

Definicija matrice rizika projekta autonomnog vozila

Jurjević, Davorka

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Applied Sciences in Information Technology / Veleučilište suvremenih informacijskih tehnologija**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:289:510430>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-27**

Repository / Repozitorij:

[VSITE Repository - Repozitorij završnih i diplomskih radova VSITE-a](#)



VELEUČILIŠTE SUVREMENIH INFORMACIJSKIH TEHNOLOGIJA
STRUČNI PRIJEDIPLOMSKI STUDIJ INFORMACIJSKIH
TEHNOLOGIJA

Davorka Jurjević

ZAVRŠNI RAD

DEFINICIJA MATRICE RIZIKA PROJEKTA AUTONOMNOG
VOZILA

Zagreb, rujna 2023.

Studij: Stručni prijediplomski studij informacijskih tehnologija
smjer baze podataka i web dizajn

Student: **Davorka Jurjević**

Matični broj: 2019002

Zadatak završnog rada

Predmet: Vođenje projekata i dokumentacija

Naslov: **Definicija matrice rizika projekta autonomnog vozila**

Zadatak: U radu je potrebno opisati temeljne značajke projekta autonomnog vozila. U nastavku definirati matricu rizika na projektu autonomnog vozila. U praktičnom dijelu, a na temelju definirane matrice rizika, primijeniti raspoloživo programsko rješenje upravljanja rizicima.

Mentor: dr. sc. Milorad Nikitović, prof. v. š.

Zadatak uručen
kandidatu: 23.3.2023.

Rok za predaju rada: 30.9.2023.

Rad predan: _____

Povjerenstvo:

Edmond Krusha, v. pred.	član predsjednik	_____
dr. sc. Milorad Nikitović, prof. v. š.	mentor	_____
Alan Mahmutović, pred.	član	_____

SADRŽAJ

1. UVOD	6
2. TEMELJNE OSOBINE PROJEKTA AUTONOMNOG VOZILA	8
2.1. Senzorika i percepcija okoline	8
2.1.1. Različiti tipovi senzora	8
2.1.2. Integracija senzora u sustav autonomnog vozila	10
2.2. Odlučivanje i planiranje putanje.....	12
2.2.1. Različiti pristupi odlučivanju i planiranju putanje.....	12
2.2.2. Prednosti i nedostaci različitih pristupa	13
2.3. Komunikacija i povezivost	14
2.3.1. Komunikacijski protokoli za autonomna vozila	15
2.3.2. Integracija s drugim vozilima i infrastrukturom	16
2.4. Sigurnost i pouzdanost	18
3. MATRICA RIZIKA AUTONOMNOG VOZILA.....	20
3.1. Identifikacija rizika.....	21
3.2. Procjena rizika.....	22
3.3. Planiranje upravljanja rizicima.....	24
3.4. Praćenje i kontrola rizika.....	25
4. PRAKTIČNI RAD – DEFINICIJA MATRICE RIZIKA AUTONOMNOG VOZILA I SOFTVERSKOG RJEŠENJA	26
4.1. Matrica rizika	26
4.2. Opći komentar na matricu upravljanja rizikom za autonomna vozila.....	39
5. ZAKLJUČAK	40
LITERATURA	42
SAŽETAK	45
SUMMARY	46

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prednosti i nedostaci različitih pristupa	13
Tablica 2. Matrica procjene rizika	23
Tablica 3. Praćenje i kontrola rizika	25
Tablica 4. Matrica rizika (a): scenarij prije ublažavanja posljedica na autonomnom vozilu	27
Tablica 5. Matrica rizika (b): scenarij poslije ublažavanja posljedica na autonomnom vozilu	28

ZAHVALA

Naša velika, nažalost pokojna, košarkašica Žana Lelas je rekla: „Velikim radom, trudom i željom svih idemo korak po korak naprijed“. Tako i cijelo moje studiranje ne bi bilo uspješno da nije bilo mog malog tima velikih ljudi bez kojih ne bih došla do ove diplome.

Velika hvala svim mojim prijateljima, oni znaju koji su, zato što su sve ove godine bili uz mene i veselili se svakom položenom kolokviju i ispitu. Hvala mojoj Maris koja je s velikim strpljenjem objašnjavala sve matematike kako bih ih uspješno položila. Hvala svim dekanima, Ani, profesorima i asistentima na faksu koji su imali strpljenja sa mnom.

Hvala, prije svega velikom čovjeku, mom mentoru prof. Miloradu Nikitoviću, koji mi je i u ovim mojim godinama proširio vidike i dao nova znanja te bio uz mene pri pisanju završnoga rada. Hvala prof. Jurici Đuriću koji je uvijek bio motivator i velika podrška od prve do zadnje godine.

Velika hvala mojim kolegama iz generacije 2019., mojim „suborcima“ sve četiri godine: Denisu, Luki, Ivoru, Nikolini, Filipu, Ivanu, Giankarlu, Dini, Mateju, Kikiju, Nataši, Patriku, Ani, Mariji i Josipu. Svi ste vi pokazali što je timski rad, nesebično odvajanje vremena za ponavljanje i zajedničko učenje prije kolokvija, dijeljenje materijala koji su olakšavali učenje . Bez vas definitivno danas ne bih bila tu gdje jesam.

Velika hvala mojoj obitelji, mojem suprugu Davoru te mojoj djeci Pauli, Mislavu i Davidu te zetu Leonu. Sve četiri godine bili su podrška u svakom smislu. Oni su me držali na površini kada se činilo da tonem. „Trpili“ su moje suze, promjene raspoloženja, nervoze pred kolokvije, ali se i zajedno sa mnom veselili svakom položenom kolokviju.

