1.1954-10.10.1954

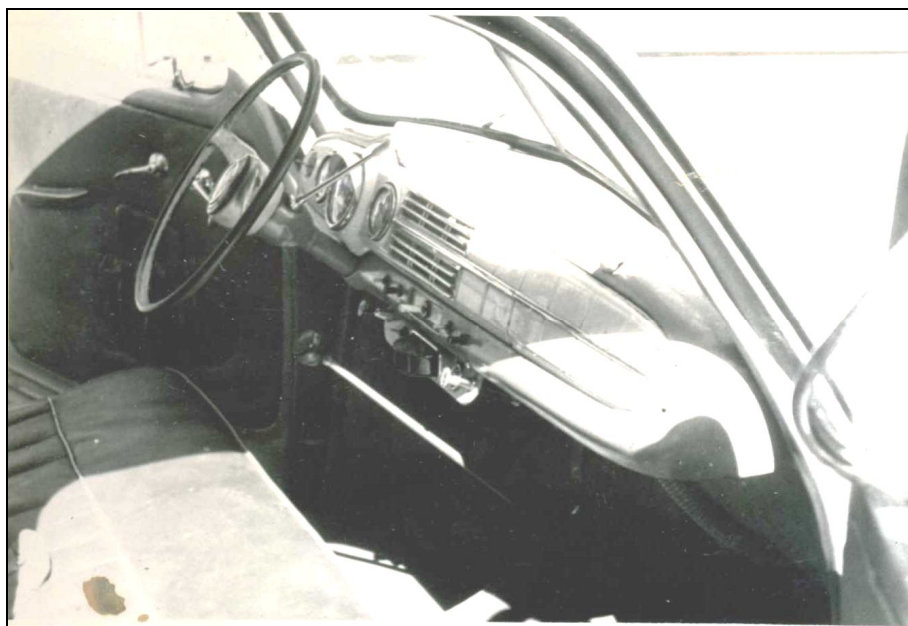
Przedwczesne uszkodzenie kół pasowych prądnicy zauważono w kolumnie transportu sanitarnego w Krakowie, gdzie na 12 samochodów w 5 pojazdach wspomniane koło zostało przetarte przez pasek klinowy wentylatora rozpadając się na dwie części. Przetarcie to nastąpiło przy przebiegu ok. 40 tys. km. Z uwagi na niemożność naprawy i brak części zapasowych, użytkownicy zmuszeni byli wykonać we własnym zakresie odlew kół z żeliwa i obrobić je mechanicznie.

Najczęstszym niedomaganiem sprzęgieł było pęknięcie sprężyn amortyzujących, podobnie jak to miało miejsce w samochodzie Skoda 1101 i 1102. W skrzyni biegów szybko zużywały się ząbki synchronizatorów (Fot. 4), uszkodzenia dotyczyły kół zębatych na wałku pośredniczącym, do czego dochodziło pęknięcie dźwigienek zmiany biegów przy kolumnie kierowniczej i pęknięcie zaczepów podkładów oporowych wałka pośredniczącego. Zużyte ząbki synchronizatora nie były poddawane naprawie - koła zębate i wałki z reguły kwalifikowano na złom.



Fot. 4. Zużywanie się ząbków synchronizatora. Stopień zużycia widziany na zdjęciu odpowiada w przybliżeniu przebiegu samochodu w granicach 20-40 tys. km.

Często zbyt szybko zużywały się także koła zębate 1-go, 2-go i 3-go biegu. Ich zęby były wykruszone aż do brzegu lub do połowy długości. Inny charakter miały uszkodzenia śrubowych kół zębatych 2-go i 3-go biegu na wałku pośredniczącym. Tu przeważnie zostawało uszkodzonych od 3 do 5 zębów, albo ścięte zostawały wszystkie zęby któregoś z kół. Koła zębate przekładni stałej nie ulegały uszkodzeniu. Ze względu na niewielką liczbę wałków w warsztatach i magazynach użytkownicy radzili sobie w ten sposób, że przecinali wałek, usuwali uszkodzone koła, wstawiali dobre i spawali wałek zwracając uwagę na wycentrowanie go. Dodatkowe trudności sprawiał jednak fakt istnienia trzech odmian wałków różniących się kierunkiem linii śrubowej zębów. Na skutek wielu usterek użytkownicy Skody 1200 często rezygnowali z mechanizmu przełączania i stosowali skrzynię biegów z samochodu Skoda 1101 i 1102 z mniej skomplikowanym i bardziej niezawodnym przełączeniem biegów w pokrywie górnej (Fot. 5).



Fot. 5. Jeden z trzech samochodów Skoda 1200 ze skrzynią biegów ze Skody 1101/2 użytkowany przez kolumnę transportu sanitarnego w Gdańsku.

W konstrukcji mostu napędowego Skody 1200 usunięto pewną liczbę niedomagań poprzedniczki, przede wszystkim inaczej rozwiązano wsporniki silentbłoków osłon półosi oraz zamocowanie tylnego resoru. Wystąpiła jednak inna usterka w postaci pęknięcia półosi oraz pozostały usterki tylnej piasty. Na 103 samochody, które poddano oględzinom stwierdzono 33 przypadki pęknięcia półosi. Było to spowodowane wzrostem obciążenia półosi na skutek zwiększenia ciężaru nadwozia i większej ładowności samochodu, szczególnie sanitarki. Specjaliści z ITS proponowali zatem, by rozważyć możliwość zwiększenia średnicy półosi. Pęknięcie półosi następowało po przebiegu 40 tys. km. Decydującą rolę odgrywało tu zmęczenie materiału.

Nie zdało egzaminu zamocowanie chłodnicy przez oparcie jej na dwóch poduszkach gumowych. Poduszki gumowe ulegały uszkodzeniu już po przejechaniu od 500 do 1000 km, po czym metalowe płytki odgrywały się od gumy. Pęknięcie poduszek w czasie pracy silnika spowodowało w kilku przypadkach uszkodzenie rdzenia chłodnicy przez wentylator. W żadnym z poddanych badaniom samochodów chłodnica nie była zamocowana w sposób zgodny z wykonaniem fabrycznym. Najczęściej zamiast oryginalnych poduszek gumowych wykorzystywano tylko ich gumowe elementy, mocując śruby przelotowe wprost do poprzeczki. Dodatkowo niektórzy użytkownicy zabezpieczali chłodnicę przed przesunięciem mocując sztywne cięgło łączące chłodnicę i przegrodę czołową. W innym przypadku usztywniano chłodnicę przez wzmocnienie dwoma płaskownicami, skierowanymi do przodu samochodu. Według ekspertów z ITS, usunięcie tej wady było możliwe jedynie poprzez poprawę jakości poduszek lub zmianę konstrukcyjną zamocowania chłodnicy.

Nadwozie samochodów Skoda 1200 posiadało szereg ulepszeń w stosunku do swojej poprzedniczki Skody 1102/1. Odbyło się to jednak kosztem jakości nadwozia i już po przebiegu ok. 200 km na długości do 4 cm pękały błotniki przednie (Fot. 6). Uszkodzenia naprawiano z reguły drogą spawania pęknięć w karoserii. Nieliczni użytkownicy zapobiegali dalszemu pękaniu przez dodatkowe usztywnienie błotników drutem stalowym o średnicy ok. 8 mm, który był wkładany do zagięcia krawędzi błotnika na odcinku poziomym, a następnie przyspawany do blachy. Pęknięcie błotników następowało bez winy użytkowników samochodu,

a można je było usunąć jedynie przez fabryczne wzmocnienie błotników nowo produkowanych samochodów.



Fot. 6. Jeden z przykładów pęknięcia błotnika przedniego w samochodzie Skoda 1200.

Blacha wrywała się także wokół śrub mocujących poprzeczkę nadwozia, a pękaniu ulegała również blacha drzwi przednich oraz blacha nadwozia środkowych drzwi sanitarki. Odrębną grupę usterek stanowiły pęknięcia wewnętrznych osłon kół tylnych, które zaczynały się w miejscach łączenia osłony z podłogą samochodu, a ich wielkość była różna. Pęknięcia te powodowały przedostawanie się kurzu i wilgoci do wnętrza nadwozia, co było niekorzystne w samochodach sanitarnych, gdzie czystość wnętrza odgrywała ważną rolę. Ogółem szczelność nadwozia pozostawiała wiele do życzenia, gdyż kurz przedostawał się także przez pokrywy w podłodze samochodu. We wszystkich samochodach sprowadzonych do Polski łamały się rygle zamków drzwiowych. Materiał rygli był zatem zbyt kruchy, gdyż rygle dorabiane we własnym zakresie przez polskich użytkowników ze stali lub mosiądzu, zachowywały się już bez zarzutu.

Według ekspertów z ITS poważną wadą nadwozia Skody 1200 była jego konstrukcja spawana nie pozwalająca np. na wymianę błotników. Nadwozie było wygodne z punktu widzenia łatwości wytwarzania, sprawiało jednak duże trudności przy naprawie uszkodzeń. Prostowanie wgniecionego błotnika tylnego zmuszało do rozłączenia obu części spawanych i powtórnego spawania. Wszystkie te niedomagania nadwozia poważnie utrudniały polskim kierowcom codzienne użytkowanie. Według ekspertów z ITS nadwozie Skody 1200 miało zatem mniejszą trwałość od nadwozia jej poprzedniczki Skody 1101/2.

Instalacja elektryczna na ogół działała poprawnie. Z usterek wymienić można było tylko niewielką wytrzymałość mechaniczną kierunkowskazów oraz matowienie lusterek reflektorów, które dodatkowo rdzewiały na skutek nieuszczelnienia oprawek.

By określić zużycie paliwa badanych pojazdów oparto się na „*Orzeczeniach pomiaru zużycia paliwa*” dokonanych przez rzeczoznawców Polskiego Związku Motorowego. Zużycie paliwa badanych pojazdów wynosiło średnio od 8 do 14 l na 100 km. Mieściło się zatem w normach ze średnią ok. 10 l na 100 km.

Wszystkie niedogodności związane z wymienionymi wyżej usterkami dałoby się jeszcze jakoś przeżyć, gdyby nie notoryczny brak części zamiennych w polskich warsztatach i magazynach. Dostępność podzespołów była niewystarczająca w stosunku do potrzeb i powodowała przestoje w pracy pojazdów, a także przyspieszała dalsze zużywanie się zespołów, w których wadliwe części nie zostały wymienione w odpowiednim czasie. Do najbardziej potrzebnych, a zarazem niedostępnych w Polsce części zaliczano: pompy hamulcowe, cylinderki hamulcowe, amortyzatory przednie i tylne, resory przednie i tylne, tulejki gumowe zawieszenie pochew pólasi, łożyska kulkowe piast tylnych, koła zębate skrzyni biegów.

Podsumowując badania eksperci z ITS wskazywali, iż w przypadku większości usterek wina leżała po stronie czeskiego producenta, a użytkowanie samochodów Skoda 1200 znacząco utrudniał przede wszystkim brak części zamiennych.

6. Zakończenie

Samochód Skoda 1200, który miał premierę w 1952 r. był produkowany do 1956 w fabrykach w Mładej Boleslav, Vrchlabi i Kvasinie. Jej następczynią była Skoda 1201. W latach 1952-1961 wyprodukowano 67071 egzemplarzy wszystkich rodzajów Škody 1200 i 1201, z czego 15594 w Mładą Boleslav, 13359 w miejscowości Kvasiny oraz 38118 w miejscowości Vrchlabí.

Pozytywne, ale w sumie przeciętne wyniki badań drogowych przeprowadzonych w ITS sprawiły, iż do Polski trafiło w latach 50. XX w. co najmniej 600 (do końca 1954 r.) samochodów Skoda 1200¹. Jeździły one m.in. w Warszawie, Opolu, Łodzi, Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu, Krakowie i Katowicach przede wszystkim w służbie ministerstw i przedsiębiorstw państwowych. Część trafiło do Wojska Polskiego (Fot. 7).



Fot. 7. Żołnierze LWP przy Skodzie 1200.

Źródło: Zdjęcie ze zbiorów T. Szczerbickiego

¹ Możemy założyć, że w każdym roku produkcji: 1952, 1953, 1954 do Polski trafiało ok. 200 samochodów Skoda 1200. Gdyby ta prawidłowość została zachowana w latach 1955 i 1956 do Polski trafiłoby dalsze 400 samochodów, co w przybliżeniu daje liczbę ok. 1000 samochodów Skoda 1200 importowanych do naszego kraju z Czechosłowacji. Do tego należy doliczyć pewną liczbę aut używanych, które mogły trafić do Polski po 1956 r. – przyp. aut.

Nie zrobiły one jednak na polskich drogach takiej kariery, jak jej następczynię. Mimo, tego ten ciekawy choć chyba trochę zapomniany model samochodu, na stałe wpisał się w krajobraz motoryzacyjny Polski pierwszej połowy lat 50-tych XX w. Obecnie, niektórzy polscy pasjonaci dawnej motoryzacji restaurują lub mają w swoich zbiorach te w sumie dość rzadkie samochody. Jeden z nich gościł m.in. na VIII Paradzie Pojazdów Zabytkowych w Bytomiu.

LITERATURA:

- [13].L. Bochniewicz, A. Skała, *Pojazdy samochodowe na Targach Lipskich 1952 r.* w: „Motoryzacja” nr 12/1952 r., s. 367;
- [14].R. Spionek, R. Rymut, *Sprawozdanie nr 02-TD/4 z badania kwalifikacyjnego samochodu osobowego marki Skoda 1200*, Praca ITS nr 54, Zakład Doświadczalny – Laboratorium Prób Trakcyjnych ITS, Warszawa 6.10.1952-25.III.1953;
- [15].T. Majewski, *Sprawozdanie z badania zachowania się samochodów Skoda 1200 produkcji czechosłowackiej podczas ich eksploatacji w Polsce*, Praca ITS nr 180, Zakład Eksploatacji ITS, Warszawa 1.1.1954-10.10.1954;
- [16].(A.Ż.), *Nowa Skoda 1200*, „Motor” nr 23, 20.9.-26.9.1952 r., s. 4
- [17].L.Z., *Samochód Skoda 1200* w: „Technika Motoryzacyjna” nr 3 (25) 1954, ss. 92-93

FAKTY I OPINIE

W dniach 18-19 września bieżącego roku w Kazimierzu Dolnym odbyła się ogólnopolska konferencja naukowa pod tytułem „Drogowy transport publiczny w świetle nowych rozwiązań prawnych”. Konferencję zorganizowała Polska Izba Transportu Samochodowego i Spedycji. Ustawa z 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, która weszła w życie 1 marca 2011 roku stanowiąca wykonanie obowiązującego od dnia 3 grudnia 2009 roku rozporządzenia nr 1370/2009 Parlamentu Europejskiego dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego, nałożyła odpowiedzialność za organizację i funkcjonowanie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym właściwym – ze względu na obszar działania – jednostkom samorządu terytorialnego. Przy braku wsparcia państwa i mizerii budżetów samorządowych postępuje ilościowe i jakościowe ograniczenie funkcjonowania transportu publicznego. W 2010 roku w całym kraju funkcjonowało już tylko niespełna 20 tys. połączeń autobusowych, podczas gdy w 2000 roku ich liczba przekraczała 28 tys. Uczestnicy konferencji jednoznacznie stwierdzili, że zorganizowanie i dobre funkcjonowanie transportu publicznego bez publicznych pieniędzy jest niemożliwe.

Polska Gazeta Transportowa nr 40/2012

W dniach 24-25 września bieżącego roku w Szczecinie odbyła się XI Międzynarodowa Konferencja Euro-Trans 2012 zatytułowana „Europejska Przestrzeń Transportu – koncepcja i rzeczywistość”. W konferencji objętej patronatem unijnego komisarza ds. transportu S.Kallasa oraz ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej S.Nowaka udział wzięło ponad 200 uczestników reprezentujących m.in. 31 ośrodków naukowych, w tym 5 uczelni zagranicznych, którzy zgłosili blisko 90 referatów. Obrady konferencji odbyły się w następujących grupach roboczych: Naukowa i polityczna wizja europejskiej przestrzeni transportu, Potrzeby transportowe społeczeństwa europejskiego, Efektywność przedsiębiorstwa trans-portowego, Działania transportu na rzecz ochrony środowiska, Zrównoważony transport – energia i konflikty celów.

Polska Gazeta Transportowa nr 40/2012

Według danych opublikowanych w GUS-owskim wydawnictwie „Transport. Wyniki działalności w 2011 roku” ogólna długość dróg publicznych w Polsce na koniec 2011 roku wyniosła 412,3 tys. km, z czego 68% stanowiły drogi o nawierzchni utwardzonej, z czego 1069 km stanowiły autostrady. Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników osiągnęła 24 mln, z czego 2,9 mln stanowiły samochody ciężarowe (łącznie z ciężarowo-osobowymi). Pojazdy o ładowności powyżej 1,5 tony stanowiły 78,7%, natomiast pojazdy o ładowności powyżej 10 ton 3,6% parku samochodów ciężarowych. Ponad 66% pojazdów ciężarowych wyposażonych było w silniki wysokoprężne, 24,7% w silniki benzynowe, a 6,3% w silniki zasilane LPG. Najszybciej rozwijającą się grupą pojazdów są ciągniki siodłowe, których liczba przekroczyła 238 tys. sztuk, z czego 30% ma mniej niż 5 lat.

Polska Gazeta Transportowa nr 40/2012

Według danych Eurostatu w 2010 roku Polska z 88,8% udziałem samochodów osobowych w pasażerskich przewozach lądowych zajmuje drugie miejsce w Europie. Wyprzedza nas tylko Litwa (91%), a najniższe udziały charakteryzują Węgry (63%), Czechy (73,7%), Słowację (77,8%) i Austrię (78,2%). W pozostałych środkach transportu plasujemy się zdecydowanie poniżej europejskiej średniej. Transportem szynowym (kolej, tramwaj, metro) realizowanych

w Polsce było 5,2% ogółu pasażerokilometrów (przy średniej 7,1% w UE), transportem autobusowym 6,4%, co było piątym wynikiem od końca. Samolotami mniej od Polaków (20,5 mln pasażerów) podróżują jedynie Słowacy i Rumuni.

