

A VILLANYAUTÓK MÁR A KANYARBAN VANNAK

Erősödhet a szegedi mérnökképzés

Nem temeti a belső égésű motorokat Palkovics László, a villanyautók fejlesztésének hazai kormánybiztosa, aki szerint az önműködő járművekre is várni kell még. Az utóbbi területen a jogi szabályozás messze kullog a technológia mögött.

SZEGED
KOVÁCS ANDRÁS

Palkovics László először volt autós ember, a Knorr-Bremse fékrendszergyártó cég fejlesztési igazgatója, tanszékvezető és professzor, s csak később lett oktatói államtitkár. Egy éve a vezető nélküli, valamint az elektromos hajtású járművek fejlesztésének és gyártásának hazai kormánybiztosa.

– Szeretnénk megerősíteni a mérnökképzést, a Budapesti Műszaki Egyetem vetélytársává tennénk a szegedit – mondta lapunk kérdésére a múlt héten az ELI Tudomá-



Palkovics László: Hozhat a gép erkölcsi döntést? FOTÓ: TÖRÖK JÁNOS

nyos Park projektindítója kapcsán Szegedre érkezett államtitkár. Szerinte most még nincs érdemi versenytársa a BME-nek, és ez a fővárosiaknak sem lehet rossz hír, hiszen mindenki akkor tud többet teljesíteni, ha jók, jobbak az ellenfelei.

A járműipar felé is elmozduló Szegedi Tudományegyetem rektora a világnál szkeptikusabb villanyautóügyben – a területért felelős Palkovics László is az, de ahogy fogalmaz, inkább realista, ahogy szerint Szabó Gábor is az.

– Semmiképpen nem temetném tíz éven belül a belső

égésű motort, bár az biztos, hogy sok lesz a változás – árnyalja a képet a szakember. A tisztán elektromos üzem meghatározó elterjedésére még sokáig várni kell, de szerinte egyre több autót fog villanymotor mozgatni, illetve rásegíteni a hajtásra. Az ügyet gyorsíthatja, ha a városközpontokból kizárják a belső égésű erőforrással hajtott autókat. Változatlanul kulcskérdés az akkumulátorkapacitás, ami fékezi ezt az irányt, és lassíthatják azok a

Semmiképpen nem temetném tíz éven belül a belső égésű motort, bár az biztos, hogy sok lesz a változás.

Palkovics László

ritka fémek is, amelyek valóban korlátozott hozzáférésűek, és nem csak a nevükben azok. És még fontosabb, milyen áron termeljük meg az elektromos áramot, és mennyi ebből az igazán „zöld”.

Már a mai modern autók is részben önműködők, és rohamléptekkel haladunk a teljesen autonóm járművek felé. – Technológiában már régen adott az önműködő jármű, működik is, de itt komoly fék a jogi felelősség kérdése – mondja Palkovics László. Hangsúlyozza, nem lesz egyszerű eldönteni, hogy egy balesetnél a gyártó, az alkatrész-beszállító, a szervíz vagy az autóját elhanyagoló tulajdonos a hibás. Vagy éppen a hálózatszervező, mert ezek az autók nem magukban, hálózaton közlekednek majd.

Ugyanilyen fontos, hogy hozhat-e erkölcsi döntést veszélyhelyzetben a mesterséges intelligencia. Vagyis ha választhat, hogy kit üssön el, akkor a kisebbet vagy a nagyobbat fogja? – A tudomány most még tiltakozik az ellen, hogy erről döntsön az autó, illetve a hálózat, de a fejlődés vége megjósolhatatlan – hagyja nyitva a kérdést az önműködő autók témaköréért felelős kormánybiztos.