

Ограничения от 30 км / ч, определени за разпространение през 2021 г.

Град Париж ще разшири границите на 30 км / ч, за да обхване целия град от 2021 г. и започна обществена консултация по мярката. С този ход влиза в сила предизборно обещание на кмета Ан Идалго. В продължение на няколко години Париж има ограничение от 30 км / ч, обхващащо широка зона, но сега ще бъде стандартната скорост навсякъде, с изключение на околновръстния път и пешеходните зони. През последните години Гренобъл, Лил и Нант направиха подобни движения към ограниченията по подразбиране от 30 км / ч.

В съседна Испания правителството заяви, че предприема следващите стъпки към законова промяна, която може да доведе до намаляване на скоростта на градските пътища до 30 км / ч или по-ниска в цялата страна до следващата година. В Холандия продължават дискусии и за намаляване на ограниченията за градска скорост по подразбиране.

Град Билбао обяви, че ще бъде първият град с над 300 000 жители, който ще има ограничение от 30 км / ч в целия град. Почти 90% от улиците на града вече имат долната граница, но останалите 50 км / ч улици вече ще имат 30 км / ч.

Брюксел, белгийската столица, също ще се движи до 30 км / ч през по-голямата част от улиците от 2021 г.

Във всички случаи градските власти посочват множество ползи от преместването, включително повишена безопасност, намалено замърсяване и правене на градските центрове по-приятелски настроени към велосипедистите и пешеходците.

ETSC от много години спори за ограниченията от 30 км / ч в райони с голям брой пешеходци и велосипедисти, в близост до

училища и в жилищни райони. Най-ефективните схеми включват промени в инфраструктурата, които насърчават спазването на скоростта, както и подходящо прилагане.

Австрия и Германия ще увеличат глобите за превишена скорост

Както Австрия, така и Германия са в процес на промяна на законите за движение, за да увеличат санкциите за превишена скорост.

Миналият месец австрийският министър на транспорта заяви, че глобите за скоростните превозни средства могат да бъдат удвоени и конфискацията на превозни средства може да стане опция в екстремни случаи, например когато санкционираните продължават да шофират след забрана. В някои случаи забраните за шофиране също ще бъдат удвоени.

Съобщението беше приветствано от австрийския член на ETSC KFV.

Междувременно политическите преговори за реформи в законите за движение в Германия продължават и вероятно ще включват удвояване на глобите за превишена скорост в градските райони, както и нови правни защити за изскачащи велосипедни алеи, които са били обект на правни предизвикателства от крайните десни AfD парти.

В памет: професор Петър Холо

Екипът на ETSC съжаляваше да чуе за смъртта на професор Péter Holló, извисяваща се фигура в пътната безопасност в Унгария и дългогодишен сътрудник на ETSC.

Кариерата на професор Холо обхваща почти пет десетилетия, като се издига до позицията на ръководител на пътната безопасност и инженеринг на движение в Унгарския институт за транспортни науки. Той ръководи разработването на първата унгарска национална програма за безопасност на движението и беше експерт по показателите за ефективност на пътната безопасност и икономиката на пътната безопасност.

Той служи като експерт на ETSC за индекс на пътната безопасност (ПИН) за Унгария, а също така участва в много други международни форуми, включително Международната група за данни и анализ на безопасността на движението на ОИСР (IRTAD).

Преди всичко той беше известен като любезен колега, щедър към времето си и винаги готов да предложи помощ.

Euro NCAP пуска рейтинги за усъвършенствани системи за подпомагане на водача

Euro NCAP пусна нова схема за рейтинг на системи за подпомагане на водача, монтирани на последно поколение превозни средства, включително усъвършенстван круиз контрол и помощ за поддържане на лентата. Някои производители са критикувани за използването на неподходящ маркетинг, слабо

наблюдение на драйверите или лошо архивиране на безопасността.

За своята оценка за 2020 г. на така наречените системи за „подпомагане на магистрала“, Euro NCAP разработи специален протокол за изпитване и оценка, разделен на две основни области: Компетентност за подпомагане, базирана на баланса между ангажираността на водача и подпомагане на превозното средство, и Архивиране на безопасността.

Системите печелят точки във всяка от тези области. Но някои допринасят за по-голям дял от резултата от други. Резултатът в първите две области на оценка – ангажираност на водача и помощ за превозни средства – се сравнява и по-лошият резултат допринася за общия резултат. „Балансирането“ на тези две области повтаря тестовете Euro NCAP за 2018 г., които показаха, че доброто представяне в едната област не е полезно, освен ако не е придружено от добро представяне в другата. По-лошият резултат се добавя към резултата от Safety Backup, за да се получи общо. След това общите резултати се разделят на степенувания.