Polska Gazeta Transportowa nr 41/2012

W ramach programu zwiększenia przepustowości placów poboru opłat za przejazd Autostradą A-4 Stalexport Autostrada Małopolska, koncesjonariusz płatnej autostrady Katowice-Kraków kosztem 16 mln zł obok budowy nowych stanowisk wymieni urządzenia poboru opłat. Plan przewiduje, że do października 2014 roku powstaną stanowiska dedykowane trzem różnym metodom płatności: od płatności w trybie manualnym (za pomocą gotówki lub karty), do automatycznego umożliwiającego pobór płatności w systemie elektronicznym bez potrzeby zatrzymywania pojazdu.

Polska Gazeta Transportowa nr 41/2012

W Polsce zarejestrowanych jest ok. 60 tys. pojazdów izotermicznych, chłodni i lodowni. Przewozi się nimi 24 mln ton towarów (przy ok. 6 mln ton przewożonych transportem kolejowym). Duży udział w tych przewozach mają relacje zagraniczne, w tym przede wszystkim do Rosji i na Ukrainę. Warunki, jakimi powinny odpowiadać pojazdy przeznaczone do transportu żywności zawarte są w obowiązującej w UE od 1970 roku, a w Polsce od 1984 roku umowie ATP. Urzędowym dokumentem potwierdzającym zgodność pojazdu z wymaganiami powyższej umowy jest „świadczenie zgodności środka transportu”. W Polsce upoważnione do wydawania certyfikatów wyposażenia takich pojazdów są: Laboratorium Badawcze Wydziału Maszyn Roboczych i Pojazdów Politechniki Poznańskiej oraz Centralny Ośrodek Chłodnictwa w Krakowie.

Polska Gazeta Transportowa nr 41/2012

Terminal kontenerowy PCC Intermodal SA wybudowany w Kutnie, na skrzyżowaniu linii kolejowych E-20 (Berlin-Moskwa) oraz linii kolejowej Północ-Południe (nr 131) w ciągu roku osiągnął pułap swoich zdolności przeładunkowych wynoszący 100 tys. TEU. W 2013 roku rozpocznie się rozbudowa terminalu, która umożliwi podwojenie przeładunków. Obok dwóch kolejnych torów, każdy o długości 700 metrów na terminalu postawione zostaną dwie suwnice bramowe, które uzupełnią już pracujące cztery wózki kontenerowe.

Polska Gazeta Transportowa nr 41/2012

W związku z trudną sytuacją na europejskim rynku autobusowym korporacja Volvo Buses zamierza do czerwca 2013 roku zamknąć swoje szwedzkie zakłady w Saffle i przenieść ich produkcję do swojej największej na kontynencie europejskim fabryki we Wrocławiu. Pracę utraci ponad 300 osób. Uruchomiona w 1995 roku fabryka wrocławska o zdolności produkcyjnej rzędu 1100 autobusów (miejskich, miastowych, turystycznych) w 2012 roku wyprodukowała 800 pojazdów. Obecnie jest to druga od względem wielkości produkcji fabryka autobusów w Polsce, po zakładach MAN-a, które produkują ponad 1000 autobusów rocznie.

Polska Gazeta Transportowa nr 42/2012

Opłatami za przejazdy drogowe objęte jest już w Polsce 700 km autostrad. Na odcinkach zarządzanych przez GDDKiA stawki określa rozporządzenie ministra transportu, a zależą one od kategorii pojazdu, klasy emisji spalin Euro i rodzaju drogi. Najniższe stawki rzędu 16 gr/km dotyczą autobusów i samochodów o ładowności od 3,5 do 12 ton klasy min. Euro 5, a najwyższe rzędu 53 gr/km dotyczą samochodów o ładowności powyżej 12 ton klasy max Euro 2. Opłaty za przejazdy odcinkami zarządzanymi przez zarządców prywatnych są

kilkukrotnie wyższe i często dotyczą całego odcinka, bez względu na liczbę przejechanych kilometrów. Według planów resortu transportu oraz GDDKiA prywatne odcinki A1, A2 i A4 powinny w drugiej połowie 2013 roku zostać włączone do państwowego systemu viaToll.

Polska Gazeta Transportowa nr 43/2012

W 2013 roku na inwestycje drogowe przeznaczono 15 mld zł, a na remonty i przebudowy tylko 565 mln zł. Z wypowiedzi ministra rozwoju regionalnego wynika, że w perspektywie 2014-2020 infrastruktura może liczyć na ok. 24 mld euro (przy 68 mld euro na lata 2007-2013). Według rządowej Strategii Rozwoju Kraju większość środków zostanie skierowana na rozwój dróg ekspresowych, których długość do 2020 roku ma wzrosnąć z obecnych 900 km do 2,8 tys. km. Zmniejszeniu ulegną też kwoty przeznaczone na dofinansowanie remontów i budowę dróg gminnych i powiatowych. Najgorzej przedstawia się finansowanie remontów dróg, gdzie najpilniejsze potrzeby szacowane są na 3 mld zł, co stanowi sześciokrotność środków przewidzianych na ten cel w roku 2013.

Polska Gazeta Transportowa nr 43/2012

Koszt metra bieżącego ekranu akustycznego może dochodzić do 25 tys. zł. Według GDDKiA tylko w ciągu 2 ostatnich lat wzdłuż A1, A2 i S8 ustawiono aż 230 km ekranów za 565 mln zł. Łączny koszt walki z hałasem na polskich autostradach i drogach ekspresowych można szacować na miliard złotych, co jest ewenementem w skali światowej. Sytuację poprawi nowe rozporządzenie podnoszące obowiązujące od 5 lat normy hałasu z 65 dB do 68 dB w dzień i 55 dB do 60 dB w nocy. Wskaźniki te odnoszą się do terenów zabudowanych, na których natężenie ruchu przekracza 16,4 tys. pojazdów na dobę.

Polska Gazeta Transportowa nr 43/2012

Jeszcze w 2012 roku zostanie ogłoszony przetarg na dokończenie obwodnicy Poznania. W 2013 roku zostaną ogłoszone przetargi na budowę odcinka A1 Tuszyn-Pyrzowice, dokończenie trasy S7 Gdańsk-Warszawa, na trasę S19 Rzeszów-Lublin, obwodnicę podwarszawskich Marek i przebudowę mostu Grota-Roweckiego oraz Trasy Toruńskiej. W latach 2012-2015 przewiduje się ogłoszenie przetargów na budowę połączenia Wrocław-Poznań, brakujących odcinków trasy Warszawa-Kraków (między Radomiem-Szydłowcem i Skarżyskiem Kamiennym oraz tras wylotowych z Warszawy i Krakowa). Obwodnica Warszawy w dalszym ciągu istnieć będzie jedynie fragmentarycznie.

Polska Gazeta Transportowa nr 43/2012

Kryzys uderzył w polskie fabryki samochodów. Z powodu słabego zainteresowania klientów z Europy Zachodniej zakłady Opla w Gliwicach i Fiata w Tychach notują spore spadki produkcji. To efekt dużego uzależnienia rodzimych zakładów od zamówień zagranicznych (na import przeznaczamy aż 97% produkcji). Jedynie Volkswagen wyprodukował niemal tyle samo samochodów, co w ubiegłym roku. Poznań to jednak jedyna na świecie fabryka, w której powstaje Caddy, a popyt na te auto jest w miarę stabilny. Produkcja samochodów we wspomnianych trzech fabrykach spadła w pierwszym półroczu bieżącego roku aż o 21% w okresie do analogicznego okresu ubiegłego roku. W drugiej Połowie bieżącego roku spadki produkcji w polskich fabrykach aut mogą się jeszcze pogłębić, ze względu na niepewną sytuację gospodarczą w Unii Europejskiej i rekordowo wysokie bezrobocie. Na koniec maja w 27 krajach UE wynosiło ono już 11,1 proc., co jest najwyższym poziomem od 1995 roku.

Motor nr 29/2012

Na początku 2013 roku do sprzedaży w Polsce trafi nowy chiński crossover BYD e6 z napędem elektrycznym. Organizacją sieci dealerskiej zajmie się firma Automotive Europe Corporation kapitałowo powiązana z polskim importerem Seatów. BYD e6 ma kosztować od 120 do 140 tys. zł w zależności od wersji wyposażeniowej. Zasięg w ruchu miejskim ma wynosić aż 300 km. Energia elektryczna magazynowana jest w akumulatorach żelazowo-fosforanowych umieszczonych pod podłogą auta. Baterie ważą ok. 800kg, a samochód razem z nimi nieco ponad 2200 kg. Doładowanie baterii do 80 proc. ich pojemności zajmie 40 minut w tzw. szybkim cyklu, a do „pełna” maksymalnie 8 godzin. Już wiadomo, że na baterie chiński producent udzieli 8-letniej gwarancji.

Motor nr 29/2012

Japoński koncern Bridgestone, największy na świecie producent ogumienia, zainwestuje w fabrykę w Stargardzie Szczecińskim kolejne 120 mln euro. Rozbudowa potrwa do drugiej połowy 2014 roku, a produkcja opon wzrośnie z 2400 do 3750 sztuk dziennie. Zakłady w Stargardzie ruszyły w 2009 roku i zatrudniają dziś 620 osób. Dotychczas Japończycy zainwestowali w tę fabrykę 200 mln euro.

Motor nr 30/2012

W związku ze spadkiem sprzedaży nowych aut, PSA Peugeot Citroen ogłosiło plany redukcji zatrudnienia. Łącznie zwolnionych zostanie 8 tysięcy osób pracujących w zakładach we Francji. Za dwa lata zamknięta ma zostać fabryka w Aulnay pod Paryżem (powstaje tam Citroen C3). Plany koncernu skrytykował francuski rząd, a prezydent Francis Hollande zarzucił szefostwu PSA błędy w zarządzaniu.

Motor nr 30/2012

Po majowej obniżce cen za przejazd autostradą A2 z Konina do Łodzi, korzysta z niej znacznie więcej kierowców. Obłożenie odcinka wzrosło o 35%. Nie bez znaczenia są też inne przyczyny: mistrzostwa Europy w piłce nożnej i otwarcie nowej trasy z Łodzi do Warszawy. Zmniejszenie stawek z 20 do 10 groszy wymusiła na rządzie Unia Europejska. Resort transportu natomiast przychylił się do apelu prezydenta Gliwic, aby przenieść bramki na autostradzie A4 z węzła Sośnica do węzła Kleszczów, z dala od miasta. Obecnie na bramkach w Sośnicy tworzą się niepotrzebne korki. Mieszkańcy aglomeracji jeżdżą co prawda gliwickim odcinkiem autostrady bezpłatnie, zmuszeni są jednak do pobierania bezpłatnych biletów.

Motor nr 30/2012

Kontrakt na budowę fragmentu autostrady A4 na odcinku Tarnów-Dębica o długości 35km został zerwany. Według GDDKiA, umowa z konsorcjum Hydrobudowa Polska, PBG, SIAC Construction oraz APRIVA została wypowiedziana, gdyż firmy te zażądały od inwestora zwiększenia wartości kontraktu o 200 mln zł. GDDKiA już szuka nowego wykonawcy tego odcinka A4, a termin oddania drogi do użytku został przesunięty z sierpnia 2012 roku na koniec 2013 roku.

Motor nr 31/2012

Producenci samochodów i ich podzespołów używają komponentów coraz lepszej jakości. Firma Exact Systems, zajmująca się kontrolą produkcji w branży motoryzacyjnej w krajach Europy Środkowej, sprawdziła w 2011 roku 270 mln części. Tylko 7% z nich było wadliwych. Jeszcze w 2006 roku ten odsetek wynosił aż 21%. Ograniczenie liczby wadliwych części przekłada się na redukcję kosztów, spada bowiem ryzyko opóźnień w realizacji zamówień oraz konieczności napraw gwarancyjnych.

Motor nr 31/2012

Przejazd buspasami, zniesienie opłat za parkowanie oraz wjazd do wybranych stref ograniczonego ruchu – na te przywileje mogą liczyć od września 2012 roku właściciele samochodów hybrydowych i elektrycznych w Krakowie. Uprawnienia do ulg służby miejskie będą sprawdzać podczas kontroli na podstawie danych z dowodu rejestracyjnego. Przywileje będą obowiązywać przez 12 miesięcy. System podobnych ulg zostanie uruchomiony we wrześniu także w Szczecinie.

Motor nr 31/2012

W 2011 roku zwiększyła się liczba fotoradarów, jakimi dysponują strażnicy miejscy i gminni – wynika z raportu MSW. W 2011 roku strażnicy mieli 236 fotoradarów, a w 2010 roku – 211. Ponad 60% spośród wszystkich ujawnionych przez strażników wykroczeń w 2011 roku dotyczyło bezpieczeństwa i porządku w komunikacji.

Motor nr 32-33/2012

Amerykanie w wieku od 16 do 34 lat coraz rzadziej korzystają z samochodów. W ciągu minionych 10 lat odsetek młodych ludzi bez prawa jazdy wzrósł w USA z 20% do ponad 25%. Najczęściej decydują o tym zbyt wysokie koszty utrzymania auta. Młodzi ludzie wolą podróżować środkami transportu zbiorowego. Przyczynia się do tego m.in. mobilny Internet, który umożliwia szybkie znalezienie dostępnych połączeń.

Motor nr 32-33/2012

W czerwcu 2012 roku najpopularniejszą marką motoryzacyjną w Europie był Volkswagen. Zanotował on wzrost rejestracji nowych aut o 4,7% w porównaniu do czerwca 2011 roku. Pozostali producenci zanotowali spadki w porównaniu do sytuacji sprzed roku. Największe, bo ponad piętnastoprocentowe spadki sprzedaży zanotowały Fiat i Ford. Spadki powyżej 10% zanotowały też Opel i Peugeot.

Motor nr 32-33/2012

W sierpniu 2012 roku liczba wyprodukowanych w Polsce samochodów osobowych i dostawczych spadła w ujęciu rok do roku o 27 proc. i wyniosła 31 448 sztuki. W ujęciu miesiąc do miesiąca liczba ta zmniejszyła się o 41 proc. Łączna produkcja od początku 2012 roku wyniosła 445,7 tys. samochodów, czyli o 22 proc. mniej niż rok wcześniej. W sierpniu bieżącego roku zarejestrowano 17 tys. 926 nowych aut osobowych, o 7,6 proc. mniej niż przed rokiem i o 13,2 proc. mniej w porównaniu z lipcem. W ciągu ośmiu miesięcy 2012 r. zarejestrowano 186 tys. aut, o 3,4 proc. więcej niż przed rokiem.

Gazeta Wyborcza z 10.09.2012

Promowany przez rosyjskiego oligarchę Michaiła Prochorowa hybrydowy samochód "jo-awto" ma wyjechać na drogi dopiero na przełomie 2014 i 2015 r., ponad dwa lata później, niż planowano. Wśród rosyjskich analityków pojawiają się opinie, że "jo-awto" nigdy nie będzie produkowany, a deklaracje Prochorowa o produkcji hybrydowego auta z napędem na cztery koła, które kosztowałyby zaledwie 15 tys. dol., nigdy nie były realne i miały tylko spopularyzować tego oligarchę, który startował w ostatnich wyborach prezydenckich w Rosji. Prochorow zapowiadał, że budowana od roku w St. Petersburgu fabryka "jo-awto" będzie kosztować 260 mln euro, a po uruchomieniu zapewni pracę 700 robotnikom, którzy będą montować do 90 tys. samochodów rocznie.

Gazeta Wyborcza z 03.09.2012

W listopadzie bieżącego roku w salonach Chryslera w USA znów pojawi się legendarne sportowe auto Viper nieoferowane przez koncern od dwóch lat. Viper będzie najdroższym autem w ofercie Chryslera. Najtańsza odmiana tego samochodu w wersji standardowej będzie kosztować 99 tys. 390 dol., a cennik wersji Viper GTS zaczyna się od 122 tys. 390 dol. Samochód będzie napędzany silnikiem 10-cylindrowym o pojemności 8,4 litra i mocy 640 KM. Będzie to jeden z największych silników montowanych w autach produkowanych obecnie w USA.

Gazeta Wyborcza z 11.09.2012

Polskie fabryki Fiata i Opla muszą ograniczać produkcję, ponieważ z powodu kryzysu w Europie Zachodniej mają coraz mniej zamówień. W wyniku kryzysu strefy euro spada sprzedaż samochodów na rynkach Europy Zachodniej i bije to również w rodzime zakłady włoskiego koncernu. Robotnicy fabryki Fiata pod Neapolem (zakład produkuje nową wersję miejskiej Pandę) po powrocie z wakacji dowiedzieli się, że we wrześniu czekają ich jeszcze dwa tygodnie przymusowej przerwy w pracy. W dwóch innych włoskich fabrykach Fiata jesienią roboczy tydzień będzie skrócony o dwa dni. Przerwy produkcyjne zapowiedziano także w niemieckich fabrykach Opla, który w Polsce ma zakład w Gliwicach. W Niemczech do takich przymusowych przerw produkcyjnych dopłaca państwo, a u nas kosztami przerw w produkcji muszą się podzielić pracodawcy z pracownikami. Polskie fabryki są praktycznie całkowicie uzależnione od eksportu. Zagraniczni klienci kupują aż 98,5 proc. samochodów osobowych i niemal 98 proc. samochodów dostawczych produkowanych w Polsce. W Europie Zachodniej najlepiej z kryzysem radzą sobie niemieckie koncerny motoryzacyjne, takie jak Volkswagen czy BMW.

Gazeta Wyborcza z 13.09.2012

We wrześniu bieżącego roku rząd Ukrainy postanowił, że importerzy rosyjskich samochodów osobowych, ciężarówek i autobusów muszą stworzyć sieć utylizacji swoich pojazdów, albo będą płacić specjalną opłatę na poczet złomowania tych pojazdów. Przepisy dotyczą również samochodów rosyjskich montowanych na Ukrainie. Dla nowych aut osobowych stawka opłaty utylizacyjnej w zależności od pojemności silnika wynosi od 4,7 tys. do 30,2 tys. hrywien (od 590 dol. do 3,8 tys. dol.). W przypadku aut używanych, które mają ponad trzy lata, stawki są ponad sześć razy wyższe, a dla aut z silnikiem o pojemności ponad 3 l nawet osiem razy wyższe. Opłaty utylizacyjne dla nowych ciężarówek i autobusów wynoszą od 19 tys. do 110 tys. hrywien (od 2,4 tys. do 13,7 tys. dol.), a w przypadku używanych stosuje się stawki podwyższone nawet siedmiokrotnie. Kijów naśladuje Rosję, która od 1 września 2012 roku wprowadziła podobnej wysokości opłaty utylizacyjne od wszystkich samochodów z importu, zwalniając z nich samochody produkowane w Rosji. Regulacja ta uderzyła w ukraińskie fabryki aut, które w 2011 r. wyeksportowały do Rosji 97,5 tys. samochodów, jedną trzecią całej produkcji. Najbardziej rosyjskie opłaty uderzyły w koncern ZAZ z Zaporozia oraz korporację Bogdan, który do Rosji wysyłał nawet połowę swojej produkcji.

Gazeta Wyborcza z 13.09.2012

Z powodu zapaści rynku motoryzacyjnego Fiat poinformował o rezygnacji z planów wielkiej rozbudowy swoich włoskich zakładów produkcyjnych. Plan znany pod nazwą Fabbrica Italia przewidywał wyasygnowanie w najbliższych latach 20 mld euro. W wydanym komunikacie podkreślono, że od 2010 roku, gdy został ogłoszony projekt wielkich inwestycji we włoskie fabryki firmy, uwarunkowania rynkowe uległy zasadniczej zmianie. Oceniono, że w obecnej sytuacji na rynku jego realizacja nie jest możliwa. Plan zakładał między innymi podwojenie

liczby samochodów produkowanych we włoskich zakładach koncernu z 800 tysięcy do 1,6 miliona sztuk rocznie.

Gazeta Wyborcza z 13.09.2012

Szwedzki producent ciężarówek Volvo AB został największym akcjonariuszem znanego niemieckiego producenta silników Deutz. Volvo AB ma już 25 proc. plus jedną akcję Deutza. Dzięki temu szwedzki koncern zyskał częściową kontrolę nad niemiecką firmą i może blokować strategiczne decyzje (np. o przejęciu przez konkurencyjnego inwestora). Dotąd Volvo miało 6,7 proc. akcji Deutza, a zwiększyło ten pakiet, odkupując za 130 mln euro większość pakietu akcji niemieckiej firmy od włoskiego producenta maszyn rolniczych Same Deutz-Fahr. Włoska firma zachowała 8,7 proc. akcji niemieckiego producenta silników. Volvo i Deutz zapowiedziały, że zamierzają zacieśnić współpracę, aby wspólnie skonstruować nowej generacji silniki przemysłowe. Rozważają też założenie spółki w Chinach, w której Deutz będzie miał większość udziałów. Obroty firmy założonej w 1864 roku obecnie wynoszą 1,5 mld euro rocznie.

Gazeta Wyborcza z 13.09.2012

Volvo Cars zwolni 400 inżynierów i żąda od swoich kooperantów obniżki cen o jedną piątą. Zwalniani inżynierowie byli zatrudnieni jako techniczni konsultanci na umowy na czas określony. Volvo Cars ogłosiło, że zrezygnuje z ich usług, z powodu zakończenia prac nad modernizacją swoich aut. Szwedzki producent prestiżowych samochodów, który dwa lata temu od Forda kupił chiński koncern Geely, boryka się obecnie z problemami z powodu spadku sprzedaży swoich samochodów. W pierwszej połowie 2012 roku Volvo Cars miało 30 mln euro strat. W 2011 roku szwedzka firma sprzedała 449 tys. aut. Firma zakłada podwojenie produkcji przede wszystkim dzięki ekspansji w Chinach. Pod koniec dekady Volvo chce sprzedawać na chińskim rynku 200 tys. aut, ponad cztery razy więcej niż w zeszłym roku. Volvo Cars zamierza kupować jedną czwartą części od dostawców z Chin, aby w ten sposób umocnić się na tamtejszym rynku.

Gazeta Wyborcza z 14.09.2012

W mieście Szentgotthard na Węgrzech otwarto najnowocześniejszą fabrykę silników Opla w Europie. Zakład wybudowany kosztem 500 mln euro będzie produkować 3- i 4-cylindrowe silniki Opla nowej generacji, a pracować w nim będzie 800 osób. Do tej pory Opel zainwestował już na Węgrzech 1,25 mld euro. Ta inwestycja potwierdza, że Węgry stają się centrum przemysłu samochodowego w regionie. W 2012 roku w węgierskim mieście Kecskemet otwarto już fabrykę samochodów osobowych Mercedesa, pierwszy taki zakład tego koncernu w Europie poza granicami Niemiec. A niemiecki koncern Audi uzgodnił też z rządem węgierskim, że kosztem 500 mln euro przekształci w fabrykę aut swoją montownię w mieście Győr.

Gazeta Wyborcza z 23.09.2012

Mimo stagnacji w sprzedaży samochodów, popyt na opony będzie się zwiększać - oceniają przedstawiciele producentów opon. Rosnący popyt na ogumienie zimowe może wynikać z obserwowanego od niedawna zjawiska używania tego typu opon do jazdy przez cały rok. W 2012 roku zaobserwowano w Polsce rosnącą liczbę kierowców, którzy cały rok jeżdżą na oponach zimowych. Tendencja do używania opon zimowych także latem zaobserwowana została nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach np. w Austrii. Według danych zakładów oponiarskich Dębica w ciągu ostatnich 10 lat wśród wszystkich opon sprzedawanych przez tą firmę opony zimowe zwiększyły swój udział z 30 do 44 proc. Producent ten przewiduje, że niebawem w Polsce będzie sprzedawanych więcej opon

zimowych niż letnich. Polski rynek ogumienia zanotował też olbrzymi wzrost popytu na opony do samochodów 4x4. Zwiększył się on przez 10 lat o ponad 1000 proc.

Gazeta Wyborcza z 23.09.2012

Toyota pracuje nad największym w światowej branży motoryzacyjnej programem sprzedaży aut przyjaznych środowisku. W połowie września 2012 roku koncern zapowiedział, że do końca 2015 r. wprowadzi na rynek 21 nowych modeli samochodów z napędem hybrydowym. Z tego 14 modeli aut będą stanowić całkowicie nowe konstrukcje, a reszta to zmodernizowane wersje aut już sprzedawanych przez Toyotę. Toyota inwestuje także w produkcję aut elektrycznych. W październiku 2012 roku na amerykańskim rynku rozpocznie się sprzedaż elektrycznej odmiany terenowego auta Toyota RAV-4, które na zlecenie japońskiego koncernu produkuje amerykańska firma Tesla, wykorzystując w tym celu dawną fabrykę Toyoty w Kalifornii. W grudniu 2012 roku rozpocznie się też sprzedaż nowego miejskiego auta o napędzie elektrycznym Toyoty, które w Japonii będzie się nazywać eQ, a w USA - iQ EV. Pojazd ten ma kosztować 45 tys. dol.

Gazeta Wyborcza z 24.09.2012

Liczba rejestracji samochodów klasy premium pojazdów wzrosła w Polsce od początku 2012 roku o prawie 10 proc. Zwiększa się udział drogich marek w rynku: w końcu sierpnia wynosił 7,95 proc. wobec 7,27 proc. w końcu marca. To m.in. zasługa świetnych wyników BMW, które od stycznia zwiększyło w Polsce sprzedaż o ponad 23 proc. (rok do roku). Jeszcze lepiej wygląda sprzedaż Mini należącego do BMW - liczba ich rejestracji wzrosła o dwie trzecie. Z niemieckiej "wielkiej trójki" na drugim miejscu znalazło się Audi, który od stycznia sprzedał blisko 3,4 tys. pojazdów (wzrost o 30,6 proc). Na trzecim miejscu uplasował się Mercedes, który sprzedał 3,2 tys. samochodów, o prawie 15 proc. więcej niż rok wcześniej. Rośnie także rynek aut terenowo-rekreacyjnych, czyli grupy SUV. W Europie udział w rynku tego segmentu w ostatnich latach niemal się podwoił, rosnąc z 3,5 proc. w roku 2005 do 6,4 proc w roku 2011. W Polsce w pierwszych ośmiu miesiącach sprzedaż tego typu pojazdów wzrosła o jedną czwartą w porównaniu z tym samym okresem w 2011 r. Zarejestrowano ponad 33,8 tys. takich samochodów (rok wcześniej o 6,6 tys. mniej.) W rezultacie udział terenówek w polskim rynku samochodów osobowych zwiększył się z 15,2 do przeszło 18,2 proc.

Gazeta Wyborcza z 25.09.2012

Amerykański koncern Ford zamierza zwolnić kolejnych kilkuset pracowników ze swoich europejskich zakładów. Redukcje zostaną przeprowadzone w rezultacie dobrowolnych rezygnacji etatowych pracowników oraz ograniczenia wydatków na wynajem pracowników z agencji pracy. Obecnie Ford zatrudnia w Europie 66 tys. osób, a najliczniejsze kadry ma w Niemczech. O redukcji zatrudnienia Ford ostrzegał już w lipcu, kiedy ogłosił, że w pierwszym półroczu bieżącego roku sprzedaż jego aut w Europie spadła o 19 proc.

Gazeta Wyborcza z 25.09.2012

Rząd Włoch nie da Fiatowi pieniędzy na ratowanie rodzimych fabryk koncernu, ale wesprze eksport ich wyrobów. Fiat odnotował 700 mln euro strat w Europie. Równoważą je sukcesy koncernu w USA i państwach rozwijających się. W tym roku Fiat będzie miał 3,5 mld euro zysku operacyjnego, który w całości pochodzić będzie z inwestycji zagranicznych. Do sukcesu Fiata w Brazylii przyczyniło się wsparcie tamtejszych władz, które m.in. dofinansowało 85 proc. z 2,3 mld euro kosztów nowej fabryki Fiata w tym kraju. Fiat w wyniku problemów w Europie zamierza zmienić model działalności we Włoszech, kładąc nacisk na eksport, zwłaszcza poza Europę. Koncern nadal nie informuje o przyszłości fabryki

w Tychach – największej i najbardziej wydajnej z europejskich zakładów Fiata. W ostatnich dwóch latach koncern z Turynu wydał 800 mln euro na uruchomienie produkcji nowej wersji miejskiego auta Panda.

Gazeta Wyborcza z 26.09.2012

W ostatnim kwartale 2012 roku słowacką fabrykę aut koncernu Peugeot-Citroen czeka 21 dni przymusowych przerw produkcyjnych. Zakład w Trnawie produkuje auta Citroen C3 oraz Peugeot 208. Od stycznia do września 2012 roku fabryka PSA na Słowacji z powodu spadku popytu musiała już wprowadzić 12 dni przymusowych przestojów. Ograniczenie zarobków 3,5 tys. pracowników fabryki umożliwiło utrzymanie dotychczasowego poziomu zatrudnienia. Już w 2011 roku fabryka PSA na Słowacji wstrzymywała produkcję na 39 dni i w efekcie za jej bramy wyjechało tylko 177 tys. aut. Tegoroczne wyniki fabryki miał poprawić montaż modelu Peugeot 208, najnowszego małego auta francuskiego koncernu.

Gazeta Wyborcza z 28.09.2012

Władze Azerbejdżanu wprowadziły zakaz importu samochodów Łada Samara od początku października 2012 roku. Zakaz wprowadzono z powodu niespełnienia przez te rosyjskie auta azerskich standardów wyposażenia technicznego. Od maja wszystkie samochody osobowe importowane do Azerbejdżanu lub produkowane w tym kraju muszą być obowiązkowo wyposażone w system zapobiegający blokadzie kół podczas hamowania ABS oraz poduszkę powietrzną dla kierowcy. Łady Samara nie mają takiego wyposażenia i dlatego ich import został zakazany. Łady Samara i tak zostały potraktowane w ulgowy sposób, jako że zakaz importu samochodów nie posiadających ABS oraz poduszki powietrznej wprowadzono już w maju bieżącego roku.

Gazeta Wyborcza z 01.10.2012

Sceptycy nie zniechęcili kanclerz Angeli Merkel do planu wprowadzenia do 2020 r. na niemieckie drogi 1 mln aut z napędem elektrycznym. Plan ten rząd kanclerz Angeli Merkel ogłosił w 2008 r. Zgodnie z tym planem do 2014 r. Niemcy mają przygotować rynek dla samochodów elektrycznych, a w 2017 r. niemieckie koncerny zaczną produkcję takich pojazdów na masową skalę. Na konstrukcję elektrycznych aut Niemcy przekazały już 1 mld euro dotacji budżetowych. Niemiecki przemysł motoryzacyjny do 2014 r. na rozwój technologii samochodów elektrycznych ma wydać w sumie 17 mld euro. W czerwcu niemiecki koordynator ds. samochodów elektrycznych stwierdził, że rządowy plan uda się zrealizować tylko połowicznie, jeżeli władze w Berlinie nie zwiększą dotacji na zakup samochodów o napędzie elektrycznym. Jak na razie rząd Niemiec nie ogłosił żadnych planów w tej materii.

Gazeta Wyborcza z 02.10.2012

Nissan wskrzesi swoją starą markę Datsun. Pod tą nazwą chce produkować i sprzedawać tanie auta na rynki rozwijające się. To kolejne podejście wielkiego koncernu do takich rynków, jak: Indie, Brazylia czy Chiny, gdzie wciąż relatywnie niewielki procent populacji jeździ samochodami. Dla przykładu: w Indiach samochód posiada tylko 38 na 1000 osób. Na początku 2014 roku koncern chce wypuścić na rynek sześć modeli Datsuna, których ceny będą oscylować w granicach 3-5 tys. dolarów. Oznacza to, że najtańsze modele z tej serii będą kosztować tylko 1/3 cen najtańszego obecnie auta z parku Nissana - modelu Tsuru sprzedawanego w Meksyku, który kosztuje 8 tys. dolarów. Wprowadzenie Datsuna na rynek byłoby drugim podejściem Nissana do tej marki. Japończycy zrezygnowali z niej w 1981 roku, unifikując wszystkie modele swoich aut pod jedną marką Nissan.

Gazeta Wyborcza z 02.10.2012

We wrześniu bieżącego roku drastycznie spadła liczba rejestracji nowych aut w Niemczech, które są największym motoryzacyjnym rynkiem w Europie. Zarejestrowano 25 tys. samochodów, to aż o 10,9 proc. mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. To trzeci miesiąc spadków z rzędu i dowód na to, że niemiecka gospodarka ma coraz większe kłopoty. W pierwszych trzech kwartałach Niemcy zarejestrowali 2,4 mln nowych aut - o 43 tys. mniej niż w analogicznym okresie w ubiegłym roku. Co ciekawe - spadek nie dotyczy luksusowych modeli aut, a ich producenci odnotowują wzrosty sprzedaży. W ciągu trzech kwartałów Niemcy zarejestrowali o 13,6 proc. więcej aut marki Porsche niż w okresie styczeń-wrzesień 2011. O 8,4 proc. wzrosła liczba rejestracji nowych aut marki Audi. Liczba rejestracji nowych aut marki Opel spadła o 13,2 proc., a Forda o 8,8 proc.

Gazeta Wyborcza z 02.10.2012

Volkswagen ogłosił na początku czerwca bieżącego roku, że rozważa rozpoczęcie produkcji tanich aut przeznaczonych na rynki rozwijające się. Produkcja takiego auta mogłaby się rozpocząć w ciągu dwóch lat. Jego cena miałaby oscylować w granicach 5-10 tys. euro. Mogłyby to być tańsze wersje popularnego auta Volkswagen Up, które niedawno pojawiło się na rynku. Nie podjęto jeszcze decyzji, czy nowe auto będzie sprzedawane pod marką Volkswagen, czy też firma stworzy na jej potrzeby zupełnie nową nazwę. VW to kolejna znana marka, która przymierza się do produkcji tanich aut. Chiny, Indie i inne kraje rozwijające się są bardzo interesujące dla branży motoryzacyjnej, ponieważ na tym rynku wciąż niewiele osób posiada własne samochody.

Gazeta Wyborcza z 04.10.2012

Z badań Związku Dealerów Samochodowych wynika, że w ciągu roku aż 77,6 proc. dilerów zamierza zwolnić pracowników, a tylko 4,5 proc. chce przyjąć nowe osoby do pracy. W ankiecie uczestniczyło 269 firm dilerskich, reprezentujących ponad dwie piąte sprzedaży nowych aut w Polsce. Według szacunków Związku od września przyszłego roku zatrudnienie w firmach dilerskich spadnie o jedną dziesiątą, a przez ostatnie 12 miesięcy zmalało już o jedną piątą. Od września 2011 r. do września 2013 r. liczba miejsc pracy w branży zmniejszy się o 14,6 proc., co oznacza utratę pracy przez 5 860 osób. To skutek spadku sprzedaży nowych aut w Polsce. We wrześniu bieżącego roku Polacy zarejestrowali 18,7 tys. nowych aut, ponad 10 proc. mniej niż przed rokiem. Tak kiepskiej sprzedaży we wrześniu nie notowano w Polsce od 2006 r. Z salonów sprzedaży nowych aut uciekają przede wszystkim indywidualni nabywcy. We wrześniu kupili zaledwie 7321 aut. Tak niskiej sprzedaży nie notowano od 12 lat. W bieżącym roku wskaźnik rejestracji nowych aut w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców Polski wynosi tylko 4,9, podczas gdy średnia dla całej pogrążonej w kryzysie UE wynosiła 17,5.

Gazeta Wyborcza z 05.10.2012

Zebrał i opracował: MM

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. (Dz.U. 2012 poz. 997)

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. (Dz.U. 2012 poz. 1005).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców. (Dz.U. 2012 poz. 1019).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. (Dz.U. 2012 poz. 1032).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 września 2012 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu. . (Dz.U. 2012 poz. 1033).

