



REKOMENDACJE I WNIOSKI PO KONFERENCJI

Stowarzyszenia Klubu Absolwenta Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki
Warszawskiej z dnia 23 października 2025

„Możliwość adaptacji istniejących pojazdów w obliczu zagrożeń”

Organizatorzy Konferencji, zgodnie i wspólnie, po dyskusji, przygotowali następujące wnioski, oraz rekomendują ich pilną realizację i wdrożenie.

1. Rozpoczęcie dialogu strony Rządowej z polskim przedsiębiorcami, którzy posiadają duże doświadczenie praktyczne i rynkowe (gotowa wiedza);
2. Wykorzystanie doświadczeń polskich przedsiębiorców jako wsad do rozwoju, zmian, projektów strategicznych;
3. Zagwarantowanie szybkości implementacji zmian i nowych strategii w obliczu zagrożeń i zmieniających się potrzeb rynkowych;
4. Konieczność dokonania zmian legislacyjnych skutkujących:
 - a. zniesieniem barier w szybkim rozwoju technologii;
 - b. umożliwieniem szybkiego aplikowania innowacyjnych rozwiązań i technologii w gospodarce i gałęziach przemysłowych;
 - c. zabezpieczeniem infrastruktury i łańcuchów dostaw na wypadek klęsk, zagrożeń i konfliktów;
 - d. wprowadzeniem standardów i wymagań celem przygotowania infrastruktury na wypadek klęsk, zagrożeń i konfliktów;
 - e. zmiana procesów patentowych w celu zagwarantowania ochrony własności wytwórcy na Polskim rynku;
5. Wykorzystanie ultranowoczesnej bazy laboratoryjnej i badawczej polskich firm (zbudowana w ramach różnych programów dotacyjnych), która powinna „pracować” na potrzeby tworzenia nowych, skutecznych rozwiązań na wypadek aktualnych zagrożeń;
6. Konsolidacja Stowarzyszeń branżowych oraz uczelnianych jako platform wymiany kompetencji, doświadczeń, know-how. Budowanie okrągłego stołu, think-tanków technicznych, które będą miały umiejętności kojarzenia biznesu z nauką i administracją publiczną na rzecz obronności oraz bezpieczeństwa naszego kraju.

Szczegółowe wnioski i rekomendacje z konferencji:

1. Wymagania dotyczące rozwiązań technicznych dla pojazdów specjalnych w szczególności Straży Pożarnej (zarówno PSP jak i OSP):
 - a. unifikacja procesu zakupu sprzętu, ograniczenie typów, modeli. Zapewnienie interoperacyjności na poziomie minimum krajowym.
 - b. unifikacja koniecznego wyposażenia sprzętu (wyposażenie pojazdów specjalnych) poprzez zapewnienie interoperacyjności na poziomie minimum krajowym
 - c. zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów specjalnych poprzez:
 - i. obowiązkowe stosowanie wkładek antyprzebieciowych w oponach
 - ii. wprowadzenie wymagań EMC i ograniczeń emisji EMI dla pojazdów pożarniczych o znaczeniu strategicznym, w celu zmniejszenia ryzyka ich wykrycia i zakłóceń działania w warunkach konfliktu. Nowoczesne pokładowe systemy elektroniczne pojazdów emitują sygnały, które mogą być łatwo wykorzystywane do lokalizacji tych pojazdów (np. przez drony).
 - iii. obowiązek stosowania w pojazdach specjalnych nowoczesnych nisko emisyjnych pokładowych systemów elektronicznych w celu ograniczenia ich lokalizacji (np.: poprzez drony)
 - iv. obowiązek stosowania przygotowania pod montaż dodatkowego zabezpieczenia czynnego i biernego w pojazdach specjalnych (opancerzone kabiny i systemy ochrony CBRN)
 - d. Zmiana podejścia w obszarze wymagań środowiskowych – priorytet zapewnienie sprawności, dostępności i działania w warunkach zagrożenia:
 - i. dopuszczenie silników o obniżonej emisji – np.: do Euro 3. Skutkujące zwiększoną odpornością na usterki w warunkach polowych i konfliktach oraz łatwością w naprawie przy zmniejszeniu wymagań serwisowych;
 - ii. Zniesienie konieczności stosowania AdBlue do oczyszczania spalin w pojazdach specjalnych, co w warunkach konfliktu, klęsk lub zagrożeń zapewni ich funkcjonowanie i dostępność;
 - e. Wprowadzenie nowej kategorii pojazdów o dużej pojemności wodnej (np. 8 000–30 000 l) i zabudów w systemie modułów wymiennych z odrębnymi kryteriami dopuszczenia, warunkami bezpieczeństwa oraz zasadami oceny stabilności uwzględniającymi specyfikę wielkogabarytowych cystern.

