

گام تازه تویوتا به سوی «تصادفات صفر»

زمانه در حال تغییر است و آنچه زمانی مجموعه‌ای از قابلیت‌های «اختیاری» ایمنی در خودروها محسوب می‌شد و به سادگی قابل غیرفعال کردن بود، ممکن است به زودی دائمی شود.



زمانه در حال تغییر است و آنچه زمانی مجموعه‌ای از قابلیت‌های «اختیاری» ایمنی در خودروها محسوب می‌شد و به سادگی قابل غیرفعال کردن بود، ممکن است به زودی دائمی شود.

به گزارش ایسنا، این خبر را نخستین بار وب سایت ChasingCars منتشر کرد و گزارش داد که تویوتا در حال بررسی این موضوع

است که مانع از خاموش کردن برخی امکانات ایمنی توسط رانندگان در خودروهایش شود.

به نقل از نیواپلس، به گفته آکیهرو سارادا، رئیس مرکز توسعه نرم افزار تویوتا، این خودرو ساز ژاپنی متعهد به دستیابی به هدف «صفر تصادف رانندگی» است و نه فقط صفر تلفات، بلکه حذف کامل همه تصادفات. او می‌گوید: هدف نهایی ما ریشه کن کردن

تمام تصادفات رانندگی است و البته رانندگی خودران فناوری ضرورتی برای تحقق یک محیط ایمن است. ما باید بررسی و تصمیم

گیری کنیم که آیا دکمه «خاموش» را فعال نگه داریم یا خیر.

با این حال یک نکته وجود دارد. تویوتا در حال بررسی این است که در دو حالت به رانندگان اجازه دهد موقتا سیستم های ایمنی را

خاموش کنند یا به دلخواه خود رانندگی کنند. نخست در جاده های عمومی که نرم افزار خودرو تشخیص دهد وسیله نقلیه یا عابر

دیگری در اطراف نیست و دوم در پیست های مسابقه.

سارادا می‌گوید: برای مثال، در پیست مسابقه، رانندگی خودکار و دستی می‌توانند هم زمان وجود داشته باشند. در مناطقی

که رانندگان می‌توانند از رانندگی لذت ببرند، می‌خواهیم اختیار انتخاب شیوه رانندگی را به آن‌ها بدهیم.

این بحث در زمانی مطرح می‌شود که بخش بزرگی از رانندگان خواهان امکانات ایمنی بیشتر هستند، در حالی که برخی دیگر

این سیستم‌ها را آن قدر مداخله گر می‌دانند که لذت رانندگی دستی را از بین می‌برد.

برای نمونه، مطالعه ای نشان می‌دهد از هر پنج راننده، یک نفر ترجیح می‌دهد امکانات ایمنی خودرویش را غیرفعال کند. این

پژوهش که بیش از ۴۸۰ هزار پرونده خسارت را بررسی کرده، نشان داده ۶۹ درصد رانندگان به این دلیل این قابلیت‌ها را خاموش

می‌کنند که آن‌ها را «آزاردهنده، حواس پرت کن و بیش از حد حساس» می‌دانند.

۲۳ درصد گفته‌اند احساس می‌کنند به این سیستم‌ها نیازی ندارند و ۱۳ درصد نیز اعلام کرده‌اند به آن‌ها اعتماد ندارند. این

نتایج شکاف میان قابلیت‌هایی که سازندگان در خودروها نصب می‌کنند و آنچه رانندگان در شرایط واقعی استفاده می‌کنند را

نشان می‌دهد.

سارادا تأکید می‌کند: ما باید با دقت بررسی کنیم که آیا واقعا لازم است تا این حد کنترل را در دست بگیریم که رانندگان را از لذت

رانندگی محروم کنیم یا خیر.

وی افزود: رانندگان هیجان می‌خواهند. با استفاده از داده‌های متصل، می‌توان به آن‌ها اطلاع داد که در برخی شرایط امکان

رانندگی لذت بخش تر وجود دارد و هم زمان چند ثانیه پیش از بروز خطر هشدار دریافت کنند.

با این حال، اگر خودروها، موتورسیکلت‌ها یا عابران دیگری در نزدیکی باشند، حتی این «انعطاف» نیز ممکن است مانع خاموش

کردن سیستم‌هایی مانند حفظ خودرو در بین خطوط یا کنترل محدودیت سرعت در جاده‌های روستایی شود. این موضوع نوعی

تعادل ظریف میان ایمنی و اختیار راننده است.

اما اهمیت ماجرا از اینجا ناشی می‌شود که تویوتا سال‌ها در مقررات ایمنی خودرو پیشگام بوده است. برندهای لکسوس و

تویوتا از نخستین شرکت‌هایی بودند که هنگام حرکت خودرو، دسترسی به برخی قابلیت‌ها مانند تغییر تنظیمات سیستم ناوبری

ماهواره‌ای را به طور موقت محدود کردند. اقدامی که بعدها دیگر خودروسازان نیز انجام دادند.

اگر تویوتا این تصمیم را اجرا کند، احتمالا سایر شرکت‌ها هم از آن پیروی خواهند کرد و این به معنای کنترل کمتر برای رانندگان

است؛ موضوعی که برای برخی نگران کننده است.