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 września 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przekazywania informacji dotyczących zanieczyszczenia powietrza. (Dz.U. 2012 poz. 1034).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t. (Dz.U. 2012 poz. 1061).

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie uprawnień osób kierujących pojazdami specjalnymi i pojazdami przeznaczonymi do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. (Dz.U. 2012 poz. 1071).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 września 2012 r. w sprawie zaliczenia dróg do kategorii dróg krajowych. (Dz.U. 2012 poz. 1076).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 września 2012 r. w sprawie pozbawienia dróg kategorii dróg krajowych. (Dz.U. 2012 poz. 1077).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. (Dz.U. 2012 poz. 1079).

Z ŻYCIA ITS

Inter cars motor show



INTER CARS MOTOR SHOW na Bemowie był miejscem nietuzinkowego wydarzenia motoryzacyjnego, które zgromadziło tysiące widzów. W jednym miejscu spotkali się najbardziej znani kierowcy rajdowi m.in.: Leszek Kuzaj, Tomasz Kuchar, Krzysztof Hołowczyc i Maciej Oleksowicz. Właśnie z udziałem tych zawodników na płycie lotniska Bemowo odbył się widowiskowy wyścig. Na arenie nie zabrakło także zawrotnych prędkości w wykonaniu czołowych zawodników polskiej sceny driftingowej oraz Bartka Ostalskiego, który jako jedyny, prowadzi samochód stopami i posiada licencję rajdową. Ogromną popularnością cieszyły się też pokazy kaskaderskie - wyczyny na motocyklach polegające na popisowej jeździe na jednym kole wraz z wykonywaniem różnych akrobacji. Kaskaderskie, samochodowe show można było obejrzeć w wykonaniu słynnego Terry Granta, który swoimi wyczynami wpisał się już do księgi Guinnessa. Dla widzów przygotowano również powietrzne akrobacje wykonywane przez motocyklistów skaczących na rampach. Widowisko zostało wzbogacone o pokazy typu Drag Show, w Polsce znane pod nazwą wyścigi równoległe, w których dwa pojazdy

(najczęściej samochody lub motocykle) mają pokonać w jak najkrótszym czasie odcinek $\frac{1}{4}$ mili (402,3m). Podczas motoryzacyjnej imprezy na Bemowie Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował symulator dachowania, czyli urządzenie, w którym pasażerowie sprawdzają działanie pasów bezpieczeństwa w trakcie pozorowanego dachowania pojazdu. Za prowadzenie oraz komentarz części motoryzacyjnej IC MS odpowiadał Adam Kornacki, a za część artystyczną Szymon Majewski. Organizatorem imprezy była firma Inter Cars, a sponsorami firmy: Bridgestone, Castrol Edge, Motointegrator.pl

Debata na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nie będzie nic odkrywczego w stwierdzeniu, że wakacje to okres wzmożonego ruchu na drogach. Teoretycznie powinno to przełożyć się na wzrost wypadków, a w konsekwencji liczby osób rannych i zabitych. Najlepszym źródłem do weryfikacji tego stwierdzenia są statystyki policyjne. Ubiegły rok - w porównaniu do lat poprzednich - przyniósł znaczny spadek bezpieczeństwa na polskich drogach. W analizowanym okresie lipiec-sierpień doszło do 7464 wypadków, w których rannych zostało 9537 osób, a 808 poniosło śmierć. Jednak na tle pozostałych miesięcy bardziej niebezpiecznie było w czerwcu i we wrześniu, a porównywalnie w maju, październiku i grudniu. Warto w tym miejscu podkreślić fakt, że na przestrzeni ostatnich 10 lat systematycznie poprawia się bezpieczeństwo w okresie wakacji i trend ten, pomimo ogólnie gorszych statystyk, zachował się również w 2011 roku! Wstępny bilans tegorocznych wakacji (lipiec-sierpień) to 6549 wypadków, 8388 rannych i 587 osób zabitych. To zdecydowanie lepsza statystyka niż rok wcześniej. Jednak w skali pierwszych 8 miesięcy tego roku to lipiec był tym najmniej bezpiecznym - 3524 wypadki, 4547 rannych i 303 ofiary. Natomiast sierpień, choć było w nim mniej

wypadków i osób rannych niż w maju i czerwcu, to pod względem liczby ofiar (284) był drugim najtragiczniejszym miesiącem tego roku. O przyczynach tego stanu rzeczy rozmawiano 3 września w Domu Dziennikarza przy ulicy Foksal 3/5 w Warszawie. Prelegentami spotkania byli:

- poseł Michał Szczerba (Parlamentarny Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego),
- Marek Konkolewski (Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji),
- Urszula Nelken (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad),
- Alvin Gajadhur (Główny Inspektorat Transportu Drogowego)
- Katarzyna Kucharek (PKP Polskie Linie Kolejowe).

Organizowany przez Fundację „Jedź Bezpiecznie” Panel „Porozmawiajmy o bezpieczeństwie” to cykl spotkań osób mających wpływ na poziom bezpieczeństwa na drodze z przedstawicielami mediów. Kolejny Panel zaplanowano na trzecią niedzielę listopada, w którą obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. W tym roku przypada on 18 listopada.

Spotkanie w ramach projektu EYEVID

W dniu 7 września 2012 roku w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyło się pierwsze spotkanie konsorcjum projektu EYEVID. W zebraniu wzięli udział przedstawiciele członków konsorcjum, w tym: Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, Politechniki Rzeszowskiej, firmy ODIUT Automex Sp. z o.o., firmy Neuro Device Group Sp. z o.o., oraz reprezentanci lidera konsorcjum - Instytutu Transportu Samochodowego. Spotkanie z ramienia ITS prowadzili: dr inż. Tomasz Kamiński - kierownik projektu, mgr Michał Niezgoda i mgr inż. Mikołaj Kruszewski. Na spotkaniu poruszono zarówno kwestie formalnej współpracy w ramach konsorcjum, jak również omówiono najważniejsze

zagadnienia merytoryczne projektu. Projekt EYEVID uzyskał decyzję o finansowaniu przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach I konkursu Programu Badań Stosowanych. Projekt ma na celu wytworzenie metod i narzędzi pozwalających na obiektywną ocenę bezpieczeństwa ruchu na drogach, a przede wszystkim lokalizacji kluczowych elementów infrastruktury drogowej, z uwzględnieniem ich postrzegania przez kierowcę. Wytworzone narzędzia dedykowane będą audytorom brd, którzy przeprowadzają oceny i audyty dróg leżących w transeuropejskiej sieci transportowej - TEN-T. W ramach projektu planowane jest wykorzystanie nowoczesnych urządzeń okulograficznych oraz wysokiej klasy symulatorów jazdy. Rozpoczęcie projektu, którego realizacja ma potrwać 30 miesięcy, zaplanowano na listopad tego roku.

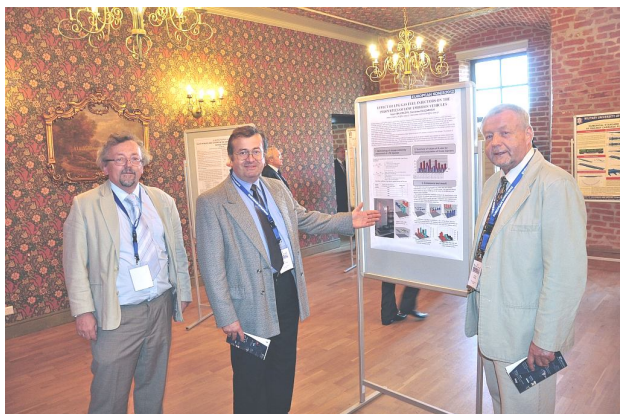
35-lecie Centrum Zdrowia Dziecka

Obchody 35-lecia Centrum Zdrowia Dziecka rozpoczną się piknikiem rodzinnym „Bezpieczne dziecko”. Na terenach sportowych (położonych od ulicy Myśliwieckiej) odbędą się m.in. pokazy ratownictwa medycznego przygotowane przez WOŚP, pokazy policyjne, motocyklowe oraz systemów bezpieczeństwa Mazdy i BMW. Na pikniku można będzie skorzystać z porad specjalistów Centrum Zdrowia Dziecka, wypróbować symulator dachowania należący do Instytutu Transportu Samochodowego i zagrać w football amerykański z zawodnikami Warszawskich Eagles. Strefa Platformy „n” zapewni szereg dziecięcych atrakcji.



W Starej Pomarańczarni odbędzie się Gala Jubileuszowa, którą rozpocznie sesja naukowa poświęcona projektom naukowym realizowanym w CZD. W trakcie Gali zaprezentowany zostanie film jubileuszowy oraz nastąpi przekazanie samochodu osobowego BMW X1. Po uroczystości, we foyer Teatru Stanisławowskiego, nastąpi otwarcie [wystawy zdjęć „Razem w Szpitalu”](#).

EUROPEAN KONES 2012



W dniach 9-12 września 2012 roku w mieście Ryn odbył się 38. Międzynarodowy Kongres „EUROPEAN KONES 2012” (38th International Scientific Congress on Powertrain and Transport Means) zorganizowany przez Wojskową Akademię Techniczną, Instytut Lotnictwa, Komitet Transportu PAN, pod patronatem Międzynarodowego oraz Europejskiego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Motoryzacji (FISITA, EAEC). Celem kongresu była wymiana doświadczeń międzynarodowego środowiska naukowego oraz ekspertów w obszarze nowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w zakresie środków transportu oraz napędów, badań

i projektowania nowej generacji pojazdów, ich eksploatacji, obsługi, recyklingu, symulacji i modelowania. Obrady toczyły się w następujących sesjach tematycznych:

- Silniki (badania oraz projektowanie silników o zapłonie samoczynnym, o zapłonie iskrowym, a także innych (hybrydowych),
- Transport, nowe technologie w transporcie (ITS),
- Pojazdy samochodowe,
- Smary, paliwa, paliwa alternatywne,
- Ekologia i ochrona środowiska (procesy spalania, rodzaje mieszanek, układy wydechowe, specjalne filtry, katalizatory, hałas i drgania),
- Inżynieria lotnicza, morska, kosmiczna, mechaniczna oraz materiałowa,
- Zastosowania wojskowe środków transportu oraz napędów.

W kongresie aktywny udział wzięli pracownicy Instytutu Transportu Samochodowego:

- prof. dr hab. inż. Jerzy Krystek - prezentacja ITS w sesji otwarcia,
- prof. nzw. dr hab. inż. Gabriel Nowacki - przewodniczenie sesji „Pojazdy - 3.1” oraz prezentacja 2 referatów,
- prof. nzw. dr hab. inż. Krzysztof Olejnik - współprzewodniczenie sesji „Pojazdy - 1.2” oraz prezentacja 2 referatów,
- dr inż. Wojciech Moćko - prezentacja 4 referatów,
- dr inż. Tomasz Kamiński - prezentacja 2 referatów,
- dr inż. Marcin Rychter - prezentacja referatu,
- dr inż. Andrzej Żółtowski - współautor 3 referatów,
- mgr Michał Niezgoda - prezentacja referatu,
- mgr inż. Adam Majerczyk - prezentacja referatu,
- mgr Ewa Rostek - prezentacja referatu.

Wiedza na wagę bezpieczeństwa



By wspierać służby odpowiedzialne za kontrolę stanu technicznego pojazdów, w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym, Instytut Transportu Samochodowego zorganizował pilotażowe szkolenie dla szerokiej grupy policjantów m.in. z Komendy Głównej, Komendy Stołecznej i Komend Wojewódzkich. Celem szkolenia było zwrócenie uwagi na istotne kwestie związane z prawidłowym użytkowaniem i eksploatacją oświetlenia w pojazdach oraz na problemy dotyczące wymagań prawnych - ich interpretacji oraz możliwości ich sprawdzania w ruchu drogowym. Podczas szkolenia zwrócono uwagę na fakt coraz większej różnorodności oświetlenia występującego na pojazdach i jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, zwłaszcza że coraz częściej zdarza się instalowanie niedozwolonego oświetlenia lub przerabianie go przez niefrasobliwych kierowców.



Szkolenie dla policji zostało zorganizowane w siedzibie ITS w ramach

„Inicjatywy na rzecz dobrych świateł samochodowych”. Celem Inicjatywy jest połączenie wysiłków wszystkich podmiotów zainteresowanych bezpieczeństwem ruchu drogowego po to, aby jazda w nocy była tak samo bezpieczna jak w dzień. Ważne jest budowanie świadomości i edukacja w zakresie prawidłowego używania świateł, dbałość o ich stan techniczny oraz dostosowanie techniki jazdy do widoczności, zwłaszcza teraz w okresie jesienno-zimowym. W ramach Inicjatywy zwracamy uwagę na:

- wymagania prawne,
- profesjonalne badania i kontrolę stanu oświetlenia,
- zasięg widoczności przy użyciu świateł,
- dostosowanie techniki jazdy do warunków i możliwości oświetlenia,
- sposoby dbania o jakość oświetlenia,
- nowe systemy oświetlenia pojazdów.

Do Inicjatywy zapraszamy wszystkie zainteresowane instytucje i organizacje, a w szczególności:

- Ustawodawców i twórców prawa,
- Instytucje naukowo-badawcze,
- Policję i służby mundurowe,
- Służby odpowiedzialne za kontrolę stanu technicznego (serwisanci, diagnosty),
- Producentów i dystrybutorów pojazdów i ich oświetlenia,
- Ośrodki szkolenia kierowców,
- Organizacje pozarządowe,
- Dziennikarzy.

WITPiS ma 85 lat

Wojskowy Instytut Techniki Pancernej i Samochodowej obchodzi w tym roku jubileusz 85-lecia działalności. Z tej okazji w siedzibie Instytutu przy ul. Okuniewskiej 1 w Sulejówku zorganizowano uroczyste posiedzenie Rady Naukowej WITPiS połączone z

wystąpieniami dykcji i zaproszonych gości, w tym gen. Jerzego Modrzewskiego. Wydarzenie wzbogaciła także część artystyczna i spotkanie z pracownikami. Z ramienia Instytutu Transportu Samochodowego udział w uroczystości wzięli mgr inż. Wojciech Przybylski, z-ca Dyrektora ds. Techniki i Współpracy Międzynarodowej. Zakres działalności Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej obejmuje m.in.:

- badania naukowe dotyczące budowy i eksploatacji maszyn, mechaniki, transportu oraz inżynierii materiałowej;
- badania, prace rozwojowe i wdrożeniowe, analizy, ekspertyzy, opinie w zakresie budowy i eksploatacji pojazdów mechanicznych, w tym pojazdów specjalnych i sprzętu wojskowego;
- opracowywanie oraz wdrażanie metodyk badawczych;
- prace techniczno-usługowe dotyczące pojazdów mechanicznych;
- normalizację i standaryzację;
- informację naukowo-techniczną;
- certyfikację wyrobów;
- opiniowanie w procesie pozyskiwania koncesji MSWiA.

Seminarium Patronatu OSK



W dniach 17-18 września br. odbyło się seminarium dla ośrodków szkolenia kierowców pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego. Pierwszy

dzień spotkania, zorganizowany w Centrum Konferencyjno-Apartamentowym „Mrówka” w Powsinie, poświęcono na omówienie aktualnych przepisów dotyczących nauczania i egzaminowania kandydatów na kierowców. W tej części spotkania odbyły się również panele dyskusyjne dedykowane szkoleniom kierowców, w tym systemom szkoleniowym na Słowacji, działaniom marketingowym oraz współpracy międzynarodowej.



Podczas spotkania Instytut Transportu Samochodowego reprezentowany był przez dr inż. Marcina Ślęzaka, z-cę Dyrektora ITS ds. Rozwoju, mgr Marię Dąbrowską-Loranc, mgr Idę Leśnikowską-Matusiak i Piotra Rybickiego z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS. W gronie gości znaleźli się przedstawiciele krajowych ośrodków szkolenia kierowców, członkowie Słowackiej Izby Nauki Jazdy na czele z prezesem Igorem Dolanským oraz mgr Lech Pilarowski ze Stowarzyszenia Alter Ego. W drugim dniu seminarium zaplanowano wycieczkę do Centrum Nauki Kopernik w Warszawie, gdzie goście mieli okazję zapoznać się z nowatorskim podejściem do popularyzacji nauki i wiedzy.

Odblaskowi.pl w Bydgoszczy i Gdańsku



W dniach 22 i 23.09.2012 do Gdańska i Bydgoszczy zawitali organizatorzy społeczno-edukacyjnej kampanii - „Odblaskowi.pl”. W tym roku akcja była wyjątkowa ze względu na ogólnopolski zasięg, w jakim prowadzone były działania. Odblaskowy Patrol przejechał 5000 km - od Rzeszowa po Szczecin. Wszędzie, gdzie pojawił się Odblaskowy Patrol było można otrzymać bezpłatnie odblaskowe opaski. Kampania społeczno-edukacyjna Odblaskowi.pl miała 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. Miała również za zadanie zwiększenie świadomości zagrożeń wśród najmłodszych oraz zakładała 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. Pamiętać

trzeba, że jesienią i zimą zmrok zapada szybciej, również rano później robi się jasno. 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. Motto akcji to: „Odblaskowi są widoczni na drodze”.