Na kraju ovu diplomu posvećujem svojim roditeljima koji su me, unatoč svojoj gluhoći, naučili na svojem primjeru da u životu ništa nije nemoguće samo ako si dovoljno uporan i ustrajan na putu ka svojim životnim ciljevima. Hvala im!

1. UVOD

U području automobilskeg sektora koji se neprestano razvija, pojava autonomnih vozila označava monumentalni skok naprijed. Ovi samonavigacijski sustavi dokaz su konvergencije nekoliko revolucionarnih tehnoloških inovacija, uključujući umjetnu inteligenciju, najsuvremeniju senzorsku tehnologiju i sofisticirane algoritme. Njihova pojava najavljuje potencijalnu transformaciju prometnih mreža, obećavajući neusporedive razine sigurnosti, učinkovitosti i pogodnosti za korisnike. Ipak, putovanje od konceptualizacije do opipljive realizacije nije bez prepreka; prošarano je složenostima i neizvjesnostima koje zahtijevaju pažljivu pozornost.

Plan za uvođenje autonomnih vozila u *mainstream* nalaže rigorozan fokus na upravljanje rizicima. Imperativ je osigurati da se svaki potencijalni izazov — bio on tehnološki, regulatorni ili društveni — sustavno rješava, sprječavajući probleme prije nego što se očituju. Samo ovim proaktivnim pristupom programeri mogu upravljati zamršenim labirintom dizajna i postavljanja autonomnih vozila, osiguravajući da integracija ovih vozila u naše svakodnevne živote bude što neprimjetnija.

Središnje mjesto u ovom diskursu je tema ovoga rada: "Definicija matrice rizika projekta autonomnog vozila". U središtu upravljanja rizikom nalazi se Matrica rizika, instrumentalni alat koji predstavlja vizualni prikaz vjerojatnosti u odnosu na potencijalni utjecaj povezanih rizika. Ova matrica služi kao kompas za voditelje projekata i razvojne programere, vodeći ih kroz višestrano područje procjene rizika, određivanja prioriteta i ublažavanja, što je posebno ključno u kontekstu životnog ciklusa autonomnog vozila.

Ovo istraživanje je potaknuto uočenim nedostatkom u postojećim standardiziranim metodologijama prilagođenim za procjenu rizika u projektima autonomnih vozila. Dok stojimo na pragu ove nove ere u automobilskeg industriji, jedinstveni izazovi koje donose autonomna vozila zahtijevaju svježu perspektivu rizika. Raspon rizika je golem, obuhvaća tehnološke zamršenosti, regulatorne izazove i uvijek ključnu percepciju javnosti. Rješavanje ovih problema zahtijeva prilagodljivu, prilagođenu strategiju, oslobađanje od konvencionalnih okvira.

Kroz objektiv ove studije, naša je ambicija demistificirati proces izrade matrice rizika koja je jedinstveno prikladna za pothvate autonomnih vozila. Ući će se duboko u kategorizaciju rizika, proniknuti u suvremene metodologije procjene rizika, razjasniti strategije za određivanje prioriteta rizika i rasvijetliti sveobuhvatno upravljanje rizikom koje obuhvaća cijeli životni

ciklus vozila. Analizirajući aplikacije u stvarnom svijetu i kritički procjenjujući metriku uspjeha upravljanja rizikom u postojećim projektima autonomnih vozila, cilj je opskrbiti profesionalce u industriji robusnim skupom smjernica i preporuka, poboljšavajući njihove sposobnosti upravljanja rizikom.

Završni rad je organiziran u pet osnovnih poglavlja, a svako pruža jedinstvenu perspektivu upravljanja rizikom u kontekstu projekata autonomnih vozila. Početno poglavlje, uvod, postavlja temelje studije ističući relevantnost teme i ocrtavajući sveobuhvatne ciljeve istraživanja. Drugo poglavlje opisuje se temeljnim atributima projekta autonomnog vozila. Ovo poglavlje pojašnjava ključne elemente kao što su tehnologija senzora i percepcija okoline, algoritmi za donošenje odluka i planiranje puta, komunikacijski okviri i ključne uloge sigurnosti i pouzdanosti u evoluciji autonomnih vozila. Treće poglavlje bavi se matricom rizika posebno skrojenom za projekte autonomnih vozila. Ovaj segment ide u dubinu u procese kao što su identifikacija rizika, njegova evaluacija, naknadno planiranje upravljanja rizikom i metodologije za praćenje i kontrolu rizika tijekom životnog ciklusa projekta. Četvrto poglavlje nudi praktično gledište definiranjem matrice rizika za autonomna vozila i povezana softverska rješenja. U ovom poglavlju raspravlja se o ciljevima i metodologijama praktičnog istraživanja, nakon čega slijedi detaljna definicija i opis matrice rizika i softverskih rješenja dizajniranih za upravljanje rizicima. Poglavlje završava razmišljanjem o primjenama ovih alata i metodologija u stvarnom svijetu. U završnom petom poglavlju prikazani su nalazi istraživanja. Ovo poglavlje sintetizira sve ključne uvide i otkrića iz prethodnih poglavlja, nudeći konačna razmišljanja o značaju i praktičnim primjenama matrice rizika u razvoju autonomnih vozila.

U sljedećim poglavljima pažljivo će se raščlaniti postavljena istraživačka pitanja, nastojeći pružiti cjelovito razumijevanje uloge, značaja i praktične primjene matrice rizika u zamršenom svijetu projekata autonomnih vozila.

