

Komunikat prasowy

27.05.2021 r.

W samochodzie jutra nie zaśniesz za kierownicą

Co dziesiąty wypadek na autostradach i co dwunasty na drogach ekspresowych jest wynikiem zmęczenia lub zaśnięcia kierowcy. Rozwiązaniem problemu są elektroniczne systemy, które utrudniają zaśnięcie w trakcie jazdy. Już niebawem staną się standardowym wyposażeniem wszystkich nowych pojazdów.

Z danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS wynika, że **10 proc. wypadków na autostradach i co dwunasty wypadek na drogach ekspresowych jest wynikiem zmęczenia lub zaśnięcia za kierownicą**. Z kolei analizy Komisji Europejskiej wskazują, że nawet 20 proc. wypadków może być spowodowanych zmęczeniem. Jednym z powodów takiego stanu rzeczy jest długa i monotonna jazda, która sprzyja utracie koncentracji. Szacuje się, że **kierowanie pojazdem przez kilkanaście godzin porównywalne jest z jazdą po spożyciu alkoholu**. Paradoksalnie, **im większe zmęczenie, tym nawet 6-krotnie większa skłonność u kierowców do podejmowania ryzyka dalszej jazdy** - wynika z europejskich badań ESRA. To poważny problem, dlatego od połowy 2022 roku wszystkie nowo homologowane pojazdy w Unii Europejskiej będą wyposażane w detektory monitorujące stan skupienia kierowcy i w razie potrzeby ostrzegą o senności lub zmęczeniu.

*- To kolejny krok na drodze cyfrowej ewolucji transportu kołowego, który ma być bezpieczniejszy i zrównoważony. Proszę zwrócić uwagę, że z każdą generacją pojazdów przybywa wszelkiego typu elektronicznych asystentów, których zadaniem jest dbanie o bezpieczeństwo już nie tylko kierowcy i pasażerów, ale i pozostałych uczestników ruchu. Ta **mnogość systemów stopniowo przybliża nas do pojazdów samosterujących**, które zapewnią nam jeszcze większą ochronę, zauważa prof. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.*

Takie rozwiązania obecnie są opcjonalnym wyposażeniem wielu pojazdów, a w niektórych przypadkach (w wyższych poziomach wyposażenia) standardem. System, oceniając ruch kierowcy sprawdza, czy prowadzący wykonuje precyzyjne manewry i jak często koryguje tor jazdy. O potencjalnym zagrożeniu informuje kierowcę za pomocą sygnału dźwiękowego i komunikatu tekstowego – „czas na przerwę”. **W niedalekiej przyszłości systemy te zostaną wzbogacone o kamery oraz optyczne czujniki** montowane w kabinie pojazdu, które **dzięki specjalnym algorytmom będą nieustannie czuwać nad stanem kierowcy, śledząc jego wzrok oraz ruch głowy**.

Jednak wraz z rozwojem technologii, również tej wykrywającej zmęczenie, pojawia się obawa, że **ich powszechne zastosowanie może być niebezpieczne, m.in. w zakresie cyberbezpieczeństwa**. Z samochodu przejętego przez hakera można będzie pozyskać np. obrazy rejestrowane przez wewnętrzne kamery.

- Istotną zatem staje się kwestia zabezpieczenia aut przed takim scenariuszem, zanim trafią na drogi. Między innymi to zagadnienie jest przedmiotem analiz projektu „AV-PL-ROAD - Polska

*droga do automatyzacji transportu drogowego", który realizujemy wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i Wydziałem Transportu Politechniki Warszawskiej. **Wyniki prac naszego projektu będą swoistym almanachem wiedzy na temat bezpiecznego wdrażania do ruchu drogowego nowoczesnych pojazdów - zautomatyzowanych, a w przyszłości autonomicznych, również pod kątem aspektów prawnych i cyberbezpieczeństwa**, tłumaczy dr inż. Mikołaj Kruszewski z Instytutu Transportu Samochodowego.*

Przypomnijmy, że zgodnie z unijnymi założeniami, poza detektorami wykrywającym senność i zmęczenie kierowcy, w pojazdach **będą musiały pojawić się także systemy odpowiedzialne za kontrolę prędkości, utrzymanie auta na pasie ruchu oraz rejestrację parametrów auta w momencie zderzenia** (tzw. czarne skrzynki). Przepisy zaczną obowiązywać od połowy 2022 roku i dotyczyć będą wszystkich nowych typów samochodów.