Dotychczasowe, tradycyjne wymogi stabilności i parametrów geometrycznych są nieadekwatne do konstrukcji ciężkich cystern. Osobna klasyfikacja umożliwi dostosowanie norm do rzeczywistych potrzeb (np. transport dużej ilości wody w regionach dotkniętych suszą lub przy pojawieniu się problemów w zaopatrzeniu w wodę w sytuacji prowadzenia długotrwałej akcji gaśniczej wymagającej stałego i długiego podawania prądu wodnego, przy braku możliwości skutecznego i efektywnego zaopatrzenia w wodę przez lokalną sieć hydrantową pojazdów zaangażowanych w daną akcję).

2. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdów specjalnych o zwiększonej DMC (>3,5t) w ramach prawa jazdy kat. B.

3. Wprowadzenie do używania (homologacja) zdalnie sterowanych pojazdów pożarniczych (UGV) przeznaczonych do działań w strefach wysokiego ryzyka, w tym do samodzielnego wjazdu do pomieszczeń zamkniętych.
4. Utworzenie wyspecjalizowanego ośrodka rejestracji i dopuszczeń pojazdów specjalnych, który przejmie od wydziałów komunikacji kompetencje w zakresie oceny technicznej i rejestracji pojazdów specjalnych i oceny ich przydatności.
5. Wprowadzenie wymogu minimalnego udziału krajowej produkcji w zakupach pojazdów specjalnych oraz obowiązku fizycznego utrzymania zapasu części krytycznych fizycznie na terenie Polski (brak opcji dostarczenia takich części z magazynu z zagranicy) przez producentów lub ich przedstawicieli przez okres 15 lat od daty pierwszej rejestracji danego pojazdu.
6. Zmiana zasad ocen ofert w przetargach tak, aby kryterium jakościowe i techniczne miało większą wagę (np. min. 50%), a cena była jedynie jednym z elementów oceny. Dodanie kryteriów związanych z interoperacyjnością.
7. Obowiązek przeprowadzania wszelkich procedur homologacyjnych, odstępstw i dopuszczeń jednostkowych pojazdów specjalnych w ramach krajowych instytucji i jednostek badawczych, przy zachowaniu racjonalności czasu i kosztów.
8. Stworzenie ogólnopolskiej strefy przemysłowej dającej ochronę i gwarancję zachowania łańcucha dostaw w czasie sytuacji wyższej konieczności. Strefa powinna dotyczyć wybranych krajowych zakładów produkcyjnych niezbędnych w produkcji dla potrzeb obrony cywilnej oraz ośrodków naukowych biorących udział w dyfuzji wiedzy.
9. Stworzenie ogólnopolskiej sieci napraw pojazdów specjalnych wraz z zabezpieczeniem materiałowym (części i akcesoria)

Opracowanie wspólnie ze środowiskiem uczelnianym ścieżki dydaktycznej zabezpieczającej potrzeby wynikające z zagrożeń i konfliktów np.: balistyka, materiałoznawstwo, systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego w pojazdach specjalnych.

Apelujemy o pilną dyskusję i wdrożenie postulatów przyjętych w ramach II edycji konferencji „Możliwość adaptacji istniejących pojazdów w obliczu zagrożeń”

W panelach dyskusyjnych konferencji wzięli udział przedstawiciele następujących firm i instytucji:

Maskpol S.A., CFT Precyzja Sp. z o.o., AMZ Kutno S.A., Media, Bumar Łabędy S.A., Instytut WITPiS. Instytut Elektrotechniki – Sieć Badawcza Łukasiewicz, Volvo Trucks Polska Sp. z o.o., Scania Polska S.A., Radio Automatyka Sp. z o.o., Nysa Zakład Pojazdów S.A., KH – Kipper Sp. z o.o., FC Auto System Sp. z o.o. oraz przedstawiciele Władz Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej

Andrzej Walewski
Prezes Stowarzyszenia Klub Absolwenta
Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych
Politechniki Warszawskiej