XI Międzynarodowa Konferencja "Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego"

21 września 2012 r. w Zamku w Uniejowie odbyła się XI Międzynarodowa Konferencja „Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Ratownictwo Medyczne”. Przedsięwzięciu towarzyszył piknik dla dzieci i młodzieży, który spotkał się z ogromnym zainteresowaniem. W czasie kiedy najmłodsi uczestnicy ruchu drogowego, najczęściej piesi i rowerzyści, korzystali z ciekawych atrakcji przygotowanych na pikniku, dorośli dyskutowali w sali konferencyjnej o tym, jak można wspólnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dla najmłodszych Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi oraz Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Łodzi, Piotrkowie Trybunalskim, Sieradzu i Skierniewicach oraz Krajowe Centrum BRD przy współpracy Centrum Bezpieczeństwa Ruchu przygotowali wiele atrakcji, które zakończyły koncertem Kasy Kasowskiego. Piknik rozpoczął się widowiskiem dla dzieci „Drogowe tere...fere...bum!” Teatru Wspólnoty z Łodzi. Ciekawe nagrody

czekały na laureatów konkursów plastycznych, umiejętności jazdy rowerem oraz wiedzy na temat znajomości bezpiecznego poruszania się po drogach, w szczególności rowerem. Chętni mogli obejrzeć film 5D z możliwością skorzystania z symulatorów należących do Instytutu Transportu Samochodowego. Uczniowie posiadający umiejętności kierowania motorowerem sprawdzali się na specjalnie przygotowanym torze. Piknikowi towarzyszyła wystawa sprzętu policyjnego oraz Straży Pożarnej. Około godz. 11.00 wylądował śmigłowiec policyjny z desantem antyterrorystów. Miłośnicy czworonogów mogli przyjrzeć się tresurze psów policyjnych. Dla widzów przygotowano także pokaz robota minersko-pirotechnicznego połączony z neutralizacją ładunku wybuchowego. W części konferencyjnej zorganizowanej przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi insp. Dariusza Banachowicza oraz Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego swoje prezentacje i pomysły przedstawili znamienici reprezentanci różnych instytucji i służb w Polsce, jak i goście zaproszeni w ramach współpracy międzynarodowej pomiędzy łódzkim garnizonem policji a mundurowymi z Ukrainy i Niemiec. Wiele mówiło się także na temat ratownictwa medycznego tak ważnego w minimalizowaniu skutków zdarzeń drogowych. Zastępca Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi insp. Cezary Popławski omówił zagadnienie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w woj. łódzkim na tle sytuacji w kraju i Europie. Ciekawą prezentację przedstawił Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Sieradzu na temat przygotowania uczestników egzaminów na prawo jazdy do równorzędnego traktowania pieszych i rowerzystów uczestniczących w ruchu drogowym oraz umiejętności udzielania pierwszej pomocy. Wśród innych tematów omówiono m.in.: inteligentny system nadzoru bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów

przekraczających jezdnię, wybrane aspekty systemu automatycznego powiadamiania o wypadkach drogowych e-Call na przykładzie projektu realizowanego przez Instytut Transportu Samochodowego (prelegent dr inż. Tomasz Kamiński), powszechną umiejętność udzielania pierwszej pomocy-potrzeba chwili czy zapotrzebowanie społeczne, Straż Graniczną w systemie wsparcia ratownictwa medycznego, wpływ oświetlenia pojazdów na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W trakcie konferencji nastąpiło także przekazanie przez Marszałka Województwa Łódzkiego na ręce Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi laserowego miernika prędkości, który docelowo trafi do Komendy Powiatowej Policji w Poddębicach. Dodatkowo KWP w Łodzi podpisał wspólnie z burmistrzem Miasta Uniejowa umowę przekazania przez policję 15 radiostacji celem ich wykorzystania w zarządzaniu kryzysowym. HONOROWY PATRONAT: Komendant Główny Policji - nadinsp. Marek Działoszyński, Wojewoda Łódzki - Jolanta Chełmińska, Marszałek Województwa Łódzkiego - Witold Stępień, Polska Rada Resuscytacji. Patronem konferencji był m.in. Instytut Transportu Samochodowego.

Dni Transportu Publicznego 2012

DTP, czyli [Dni Transportu Publicznego](#), to weekend poświęcony promowaniu transportu zbiorowego. Tegoroczna impreza odbywa się w dniach 22 i 23 września br. (sobota i niedziela). Organizowana jest w ramach „European Mobility Week”, którego zwieńczeniem jest „Europejski Dzień Bez Samochodu”. Celem Dni Transportu Publicznego jest promocja komunikacji miejskiej i kolejowej rozumiana jako:

- zachęcanie mieszkańców Warszawy do korzystania ze środków transportu zbiorowego;

- budowanie pozytywnego wizerunku komunikacji miejskiej;
- ukazywanie zalet kolei aglomeracyjnej i dalekobieżnej;
- ukazywanie nowych inicjatyw;
- kultywowanie tradycji i historii transportu.

Od początku istnienia, czyli od roku 2002, impreza jest skierowana do szerokiego grona mieszkańców Warszawy i ma charakter rodzinny. Doświadczenia zebrane przez te lata jednoznacznie pokazują, że z roku na rok impreza zdobywa coraz więcej zainteresowanych. W ubiegłym roku w wydarzeniu wzięło udział ponad 11 000 osób, poznając jednocześnie tajemnice funkcjonowania komunikacji miejskiej i kolei w stolicy. Oprócz prezentacji pojazdów, zwiedzania zaplecza technicznego oraz przejazdów okolicznościowych nowoczesnym i zabytkowym taborze miejskim, podczas DTP prezentują się przewoźnicy i instytucje związane z komunikacją, które przybliżają odwiedzającym rozwiązania służące transportowi zbiorowemu. Jedną z instytucji zaangażowanych i wspierających wydarzenie jest Instytut Transportu Samochodowego, który 22 września br. w ramach działalności profilaktycznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego prezentował zwiedzającym symulator zderzeń i „kącik” edukacyjny dla dzieci. Stoisku Instytutu towarzyszyła także maskotka pancernika, symbolizująca kampanię społeczną [„Klub Pancernika klika w fotelikach”](#), której celem jest rozbudzenie świadomości o konieczność przewożenia dzieci w fotelikach z zapiętymi pasami, niezależnie od długości trasy.

Kwartalnik Naukowy „Transport Samochodowy” Patronem Medialnym Międzynarodowej Konferencji EURO-TRANS 2012



W dniach 24-25 września br. w Szczecinie odbyła się XI edycja Międzynarodowej Konferencji EURO-TRANS 2012 (dawniej TRANSLOG) organizowanej przez Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego wraz z Katedrą Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Tytuł tegorocznej konferencji brzmiał: *„Europejska przestrzeń transportu. Koncepcja i rzeczywistość”*. Podjęty temat wpisuje się w toczącą się w Europie dyskusję dotyczącą wizji europejskiego systemu transportowego. W pierwszym dniu obrad odbyły się dwie sesje: pierwsza pt. *„Transport w Europie - wizja możliwości rozwoju i potrzeb”* oraz druga pt. *„Gospodarowanie w transporcie”*. W drugim dniu obrad odbyła się ostatnia, trzecia sesja pt. *„Kształtowanie europejskiej przestrzeni Transportu”*. Moderatorami poszczególnych paneli sesji byli: prof. Bogusław Liberadzki, prof. Andrzej Grzelakowski, prof. Krzysztof Szałucki, prof. Piotr Niedzielski, prof. Jerzy Merkisz, prof. Elżbieta Załoga, prof. Wojciech Paprocki i prof. Mariusz Jedliński. Instytut Transportu Samochodowego na konferencji reprezentował prof. Zdzisław Kordel i dr Bartosz Zakrzewski. Ponadto pracownicy ITS opublikowali pięć referatów w wydawnictwie konferencyjnym:

- Balke, M. Balke, J. Waśkiewicz, Tendencje i uwarunkowania zmian w strukturze krajowego parku samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych,

- J. Brdulak, C. Krysiuk, P. Pawlak, Zmiany w transporcie Unii Europejskiej, homeostat Ashby'ego,
- S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, Badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym w Polsce,
- Z. Kordel, J. Waśkiewicz, Problematyka kosztów i cen w transporcie samochodowym,
- G. Nowacki, A. Niedzicka, Koncepcja pokładowego rejestratora - czarnej skrzynki dla wszystkich typów pojazdów samochodowych.

Kwartalnik ITS „Transport Samochodowy” został Patronem Medialnym tegorocznej konferencji. Patronat Honorowy objęli Pan Siim Kallas Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej Komisarz ds. Transportu oraz Pan Sławomir Nowak Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej RP.

Inteligentne systemy transportu drogowego - seminarium

W dniu 21 września 2012 r. w Hotelu Focus w Lublinie odbyło się seminarium pt. „Inteligentne systemy transportu drogowego w obszarze dróg samorządowych: wojewódzkich, powiatowych, miejskich i gminnych. Problemy, innowacje i rozwiązania”. Patronat honorowy nad imprezą objął Marszałek Województwa Lubelskiego - Krzysztof Hetman. Pomysłodawcą seminarium był Regionalny Oddział Lubelski ITS POLSKA, który wraz z ITS POLSKA zorganizował to spotkanie. W seminarium udział wzięły 64 osoby związane z tematyką inteligentnych systemów transportowych. Reprezentanci sektora usług stanowili 41%, jednostek samorządowych - 35%, uczelni - 5%, instytutów badawczych i organizacji - 14%, a prasy - 5%. Otwarcia seminarium dokonali Prezes ITS POLSKA - Marek Litwin oraz Lider Regionalnego Oddziału Lubelskiego - Jerzy Ekiert.

Przedstawicielem Instytutu Transportu Samochodowego był prof. Ryszard Krystek, który wygłosił referat pt. „*Rola Inteligentnych Systemów Transportowych w realizacji celów Polityki Transportowej UE*”. Celem seminarium było zaprezentowanie sposobów ochrony dróg samorządowych i miejskich przed nadmierną eksploatacją i degradacją. Podczas licznych wystąpień przedstawione zostały zagadnienia: modelowania ruchu w tym koncepcja centrum zarządzania ruchem w Lublinie, współpraca z urbanistami i architektami, sterowanie i zarządzanie ruchem kolejowym - telematyka, innowacyjne rozwiązania techniczne dla inteligentnego sterowania ruchem, działania kontrolne i nadzór nad nadmierną degradacją i eksploatacją dróg (m.in. preselekcja wagowa, pobór opłat) oraz akty prawne. Wśród uczestników i prelegentów seminarium znaleźli się m.in.: Jacek Czerniak-posel RP, Stanisław Żmijan z Sejmowej Komisji Infrastruktury, Mariusz Szabała z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego, Tadeusz Laskowski z U.M. Lublin, Andrzej Matacz z Wydziału Inżynierii Ruchu U.M. Lublin, Robert Łysakowski z KMP w Lublinie oraz Michał Tyburek - Dyrektor Departamentu Polityki Transportu i Drogownictwa Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie. Patronat medialny nad wydarzeniem objął Przegląd-ITS. Patronami merytorycznymi byli: ACISA, APM, CE-Traffic, Elektronika i Telematyka Drogowa, iKOM, Krakowskie Zakłady Automatyki oraz KZA Przedsiębiorstwo Automatyki i Telekomunikacji.

Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – III edycja prestiżowej nagrody dla liderów bezpieczeństwa ruchu drogowego

W bieżącym roku po raz kolejny zostaną przyznane nagrody Partnera Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Organizator konkursu Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego powołało Kapitułę Nagrody,

która dokonała wyboru laureatów w 5 kategoriach - osoba roku, instytucja publiczna roku, firma roku, organizacja pozarządowa roku oraz media roku. Nagrody dla liderów działań w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały wręczone 22 listopada 2012 roku w Warszawie. Kapitułę tworzą przedstawiciele Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytutu Transportu Samochodowego, Polskiego Czerwonego Krzyża, Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Renault Polska, Automobilklubu Polskiego i Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego. Nagrody zostały ustanowione w celu uhonorowania osób i instytucji, które wniosły trwały wkład w rozwój i propagowanie bezpieczeństwa drogowego oraz w celu podziękowania za podejmowane działania i udzielone wsparcie dla kampanii promujących bezpieczeństwo drogowe. W tegorocznej edycji konkurs miał charakter otwarty, co oznaczało możliwość zgłaszania kandydatów przez wszystkich zainteresowanych. Organizatorzy zachęcali do promowania lokalnych liderów, instytucji, firm, organizacji pozarządowych oraz mediów, które w szczególny sposób przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu lokalnym lub ogólnopolskim. Zgłoszenia przyjmowane były do 19 października br.

Konferencja Naukowo-Techniczna – XI Forum Dyskusyjne

W dniach 3-5 października 2012 roku we Włocławku odbędzie się Konferencja Naukowo-Techniczna - XI Forum Dyskusyjne nt. „Analityczno-technologicznych aspektów jakości współczesnych przetworów naftowych, gazowych oraz biopaliw”. Organizatorami konferencji były: Zarząd Sekcji PETROL-GAZ, Dyrekcja Spółki ORLEN Laboratorium oraz Instytut Transportu Samochodowego. Honorowy Patronat nad

konferencją sprawuje Komitet Transportu Polskiej Akademii Nauk.

Konferencja „Odpowiedzialność przewoźnika i spedytora”

W dniu 28 września 2012 roku odbyła się konferencja pt. „Odpowiedzialność przewoźnika i spedytora i innych osób związanych z umową przewozu”. Konferencję zorganizował Centralny Ośrodek Szkoleń Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Tematy poruszane na spotkaniu specjalistów z branży przewozowej dotyczyły m.in.: kosztów i cen w transporcie drogowym w Polsce, zmian przepisów, kontroli przewozów drogowych, rozliczania czasu pracy kierowców, zmian w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych i zabezpieczenia ładunków na pojeździe. Konferencję prowadził prof. dr Zdzisław Kordel z Instytutu Transportu Samochodowego oraz Pan Euzebiusz Jasiński, dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD. Podczas konferencji profesor Kordel zabrał także głos na temat projektu COFRET, który jest realizowany w Instytucie Transportu Samochodowego. Celem tego projektu jest opracowanie metody oceny emisji dwutlenku węgla w łańcuchach transportowych i rozpowszechnianie ww. metody w przedsiębiorstwach logistycznych.

Seminarium i piknik w ITS



W dniu 29 września br. w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego zorganizowano seminarium połączone z piknikiem rodzinnym. Oficjalną część spotkania w sali konferencyjnej im. Prof. Mariana Madeyskiego otworzył Dyrektor Instytutu dr inż. Andrzej Wojciechowski, zapoznając zgromadzone osoby z potencjałem badawczym placówki. Na temat prac prowadzonych w Centrum Zarządzania i Telematyki Transportu ITS oraz w Zakładzie Psychologii Transportu i Fizjologii ITS prezentacje multimedialne przygotowali kierownicy zakładów: dr inż. Tomasz Kamiński oraz mgr Monika Ucińska.



W gronie zaproszonych gości znaleźli się m.in. przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Inspekcji Transportu Drogowego, Polskiego

Związku Motorowego, Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji i Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników, którzy przybyli wraz z rodzinami. Celem weekendowej imprezy było przybliżenie działalności Instytutu, szczególnie w zakresie psychologicznych badań kierowców, nowoczesnych rozwiązań teleinformatycznych oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, skierowanego do najmłodszych uczestników. Część plenerową pikniku zorganizowano na terenie Instytutu Transportu Samochodowego, gdzie przygotowano pokazy najnowocześniejszych w kraju symulatorów jazdy (samochodu osobowego, pojazdu ciężarowego i autobusu) połączone z konkursem ekof jazdy. Na chętnych czekały też testy reakcji, refleksu czy percepcji prowadzone w pracowni badań psychologicznych kierowców. Dodatkowych atrakcji dostarczyli także strażacy podczas pokazu sprzętu gaśniczego oraz policjanci prezentujący innowacyjne wyposażenie. Zainteresowanie wzbudził pokaz pierwszej pomocy przez wolontariuszy Polskiego Czerwonego Krzyża oraz pokazy ALKOgogli, obrazujących postrzeganie otoczenia po spożyciu alkoholu. Pracownicy ITS zadbali także o dzieci. Dla nich zorganizowano mini-pokazy edukacyjne oraz konkursy z nagrodami, połączone z dyskusjami na temat bezpieczeństwa na co dzień.

Kongres Drogowy 2012

3 października 2012 r. w Hotelu Radisson Blu Sobieski przy Placu Zawiszy 1 w Warszawie rozpoczęła się kolejna edycja Kongresu Drogowego.



Polski Kongres Drogowy to inicjatywa społeczna, która chce zapewnić kierowcom

jednolite standardy na całej sieci dróg publicznych. Członkowie stowarzyszenia chcą w sprawach ważnych zabierać głos i wpływać na decyzje oraz aktywnie działać w czasie ich realizacji. Inicjatywa powołania Polskiego Kongresu Drogowego narodziła się w czasie I Forum Zarządców Drogowych jesienią 2004 roku. Wyłoniona grupa inicjatywna doprowadziła do zarejestrowania nowej organizacji. Powołany w ten sposób Kongres, przyjął formułę stowarzyszenia, które ma być platformą dla tych wszystkich, którzy działają i chcą działać na rzecz rozwoju wszystkich dróg kołowych w Polsce - sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych na wsi i w miastach oraz wielkich metropoliach. Polski Kongres Drogowy, jako reprezentacja całej branży, chce być doradcą, opiniodawcą i służyć fachową pomocą w obszarze podejmowanych decyzji i działań. Będzie również obiektywnym recenzentem wszystkich tych działań. W większości krajów Unii Europejskiej funkcjonują Narodowe Kongresy, które współpracują z Europejskim Kongresem Drogowym. W wymiarze ogólnosiwiatowym od wielu lat działa Światowy Kongres Drogowy - PIARC. Chcemy pełnić funkcje łącznika pomiędzy polskimi drogowcami a ich odpowiednikami w organizacjach międzynarodowych i za granicą.

Pani Natalia Sobczak Profesorem Nauk Technicznych

Miło nam poinformować, że Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej p. Bronisław Komorowski nadał p. Natalii Sobczak z Instytutu Transportu Samochodowego tytuł naukowy profesora nauk technicznych. Gratulujemy !

II Seminarium Polsko-Chińskie



W dniach 19-21 września w Pekinie odbyło się II Seminarium Polsko-Chińskie, którego celem było rozszerzenie współpracy pomiędzy krajami w zakresie wspólnych prac naukowo-badawczych, wspólnych projektów i wdrożeń oraz wymiany naukowej ze szczególnym uwzględnieniem młodych pracowników nauki.



Seminarium podzielone zostało na dwie części. Pierwsza to Forum Naukowo-Inżynieryjne, natomiast druga część to Międzynarodowe Forum Remanufaktoringu. Instytut Transportu Samochodowego reprezentowany był przez Dyrektora dr inż. Andrzeja Wojciechowskiego (członek komitetu organizacyjnego Forum) oraz jego asystenta Michała Kopackiego. Podczas

Seminarium zostały wygłoszone dwa referaty:

- Główne działania Instytutu Transportu Samochodowego,
- Recykling w aspekcie ochrony środowiska.