Tesla, марката, която най-агресивно предлага на пазара своята технология „автопилот“ и „пълна способност за самоуправление“, получи оценка „умерен“ за своя модел 3. Euro NCAP разкритикува заблуждаващите си маркетингови материали и липсата на драйвер, базиран на камера система за мониторинг. Превозното средство е получило и 0 точки за „сътрудничество при шофиране“. Автомобилът обаче спечели максимални точки за адаптивен круиз контрол, помощ при управление, избягване на сблъсък и резервна функция в случай на повреда в системата. В заключение Euro NCAP заяви, че „Tesla Model 3 превъзхожда нивото на помощ за превозни средства, но не успява да балансира това високо ниво на поддръжка с подобно ниво на ангажираност на водача, което води до евентуална прекалена зависимост“.

Автомобилите от Audi (Q8), BMW (3 серии) и Mercedes (GLE) са постигнали най-високи резултати, според новата система за тестване – постигане на рейтинги „много добър“. Nissan Juke

беше отличен с „умерен“ рейтинг, заедно с Tesla. Renault Clio и Peugeot 2008 успяха само с оценка за „влизване“. В последния случай Euro NCAP предупреди, че „в случай на неотзивчив шофьор 2008 деактивира системата, оставяйки превозното средство без контрол“.

В свързано развитие представители на автомобилната индустрия предложиха в ИКЕ на ООН в Женева да регулират системите за подпомагане на задържането на ленти от ниво 2, които биха имали за цел да задържат превозното средство в лентата за шофиране, без да изискват от водачите да държат ръцете си волана.

Изглежда, че превозно средство с такава технология се управлява само, но като помощна система водачите ще останат отговорни за наблюдението на средата на шофиране, както и за осигуряването на безопасна експлоатация на превозното средство и ще се очаква да се намесят всеки момент, ако е необходимо.

ETSC е много загрижен за отдалечените системи за подпомагане на поддържането на лентата от ниво 2, тъй като те размиват разликата между асистирано шофиране и автоматизирано шофиране. Според ETSC трябва да има ясно разграничение между тези два типа системи, с много ясен контраст в интерфейса човек-машина (HMI).

При асистирано шофиране от водача трябва да се изисква да държи ръцете си на волана – с практически очи, които са насочени към очите. От друга страна, отдалечаването ще бъде запазено за автоматизирани системи за шофиране, което ясно би сигнализирано на потребителите, че те са свободни да извършват други дейности – предаването ще означава разрешение да отклоните погледа си от пътя.

Промяната на ролята от шофьор на оператор в асистиращите системи за предаване на ръце ще бъде придружена от рискове за безопасността, като психическо натоварване, повишена умора и време за реакция, наред с други.

Доклад на холандския съвет за безопасност показва рисковете за безопасността при практически версии на асистиращите системи за поддържане на лентата, тъй като се установява, че водачите надценяват възможностите на системата, като разчитат на тях, без да знаят ограниченията; това води до изключване на водача от шофьорската задача.

Автомобилната индустрия казва, че това може да бъде решено чрез системи за наблюдение на водачите. Но това предполага, че такива системи са напълно надеждни, което означава, че те не само ще открият дали шофьорите са съсредоточени към пътя, но всъщност само, обръщат внимание. Освен това се предполага, че такива системи за наблюдение могат да покрият 100% от населението, което шофира и 100% от ситуациите при шофиране. Предаването на ръчно управление, но системите, контролирани от водача, все още биха изпратили грешен сигнал на водачите, тъй като това само още повече размива разликата между асистираща система и автоматизирана система за шофиране.

Застрахователите предупреждават за рисковете от автоматизирано шофиране по пътищата в Обединеното кралство

Thatcham Research и Асоциацията на британските застрахователи (ABI) призовават правителството на Обединеното кралство да преразгледа плановете си за въвеждане на автоматизирани системи за поддържане на ленти (ALKS) по пътищата в

Обединеното кралство в началото на 2021 г., защото „това ще изложи живота на ползвателите на пътя на риск“.

Организациите казват, че правителството трябва да предприеме по-нататъшна работа, за да гарантира, че пътната безопасност се разглежда изцяло, преди да въведе автоматизирани системи за поддържане на ленти.

Загрижеността е повдигната, тъй като както функционалността на технологията ALKS, така и разпоредбите, съгласно които ще работят, ще означават, че те не могат да възпроизведат това, което може да направи компетентен и ангажиран човешки водач и, по мнението на Thatcham Research и ABI, не са достатъчно безопасни да се класифицира като „Автоматизирано шофиране“.

Thatcham Research има сериозни опасения за безопасността по отношение на плана, тъй като автоматизираните системи за поддържане на ленти са до голяма степен базирани на днешната технология за подпомагане на шофирането.

„Планът на правителството застрашава пътната безопасност“, обясни Матю Ейвъри, директор на Research Thatcham Research. „Автомобилистите биха могли да гледат телевизия в колата си от началото на следващата година, защото вярват, че на тяхната автоматизирана система за поддържане на лентата може да се вярва напълно, за да вършат работата на човек шофьор.

