

[Akceptuje](#)

W ramach naszej witryny stosujemy pliki cookies w celu świadczenia państwu usług na najwyższym poziomie, w tym w sposób dostosowany do indywidualnych potrzeb. Korzystanie z witryny bez zmiany ustawień dotyczących cookies oznacza, że będą one zamieszczone w Państwa urządzeniu końcowym. Możecie Państwo dokonać w każdym czasie zmiany ustawień dotyczących cookies. Więcej szczegółów w naszej [Polityce Prywatności](#)

[Portal](#) [Informacje](#) [Katalog firm](#) [Praca](#) [Szkolenia](#) [Wydarzenia](#) [Porównania międzylaboratoryjne](#)
[Kontakt](#)



[Laboratoria](#)
[.net](#)
[Innowacje](#)
[Nauka](#)
[Technologie](#)

[Logowanie](#) [Rejestracja](#) [pl](#)

Newsletter

zapisz się



- [Nowe technologie](#)
- [Felieton](#)
- [Tygodnik "Nature"](#)
- [Edukacja](#)
- [Artykuły](#)
- [Przemysł](#)

[Strona główna](#) > [Nowe technologie](#)

Czy autonomiczne auta to przyszłość transportu?

Autonomiczne samochody osobowe, poruszające się bez udziału kierowcy, mogą pojawić się na europejskich drogach w 2020 r. Ciężarówki, ze względu na bardziej złożone kwestie m.in. prawne, dostępne będą pięć lat później - przewiduje koncern Mercedes-Benz.

Jak podkreśla niemiecki producent, półautonomiczna jazda już teraz jest możliwa na co dzień - wiele nowoczesnych aut potrafi samodzielnie znajdować odpowiednie miejsce parkingowe i parkować. Kierowca musi tylko operować pedałami. Samochody wyposażane są też w systemy, które wspomagają jazdę w korkach i automatycznie utrzymują odległość od poprzedzającego pojazdu.

„Wprowadzenie jazdy autonomicznej nie nastąpi jednak z dnia na dzień, lecz w miarę rozwoju technologii. Aby zrewolucjonizować transport drogowy, niezbędne są kolejne stopnie ewolucji. W najbliższych latach, podobnie jak wcześniej, ścieżkę rozwoju w kierunku jazdy autonomicznej określą nowe lub ulepszone systemy wspomagające” - zaznaczają przedstawiciele Mercedes-Benz cytowani w komunikacie.

Nowe możliwości stwarzają m.in. inteligentne technologie komunikacji - Vehicle-to-Vehicle (pojazd-pojazd) oraz Vehicle-to-Infrastructure (pojazd-infrastruktura), znane też jako V2V oraz V2I. Umożliwiają one wymianę informacji pomiędzy poruszającymi się pojazdami oraz otoczeniem autostrady. Właśnie w nich naukowcy i projektanci widzą znaczny potencjał, jeśli chodzi o rozwój samochodów autonomicznych.

Według niemieckich specjalistów wyzwania techniczne uda się dość szybko rozwiązać. Dłużej potrwa tworzenie prawa dopuszczającego tego typu pojazdy do normalnego ruchu oraz przekonanie ludzi, że są one bezpieczne.

Innego zdania jest rzecznik prasowy Instytutu Transportu Samochodowego (ITS), Mikołaj Krupiński - "Mimo że obecna technologia w zasadzie umożliwia produkcję pojazdów w pełni autonomicznych, to na razie trudno prognozować datę upowszechnienia się tych rozwiązań na skalę masową" - powiedział PAP.

"Ingerencji wymagać będzie także infrastruktura, głównie miejska, gdzie autonomiczne pojazdy mogłyby się komunikować np. z systemem zarządzania ruchem" - dodał Krupiński.

W zakresie legislacji w toku są już dalsze zmiany Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 roku, parafowanej i wdrożonej przez niemal wszystkie kraje Europy. Dokument ten po nowelizacji ma stworzyć podstawę do legalizacji jazdy autonomicznej. Zmiana przepisów zmierza ku temu, żeby w przyszłości dozwolone były systemy autonomiczne, które w każdej chwili kierowca będzie mógł włączyć lub zablokować.

Sygnatariuszem konwencji nigdy nie były Stany Zjednoczone, dlatego w kilku stanach wprowadzono regulacje pozwalające na próbną eksploatację samochodów autonomicznych na publicznych drogach.

"Owszem w Stanach Zjednoczonych istnieją regulacje prawne na poziomie wybranych stanów federalnych, dopuszczające pojazdy autonomiczne do ruchu, jednak reszta świata nie zdecydowała się na podobne kroki" - polemizuje Mikołaj Krupiński.

W kategoriach technicznych i prawnych trzeba dodatkowo zapewnić bezpieczeństwo danych i ich przesyłu. Dotyczy to zewnętrznego dostępu do indywidualnych pojazdów, a także transferu danych w ramach V2V i V2I lub komunikacji internetowej.

Poza dopuszczeniem do ruchu niezbędne będzie zdefiniowanie innych aspektów prawnych, takich jak odpowiedzialność za naruszenia przepisów drogowych czy wypadki, których nigdy nie da się całkowicie wyeliminować. To samo odnosi się do ubezpieczeń i odpowiedzialności za produkt.

"Pytanie brzmi, kto ma odpowiadać za zdarzenie drogowe? Kierowca, producent pojazdu, czy może zarządca drogi?" - zastanawia się rzecznik ITS.

Źródło: www.pap.pl

<http://laboratoria.net/technologie/21822.html>

Informacje dnia: [Ekrany dotykowe bez problematycznego indu](#) [Świat atomów i cząsteczek](#) [Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy?](#) [Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#) [Ekrany dotykowe bez problematycznego indu](#) [Świat atomów i cząsteczek](#) [Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy?](#) [Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#)

Partnerzy