Tematyka Seminarium skupiła się na problemach recyklingu oraz remanufaktoryzacji, ale również dotyczyła już wcześniej omawianych zagadnień, jak: ECO-Mobilności ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania nowych materiałów konstrukcyjnych w transporcie i medycynie, transportu miejskiego PRT (Personal Rapid Transit), nowej koncepcji miejskiego samochodu elektrycznego, z którego mogą korzystać osoby sprawne, jak i niepełnosprawne, systemu pionizacji i wspomagania ruchu tzw. egzoszkieleł, innowacyjnych pojazdów zwiększających mobilność osób niepełnosprawnych, w tym innowacyjnych wózków inwalidzkich z opcją pokonywania przeszkód oraz pojazdów terenowych dedykowanych dla osób niepełnosprawnych, innowacyjnych technologii medycznych przywracających mobilność - ultranowoczesne zewnętrzne stabilizatory ortopedyczne, „ekologiczne” endoprotezy z nowych materiałów oraz implanty ortopedyczne z innowacyjnych materiałów.

Nowy Doktor w ITS

Miło nam poinformować, że w dniu 26.09.2012 w Społecznej Akademii Nauk w Łodzi na Wydziale Zarządzania odbyła się obrona pracy doktorskiej pracownika ITS Pani Ewy Dębickiej. Promotorem rozprawy doktorskiej, pt. *System zarządzania bezpieczeństwem informacji w instytucjach badawczych* był prof. dr hab. inż. Jerzy Szkoda. Pani Dębicka uzyskała stopień naukowy doktora nauk ekonomicznych w zakresie nauk o zarządzaniu. Gratulujemy !

III Forum Bezpieczeństwa Transportu



4 października w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego zorganizowano trzecią edycję Forum Bezpieczeństwa Transportu, tym razem poświęconą krajowemu systemowi ratownictwa technicznego i medycznego.



W gronie zaproszonych osób znaleźli się m.in.: Janusz Piechociński - Poseł na Sejm RP, Radosław Czapski z Banku Światowego, Katarzyna Kosińska reprezentująca Posłankę Beatę Bublewicz, Marek Myszkowski z Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Olsztynie, Andrzej Szóstek z WORD w Olsztynie, Dariusz Marczyński - Dyrektor Krajowego Centrum Koordynacji Ratownictwa, Maciej Wroński - Prezes Towarzystwa Trzeźwości Transportowców, Adam Pietrzak z Ratownictwa Medycznego, a także pracownicy Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS. Spotkanie poprowadził prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek, Zastępca Dyrektora ITS

ds. Naukowych. Podczas III Forum Bezpieczeństwa Transportu przedstawiono następujące prezentacje:

- „Krajowy system ratowniczo - gaśniczy. Struktura, funkcjonowanie, rozwój” - Dariusz Marczyński
- „Uwagi o ustawie o państwowym ratownictwie medycznym” - Adam Maciej Pietrzak
- „Czynniki ryzyka jakości usług ratownictwa medycznego w Polsce w zakresie edukacji i koordynacji służb ratowniczych” - Adam Maciej Pietrzak
- „Ratownictwo drogowe w regionie warmińsko - mazurskim. Próba oceny stanu - co zrobiliśmy, co robimy, jakie widzimy problemy i zagrożenia?” - Grzegorz Matczyński

Cykliczne spotkania, których inicjatorem i organizatorem jest prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek, skupiają grono przedstawicieli organizacji rządowych, pozarządowych oraz ekspertów ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz transportu drogowego. Celem Forum jest zwrócenie uwagi na kluczowe problemy transportu, stąd też cykl spotkań w formie dyskusji, by stworzyć możliwość wymiany wiedzy i doświadczeń osób, instytucji i organizacji statutowo zaangażowanych w tę problematykę. Spotkania odbywają się co najmniej raz na kwartał, w niewielkim gronie, by zachować możliwość wymiany poglądów kończących się syntezą, przeznaczoną do opublikowania. Audytorium każdego spotkania ma zmienny skład, zależny od problematyki zaplanowanej na daną dyskusję. Pierwsze spotkanie odbyło się w dniu 1 marca 2012 roku, a jego tematem był dyskurs nad wynikami badań i analiz, jako podstawą do formułowania poglądów na temat kierunków polityki transportu i jego bezpieczeństwa w kontekście zamierzeń światowych oraz unijnych instytucji i organizacji. Uczestnicy drugiej edycji Forum wypracowali zaś wnioski dotyczące badań naukowych, jako podstawy podejmowania decyzji w tak trudnych sprawach, jak polityka transportu i jego

bezpieczeństwo. Wskazano również konieczność wykonania oceny skuteczności dotychczas podejmowanych działań, by racjonalnie podejmować decyzje co do dalszego inwestowania w odpowiednie metody poprawy brd.

Konferencja Sekcji Petrol-Gaz



W dniach 3-5 października 2012 roku w Pałacu Bursztynowym we Włocławku, odbyła się cykliczna Konferencja Naukowo-Techniczna - XI Forum Dyskusyjne Sekcji PETROL-GAZ nt.: Analityczno-technologicznych aspektów jakości współczesnych przetworów naftowych, gazowych i biopaliw. Organizatorem konferencji był Zarząd Sekcji PETROL-GAZ, Dyrekcja Spółki ORLEN Laboratorium oraz Instytut Transportu Samochodowego. Konferencja odbyła się pod honorowym patronatem Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk. Uroczystego otwarcia konferencji dokonali Ewa Rostek (Przewodnicząca Sekcji PETROL-GAZ) oraz Józef Więckowski (Prezes ORLEN Laboratorium). W konferencji udział wzięło ponad 70 osób, w tym przedstawiciele środowiska naukowego i przemysłu, reprezentujący branżę przerobu ropy naftowej i pokrewne. Na konferencji, podczas sześciu sesji tematycznych, wygłoszono 15 referatów, a przedstawiciele sponsorów zaprezentowali działalność swoich firm, w tym nowe trendy w zakresie wyposażenia badawczo-pomiarowego oraz

oprogramowania dedykowanego
laboratoriom badawczym.



Podczas trzydniowych obrad poruszono następujące zagadnienia:

- normalizacja przetworów naftowych i cieczy eksploatacyjnych;
- wykorzystywanie technik analitycznych do oznaczania zanieczyszczeń śladowych w biogazie oraz nieorganicznych chlorków i siarczanów w bioetanolu;
- wpływ jakości estrów metylowych kwasów tłuszczowych na właściwości fizykochemiczne paliw do turbinowych silników lotniczych oraz na wydzielanie osadów w oleju napędowym;
- nowoczesne lepiszcza asfaltowe oraz nowe metody oznaczania właściwości asfaltów naftowych przeznaczonych do budowy i utrzymania dróg;
- metody badania procesów degradacji benzyn i olejów napędowych zachodzące podczas magazynowania a także problem mikrobiologii w paliwach;
- badania mieszalności płynów do chłodziw samochodowych w aspekcie różnorodności składu pakietu dodatków;
- paliwa alternatywne powstałe z materiałów pochodzących z wyeksploatowanych pojazdów samochodowych;

- jakość w PKN Orlen oraz działalność i systemy zarządzania w ORLEN Laboratorium;
- szczegółowe wyniki badań biegiłości dotyczące LPG wraz z poborem z cysterny samochodowej.

Przedstawione referaty wywoływały ożywioną dyskusję oraz wymianę poglądów, którą, z uwagi na napięty plan obrad, kontynuowano w kuluarach oraz podczas przerw.

W piątek, po śniadaniu, zainteresowani uczestnicy konferencji mieli okazję poznać Laboratorium Regionalne we Włocławku należące do Spółki ORLEN Laboratorium. Pracownia ta wykonuje analizy laboratoryjne niezbędne dla zapewnienia jakości produkcji i wyrobu gotowego kwasu tereftalowego - PTA. Jest to pierwsze takiego typu laboratorium w Polsce. ORLEN Laboratorium wdrożyło w nim innowacyjne metody analityczne w oparciu o licencję dotyczącą całego projektu PTA. Laboratorium Regionalne we Włocławku w pierwszej kolejności obsługuje PKN ORLEN S.A. i wykonuje usługi wg potrzeb Wytwórni PTA. Na zakończenie konferencji Zarząd Sekcji PETROL-GAZ przekazał informacje o trwających sesjach porównań międzylaboratoryjnych i planach działalności w roku 2013 r. Przedstawione zostały także zmiany w Procedurze KPLB nr 2 dotyczącej dofinansowania działalności Sekcji/Komisji Klubu oraz Projekt nowego wydania procedury KPLB nr 1 „Badania biegiłości/porównania międzylaboratoryjne”.

Zadbaj o bezpieczeństwo na drodze – Odblaskowi.pl

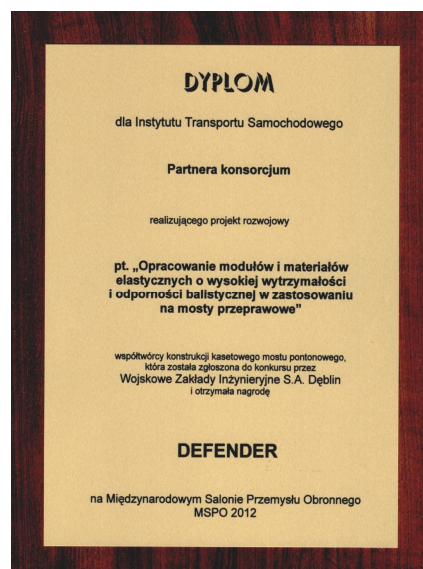
W dniach 6-7 października br. w Centrach Handlowych Auchan odbyły się imprezy promujące zasady bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym w okresie jesienno-zimowym. Białystok to ostatnie miasto, jakie na swej trasie odwiedził Odblaskowy Patrol w ramach

ogólnopolskiej akcji Odblaskowi.pl. Na stoiskach utworzonych wspólnie z Urzędem Miejskim w Białymstoku i CH Auchan wszyscy odwiedzający mogli odebrać odblaskowe opaski i dowiedzieć się o zasadach bezpieczeństwa na drodze w formie zabaw, zajęć edukacyjnych, pokazów, a także spektaklu. Wraz ze zmianą pory roku wchodzimy w okres, w którym udział pieszych i rowerzystów w zdarzeniach drogowych rośnie. Rozpoczęty na dobre rok szkolny sprawia, że dzieci częściej pojawiają się na ulicach. Coraz szybciej też robi się ciemno, a zwiększone nasilenie opadów atmosferycznych pogarsza widoczność. Zagrożenie dla osób mieszkających w miastach może wydawać się abstrakcyjne, ale czasem nawet oświetlone latarniami ulice miast nie gwarantują, że dojrzymy pieszego na czas. Wystarczy jednak wyjechać poza ich obszar, aby każdy kierowca przekonał się o powadze problemu. Znają go z pewnością organizatorzy akcji Odblaskowi.pl. Akcję przeprowadzamy już trzeci rok - w czasie jej trwania zgłaszają do nas nauczyciele, opiekunowie i wychowawcy z całej Polski z prośbą o wyposażenie uczniów ich szkół z prośbą o wyposażenie uczniów ich szkół w odblaski. Tłumaczą, jak wygląda droga uczniów do szkoły - parę kilometrów poboczem drogi bez chodnika i nie są to odosobnione przypadki - opowiada Katarzyna Malisz, Koordynator akcji. Dlatego adresatami naszych działań są głównie dzieci w wieku szkolnym i przedszkolnym, które najbardziej narażone są na zagrożenia na drodze. Tegoroczna edycja akcji organizowanej już trzeci rok z rzędu przybrała zasięg ogólnopolski - wydarzenia odbywają się w 13 miastach.

Nagroda „Defender” dla ITS

Institut Transportu Samochodowego został wyróżniony nagrodą na Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego MSPO 2012, jako współtwórca kasetowego mostu pontonowego, który został zgłoszony do konkursu przez

Wojskowe Zakłady Inżynieryjne S.A. Dęblin. Dyplom „Defender” został przyznany w ramach realizacji projektu rozwojowego pt. „Opracowanie modułów i materiałów elastycznych o wysokiej wytrzymałości i odporności balistycznej w zastosowaniu na mosty przeprawowe”.



Celem projektu jest opracowanie rozwiązania w zakresie wysokowytrzymałych, w szczególności na uszkodzenie w postaci przebicia lub przestrzelenia w wodzie, powłok stosowanych jako materiał pontonu, który będzie elementem nośnym modułu mostu przeprawowego o regulowanej wyporności. Szczelna struktura powłoki zapewni możliwość zmiany kształtu pontonu w zależności od ciśnienia powietrza służącego do jego wypełnienia, zachowując spełnienie wymagań w zakresie oczekiwanych właściwości fizycznych i mechanicznych materiałów stosowanych do wojskowego sprzętu mostowego i przeprawowego. Cechą charakterystyczną powłoki będzie możliwość osiągnięcia rozciągliwości zapewniającej wytrzymałość na ciśnienie robocze powietrza, które odpowiada krytycznym warunkom obciążenia, tj. obciążeniu ciężarem własnym, poruszającym się pojazdem wojskowym (wg STANAG 2010) oraz naporem wody na powierzchnię powłoki (pontonu).

Powłoka ta posiada elastyczną strukturę składającą się z warstw tkaniny i folii oraz wzmocniona jest poprzez zastosowanie odpowiednich kompozytów. Ponton wykonany z powłoki będącej obiektem proponowanego rozwiązania jest umieszczony w kasie modułu mostu przeprawowego. W pozycji zamkniętej tkanina powłoki (pontonu) złożona jest wewnątrz kasety, której górna część stanowi jednocześnie powierzchnię jezdnią dla przemieszczających się pojazdów. Podczas napełniania powietrzem ponton spowoduje otwarcie kasety, co umożliwi, przy dalszym pompowaniu pontonu, osiągnięcie wymaganej siły wyporu modułu pływającego. Poprzez ukształtowanie geometrii pontonu można osiągnąć pożądany rozkład siły wyporu zapewniający stabilizację mostu. Odporność balistyczna części nawodnej pontonu będzie zapewniona przez otwarte skrzydła dna kasety, które przewiduje się wykonać np. z aluminium pancernego. Pontonowy most kasetowy składany jest z pojedynczych, powtarzalnych modułów pływających nazywanych w projekcie kasetami, w których elementem zapewniającym wyporność jest powłoka (ponton) napełniana sprężonym powietrzem. Połączenia pneumatyczne pomiędzy powłokami (pontonami) w sąsiednich modułach systemu są zapewnione dzięki szybkozłączom ciśnieniowym. Odpowiednio wytrzymałe połączenie, które ogranicza możliwość ruchu poszczególnych modułów pontonowego mostu kasetowego względem siebie zapewniają łączniki zawiasowe. Cechy konstrukcyjne pojedynczych modułów pływających zapewniają łatwy transport większej liczby modułów w małej przestrzeni ładunkowej, umożliwiając w warunkach bojowych nawet transport lotniczy. Prosty sposób łączenia modułów przyspiesza montaż i demontaż. Szybkie zestawienie długich odcinków systemów pływających wymaga tylko podstawowego przeszkolenia zespołu obsługującego. Powtarzalność oraz

regulacja wyporności pojedynczego segmentu pływającego umożliwia dowolne kształtowanie wymiarów i konfiguracji budowanych systemów pływających oraz przepraw pozornych.

Konferencja „Technika w służbie bezpieczeństwa ruchu drogowego”

W dniach 8-10 października br. w bazie Centrum Szkolenia Sił Powietrznych im. Romualda Traugutta w Koszalinie odbyła się V Konferencja Profilaktyki Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym Pojazdów Sił Zbrojnych. W konferencji udział wzięli przedstawiciele m.in.: Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, Centrum Szkolenia Logistyki, Wojskowej Akademii Technicznej, Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej, Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej oraz Zakładu Psychologii Transportu i Fizjologii ITS. W ramach konferencji podsumowano realizację dotychczasowych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Siłach Zbrojnych RP oraz zaprezentowano nowe rozwiązania techniczne dotyczące doskonalenia techniki jazdy kierowców, z uwzględnieniem predyspozycji psychofizjologicznych niezbędnych do kierowania pojazdem. Ostatnie z wymienionych zagadnień przedstawiła mgr Ewa Odachowska z ZTP ITS, przedstawiając referat nt. Psychologicznych aspektów zachowań kierowców w ruchu drogowym oraz najnowsze trendy badań prowadzonych przez Zakład w tym kierunku. Szczegółowo przedstawione zostały nowoczesne rozwiązania techniczne umożliwiające badanie predyspozycji psychofizjologicznych z użyciem specjalistycznej aparatury w postaci EMG (Elektromiografia), GSR (Reakcja skórno-galwaniczna), narzędzi do badania częstotliwości oddechu, pulsu itp. Dzięki temu, iż Instytut Transportu Samochodowego dysponuje tego typu

aparaturą, jak również nowoczesną pracownią symulatorów, możliwe jest poszerzanie dotychczasowych badań o najnowsze techniki. Wszystko po to, by zwiększyć bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

**XI Międzynarodowa Konferencja
Naukowo-Techniczna „Problematyka
normalizacji, jakości i kodyfikacji
w aspekcie integracji z NATO i UE”**



W dniach 10-12 października 2012 roku w Jeleniej Górze odbyła się cykliczna, XI Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Problematyka normalizacji, jakości i kodyfikacji w aspekcie integracji z NATO i UE” zorganizowana przez Wydział Mechaniczny Wojskowej Akademii Technicznej - Zakład Systemów Jakości i Zarządzania. Współorganizatorem konferencji był Instytut Transportu Samochodowego, a także Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Instytut Techniki Budowlanej oraz Wojskowy Ośrodek Badawczo-Wdrożeniowy Służby Żywnościowej. Pracownicy ITS zaprezentowali 3 referaty:

- Badania nadzorowane w systemie oceny zgodności wyrobów (autorzy: Andrzej Makarewicz, Piotr Garbarczyk),
- Jednostkowa certyfikacja wyrobów (autorzy: Dariusz Wiśniewski, Marcin Ślęzak),

- Kwalifikowanie i ocena wewnętrzna auditorów w instytutach badawczych (autorzy: Piotr Garbarczyk, Ewa Dębicka, Andrzej Makarewicz).