2. TEMELJNE OSOBINE PROJEKTA AUTONOMNOG VOZILA

Dok automobilski krajolik prolazi kroz transformativne promjene, razvoj autonomnih vozila stoji na čelu ove tehnološke revolucije. Projekt autonomnog vozila nije samo stvaranje automobila koji može samostalno voziti. Radi se o integraciji mnoštva složenih sustava i tehnologija za besprijekoran rad u dinamičnom okruženju. Ovo poglavlje duboko zadire u bitne karakteristike koje definiraju takve projekte. Od zamršenosti tehnologije senzora i percepcije okoline do algoritama koji vode donošenje odluka i planiranje puta, od komunikacijskih protokola koji osiguravaju povezanost do strogih standarda sigurnosti i pouzdanosti. Raščlanit će se temeljne komponente koje projekt autonomnog vozila čine izazovnim i prijelomna. Razumijevanjem ovih ključnih atributa stječe se uvid u višestruku prirodu ovih projekata i inovacije koje ih pokreću naprijed.

2.1. Senzorika i percepcija okoline

U središtu revolucije autonomne vožnje nalazi se ključna komponenta - senzori. To su same oči i uši autonomnog vozila koje mu olakšavaju razumijevanje i percepciju okoline koja ga okružuje. Dok su rani zagovornici autonomnih vozila možda osmislili ideju na temelju čiste računalne snage potrebne za upravljanje vozilom, napredak u tehnologiji senzora, zajedno sa strojnim učenjem, približio je san stvarnosti (El Kourdi, Aitouche, i Taleb, 2018).

Senzori u autonomnom vozilu rade pod opsežnim režimom. Moraju otkriti prepreke, prepoznati prometne signale, protumačiti ponašanje drugih sudionika u prometu, pa čak i razlučiti stanje na cesti. Svaki senzor ima svoje snage i ograničenja, stoga se obično koristi kombinacija različitih tipova senzora za postizanje robusne percepcije (Bonani et al., 2014).

2.1.1. Različiti tipovi senzora

Autonomna vozila (AV) oslanjaju se na niz senzora za opažanje okoline, donošenje odluka u stvarnom vremenu i sigurnu navigaciju. Ovi senzori, svaki sa svojom posebnom funkcijom i nizom prednosti, zajednički omogućuju vozilu autonomni rad u različitim i dinamičnim okruženjima. Ovdje se bavimo različitim vrstama senzora koji se koriste u AV-ima i njihovom značaju.

LiDAR (*Light Detection and Ranging*) postao je dominantan senzor zbog svoje sposobnosti

generiranja detaljnih 3D karata okoline. Emitiranjem laserskih zraka i mjerenjem vremena koje je potrebno da se svaka zraka vrati nakon odbijanja od objekata, LiDAR stvara trodimenzionalni prikaz okoliša visoke rezolucije. Međutim, njegovu preciznost mogu otežati nepovoljni vremenski uvjeti kao što su jaka kiša ili magla (Huang, Wang i Lu, 2017).

RADAR (*Radio Detection and Ranging*) radi na principima sličnim LiDAR-u, ali koristi radio valove. Ima veći domet od LiDAR-a i bolje radi u teškim vremenskim uvjetima. Međutim, njegova je razlučivost niža, što ga čini manje prikladnim za detaljnu percepciju okoline. I RADAR i LiDAR nude komplementarne mogućnosti i često se koriste u tandemu u mnogim projektima autonomnih vozila (Chiang et al., 2019).

Kamere imaju neizostavnu ulogu. One pružaju bogate vizualne informacije iz kojih napredni algoritmi mogu identificirati i klasificirati objekte. Sustavi koji se temelje na kamerama vješti su u otkrivanju boja, što ih čini idealnim za prepoznavanje prometnih signala i znakova. Međutim, njihova se učinkovitost smanjuje u situacijama slabog osvjetljenja ili visokog kontrasta (Daher & Delattre, 2017).

Ultrazvučni senzori, prvenstveno korišteni za pomoć pri parkiranju u konvencionalnim vozilima, nalaze svoje mjesto i u arsenalu autonomnih vozila. Posebno su korisni za otkrivanje prepreka u blizini, pružajući podatke kratkog dometa visoke razlučivosti (Li, Li, Li i Lin, 2017).

Infracrveni senzori otkrivaju infracrveno zračenje – u biti toplinu. Zbog toga su neprocjenjivi u identificiranju živih bića, poput pješaka i životinja, posebno u uvjetima ograničene vidljivosti, poput noći ili guste magle (Czyz & Sajkiewicz, 2017).

GPS (*Global Positioning System*) i **IMU** (*Inercijalne mjerne jedinice*)

Dok GPS daje vozilu njegovu globalnu poziciju, IMU-ovi nude uvid u relativno kretanje vozila. Kombinacija oba osigurava da AV ostaje na svom planiranom putu, čak i u područjima gdje bi GPS signali mogli biti slabi ili ometeni (Jørgensen et al., 2016).

Uključivanje mješavine ovih senzora omogućuje AV-ima sveobuhvatnu, višedimenzionalnu percepciju okoline. Spajanje podataka iz različitih senzora ne samo da povećava točnost, već također osigurava redundanciju, pri čemu se kvar ili ograničenje jednog senzora može kompenzirati drugim (Huang, Wang i Lu, 2017). Kako tehnologija napreduje i AV integracija u urbane ekosustave postaje sve prisutnija, optimizacija i poboljšanje senzorskih mogućnosti ostat će na čelu istraživanja i razvoja.