„Но това не е реалността. Ограниченията на технологията означават, че тя трябва да бъде класифицирана като „Асистирано шофиране“, тъй като водачът трябва да е ангажиран и готов да поеме управлението. “

В свързана разработка Tesla започна да изтласква софтуерна актуализация на неопределен брой превозни средства в САЩ, въвеждайки бета версия на „Пълно самоуправление“. Системата обаче не може да се самоуправлява – няма налично в момента превозно средство – и компанията предупреди шофьорите да следят системата и да бъдат готови да се намесят по всяко време, отбелязвайки, че системата може да „направи грешно нещо

в най-лошия момент ”.

В отговор на актуализацията на Tesla американската Национална администрация за безопасност на движението по пътищата заяви, че ще „следи внимателно новата технология и няма да се поколебае да предприеме действия за защита на обществеността от неразумни рискове за безопасността“.

Потребителският тест на е-скутери води до препоръка „вземете колело“

Тестът на потребителската асоциация за най-продаваните електронни скутери в Белгия не успя да доведе до препоръчана най-добра покупка и вместо това организацията предложи хората вместо това да купуват велосипеди.

Проклятият доклад на Test-Achats / Test Aankoop, базиран на специално разработени лабораторни тестове, както и на тестов маршрут на пътя, открива множество проблеми с устройствата. Един конкретен проблем беше повреда на батерията или проблеми със спирането при мокри условия. Организацията определи спирачния път при мокро време като „отвратителен“.

Говорител каза на белгийските медии, „ние съветваме да не носите електрически скутер вкъщи. Ако наистина искате да инвестирате в решение за мобилност, препоръчваме да закупите велосипед или сгъваем велосипед. “

Електронните скутери не подлежат на същите технически стандарти като велосипедите и не подлежат на типово одобрение по начина, по който са електрическите мотопеди с по-висока

скорост. Те се регулират ефективно подобно на играчките. Европейската комисия наскоро започна изследване за най-добрия начин за регулиране на електронни скутери и други лични превозни средства за електронна мобилност в бъдеще. Работата се извършва от лабораторията за транспортни изследвания в Обединеното кралство (TRL).

Европейската платформа за изследване на пътната безопасност FERSI наскоро пусна доклад за правния статус на електронните скутери в Европа и откри редица различни закони, които се прилагат по отношение на максималните скорости, възрастовите ограничения, изискванията за каска и други фактори.

Великобритания, иска да затвори вратичката и да предотврати използването на ръчен телефон по време на шофиране

Правителството на Обединеното кралство ще промени закона през следващата година, за да гарантира, че всяка употреба на мобилни телефони от ръцете е забранена.

Съгласно действащото законодателство телефонните разговори и изпращането на текстови съобщения, докато държите телефон, са забранени, но много от другите функции, изпълнявани на съвременните смартфони, не са.

Новата правна промяна, която се очаква догодина, ще затвори вратичката, но все пак ще позволи използването на телефони със

свободни ръце.

Изследванията показват, че използването на телефони със свободни ръце може да бъде толкова разсейващо, колкото използването на ръчни устройства – така че не е ясно каква ще е разликата от промяната в статистиката за сривове.

Испания да намали допълнително ограниченията за шофиране

Испанското правителство планира да намали лимита за шофиране, след употреба на алкохол за професионални и начинаещи шофьори до 0,2 g / l – от 0,3 g / l.

Този ход би довел Испания до няколко други държави – тъй като в момента тя е единствената държава с ограничение от 0,3 g / l за всеки клас водачи. В Европа начинаещите и професионалните шофьори често са обект на по-ниски граници в сравнение с другите шофьори – и много страни имат нулев толеранс към тези групи или към всички шофьори.

<https://etsc.eu/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/>

Системите АЕВ намаляват

сблъсъците отзад с 45%

Проучване, проведено за италианския член на ETSC ACI от Фондация Filippo Caracciolo в сътрудничество с Политехниката в Торино, изследва реалната ефективност на автоматизираните системи за аварийно спиране (АЕВ) при предотвратяване на сблъсъци отзад.

Авторите препращат данни, включително: информация от записващи устройства за събития в извадка от 1,5 милиона превозни средства през 2017 г. и 1,8 милиона през 2018 г. ; информация за естеството на сблъсъците, извлечена от базата данни ACI-ISTAT и информация за модела на автомобилите на пътя (Общественият автомобилен регистър).

Изследването разглежда конкретно сблъсъците отзад и ролята на системата за подпомагане на спирачките. Резултатите показаха, че въвеждането на системата за подпомагане на спирачките значително подобрява безопасността. Намаляването на инцидентите отзад при превозни средства на възраст под три години се изчислява на 45%: средно почти всеки втори сблъсък отзад е избегнат благодарение на технологията.