
Αυτόνομη οδήγηση στην Ελλάδα; Υπογράφηκε η Υπουργική Απόφαση, πιλοτικό πρόγραμμα στα Τρίκαλα

2022/12/20 16:04 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Προ των πυλών βρίσκεται η λειτουργία του μεγαλύτερου σε μήκους πιλότου αυτόνομης οδήγησης σε αστικό και περιαστικό περιβάλλον στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην πόλη των Τρικάλων, μετά την υπογραφή της σχετικής ΥΑ από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιο για τις Μεταφορές κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο.

Με αφορμή τη δημοσίευση της σχετικής Υπουργικής Απόφασης, ο Υφυπουργός Μεταφορών Μιχάλης Παπαδόπουλος, δήλωσε:

«Το 2014 κάναμε το πρώτο βήμα στην αυτόνομη οδήγηση με το πρόγραμμα για το λεωφορείο χωρίς οδηγό στα Τρίκαλα. Σήμερα, συνεχίζουμε ακόμη πιο αποφασιστικά, **καθορίζοντας τους όρους και τις προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν την ανάπτυξη καινοτόμων προγραμμάτων αυτόνομης οδήγησης στη χώρα μας.**

Στόχος μας είναι η Ελλάδα να παραμείνει στην κορυφή στην Ευρώπη και παγκόσμια στον ταχύτατα αναπτυσσόμενο τομέα της αυτόνομης οδήγησης, διαμορφώνοντας το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει τη λειτουργία του μεγαλύτερου μήκους πιλότου σε αστικό και περιαστικό περιβάλλον στον Δήμο Τρικκαίων».

Η ΥΑ καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την εφαρμογή πιλοτικών προγραμμάτων που αφορούν στην κυκλοφορία επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού, η οποία επιτρέπεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, μετά από τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών της Τροχαίας.

Πώς θα λειτουργήσουν τα προγράμματα αυτόνομης οδήγησης

Η ΥΑ περιγράφει τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορούν να υλοποιηθούν προγράμματα για ερευνητικούς σκοπούς.

Ειδικότερα:

- Η κυκλοφορία επιβατηγού οχήματος θα γίνεται σε συγκεκριμένη διαδρομή ή σε λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας και η κίνησή του θα ρυθμίζεται από τον υπεύθυνο παρακολούθησης κίνησης, ο οποίος δεν θα βρίσκεται εντός του οχήματος.
- Προβλέπεται ότι η κυκλοφορία επιβατηγού οχήματος χωρίς οδηγό γίνεται κατά μήκος συγκεκριμένης αστικής ή περιαστικής διαδρομής, με ομόρροπη φορά προς την υπόλοιπη κυκλοφορία της οδού και σύμφωνα με τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την κατάλληλη σήμανση.
- Το όχημα φέρει κατάλληλο εξοπλισμό που συμμορφώνεται με τους φωτεινούς σηματοδότες κατά μήκος της διαδρομής κίνησης του, ώστε να διασφαλίζεται η προτεραιότητα στην κατεύθυνση κίνησης του οχήματος, ενώ το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητάς του ορίζεται σε 30 χλμ/ώρα.
- Ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος εποπτεύει συνολικά τη λειτουργία του συστήματος εν κινήσει από το κέντρο ελέγχου και πρέπει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης, ενώ υπόκειται υποχρεωτικά σε εκπαίδευση από τον αρμόδιο φορέα (Ερευνητικό Ίδρυμα), που έχει την ειδική τεχνογνωσία για τη λειτουργία του οχήματος που κυκλοφορεί, του εξοπλισμού του και των υποδομών.

Φάσεις υλοποίησης

Κατά τη δοκιμαστική περίοδο προβλέπεται, αρχικά, η κυκλοφορία του συγκεκριμένου οχήματος με παρουσία οδηγού και σε δεύτερο στάδιο, η κυκλοφορία χωρίς την παρουσία οδηγού, αλλά με την παρουσία επόπτη εντός του οχήματος και χωρίς την παρουσία λοιπών επιβατών.

Η μετάβαση από το ένα στάδιο στο άλλο γίνεται μόνο μετά από επιτυχή αξιολόγηση του προηγούμενου σταδίου, ενώ σε περίπτωση βλάβης, προβλέπεται η άμεση ακινητοποίηση του οχήματος.

Τεχνικές προδιαγραφές

Σημειώνεται ότι για τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό ορίζονται συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές τις οποίες πρέπει να πληροί το όχημα, όπως το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS).

Το σύστημα αυτό, μεταξύ άλλων, είναι ικανό: να λειτουργεί σε ασφαλείς ταχύτητες και να επιδεικνύει προληπτική συμπεριφορά σε αλληλεπίδραση με τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, καθώς και να ανιχνεύει και να αντιδρά κατάλληλα σε

αντικείμενα και συμβάντα που σχετίζονται με το καθήκον δυναμικής οδήγησης, όπως τα μηχανοκίνητα οχήματα και άλλοι χρήστες του οδικού δικτύου (ποδήλατα, σκούτερ, αναπηρικά αμαξίδια, πεζοί και εμπόδια).