Proces tumačenja ogromne količine podataka iz ovih senzora naziva se "okolišnom percepcijom". Konvolucijske neuronske mreže, vrsta modela dubokog učenja, pronašle su široku primjenu u ovom području. Ovi algoritmi treniraju na golemim skupovima podataka koji sadrže označene slike i videozapise iz cestovnih scenarija. S vremenom nauče detektirati i klasificirati objekte u okolini vozila s velikom preciznošću (Boyd & Vandenberghe, 2004).

Međutim, samo otkrivanje objekta nije dovoljno. Sustavi vozila moraju predvidjeti buduće radnje otkrivenih objekata. Na primjer, ako je pješak identificiran, sustav mora utvrditi namjerava li on prijeći cestu ili nastaviti hodati nogostupom. Ova prediktivna analiza ponašanja ono je što razlikuje napredne autonomne sustave od rudimentarnih (Madani & Fritzsche, 2019).

Dok senzorska tehnologija i algoritmi čine temelj percepcije okoliša, izazova u stvarnom svijetu ima mnogo. Refleksije, sjene, loši vremenski uvjeti i buka senzora mogu utjecati na sustave percepcije. Štoviše, naširoko se raspravljalo o etičkim razmatranjima donošenja odluka, posebno u izvanrednim situacijama, te su predmet istraživanja koja su u tijeku (Frey & Rus, 2017; Montalvo & Lee, 2019).

Kako projekti autonomnih vozila napreduju, stalna validacija i provjera ovih sustava percepcije su vitalni. Metode kao što su simulacija i testiranje "hardvera u petlji" pružaju sigurno okruženje za testiranje i pročišćavanje algoritama percepcije vozila (Kusano & Gabler, 2017).

Arena senzora i percepcije okoliša, sa svojim složenim međudjelovanjem hardvera i softvera, čini temelj projekata autonomnih vozila. Kako istraživanje napreduje i tehnologija se razvija, san o potpuno autonomnim vozilima, sigurnim i pouzdanim u svim uvjetima, postaje sve bliži stvarnosti.

2.1.2. Integracija senzora u sustav autonomnog vozila

Rad autonomnog vozila (AV) ne ovisi samo o pojedinačnim sensorima koje koristi, već i o učinkovitoj integraciji tih senzora u sustav. Besprijeckorna integracija osigurava točnu percepciju, donošenje odluka i izvođenje manevara na temelju holističkog pogleda na okolinu vozila. Ovdje se raspravlja o kritičnim aspektima integracije senzora u AV sustav.

Fuzija senzora

Ovo je proces kombiniranja podataka s više senzora kako bi se stvorilo sveobuhvatno razumijevanje okoline vozila. Kroz algoritme fuzije, podaci iz RADAR-a, LiDAR-a, kamera i

drugih senzora spajaju se kako bi se dobila dosljedna i detaljna karta okoline. Fuzija senzora pomaže u prevladavanju ograničenja pojedinačnih senzora, pružajući redundanciju i povećavajući cjelokupnu robusnost sustava. Na primjer, dok kamera može ponuditi detaljan prikaz scene u boji, LiDAR može pružiti informacije o dubini. Kada se spoje, kombinirani podaci nude bogatiji, 3D obojeni prikaz okoliša (Bonani et al., 2014; Madani & Fritzsche, 2019).

Kalibracija i poravnanje

Svaki tip senzora ima svoje jedinstvene specifikacije, načela rada i inherentne netočnosti. Pravilna kalibracija osigurava točnu usklađenost očitavanja s različitim senzorima. Ovo je poravnanje presudno u scenarijima kao što je spajanje slika kamere s LiDAR oblacima točaka, gdje mala odstupanja mogu rezultirati pogrešnim prepoznavanjem objekta ili mjerenjem udaljenosti (Daher & Delattre, 2017).

Hijerarhijska obrada podataka

Ogromna količina podataka koju generiraju senzori zahtijeva učinkovitu obradu. Tipično, početni slojevi obrade posvećeni su interpretaciji sirovih podataka, poput otkrivanja objekata, dok su sljedeći slojevi usredotočeni na zadatke više razine kao što su planiranje putanje ili donošenje odluka (Huang et al., 2017; El Kourdi et al., 2018).

Redundancija i zaštita od greške

Integracija se ne odnosi samo na kombiniranje izlaza senzora; također se radi o osiguravanju kontinuirane funkcionalnosti sustava. Redundancije u konfiguracijama senzora osiguravaju da kvar ili privremena nedostupnost jednog senzora ne ugrozi sigurnost vozila. Sustav je dizajniran da se prebaci ili više oslanja na druge senzore ako jedan zakaže (Chiang et al., 2019).

Kontinuirane petlje povratnih informacija

AV sustav kontinuirano ažurira svoje odluke na temelju podataka u stvarnom vremenu. Integracija senzora s kontrolnim sustavima kroz povratne sprege osigurava da vozilo može trenutačno prilagoditi svoju putanju ili odluke, uzimajući u obzir dinamičke promjene okoliša (Jørgensen et al., 2016).

Sigurnost i integritet podataka

Uz sve veću povezanost i razmjenu podataka, osiguravanje sigurnosti podataka senzora postaje

najvažnije. Svaka smetnja ili neovlašteno mijenjanje izlaza senzora može imati ozbiljne posljedice. Stoga su robusna enkripcija i mjere kibernetičke sigurnosti integrirane u cjevovode za obradu podataka senzora (Kornhauser & Lee, 2017).

Integracija senzora u AV sustav nije puka agregacija njihovih izlaza. Zahtijeva detaljnu kalibraciju, fuziju i kontinuiranu prilagodbu promjenjivim scenarijima. Kako AV tehnologija napreduje, proces integracije će se nedvojbeno razvijati, fokusirajući se na učinkovitije, sigurnije i pouzdanije operacije.

2.2. Odlučivanje i planiranje putanje

Kada autonomno vozilo stupa u interakciju sa svojom okolinom, njegova su dva primarna zadatka donošenje odluka (odlučivanje o najboljem smjeru djelovanja) i planiranje putanje (dizajniranje optimalnog puta za izvršenje te akcije). Oba zadatka moraju se obavljati precizno i dalekovidno kako bi se osigurala sigurnost i učinkovitost vozila.

2.2.1. Različiti pristupi odlučivanju i planiranju putanje

U nastavku su navedeni različiti pristupi odlučivanju i planiranju putanje.

Reaktivni pristupi

Ovi pristupi uključuju reakciju vozila u stvarnom vremenu na okolinu bez oslanjanja u velikoj mjeri na unaprijed definirane putanje ili pravila. Automobil donosi odluke na temelju svoje neposredne percepcije (Boyd & Vandenberghe, 2004).

Prediktivni pristupi

Prediktivni modeli koriste predviđanje za predviđanje budućih događaja ili scenarija i donošenje odluka na temelju tih predviđanja. Često uključuje složene algoritme i tehnike strojnog učenja (Chiang et al., 2019).

Hibridni pristupi

Ova metoda kombinira elemente reaktivnog i prediktivnog pristupa, dopuštajući prilagodljivost

u stvarnom vremenu s predviđanjem prediktivnog modeliranja (El Kourdi et al., 2018).

2.2.2. Prednosti i nedostaci različitih pristupa

Prednosti i nedostaci različitih pristupa prikazani su u tablici ispod.

Tablica 1. Prednosti i nedostaci različitih pristupa

PRISTUP	PREDNOSTI	NEDOSTACI
Reaktivni	- Brza adaptacija na promjene u okolini - Manje resursno zahtjevan	- Može biti kraći vidik - Riskantno u nepredvidivim scenarijima
Prediktivni	- Anticipira buduće scenarije - Optimalan za dugoročno planiranje	- Resursno zahtjevan - Potrebna točna i ažurirana podatkovna osnova
Hibridni	- Kombinira prednosti oba pristupa - Bolja ukupna performansa	- Kompleksnost u implementaciji - Potreban visok stupanj kalibracije

Izvor: Derived from Boyd, S., & Vandenberghe, L. (2004); Chiang, M., et al. (2019); and El Kourdi, M. S., et al. (2018).

U ispitivanju različitih pristupa donošenju odluka i planiranju puta, reaktivni pristup ističe se svojom brzom prilagodljivošću. Brzim odgovorom na trenutne izazove, zaobilazi potrebu za opsežnim računalnim resursima, promičući tako odluke u stvarnom vremenu. Međutim, primarno ograničenje ovog pristupa je njegova inherentna kratkovidnost. U nedostatku anticipativnog planiranja, vozila bi se mogla naći loše pripremljena za neočekivane ili višestruke izazove.

S druge strane, prediktivni pristup ističe se predviđanjem. Proaktivnim predviđanjem mogućih budućih izazova, omogućuje vozilu da izradi svoju rutu ili akcije na najoptimalniji i najučinkovitiji način. Ipak, ova metoda nije bez nedostataka. Kako bi se postigla visoka točnost koju traži, pristup zahtijeva značajne računalne resurse. Štoviše, njegova učinkovitost uvelike

ovisi o točnosti i pravodobnosti izvora podataka koje koristi.

Na kraju, hibridni pristup nastoji spojiti snage i reaktivne i prediktivne paradigme. Pritom nastoji predstaviti uravnotežen i prilagodljiv okvir za donošenje odluka. Unatoč tome, složenost ovog pristupa predstavlja niz vlastitih izazova. Besprijeckorna integracija reaktivnih i prediktivnih elemenata zahtijeva sofisticiranu kalibraciju i procese finog podešavanja.

2.3. Komunikacija i povezivost

U području autonomnih vozila komunikacija i povezanost čine okosnicu učinkovitog i sigurnog rada. Kako autonomna vozila upravljaju složenim okruženjima i stupaju u interakciju sa stacionarnim i mobilnim entitetima, potreba za robusnim komunikacijskim okvirom postaje najvažnija. Ne radi se samo o tome da automobil razumije svoju okolinu, već i o tome da automobil komunicira svoje namjere i dobija informacije od drugih entiteta u svom ekosustavu.

Spektar komunikacije za autonomna vozila je višestruk. Na temeljnoj razini, vozila moraju komunicirati sa svojim internim sustavima kako bi osigurala nesmetan rad. Pa ipak, dok vozilo navigira svijetom, ono također uključuje *Vehicle-to-Everything* (V2X) komunikacije. To obuhvaća interakcije vozilo-vozilo (V2V), vozilo-infrastruktura (V2I), vozilo-pješak (V2P), pa čak i vozilo-mreža (V2N).

Uloga povezivosti u autonomnim vozilima nije ograničena samo na navigaciju i sigurnost u stvarnom vremenu. Proširuje se na ažuriranja softvera, sustave za zabavu za putnike, analitiku podataka za održavanje i poboljšanje performansi te hitne službe. Pojavio se koncept '*Connected Car*' koji označava vozila koja su stalno povezana s internetom i drugim mrežama, osiguravajući ažuran softver, ažuriranje prometa u stvarnom vremenu i kontinuirano praćenje ispravnosti vozila.

Štoviše, era 5G komunikacije ima obećavajući potencijal za autonomna vozila. Sa svojom smanjenom latencijom i poboljšanom propusnošću, 5G može olakšati gotovo trenutnu komunikaciju između vozila i njihove okoline, pružajući značajan poticaj sigurnosti i učinkovitosti autonomnih operacija.

Međutim, s ovom povećanom povezanošću dolaze izazovi. U prvi plan dolaze pitanja vezana uz privatnost podataka, potencijalne kibernetičke napade i potrebu za standardiziranim komunikacijskim protokolima. Ovi aspekti naglašavaju važnost razvoja sigurnih, pouzdanih i

standardiziranih komunikacijskih okvira za autonomna vozila, teme koje će se dublje analizirati u sljedećim odjeljcima.

2.3.1. Komunikacijski protokoli za autonomna vozila

Komunikacijski protokoli za autonomna vozila sastavni su dio osiguravanja besprijekornog i sigurnog rada ovih naprednih strojeva. Protokoli određuju kako se podaci prenose i primaju, unutar sustava vozila i izvana s drugim vozilima, infrastrukturom, mrežama i više. S obzirom na životno kritičnu prirodu rada autonomnih vozila, ti protokoli moraju biti pouzdani, učinkoviti i sigurni.

Namjenske komunikacije kratkog dometa (engl. Dedicated short – range communications – DSRC – DSRC)

DSRC je jedan od primarnih komunikacijskih standarda dizajniranih za vozila, posebno u vezi s komunikacijom vozilo-vozilo (V2V) i vozilo-infrastruktura (V2I) (Chiang et al., 2019). Radeći u pojasu od 5,9 GHz, DSRC pruža bežične komunikacijske kanale kratkog do srednjeg dometa izričito dizajnirane za slučajeve uporabe u automobilima. Njegova brza akvizicija mreže i niska latencija čine ga idealnim za sigurnosne aplikacije u stvarnom vremenu gdje je brza reakcija ključna.

Cellular-V2X (C-V2X)

Dok je DSRC bio istaknuti igrač, Cellular-V2X, posebno s dolaskom 5G, pojavljuje se kao izvrsna alternativa. C-V2X nudi poboljšane brzine prijenosa podataka, poboljšanu latenciju i širi raspon u usporedbi s DSRC-om. Dva glavna načina rada koja karakteriziraju C-V2X su izravna komunikacija i mrežna komunikacija. Prvi omogućuje izravnu V2V, V2I i V2P komunikaciju bez intervencije mreže. Potonji se oslanja na mobilnu mrežu za interakcije između vozila i mreže (V2N), omogućujući usluge u oblaku, ažuriranja prometa u stvarnom vremenu i više (Madani & Fritzsche, 2019).

Wi-Fi i Bluetooth

Dok su DSRC i C-V2X prilagođeni specifičnim aplikacijama u vozilima, standardni komunikacijski protokoli kao što su Wi-Fi i Bluetooth također nalaze svoje mjesto u krajoliku autonomnih vozila. Oni se uglavnom koriste za aplikacije koje nisu kritične za sigurnost, kao

što su infotainment, ažuriranja softvera i dijagnostika vozila (El Kourdi et al., 2018).

Ethernet

Pojavljujući se kao značajan igrač u komunikaciji u vozilu, Ethernet se bavi rastućim brzinama podataka koje zahtijevaju autonomni sustavi vozila. Kamere, LiDAR-i te drugi napredni senzori generiraju ogromne količine podataka kojima je potrebna brza obrada. Ethernet, sa svojim mogućnostima velike brzine, osigurava da se ti podaci učinkovito prebacuju između senzora, procesora i aktuatora unutar vozila (Bonani et al., 2014)

Sigurnost i komunikacija

Sve veća povezanost autonomnih vozila otvara ih potencijalnim prijetnjama kibernetičkoj sigurnosti. Od vitalne je važnosti osigurati da komunikacijski protokoli prenose podatke ne samo učinkovito, već i sigurno. Tehnike poput infrastrukture javnih ključeva (PKI) koriste se u DSRC-u kako bi se osigurala sigurna V2X komunikacija. Slično tome, robusni mehanizmi šifriranja i provjere autentičnosti temelj su svih komunikacijskih protokola u vozilima za zaštitu od zlonamjernih napada (Huang et al., 2017).

Standardizacija

Jedan od izazova u definiranju komunikacijskih protokola za autonomna vozila je potreba za standardizacijom. Bez standardiziranog pristupa, rizik od problema s interoperabilnošću raste, potencijalno ugrožavajući učinkovitost i sigurnost V2X komunikacije. Institucije poput Instituta inženjera elektrotehnike i elektronike (IEEE) i *3rd Generation Partnership Project* (3GPP) aktivno rade na postavljanju ovih standarda kako bi osigurali jedinstveni globalni pristup (Daher & Delattre, 2017).

Kako se autonomna vozila približavaju širokoj upotrebi, uloga komunikacijskih protokola postaje još kritičnija. Ovi protokoli poduprijet će uspjeh autonomnih vozila, osiguravajući da mogu raditi sigurno, učinkovito i u skladu s mnoštvom entiteta u njihovom ekosustavu.

2.3.2. Integracija s drugim vozilima i infrastrukturom

Uspješna implementacija i rad autonomnih vozila (AV) ne počivaju samo na individualnim sposobnostima vozila. Umjesto toga, ovisi o njihovoj sposobnosti da se integriraju i besprijekorno komuniciraju s drugim vozilima i okolnom infrastrukturom, stvarajući usklađeni

prometni ekosustav. Ova integracija obećava povećanu sigurnost na cesti, bolji protok prometa i optimiziranu potrošnju energije.

Komunikacija vozilo-vozilo (V2V)

V2V komunikacija omogućuje AV-ima da međusobno razmjenjuju informacije u vezi s njihovim trenutnim stanjem, položajem, brzinom i namjeranim radnjama. Ova sposobnost igra ključnu ulogu u izbjegavanju sudara i koordinaciji kretanja, posebno u izazovnim scenarijima vožnje kao što su raskrižja ili uključivanje na autoceste. AV-ovi mogu preventivno prilagoditi svoje ponašanje na temelju informacija primljenih od obližnjih vozila, osiguravajući sigurniju navigaciju cestom (Karagiannis et al., 2011).

Komunikacija između vozila i infrastrukture (V2I)

V2I uključuje prijenos informacija između vozila i infrastrukturnih elemenata poput semafora, jedinica uz cestu ili parkirališta. Ovaj oblik komunikacije pruža AV-ima kritične podatke o nadolazećim uvjetima na cestama, prometnim gužvama ili kvarovima na infrastrukturi. Na primjer, semafori mogu prenijeti svoj vremenski slijed AV-ima koji se približavaju, omogućujući optimalnu prilagodbu brzine kako bi se zaustavljanje svelo na minimum (Lu et al., 2017).

Infrastruktura za V2X komunikaciju

Namjenska infrastruktura kao što su jedinice uz cestu (RSU) neophodna je za podršku komunikacije između vozila i svega (V2X). Ove jedinice mogu poslužiti kao relejne točke, povećavajući domet i pouzdanost komunikacije. RSU-ovi također mogu pohranjivati i obrađivati podatke, olakšavajući analitiku u stvarnom vremenu za optimiziranje protoka prometa ili prepoznavanje potencijalnih opasnosti (Misra et al., 2015).

Iako su prednosti AV integracije jasne, ona predstavlja nekoliko izazova. Jedna hitna briga je interoperabilnost. Budući da razni proizvođači razvijaju autonomne tehnologije, ključno je osigurati da sva vozila mogu komunicirati i razumjeti jedno drugo. Standardizacija, kao što je ranije spomenuto, postaje najvažnija. Još jedan izazov je osiguravanje sigurnosti i privatnosti V2X komunikacija. Kako vozila razmjenjuju goleme količine podataka, bitno je zaštititi te podatke od potencijalnih zlonamjernih aktera (Petit & Shladover, 2014).

Kako urbana područja nastavljaju rasti i razvijati se, integracija AV-a u širi koncept pametnih gradova postaje neizbježna. U kontekstu pametnog grada, AV-ovi će komunicirati ne samo s

drugim vozilima i infrastrukturom, već i sa širokim nizom povezanih uređaja i sustava. Ova holistička integracija dovest će do učinkovitije urbane mobilnosti, smanjenih emisija i poboljšanog urbanog životnog iskustva (Zhang et al., 2018).

Iako autonomna vozila sama po sebi imaju golemo obećanja, njihov će se pravi potencijal ostvariti tek kada budu besprijekorno integrirana s drugim vozilima i većom infrastrukturom. Ova će integracija biti kamen temeljac sljedeće revolucije mobilnosti, oblikujući način na koji percipiramo i doživljavamo prijevoz.

2.4. Sigurnost i pouzdanost

Osiguravanje sigurnosti i pouzdanosti autonomnih vozila (AV) od najveće je važnosti. Prijelaz s vozila kojima upravljaju ljudi na vozila koja upravljaju strojevi zahtijeva rigoroznu procjenu i optimizaciju ova dva ključna parametra. Ovo poglavlje zaranja u kritične aspekte sigurnosti i pouzdanosti u AV uređajima, obuhvaćajući tehnološke, regulatorne i društvene dimenzije.

Autonomna vozila koriste mnoštvo senzora, softvera i hardverskih komponenti za opažanje okoline i donošenje odluka u vožnji. Preciznost i robusnost ovih tehnologija izravno utječu na sigurnost. Napredne tehnike spajanja senzora, na primjer, kombiniraju podatke s lidara, radara i kamera kako bi se stvorio sveobuhvatniji i precizniji pogled na okolinu, smanjujući potencijalne mrtve točke i pogreške u prepoznavanju (Gandhi & Trivedi, 2007).

Kako bi se povećala pouzdanost, AV-ovi su dizajnirani imajući na umu redundanciju. To znači da ako jedan sustav ili senzor otkáže, drugi može preuzeti njegove funkcije. Suvišni sustavi kočenja ili upravljanja, na primjer, mogu uskočiti kada su primarni sustavi ugroženi, osiguravajući da vozilo ostane pod kontrolom (Schoettle & Sivak, 2015).

Prije postavljanja, AV-ovi prolaze opsežna testiranja u simuliranim i stvarnim okruženjima. Ovi testovi imaju za cilj izložiti vozila mnoštvu scenarija kako bi se poboljšali njihovi algoritmi i potvrdila njihova sigurnost. Bez obzira na to, osiguranje potpune pokrivenosti svih mogućih scenarija ostaje izazov zbog dinamične i nepredvidive prirode cestovnog okruženja (Koopman & Wagner, 2017).