Konferencja stanowiła doskonałą okazję do wymiany doświadczeń z zakresu systemów zarządzania, normalizacji i certyfikacji wyrobów.

Spotkania w ramach projektu BBB

W dniach 15-17 października br. w Sztokholmie zorganizowano szereg spotkań roboczych w ramach europejskiego projektu Baltic Biogas Bus, którego realizacja właśnie dobiega końca. W gronie zaproszonych gości znaleźli się wybrani partnerzy projektu BBB z Niemiec, Estonii, Polski i Szwecji. Gospodarzem i inicjatorem zebrań była firma SL (Stockholm Lokaltrafik), będąca partnerem wiodącym projektu BBB, i która upowszechnia oraz wdraża wykorzystanie biometanu, jako paliwa do napędu silników autobusów, przede wszystkim w stolicy Szwecji. W ramach spotkań podsumowano dotychczasowe wyniki projektu, w tym wymierne rezultaty, jak zakup nowych autobusów w wybranych miastach basenu Morza Bałtyckiego zasilanych biogazem (metanem). Ponadto omówiono wszystkie dokonania, które zrealizowano zgodnie z harmonogramem prac oraz przedstawiono możliwości kontynuacji projektu, skupiając się przede wszystkim na możliwościach wdrożenia istniejących technologii zasilania pojazdów komunikacji miejskiej biogazem (metanem). Miasta, które w Polsce zainteresowane są zasilaniem autobusów komunikacji miejskiej tym ekologicznym paliwem to Wałbrzych i Rzeszów, ponieważ obecnie posiadają floty pojazdów zasilane CNG. Celem projektu BBB jest rozpowszechnianie wśród władz miast, przedsiębiorstw miejskiego transportu autobusowego i innych zainteresowanych podmiotów, idei pozyskiwania i stosowania biometanu do zasilania silników autobusów miejskich.

Wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii ma tu znaczenie nie tylko dla dywersyfikacji źródeł energii i bezpieczeństwa energetycznego kraju, ale także dla bezpośredniego ograniczenia emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych. W projekcie, obok Instytutu Transportu Samochodowego, biorą udział przedsiębiorstwa transportu miejskiego, jednostki badawczo-rozwojowe, wybrane władze samorządowe z krajów basenu Morza Bałtyckiego (Szwecji, Norwegii, Finlandii, Niemiec, Litwy, Łotwy, Estonii i Rosji, jako obserwatora).

Seminarium wprowadzające dla Członków Patronatu ITS nad Pracownikami Psychologicznych Badań Kierowców



W dniu 18 października br. w Instytucie Transportu Samochodowego odbyło się pierwsze Seminarium członków Patronatu ITS nad Pracownikami Psychologicznych badań Kierowców. W Seminarium uczestniczyli przedstawiciele 10 pracowni. Z ramienia ITS: Z-ca Dyrektora ds. Rozwoju - dr inż. Marcin Ślęzak, Koordynator ds. ITS - dr inż. Izabella Mitraszewska oraz psychologowie Zakładu Psychologii Transportu i Fizjologii ITS. Celem seminarium było omówienie zagadnień dotyczących uczestnictwa w Patronacie ITS. Przedstawiono również rolę psychologii transportu w Polsce, w tym badań psychologicznych osób kierujących pojazdami, jakości ich wykonywania oraz aspekty związane z

kontrolą i nadzorem nad pracownikami psychologicznymi w kraju.

Europejska Noc Bez Wypadku 2012

Fundacja KRZYŚ oraz fundacja Responsible Young Drivers wspólnie z partnerami zorganizowały IX edycję kampanii „Europejska Noc Bez Wypadku”. Akcja odbyła się jednocześnie we wszystkich krajach Unii Europejskiej 20 października 2012 roku. Celem tego międzynarodowego przedsięwzięcia, zainspirowanego przez belgijską fundację Responsible Young Drivers, jest ograniczenie wypadków dyskotekowych oraz liczby nietrzeźwych kierowców na drogach.



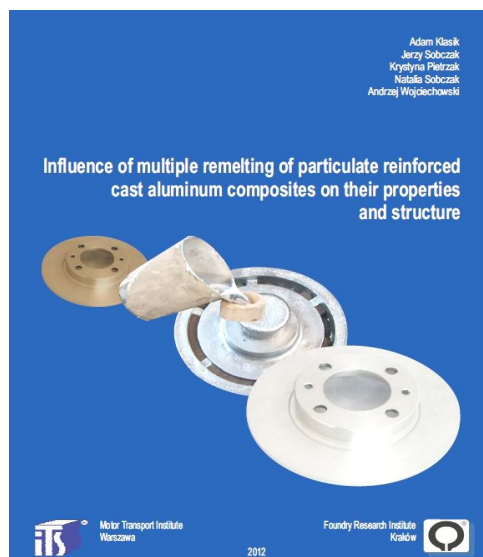
IX edycja kampanii „Europejska Noc Bez Wypadku” odbyła się m.in. dzięki zaangażowaniu ponad 130 wolontariuszy. Ochotnicy będą obecni w 40. klubach 35 polskich miast, tj.: Bartoszyce, Bydgoszcz, Bytów, Chełm, Częstochowa, Elbląg, Gdańsk, Gdynia, Gorlice, Kielce, Kościerzyna, Kraków, Lublin, Łomża, Łódź, Malbork, Mielec, Mrągowo, Nidzica, Olsztyn, Opole, Piotrków Trybunalski, Poznań, Pruszcz Gdański, Skierniewice, Sopot, Starogard Gdański,

Szczecin, Szczytno, Tczew, Tychy, Warszawa, Wejherowo, Władysławowo oraz Wrocław.

Podczas wieczoru wolontariusze namawiali kierowców, aby wykazali się odpowiedzialnością i nie spożywali alkoholu, ażeby bezpiecznie odwieźć swoich znajomych. Uczestnicy kampanii, na znak przyłączenia się do akcji, założyli niebieską opaskę-bransoletkę, która oznaczała deklarację, iż osoby te nie będą piły alkoholu. W momencie opuszczania klubu osoby z opaskami miały możliwość przebadania się alkomatem. Odpowiedzialni kierowcy zostali nagrodzeni upominkami. Natomiast osoby, u których został wykryty alkohol w wydychanym powietrzu, były zachęcane do pozostawienia pojazdu i skorzystania z alternatywnej formy transportu. Wsparcia tegorocznej kampanii udzieliły: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej - Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Związek Pracodawców Polski Przemysł Spirytusowy, DIAGEO, Gdańskie Centrum Profilaktyki Uzależnień, Fundacja Św. Krzysztofa, AISKO oraz Advertise. Patronat merytoryczny objął Instytut Transportu Samochodowego. Patroni medialni: Radio ESKA oraz telewizja TVS.

Nowa książka w ofercie wydawniczej ITS

W pracy pt. „Influence of multiple remelting of particulate reinforced cast aluminum composites on their properties and structure” przedstawiono podstawowe aspekty recyklingu metalowych kompozytów odlewanych na przykładzie kompozytów aluminiowych i związane z nim trudności i ograniczenia.



Badano przydatność metody bezpośredniego przetopu do recyklingu komercyjnych kompozytów na podstawie aluminium zbrojonego cząsteczkami węgla krzemu. Do badań wykorzystano grupę kompozytów firmy DURALCAN Co. o zmiennej zawartości zbrojenia (F3S.10S, F3S.20S i F3S.30S) oraz jako materiał odniesienia - stop osnowy A359. Swoistą symulację recyklingu przeprowadzono poprzez dziewięciokrotny przetop materiału badanego, pobierając z każdego przetopu próbki do badań. Przeprowadzono badania szeregu właściwości fizycznych, termofizycznych, wytrzymałościowych i triolo-gicznych, oraz wyznaczono szereg charakterystyk metalograficznych. Wielokrotny i zarazem nadmierny przetop kompozytów, obniżając poziom właściwości, ogranicza tym samym ich zastosowanie na odpowiedzialne wyroby, chociaż optymalna liczba przetopów umożliwia wykorzystanie materiału na pełnowartościowe części maszyn i urządzeń. Istotne znaczenie w całym procesie ma przestrzeganie reżimów technologicznych wielokrotnego przetapiania. Przedstawiono szczegółową analizę wzajemnych zależności ilościowych w relacji mikrostruktura - właściwości użytkowe kompozytów, wyjawiając te parametry mikrostruktury, które decydują o ostatecznym poziomie ich właściwości. Na przykładzie

kompozytowej tarczy hamulcowej, odlanej z kompozytu F3S.20S po czwartym przetopie stwierdzono, że zastosowana metoda bezpośredniego przetopu może stanowić rekomendacje aplikacyjne recyklingu produktowego. Cena wynosi 29 zł. Zamówienia można składać w Sekcji Informacji Naukowej i Wydawnictw ITS - telefonicznie (22 43 85 172), faksem (22 43 85 401).

„Chroń siebie i innych”

W dniu 24 października w Radomiu odbyła się debata społeczna „Chroń siebie i innych”, zorganizowana przez miejscową policję, której tematem było bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Z uwagi na fakt, iż w Radomiu i w powiecie radomskim wskaźniki wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu, podobnie jak w całej Polsce rosną, zwłaszcza w rozpoczętym okresie jesienno zimowym, dyskusja skupiła się na sposobach, które mają zmienić obecną sytuację. Podczas spotkania głos w dyskusji zabrał m.in. dr inż. Tomasz Targosiński z Instytutu Transportu Samochodowego, który mówił o potrzebie noszenia odblasków przez wszystkich pieszych. Przedstawiciel Instytutu wspominał także o prawidłowym oświetleniu rowerów, oraz o tym, jak działają odblaski i jaki jest typowy zasięg świateł samochodowych, a co za tym idzie i widoczność po zmierzchu. W spotkaniu wzięli również udział: mł. insp. Roman Jaśkiewicz - Komendant Miejski Policji w Radomiu, wicestarosta Waldemar Trelka, Mirosław Szadkowski - Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Piotr Rocznik - lekarz/biegły sądowy z zakresu chirurgii ogólnej, Adam Kozłowski z fundacji „Stop Pijanym Kierowcom” oraz Sławomir Stańczyk z Akademii Bezpiecznej Jazdy. Wszyscy zaproszeni goście poruszali kwestie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz wypadków drogowych z udziałem tej

grupy, a także konsekwencji, jakie za sobą niosą.

Seminarium na temat BRD na X Targach Infrastruktura 2012

W ramach X Targów Infrastruktura 2012 w dniu 23 października odbyła się konferencja naukowo-techniczna pt.: „Bezpieczeństwo w transporcie drogowym i kolejowym”. Spotkanie zorganizowała Naczelna Organizacja Techniczna, Komitet Transportu PAN, MT Targi Sp. z o.o. oraz Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości. W ramach konferencji Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego dr inż. Andrzej Wojciechowski (członek rady programowej tejże konferencji) wygłosił prezentację na temat bezpieczeństwa i ekologii w transporcie. Podczas swojego wystąpienia podkreślił kwestie związane ze stanem technicznym pojazdów, w tym oświetlenia, z jakością części zamiennych oraz z przeładowaniem pojazdów ciężarowych w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dyrektor Instytutu zwrócił również uwagę na nowe, alternatywne źródła energii dla transportu drogowego oraz na zagadnienia z zakresu inżynierii, legislacji, nadzoru oraz badań, których realizacja ma zapewnić osiągnięcie założonych przez Polskę celów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego, Kolejowego oraz Zarządzania Ruchem są jedną z najważniejszych i najwszechstronniejszych imprez w Polsce poświęconych tej tematyce. Stanowią płaszczyznę dialogu i współpracy pomiędzy różnymi środowiskami zainteresowanymi rozwojem infrastruktury w naszym kraju. To także wyjątkowe miejsce spotkań z przedstawicielami sektora publicznego - zarządcami dróg wszystkich poziomów, administracji rządowej i samorządów.

Inauguracja II edycji studiów podyplomowych z zakresu Psychologii Transportu i BRD

W dniu 27 października w Instytucie Transportu Samochodowego odbyła się inauguracja II edycji studiów podyplomowych -Psychologia Transportu i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzonych w roku akademickim 2012/2013 przez Instytut Transportu Samochodowego we współpracy z Wyższą Szkołą Finansów i Zarządzania w Warszawie. Słuchacze zostali uroczystie przywitani przez p.o. kierownika Zakładu Psychologii Transportu i Fizjologii - mgr Monikę Ucińską i mgr Małgorzatę Skawińską - kierownika naukowego studiów ze strony WSFiZ oraz wprowadzeni w zagadnienia związane z psychologią transportu. Celem studiów jest przygotowanie słuchaczy do samodzielnego wykonywania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu i wydawania opinii na ich podstawie.

„Naukowiec Jutra”

Rusza rekrutacja do kolejnej II Edycji Szkoleniowej Projektu „*Naukowiec Jutra*”, współfinansowanego ze środków unijnych w ramach działania 4.2 PO KL. Projekt „*Naukowiec Jutra*” jest skierowany do: pracowników naukowych, pracowników dydaktycznych, kadry zarządzającej, z terenu całego kraju w celu podniesienia ich umiejętności i wiedzy w zakresie zarządzania projektami. Udział w Projekcie jest całkowicie bezpłatny. Czas realizacji zajęć szkoleniowych w ramach II Edycji to okres: od 16 lutego 2013 r. do 23 czerwca 2013 r.

Eko-jazda samochodem ciężarowym

Transport drogowy to jeden z filarów gospodarki. Jak wskazują analizy, główną grupę kosztów w przewozie transportowym generują wydatki na paliwo i materiały eksploatacyjne. Sposobem na wymierne oszczędności może być eko-jazda, która od kilku lat zdobywa coraz

większą popularność. W obliczu rosnących cen paliw wiedza na temat sprawnego i ekonomicznego kierowania pojazdem wydaje się być kluczowa przede wszystkim z perspektywy przewoźników drogowych, zwłaszcza że polskimi drogami przewozi się ok. 75% wszystkich ładunków – tylko w 2011 roku transport samochodowy wykonał pracę przewozową równą 218 888 mln tonokilometrów, z czego większość przypada na transport wysokotonażowy. Sprawia to, że transport drogowy generuje ok. 10% PKB i jest jedną z najważniejszych gałęzi gospodarki. Jak wskazują analizy, główną grupę kosztów w przewozie transportowym generują wydatki na paliwo i materiały eksploatacyjne – ponad 37 proc. Koszty potencjalnych napraw i ogumienia kształtują się na poziomie 6 proc., zaś wynagrodzenia dla pracowników stanowią 16 proc. ogółu wydatków. W kalkulacji prowadzenia działalności transportowej należy także uwzględnić opłaty za przejazdy po drogach publicznych. O ile na trzech ostatnich nakładach pieniężnych niezwykle trudno zaoszczędzić, o tyle koszty paliwa, napraw i ogumienia można minimalizować. Sposobem na wymierne oszczędności może być eko-jazda, która od kilku lat zdobywa coraz większą popularność, zwłaszcza wśród kierowców aut osobowych, którzy także zmagają się z rosnącymi cenami paliw. Eko-jazda lub inaczej eko-driving to pojemne hasło, które oznacza umiejętność efektywnego pokonywania dystansu, panowanie nad emocjami i nad samochodem oraz świadome podporządkowanie się regułom prawa drogowego. Efekt jazdy w stylu „eko” to płynna i bezpieczna jazda, zapewniająca wymierne korzyści w postaci średniej oszczędności do 15 proc. zużywanego paliwa bez wydłużenia czasu jazdy. Przykład: zakładając, że pojazd zużywa średnio 35l/100 km i przejeżdża rocznie 100 tys. km, to na każdych 100 kilometrach możemy oszczędzać 2 litry paliwa (przy cenie 6 zł/litr). Oznacza to roczną oszczędność w wysokości 12 tys.

złotych. Eko-jazda to również zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, redukcja emisji substancji zanieczyszczających atmosferę oraz zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Te i wiele innych porad zawiera nowy film pt. Eko-jazda pojazdem ciężarowym, wyprodukowany przez Instytut Transportu Samochodowego. Pierwsze tego typu kompendium wiedzy dla kierowców pojazdów ciężarowych udowadnia, iż eko-jazda znacznie zmniejsza koszty przeglądów i wydłuża trwałość podzespołów pojazdu. Wykazuje także, że można jeździć bezpieczniej, bez niepotrzebnych emocji, a kierowca po pokonaniu trasy jest mniej zmęczony. Przyswojenie kilku prostych zasad sprawi, że eko-jazda nie będzie już tylko tajemną wiedzą dostępną dla wybranych, lecz stylem jazdy kierowców traktujących wykonywany zawód serio i odpowiedzialnie. Eko-jazda to wręcz pewna filozofia, w której wyobraźnia, znajomość prawa, przewidywanie i umiejętności techniczne tworzą spójny system zachowań na drodze. Wszystkim kierowcom życzymy ekonomicznej, bezpiecznej i spokojnej pracy.

Film powstał w ITS przy współpracy ze Szkołą Jazdy Scania oraz Grupą IMAGE. (autorzy tekstu: Mariusz Zbyszyński, Mikołaj Krupiński).

O Instytucie Transportu Samochodowego w mass mediach

We wrześniu i październiku 2012 r. o ITS między innymi pisano w prasie:

- Fleet z dn. 01.09.2012 r. „Polskie drogi w I półroczu 2012 r.”;
- Ciężarówki z dn. 01.09.2012 r. „60 lat ITS”;
- Autonaprawa z dn. 01.09.2012 r. „Josam z certyfikatem ITS”;
- EuroFlota z dn. 01.09.2012 r. „Czysty i tani transport”;
- Truck & Business Polska z dn. 01.09.2012 r. „Porcja wiedzy po Euro 2012”;
- Polska Dziennik Łódzki motogratka.pl z dn.06.09.2012 r. „Niebezpieczne poduszki”;
- Polska Dziennik Zachodni z dn. 24.09.2012 r. „Prawa jazdy nie zrobisz, bo minister nie dał czasu”;
- Puls Biznesu Biznes Odpowiedzialny Społecznie z dn. 24.09.2012 r. „Bezpieczeństwo na drodze zaczyna się od dzieci”;
- Dziennik Gazeta Prawna Monitor Rynkowy z dn. 26.09.2012 r. „Nauka w służbie kolei”;
- Polska Gazeta Transportowa z dn. 26.09.2012 r. „Implementacja dyrektywy unijnej”;
- Gazeta Wyborcza Wrocław z dn. 28.09.2012 r. „Senior za kółkiem”;
- Nowości z dn. 28.09.2012 r. „Przewóz osób – tylko z licencją”;
- Polski traker z dn. 01.10.2012 r. „Mniej wypadków i ofiar, ale...”;
- Auto Moto Serwis z dn. 01.10.2012 r. „Zabudowy specjalistyczne dla Volkswagenów”;
- Dziennik Gazeta Prawna z dn. 02.10.2012 r. „Kierowcy w zawieszeniu. Nowe egzaminy później”;
- Głos Szczeciński z dn. 02.10.2012 r. „Martwe dusze w ewidencji pojazdów”;
- Express Bydgoski z dn. 02.10.2012 r. „Trzy miesiące do rewolucji”;
- Gazeta Pomorska z dn. 03.10.2012 r. „Nowe „prawko” z poślizgiem”;
- Motogratka.pl z dn. 04.10. 2012 r. „Bezpieczeństwo i mobilność po raz trzynasty”;
- Gazeta Tczewska z 04.10.2012 r. „Klub Pancernika – dzieci w fotelikach”;
- Nowości z dn. 09.10.2012 r. „Fury z furiatami”;
- Moto Express z dn. 09.10.2012 r. „Więcej dobrego światła”;

614.8	Wypadki drogowe	ITS ang.	656.13.007.2	Kierowcy	ITS ang.
Chowdhury Siddiqui, Mohamed Abdel-Aty, Helai Huang, Aggregate nonparametric safety analysis of traffic zones, <u>Analiza bezpieczeństwa w strefach ruchu</u>, Accident Analysis & Prevention, <u>2012</u>, Volume 45, s.317-325. WYPADKI, CIĘŻKIE URAZY, PLANOWANIE BEZPIECZEŃSTWA, BRD, FLORYDA Zmienne związane z określonymi rodzajami wypadków drogowych są niezwykle ważne w planowaniu sieci transportowej. Artykuł ma na celu zidentyfikowanie i zbadanie ważnych zmiennych związanych z wypadkami drogowymi, które wpływają na strefy ruchu (Traffic Analysis Zone - TAZ). Badanie zostało przeprowadzone w czterech hrabstwach stanu Floryda przy zastosowaniu nieparametrycznych metod statystycznych. 49/2012 P.Pawlak			H.M. Hassan, M. A. Abdel-Aty, Analysis of drivers' behavior under reduced visibility conditions using a Structural Equation Modeling approach, <u>Analiza zachowania kierowców w warunkach ograniczonej widoczności przy użyciu metody modelowania równań strukturalnych (SEM)</u>, TRANSPORTATION RESEARCH, <u>2011</u>, 14, s. 614-625 ZACHOWANIE KIEROWCY, OGRANICZONA WIDOCZNOŚĆ Badania przeprowadzono na grupie 566 kierowców. Sprawdzano ich stosowanie się do limitów prędkości i znaków ostrzegawczych w różnych warunkach widoczności na dwóch rodzajach dróg: autostradzie i drodze dwupasmowej. Uzyskane wyniki pokazały, że im gorsza widoczność (gęstsza mgła) tym kierowcy w większym stopniu stosują się do znaków informacyjnych. Stwierdzono również zależność w stosowaniu się do znaków informacyjnych od rodzaju drogi. 51/2012 D. Hitcenko		
656.13.052.001.5	Wypadki drogowe - badania	ITS ang.	656.13.007.2	Kierowcy	ITS ang.
Christian L. Hanna, Lucie Laflamme, C. Raymond Bingham, Fatal crash involvement of unlicensed young drivers: County level differences according to material deprivation and urbanicity in the United States, <u>Udział młodych kierowców bez prawa jazdy w wypadkach z ofiarami śmiertelnymi: różnice pomiędzy hrabstwami w związku zamożnością mieszkańców hrabstwa oraz poziomu urbanizacji tych regionów, w Stanach Zjednoczonych Ameryki</u>, Accident Analysis & Prevention, <u>2012</u>, Volume 45, s. 291-295. MŁODZI KIEROWCY, WYPADKI ŚMIERTELNE, USA, BRD W badaniu oceniano związek między poziomem materialnego niedostatku w hrabstwie i urbanizacji tego regionu, a liczbą śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem młodych kierowców nie posiadających prawa jazdy, w Stanach Zjednoczonych Ameryki (USA). Wyniki badań mogą posłużyć do stworzenia strategii interwencji na poziomie hrabstwa i promować zasady wsparcia państwa w celu zapewnienia równych szans w dziedzinie mobilności młodzieży, niezależnie od miejsca zamieszkania. 50/2012 P. Pawlak			R. McPeck, A. L. Nicholas, S. Classen, J. Breiner, Bias in older adults' driving self-assessments: The role of personality, <u>Tendencje w ocenie swojej jazdy przez starszych kierowców: Rola osobowości</u>, TRANSPORTATION RESEARCH, <u>2011</u>, 14, s. 579-590 STARSI KIEROWCY, JAZDA, PEWNOŚĆ SIEBIE 50 starszych kierowców oceniało swoje prowadzenie pojazdu w porównaniu z innymi kierowcami w tym samym wieku i swoją jazdą sprzed 20 lat w 68 różnych sytuacjach drogowych. Kierowcy o osobowości ekstrawertycznej, rozsądni, o pewności siebie powyżej średniej oceniali swoją jazdę lepiej niż kierowcy o osobowości introwertycznej, intuicyjni i o pewności siebie poniżej średniej. Ponadto własna ocena jazdy przez kierowców z pierwszej grupy była lepsza od oceny wystawionej im przez niezależnych ewaluatorów 52/2012 D. Hitcenko		

656.13.007.2.001.5

Kierowcy-badania

ITS
ang.

E. Peer, The time-saving bias, speed choices and driving behavior, Ocena oszczędności czasu, wybór prędkości i zachowanie podczas jazdy, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 543-554

OSZCZĘDNOŚĆ CZASU, WYBÓR PRĘDKOŚCI

Badano w jaki sposób ocena oszczędności czasu wpływa na wybór prędkości jazdy. Kierowcy, którzy wysoko oceniają oszczędność czasu jadą szybciej niż kierowcy, którzy niżej oceniają oszczędność czasu. Okazało się, że ocena oszczędności czasu jest parametrem lepiej charakteryzującym wybór prędkości jazdy niż wiek, płeć, wykształcenie, roczny dochód, liczba przejechanych kilometrów, czas posiadania prawa jazdy, udział w wypadkach.

53/2012

D. Hitczenko

656.13.007.2.001.5

Kierowcy-badania

ITS
ang.

J. Maciej, M. Nitch, M. Vollrath, Conversing while driving: The importance of visual information for conversation modulation, Rozmowa podczas prowadzenia pojazdu: Znaczenie informacji wzrokowej przy modulowaniu konwersacji. TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 512-524

TELEFON KOMÓRKOWY, ROZPRASZANIE KIEROWCY

Badano prowadzenie rozmowy przez kierowcę podczas jazdy: z pasażerem siedzącym obok, przez telefon komórkowy, przez telefon komórkowy z rozmówcą, który widzi sytuację na drodze. Stwierdzono, że rozmówcy, którzy mieli możliwość obserwowania drogi rozmawiali częściej, ale krócej. Potwierdza to tezę, że na modulowanie konwersacji z kierowcą wpływa nie tylko obecność w samochodzie, ale również informacje wzrokowe na temat sytuacji na drodze

54/2012

P. Pawlak

656.13.007.2.001.5

Kierowcy-badania

ITS
ang.

p. Obst, K. Armstrong, S. Smith, T. Banks, Age and gender comparisons of driving while sleepy: Behaviours and risk perceptions, Porównanie postrzegania jazdy kiedy się jest śpiącym w zależności od wieku i płci: Zachowania i ocena ryzyka, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 539-542

ZMĘCZENIE, POSTRZEGANIE RYZYKA, WIEK, PŁEĆ

Przebadano 1000 australijskich kierowców. Uczestnicy opowiadali o swoich zachowaniach podczas jazdy kiedy byli śpiący i odczuwaniu ryzyka w porównaniu z ryzykiem prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu. Chociaż badani zdawali sobie sprawę z konsekwencji jazdy pod wpływem zmęczenia często przyznawali się do tego, że prowadzili pojazd, gdy byli śpiący. Zdarzało się to we wszystkich grupach wiekowych zarówno wśród kobiet jak i mężczyzn. Najczęściej jednak w takim stanie prowadzili pojazdy młodzi mężczyźni i ta grupa postrzegała najmniejsze osobiste ryzyko jazdy kiedy się jest śpiącym.

55/2012

D. Hitczenko

656.13.007.2

Kierowcy

ITS
ang.

M.G. Lenné, C.C. Liu, P.M. Salmon, M. Holden, S. Moss, Minimising risks and distractions for young drivers and their passengers: An evaluation of a novel driver-passenger training program, Minimalizacja ryzyka i roztargnienia w przypadku młodych kierowców i ich pasażerów: Ocena nowego programu szkoleniowego kierowca-pasażer, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 447-455

MŁODZI KIEROWCY, PASAŻEROWIE, POROZUMIEWANIE

Ocena programu pilotowego dotyczącego umiejętności współpracy młodego kierowcy z pasażerem. 31 par przyjaciół w wieku 18-21 lat, część po szkoleniu, poddano testowi w kabinie symulatora jazdy badającemu zachowanie wobec zagrożeń oraz porozumiewanie się między sobą w sytuacjach niebezpiecznych. Stwierdzono, że grupa przeszkolona znacznie ograniczała prędkość w sytuacjach niebezpiecznych oraz wykazała się lepszą komunikacją między sobą.

56/2012

D. Hitczenko

629.113.014.9

Symulatory jazdy

ITS
ang.

S. A. Birrell, M. S. Young, The impact of smart driving aids on driving performance and driver distraction, Wpływ inteligentnego systemu pomocy jazdy na sposób prowadzenia pojazdu i rozpraszanie uwagi kierowcy, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 484-493

SYSTEMY IVIS, ROZPRASZANIE UWAGI KIEROWCY

Uważa się, że systemy informatyczne wewnątrz samochodu (IVIS) rozpraszają uwagę kierowcy. Badania przeprowadzone na symulatorze pokazały, że IVIS nie tylko nie rozprasza kierowcy, ale ma pozytywny wpływ na sposób jazdy dzięki temu, że wpływa na obniżenie prędkości zarówno w przypadku prostego jak i bardziej skomplikowanego scenariusza. Uzyskane rezultaty zostaną wykorzystane przy projektowaniu inteligentnych systemów pomocy dla kierowcy.

57/2012

D. Hitczenko

629.113.014.9

Symulator jazdy

ITS
ang.

A.D.Ohlhauser, S. Milloy, J.K. Baird, Driver responses to motorcycle and lead vehicle braking events: The effects of motorcycling experience and novice versus experienced drivers, Reakcje kierowców na hamowanie pojazdu motocyklowego: Zestawienie doświadczonych kierowców z doświadczonymi motocyklistami i nowicjuszami, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 472-483

SYMULATOR JAZDY, MŁODZI MOTOCYKLIŚCI

W symulatorze jazdy przeprowadzono testy na zachowanie kierowców w stosunku do motocyklistów. Nie stwierdzono innej reakcji na hamowanie motocyklisty ze strony kierowców posiadających równocześnie prawo jazdy na motocykl. Natomiast w przypadku nastoletnich kierowców motocykli (ok. 16 lat) zauważono opóźniony czas reakcji na proces hamowania pojazdu w stosunku do kierowcy doświadczonego (ok. 32 lat). Wszyscy uczestnicy wykazali się również dłuższym czasem reakcji na hamowanie motocykla niż samochodu.

58/2012

D. Hitczenko

629.113.014.9

Symulator jazdy

ITS
ang.

S.G. Carlton, N.J. Starkey, Driving without awareness: The effects of practice and automaticity on attention and driving, Jazda bez świadomości: Wpływ rutyny i automatyzmu na uwagę podczas jazdy, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 456-471

SYMULATOR JAZDY, POSTRZEGANIE PRĘDKOŚCI

Grupę osób poddano testowi w symulatorze jazdy przez 12 tygodni. Podczas każdej sesji uczestnicy brali udział w dwóch podróżach na symulowanej drodze. Kontrolowano m.in. sposób jazdy, zauważanie innych samochodów, postrzeganie prędkości i reakcję na niebezpieczeństwo. Badania pokazały, że podczas trwania testu następowała zmiana sposobu jazdy i postrzegania obiektów. Wyniki zostaną wykorzystane do weryfikacji obecnie obowiązujących modeli zachowania kierowcy.

59/2012

D. Hitczenko

629.113.014.9

Symulator jazdy

ITS
ang.

G. Underwood, D. Crundall, P. Chapman, Driving simulator validation with hazard perception, Walidacja symulatora jazdy za pomocą testu postrzegania zagrożenia, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 435-446

SYMULATOR JAZDY, ŚWIADOMOŚĆ SYTUACJI, POSTRZEGANIE ZAGROŻENIA

Jak można oszacować porównywalność jazdy na drodze z „jazdą” na symulatorze? Oceniano wykrywanie zagrożenia w trzech sytuacjach: jazda w warunkach rzeczywistych, oglądanie klipów filmowych nagranych z samochodu będącego w ruchu, jazda w kabinie symulatora. We wszystkich przypadkach stwierdzono, że doświadczeni kierowcy, szczególnie zawodowi, wykazywali podczas testów bardziej natężoną uwagę i wcześniej dostrzegali niebezpieczeństwo

60/2012

D. Hitczenko

629.113.001.5

Samochody - badania

ITS
ang.

O. Svenson, G. Eriksson, I. Salo, E. Peters, Judgments of mean speed and predictions of route choice, Ocena średniej prędkości i prognozowanie wyboru drogi, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 504-511

ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ, JAZDA, WYBÓR DROGI

Badano ocenę średniej prędkości w kilku sytuacjach w czasie podróży: gdy średnia prędkość rzeczywista jest różna w poszczególnych etapach podróży, gdy w podróży następuje przerwa 10-15 min, przy wyborze drogi. Wyniki wskazują, że subiektywna ocena średniej prędkości jest inna niż rzeczywista jej wielkość oraz, że decyzje podczas jazdy są podejmowane na podstawie subiektywnej oceny średniej prędkości, a nie na podstawie rzeczywistych wartości.

61/2012

D. Hitczenko

343.57

Narkomania – prawo karne

ITS
ang.

C.N. Watling, J. Freeman, Exploring the theoretical underpinnings of driving whilst influence by illicit substances, Badanie teoretycznych postaw odnośnie jazdy pod wpływem substancji niedozwolonych, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 567-578

ODSTRASZENIE, BUNT, JAZDA PO NARKOTYKACH

W artykule przedstawiono ocenę wpływu teorii odstraszenia, buntu i dewiacji na zamiar jazdy pod wpływem narkotyków oraz określenie czynników, które mogą ułatwiać lub utrudniać podjęcie takiej decyzji. 922 osoby wypełniły kwestionariusz oceniający częstotliwość zażywania narkotyków i postrzeganie problemu. Bunt i dewiacje są czynnikami sprzyjającymi zamiarom jazdy pod wpływem środków niedozwolonych, natomiast teoria odstraszenia nie ma na to wpływu.

62/2012

D. Hitczenko

629.113.001.5

Samochody - badania

ITS
ang.

E. Heller, A. Naweed, G. Walker, P. Husband, J. Edworthy, The influence of auditory feedback on speed choice, violations and komfort In a driving simulation game, Wpływ wrażeń słuchowych na wybór prędkości, popełnianie wykroczeń i wygodę podczas gry symulującej jazdę, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 591-599

JAZDA, HAŁAS, WYGODA

Uczestnicy eksperymentu grali w grę symulującą jazdę przy różnych natężeniach wrażeń słuchowych imitowanych przez warkot silnika (65 dB, 75 dB, 85 dB). Przy mniejszym hałasie gracze wybierali wyższą prędkość jazdy, popełniali więcej wykroczeń, a poczucie komfortu jazdy ulegało obniżeniu. Wyniki badań powinny stanowić wskazówkę dla producentów samochodów, aby odwrócić istniejący obecnie trend izolowania kierowcy od hałasu.

63/2012

D. Hitczenko

629.118.3

Rowery

ITS
ang.

D. de Waard, K. Edlinger, K. Broohuis, Effects of listening to music, and using a handheld and handsfree telephone on cycling behaviour, Efekt słuchania muzyki i używania telefonów komórkowych (trzymanych w ręku i słuchawkowych) na zachowania rowerzystów, TRANSPORTATION RESEARCH, 2011, 14, s. 626-637

SŁUCHAWKI, TELEFON KOMÓRKOWY, CZAS REAKCJI

25 rowerzystów przejechało określony odcinek drogi słuchając głośnej muzyki przez różne rodzaje słuchawek, a także rozmawiając przez telefon komórkowy trzymany w ręku i słuchawkowy. Stwierdzono, że słuchanie muzyki nie miało wpływu na prędkość jazdy, natomiast rozmowa przez telefon spowodowała obniżenie prędkości, ale zwiększyła czas reakcji na sygnały dźwiękowe. Słuchanie muzyki pogarsza odbiór sygnałów dźwiękowych, natomiast używanie telefonów komórkowych ma negatywny wpływ na postrzeganie całej sytuacji na drodze.

64/2012

D. Hitczenko