

Samochody autonomiczne? A co z niezależnymi warsztatami?

[WYWIAD]

data aktualizacji: 2017.10.04



dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego prof. Marcin Ślęzak, fot. Piotr Łukaszewicz

Poziom autonomizacji będzie tak daleko idący, że dla mniejszych warsztatów te technologie nie będą dostępne. To oczywiście może być zagrożeniem - mówi w rozmowie z portalem warsztat.pl dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego prof. Marcin Ślęzak. Okazją do dyskusji na temat samochodów, w których kierowców zastąpią komputery, była konferencja „Autonomiczna przyszłość transportu drogowego”, zorganizowana przez Instytut Transportu Samochodowego. Zapraszamy do lektury wywiadu red. Piotra Łukaszewicza.

Producenci samochodów nieustannie pracują nad autonomicznymi pojazdami. Mamy wrażenie, że są oni już gotowi na pełną automatyzację transportu, ale ograniczają ich prawo oraz infrastruktura. Z drugiej strony już dziś w najnowszych samochodach mamy szereg systemów bliskich idei autonomicznego samochodu. Mam na myśli systemy wsparcia kierowcy, takie jak wykrywanie pasów ruchu czy też stopnia zmęczenia kierowcy, asystent parkowania czy cofania z przyczepą.

Rzeczywiście dziś w pojazdach mamy szereg systemów wspomagających kierowcę. Natomiast producenci samochodów wywierają presję na legislatorów. Technologia stała się afrodyzjakiem. Wychodzi dziś nowy model i on mógłby być bardziej zaawansowany, tylko przepisy go blokują. Rzeczywiście otoczenie prawne to poważna bariera dla rozwoju technologii. Ale na pierwszym miejscu być może bezpieczeństwo. Zbyt pochopne wpuszczenie samochodów autonomicznych na drogi może doprowadzić do tragedii. Musimy najpierw nabrać zaufania.

Rozmawiamy podczas konferencji „Autonomiczna przyszłość transportu drogowego”, zorganizowanej przez Instytut Transportu Samochodowego. Czego dotyczą dyskusje?



Zagadnienie autonomiczności w motoryzacji to coś zupełnie innego niż elektromobilność. To drugie to wymiana napędu z układu spalinowego na elektryczny. Natomiast w przypadku pojazdów autonomicznych mamy zastąpienie człowieka sztuczną inteligencją. Mamy do czynienia z wieloma elementami, więc cały projekt traktujemy jako zajęcie multidyscyplinarne. Aż cztery resorty w naszym kraju zajmują się tym zagadnieniem – infrastruktury i budownictwa (z uwagi na transport, dopuszczenie do ruchu, bezpieczeństwo

ruchu drogowego), ministerstwo rozwoju (w związku z licznymi innowacjami w tym zakresie), ministerstwo energii (bo to pojazdy elektryczne mają największy potencjał do zautonomizowania) oraz resort cyfryzacji (bo mamy do czynienia z ogromnym zakresem danych). Taki pojazd jeżdżąc w przestrzeni dziennie przetwarza około 1 GB danych. A więc pojawiają się pytania o bezpieczeństwo, cyberbezpieczeństwo i zapobieganie nawet aktom terroru. Jest to zagadnienie horyzontalne.

W jaki sposób ta zbliżająca się rewolucja (mówi się, że autonomiczne samochody wyjadą na nasze drogi już w 2025 roku) wpłynie na branżę warsztatową w Polsce?

Poziom autonomizacji będzie tak daleko idący, że dla mniejszych warsztatów te technologie nie będą dostępne. To oczywiście może być zagrożeniem. Być może będzie trzeba zakładać koalicje, włączać się w sieci. Trzeba wziąć pod uwagę, że każdy z producentów bardzo chroni swoje informacje techniczne, więc może się okazać, że działalność warsztatów będzie ograniczać się do takich dosyć prostych czynności jak wymiana elementów zespołów karoserii, zawieszenia. Natomiast warsztaty nie będą zajmować się czujnikami, sterownikami, etc..

A przegląd techniczny takich samochodów? Czy Stacje Kontroli Pojazdów będą miały rację bytu? Bo przecież komputer będzie wiedział wszystko i jeśli znajdzie problem na przykład w układzie hamulcowym - odmówi wykonania przejazdu.

Komputer w samochodzie będzie wiedział wszystko. Nie wiadomo czy sam nie zaprowadzi się podczas naszej nieobecności do serwisu. Tendencja jest taka, że im więcej elektroniki, tym bardziej stacje diagnostyczne nie są w stanie tego weryfikować. Popatrzmy jaka rewolucja w ostatnich latach odbyła się w zakresie oświetlenia. A jakie jest wyposażenie SKP? To wyposażenie nie nadąża za wyrafinowanymi, zaawansowanymi technologiami. Proszę sobie tylko wyobrazić – w jaki sposób SKP miałyby sprawdzać, czy właściwie działa asystent pasa ruchu?

Podczas konferencji dużo rozmawiamy o tym, w jaki sposób przygotować się do wejścia tej technologii w życie. Bo to wejście jest już chyba nieuniknione i jest to tylko kwestia czasu...

Mówimy podczas konferencji o zagadnieniach wskazanych w Deklaracji Amsterdamskiej, ale są też referaty dotyczące cyberbezpieczeństwa czy też przejęcia kontroli nad pojazdem – w jakich warunkach może to nastąpić? Mój referat dotyczy dopuszczenia do ruchu takich samochodów, uzyskiwania homologacji. Staraliśmy się pokryć cały zakres problemów, ale w zasadzie można każdemu z tych zagadnień poświęcić osobną konferencję.

W jaki sposób powinno więc odbywać się dopuszczenie samochodów autonomicznych do

ruchu?

Mówi się o trzy etapowym dopuszczaniu pojazdów do ruchu. Po pierwsze - testowanie w warunkach wirtualnych, czyli zasilanie chmurą punktów systemu i obserwacja - jak auto się zachowuje. Tu oceniamy tylko komponenty i software. Drugi etap testów przeprowadzamy na zamkniętym torze. Wyobrażam to sobie jako makietę miasta w skali 1:1, gdzie można symulować najróżniejsze sytuacje. Trzeci etap jest najtrudniejszy, bo przeprowadzany na drogach publicznych. Tu też będą dwie fazy - drogi szybkiego ruchu i chaotyczny ruch w miastach. Auto zanim dostanie homologację musi przejść wszystkie te trzy etapy. Musimy nabrać pełnego zaufania.

W spotkaniu poza ekspertami, naukowcami, przedstawicielami firm, wzięli udział też przedstawiciele rządu - minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk oraz minister energii Krzysztof Tchórzewski. Jak polskie władze patrzą na to zagadnienie?

Padły dwie ważne deklaracje. Pan minister Adamczyk i minister Tchórzewski dostrzegają potencjał tej technologii. Po drugie - dostrzegają potrzebę analizy tego tematu z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podjęto temat zbudowania Polskiego Centrum Kompetencji w tym zakresie. Czym będzie się zajmować? Może na razie nie będzie to produkcja samochodów, w których kierowcę zastąpi komputer, ale skoro takie auta mają pojawić się na polskich drogach, należy się do tego przygotować. Musimy znać tę technologię z punktu widzenia homologacji, dopuszczenia aut do ruchu na polskich drogach. Ministerstwa deklarują, że będą wspierać wszelkie takie działania.

Dziękuję za rozmowę.

Źródło: