

STM NEWS

Zgodnie z zapowiedzią w wydaniach majowym i czerwcowym „Nowoczesnego Warsztatu” skupimy się przede wszystkim na Targach Techniki Motoryzacyjnej, które odbyły się w 4-7 kwietnia br. w Poznaniu. O części wystawienniczej można przeczytać na pozostałych stronach, w tym artykule skupimy się na imprezach towarzyszących, tzn. Forum Motoryzacyjnym, które opisał jego główny organizator Marcin Żaak, oraz wynikach plebiscytu Trade Press Award.

Stanowisko Komisji Infrastruktury w sprawie sytuacji na SKP

Nasz materiał zaczynamy od informacji z ostatniej chwili. Na posiedzeniu 3 kwietnia br. Senacka Komisja Infrastruktury zapoznała się ze stanowiskiem ministra infrastruktury oraz opiniami przedstawicieli branży na temat funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. W wyniku tego spotkania opracowane zostało stanowisko komisji, którego fragment zamieszczamy.

„Komisja Infrastruktury apeluje do Ministra Infrastruktury o przyspieszenie działań i zmian legislacyjnych, ponieważ zapewnienie właściwych warunków prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest niezbędne dla bezpieczeństwa pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. W opinii Komisji Infrastruktury rozwiązanie problemu waloryzacji opłat za badania techniczne powinno być w najbliższym czasie priorytetem w działalności resortu infrastruktury, ponieważ zagrożone jest funkcjonowanie ponad 5 tys. przedsiębiorstw działających w branży stacji kontroli pojazdów oraz pracowników i ich rodzin.”

Polskie przysłowie głosi, że jedna jaskółka wiosny nie czyni, ale należy zaznaczyć, że jest to wyraźna zmiana narracji w stosunku do poprzedniej ekipy rządzącej. Pozostaje czekać na konkretne działania ministra infrastruktury.

Forum Motoryzacyjne

W tym roku po raz pierwszy podczas TTM w Poznaniu odbyło się wydarzenie, którego celem była dyskusja branży motoryzacyjnej o bezpieczeństwie, problemach rynku oraz przyszłości motoryzacji w Polsce. Mimo wielu innych konferencji jedynie Forum Motoryzacji skupiło wielu specjalistów branżowych, których zadaniem było zainteresowanie problemem oraz późniejsze uczestnictwo w debacie poświęconej konkretnej tematyce.

Forum Motoryzacyjne podzielone zostało na trzy panele tematyczne: diagnostyka, bezpieczeństwo i analiza – teoria a praktyka. Każdy z nich prowadzony był przez osobę związaną zawodowo z danym tematem, miał własnych prelegentów i kończył się dyskusją. Pierwszy prowadził Jarosław Cichoń (STM), jednocześnie przedstawiając prezentację „Kalibracja urządzeń diagnostycznych – ekstrawagancja czy konieczność”. Prelegentami oraz gośćmi specjalnymi forum byli: Georges Petelet i Frank Beaujean (EGEA), prezentujący kolejno odczyty na temat „Licznika cząstek stałych, badań i ich roli w ochronie środowiska” oraz „Łączenia urządzeń do badań diagnostycznych, wprowadzania archiwizacji danych podczas badań technicznych”.

Panel dotyczący bezpieczeństwa prowadził Marcin Żaak (STM), prelegentami byli natomiast: Mariusz Mankiewicz (DEKRA), przedstawiający temat „Wpływ stanu technicznego pojazdu na bezpieczeństwo ruchu drogowego”, Artur Skorupa (Continental Automotive Technologies GmbH), omawiający problem „Tachografów G2V2 ich roli w komunikacji i kontroli kierowcy” oraz Adrian Dulęba (Autolive Poland Sp. z o.o.) wyopowiadający się na temat „Bezpieczeństwa biernego pojazdów elektrycznych”. Ostatnim prelegentem w tej części był Tomasz Bęben (SDCM), prezentujący temat „Pojazdy autonomiczne wyzwania i rozwiązania”.

W panelu „Analiza – teoria a praktyka” prowadzącym był Sławomir Kocznur (STM), a program rozpoczął się od prelekcji Karola Ryty (PISKP), który przedstawiał problem „Zmian konstrukcyjnych i tuningu pojazdu w odniesieniu do warunków technicznych”. Aby nakierować dyskusję na problemy badań technicznych, temat „Sytuacja SKP dane statystyczne 2023” poruszył Norbert Jezierski, a kończącym był Sławomir Olszowski (BETIS), podsumowujący panel w prelekcji „Analiza przyczyn wypadków na podstawie czarnej skrzynki pojazdu”.

Po zakończeniu wystąpień i krótkiej przerwie rozpoczęła się dyskusja podsumowująca, której moderatorem był Rafał Sosnowski (STM). Na pytania przesyłane drogą elektroniczną odpowiadali specjaliści oraz goście z ITS, UDT i innych organizacji.

Na I Forum Motoryzacyjne wpłynęły 194 zgłoszenia, co stanowiło sukces tej formy spotkań branżowych. Ze względu na czas i umiejscowienie w ciekawym otoczeniu nowoczesnej i zabytkowej motoryzacji goście zmieniali się na sali dyskusyjnej.

Mamy nadzieję, że w przyszłym roku Forum Motoryzacyjne wzbudzi jeszcze większe zainteresowanie różnych środowisk branżowych i akademickich. Jako organizatorzy będziemy zabiegać

o patronat ministra infrastruktury i zapraszać nowych specjalistów branżowców.


Relacja Jarosława Cichonia z panelu „Diagnostyka”

W panelu poświęconym diagnostyce prelegenci skupili się na rozwiązaniach technicznych, których zastosowanie przyniesie:

- poprawę ochrony zdrowia, szczególnie mieszkańców obszarów zindustrializowanych,
- zwiększenie pewności, że pomiary wykonywane na SKP są wiarygodne, a płynące z nich wnioski – prawidłowo egzekwowane.

Georges Petelet (EGEA) przedstawił alarmujące dane, świadczące o dużym w skali globalnej zagrożeniu dla zdrowia, jakim jest nadmierne stężenie cząstek stałych we wdychanym powietrzu (rys. 1). W kilku krajach postanowiono już przeciwdziałać ryzykom zdrowotnym, wprowadzając mniej lub bardziej restrykcyjne limity stężenia cząstek stałych w spalinach samochodowych. Prelegent podał dane o liczbie stacji wykonujących testy, liczbie testów przeprowadzanych w różnych krajach oraz ich negatywnych wynikach w zależności od rodzaju pojazdu i normy emisji spalin (rys. 2). Okazuje się, że nawet kilkanaście procent relatywnie nowych pojazdów emituje zbyt duże ilości szkodliwych dla zdrowia i życia ludzkiego cząstek stałych. Pojazdów tych nie można w Polsce w żaden sposób wykryć za pomocą dostępnego wyposażenia stacji kontroli.


Prawidłowe podejście techniczne, oprócz wskazania uznanego za negatywne zjawiska, wymaga dokładnego opisu i analizy. Aby dane pomiarowe były prawdziwe i mogły być odpowiedzialnie prezentowane w formie statystyk, należy zadbać o wiarygodność urządzeń służących do ich pozyskiwania. Można to osiągnąć poprzez objęcie większej niż dotychczas liczby urządzeń diagnostycznych obowiązkiem okresowej kalibracji. Z tym jednak nie jest u nas najlepiej.



Zanieczyszczenie powietrza i choroba Alzheimera: rola składu ultradrobnych cząstek stałych

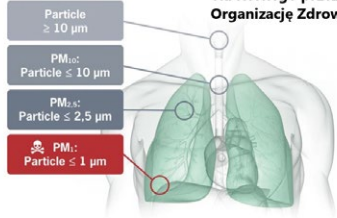
W 2021 r.:
97% populacji miejskiej było narażone na stężenie drobnnych cząstek stałych powyżej poziomu zalecanego dla zdrowia określonego przez Światową Organizację Zdrowia.

Zanieczyszczenie powietrza spowodowało przedwczesną śmierć co najmniej 253 000 Europejczyków w 2020 r.




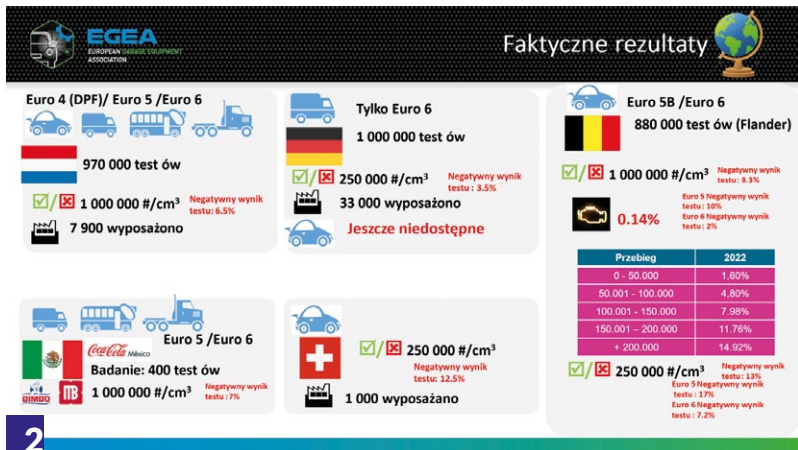
European Environment Agency

Cząstki ultradrobne (PM_{0.1}), które są obecne w powietrzu w dużych ilościach, stanowią zagrożenie dla zdrowia. Zwykle dostają się do organizmu przez płuc, ale przenikają też do zasadniczo wszystkich narządów. W porównaniu do drobnych cząstek (PM_{2.5}), powodują one więcej stanów zapalnych płuc i są dłużej zatrzymywane w płucach



Particle > 10 µm
PM₁₀: Particle ≤ 10 µm
PM_{2.5}: Particle ≤ 2.5 µm
PM_{0.1}: Particle ≤ 0.1 µm





Prezentowane przez Jarosława Cichonia z STM badanie ankietowe wskazuje, że jedynie około 30% stacji kontroli pojazdów naprawdę dba o wiarygodność wskazań urządzeń służących między innymi do badania hamulców, amortyzatorów czy geometrii kół (rys. 3). Trzeba koniecznie podziękować i docenić tych przedsiębiorców, którzy mimo trudnej sytuacji materialnej tego sektora gospodarki wykazują się odpowiedzialnym i profesjonalnym podejściem, zlecając wykonywanie okresowych kalibracji specjalistycznym serwisom dysponującym odpowiednimi narzędziami, wzorcami i technologią.

Nie jest żadną tajemnicą, że liczba negatywnych wyników badań w Polsce oscyluje wokół wielokrotnie niższej niż średnia europejska – 3%. Czy mamy aż tak dobre samochody, w lepszym stanie technicznym niż te w Niemczech, Francji, Niderlandach czy Belgii? Wszyscy wiemy, że rzeczywistość jest inna. Sytuację pogarsza fakt, że liczba „negatywów” mogłaby być jeszcze mniejsza, gdyby kierowcy kwestionowali decyzje diagnostów, domagając się udowodnienia wiarygodności wskazań urządzeń użytych do pomiarów. Czy nadal będziemy godzić się na to, że Polska jest jednym z niechlubnych liderów pod względem śmiertelności w wypadkach drogowych, czy nadal będziemy tolerować samochody ciągnące za sobą chmury błękitnego lub czarnego dymu? Co, jadąc

za takim pojazdem, oprócz włączania zamkniętego obiegu można zrobić, aby poprawić skuteczność systemu badań technicznych i wdychać mniej tlenków azotu czy rakotwórczych węglowodorów nasyconych? Jednym z prostszych, tańszych, a jednocześnie skuteczniejszych działań jest wprowadzenie zapisywania surowych wyników pomiarów w bazie danych zabezpieczonej przed próbami zmiany przesyłanych do niej informacji. Takie proste i skuteczne rozwiązanie, stosowane już w wielu krajach UE, przedstawił Frank Beaujean, prezes EGEA (rys. 4). Trzeba dodać, że w Polsce istnieją już rozwiązania informatyczne pozwalające na osiągnięcie takiego celu, ale nie są one wymagane przepisami, mimo od lat powtarzanych przez ekspertów przestróg i wskazywanych wielokrotnie rozwiązań.

Podsumowując, nie mamy obecnie w Polsce skutecznego mechanizmu zapewniającego wiarygodność wyników pomiarów w SKP wykonanych za pomocą urządzeń diagnostycznych nieobjętych urzędową kontrolą metrologiczną. Prowadzi to do ryzyka wykonania pomiarów obciążonych nadmiernym błędem oraz umożliwia klientom kwestionowanie wyników badań technicznych.

- Rozwiązaniem jest wykonanie:
- oceny stanu technicznego urządzenia i ewentualnych napraw,
 - regulacji,
 - kalibracji (udokumentowanego sprawdzenia narzędziem wzorcowym).

Procedurze tej powinny być poddawane wszystkie urządzenia diagnostyczno-pomiarowe, których producenci przewidują możliwość kalibrowania. Nie sposób też zauważyć, że wprowadzenie wskazanych rozwiązań przyniosłoby ogromną ulgę tym diagnostom i przedsiębiorcom, którzy wykonują badania techniczne rzetelnie, a obecnie ponoszą za to swoistą karę, bo wielu kierowców woli poszukać takiej stacji, w której przyryka się oko na różne usterki.

Maciej Gis dziennikarzem roku 2024

Już pierwszego dnia targów doszło do rozstrzygnięcia plebiscytu Trade Press Award 2024. Jego celem jest promowanie



Dziennikarz roku red. Maciej Gis

wysokich standardów pracy i zaangażowania w popularyzację różnorodnych zagadnień związanych z motoryzacją, zwłaszcza tych technicznych. Kapituła plebiscytu ocenia jakość zaproponowanych treści, sposób wpisania się we współczesną problematykę branży motoryzacyjnej, nowatorskie podejście do prezentowanego tematu.

Organizatorzy Trade Press Award – STM i Grupa MTP – wybrali kapitułę, która oceniła zgłoszenia dziennikarzy motoryzacyjnych. W jej skład weszły następujące osoby:

- Macrin Barankiewicz – sekretarz generalny EGEA,
- dr inż. Jan Filipczyk – adiunkt w Katedrze Transportu Drogowego Politechniki Śląskiej,
- Tomasz Kobierski – prezes zarządu Grupy MTP,
- prof. dr hab. inż. Jacek Pielecha – dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej i Transportu Politechniki Poznańskiej,
- dr inż. Rafał Sosnowski – prezes zarządu STM,
- prof. dr hab. inż. Marcin Ślęzak – dyrektor ITS.

Członkowie kapituły zadecydowali, że jej przewodniczącym będzie dr inż. Rafał Sosnowski.

Od tej edycji zmianie uległa formuła plebiscytu. Odbyna się on w dwóch kategoriach:

- w pierwszej kapituła wybiera dziennikarza roku w branży techniki motoryzacyjnej, który zyskuje Grand Prix Plebiscytu Press Trade Award 2024,
- w drugiej kapituła wybiera dziennikarzy reprezentujących różne formy pracy redakcyjnej (np. dziennikarze prasowi, radiowi, telewizyjni i tworzący materiały na portalach internetowych) o uznanym dorobku zawodowym.

Każdy z członków jury przyznał jedną nagrodę nazwaną „Press Trade Award Imię Nazwisko” dziennikarza (np. Press Trade Award Jana Kowalskiego). Nagrodzony musi poruszać tematy z szeroko rozumianej branży motoryzacyjnej, zwłaszcza w jej technicznym aspekcie. Może to być produkt, design produktu, innowacyjność, parametr, a także kampania reklamowa, całokształt działań itd. Wyróżnienia dziennikarzy mogą dotyczyć wyłącznie firm i organizacji będących uczestnikami TTM 2024.

W tegorocznej edycji jury plebiscytu tworzyli następujący dziennikarze:

- Jacek Dobkowski,
- Mirosław Giecwicz,
- Witold Hańcza,
- Adam Klimek,
- Sebastian Kraszewski.

Ogłoszenie wyników VI edycji plebiscytu Trade Press Award nastąpiło w czasie wieczoru wystawców. Najpierw nagrody wręczyli dziennikarze stanowiący jury plebiscytu. Postanowili oni przyznać nagrody następującym firmom:

- red. Jacek Dobkowski przyznał nagrodę Trade Press Award Jacka Dobkowskiego firmie Horpol z Lipnika koło Bydgoszczy, produkującej lampy samochodowe;
- red. Mirosław Giecwicz wyróżnił producenta felg i akcesoriów, czyli Felgeo z Kostrzyna nad Odrą;
- red. Witold Hańcza wręczył statuetkę Trade Press Award Witolda Hańczki firmie Italcom z Katowic, oferującej kompleksowe rozwiązania dla warsztatów samochodowych;
- red. Adam Klimek wyróżnił firmę Romix Company Sp. z o.o., producenta m.in. elementów mocujących z siedzibą w Mościskach;
- red. Sebastian Kraszewski (Kickster) uhonorował firmę Mechatronika Wyposażenie Dydaktyczne za ofertę pomocy techniczno-dydaktycznych dla szkolnictwa zawodowego wszystkich szczebli nauczania w specjalnościach motoryzacyjnych.

Następnie przewodniczący kapituły plebiscytu dr inż. Rafał Sosnowski i dyrektor targów motoryzacyjnych MTP Dariusz Wawrzyniak ogłosili, że tytuł Grand Prix Plebiscytu Press Trade Award 2024 został przyznany red. Maciejowi Gisowi.

Laureat plebiscytu tytuł magistra inżyniera uzyskał na Wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej. Stopień doktora nauk technicznych obronił na Wydziale Inżynierii Transportu Politechniki Poznańskiej. Ścieżka zawodowa Macieja Gisa skupia się na kwestiach naukowych. W Instytucie Transportu Samochodowego zajmował się szeroko pojętą tematyką ochrony środowiska w sektorze transportu. Poza pracą naukową rozwijał swoje zainteresowania, aktywnie działając jako dziennikarz w czasopiśmie i na portalach o tematyce motoryzacyjnej. Obecnie piastuje stanowisko kierownika biura komunikacji w Polskim Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych, jest też kierownikiem kampanii elektromobilni.pl.

Zredagował:
Sławomir Kocznur
Pytania i uwagi:
sekretariat@stm.org.pl



ABC - rozrząd

Obejrzyj film instruktażowy, zeskanuj kod QR!