Kao digitalni entiteti, autonomna vozila su osjetljiva na prijetnje kibernetičkoj sigurnosti. Neovlašteni upadi mogu ugroziti funkcije vozila, predstavljajući ozbiljne sigurnosne rizike. Za zaštitu od takvih prijetnji neophodna je rigorozna enkripcija, sustavi za otkrivanje upada i

redovito ažuriranje softvera (Petit & Shladover, 2014).

Kako bi se osigurala dosljedna sigurnost i pouzdanost u svim segmentima, vlade i međunarodne organizacije izrađuju propise i standarde. Ove smjernice određuju zahtjeve za performanse, metode testiranja i standarde izvješćivanja za AV-ove. Njihova evolucija je suradnička, uključujući igrače iz industrije, istraživače i kreatore politika (Anderson et al., 2014).

Čak i uz najsuvremeniju tehnologiju i stroge propise, uspjeh AV-a ovisi o povjerenju javnosti. Incidenti koji uključuju AV, čak i ako su izolirani, mogu narušiti povjerenje javnosti. Transparentna komunikacija o mogućnostima i ograničenjima AV-a, uz kampanje podizanja javne svijesti, može potaknuti veće razumijevanje i prihvaćanje (Kyriakidis et al., 2015).

Sigurnost i pouzdanost autonomnih vozila višestruka su pitanja koja isprepliću tehnologiju, propise i društvene percepcije. Zajednički naponi automobilske industrije, regulatora i javnosti će oblikovati buduću putanju AV sigurnosti, osiguravajući da se obećanje autonomne mobilnosti ostvari na najsigurniji mogući način.

3. MATRICA RIZIKA AUTONOMNOG VOZILA

Potraga za razvojem autonomnog vozila, kao i svaki napredni tehnološki pothvat, prepuna je bezbroj rizika. Rješavanje tih rizika od iznimne je važnosti ne samo zbog ogromnih kapitalnih ulaganja, već, što je još važnije, zbog potencijalnog utjecaja na javnu sigurnost. Matrica rizika nudi strukturiran način za vizualizaciju i određivanje prioriteta tih rizika na temelju njihove vjerojatnosti i ozbiljnosti. Matrica rizika bitan je alat u upravljanju projektima i procjeni rizika. Pomaže dionicima u prepoznavanju, procjeni i planiranju potencijalnih zamki. Za projekt autonomnog vozila, matrica je višedimenzionalna, obuhvaća tehničke, operativne, financijske, regulatorne i društvene rizike. U kontekstu autonomnih vozila, matrica se može zamisliti kao mreža. Na jednoj imamo vjerojatnost pojave rizika, u rasponu od rijetkih do gotovo sigurnih. Na drugoj osi je posljedica ako se taj rizik materijalizira, u rasponu od beznačajne do katastrofalne. Na primjer, tehnički rizik mogao bi biti kvar kritičnog senzora, poput LIDAR-a:

- operativni rizik može uključivati pogrešno tumačenje složenog prometnog scenarija od strane autonomnog sustava,
- financijski rizici mogu uključivati prekoračenje proračuna ili nemogućnost osiguranja kontinuiranog financiranja,
- regulatorni rizici mogu uključivati promjenu sigurnosnih standarda ili zakona o odgovornosti te
- društveni rizici mogli bi utjecati na reakciju javnosti ili smanjeno usvajanje zbog nesreća visokog profila.

Popunjavanje matrice identificiranim rizicima omogućuje dionicima da vizualiziraju koje prijetnje trebaju hitnu pozornost i resurse. Oni se u kvadrantu visoke vjerojatnosti i visokog utjecaja obično tretiraju kao prioriteta. Ova matrica postaje dinamičan alat tijekom životnog ciklusa projekta. Kako se rizici smanjuju, njihov položaj u matrici može se promijeniti ili se mogu u potpunosti ukloniti. Slično tome, kako se projekt razvija, mogu se pojaviti novi rizici, što zahtijeva njihovo dodavanje u matricu.

U sljedećim poglavljima dublje će se analizirati procesi identifikacije rizika, procjene, planiranja upravljanja te nadzora i kontrole, prilagođeni jedinstvenim izazovima razvoja autonomnih vozila.

3.1. Identifikacija rizika

Identifikacija rizika je temeljni korak u procesu upravljanja rizikom. Uključuje sustavno određivanje potencijalnih prijetnji koje bi mogle negativno utjecati na realizaciju ciljeva projekta. Za autonomna vozila ti su rizici višestruki, proizlaze iz tehnoloških izazova, regulatornih okvira, ljudskih interakcija i još mnogo toga.

Tehnološki rizici

Jedan od najznačajnijih sektora rizika u razvoju autonomnih vozila je tehnološki. Senzori bi mogli raditi neispravno, softver bi mogao sadržavati neotkrivene greške, a integrativni sustavi mogli bi prestati raditi skladno (Bonani et al., 2014). Osim toga, kako Daher & Delattre (2017) raspravljaju, kontrolni sustavi unutar autonomnih vozila su zamršeni i skloni različitim ranjivostima.

Operativni rizici

Autonomna vozila moraju upravljati različitim i često nepredvidivim okruženjima. Postoji rizik da vozilo pogrešno protumači podatke ili se ne uspije prilagoditi jedinstvenim prometnim scenarijima (Chiang et al., 2019). Također, operativna sinergija između vozila kojima upravljaju ljudi i autonomnih vozila na istoj cesti predstavlja značajne izazove.

Regulatorni i pravni rizici

Kornhauser & Lee (2017) naglašavaju pravni krajolik oko autonomnih vozila koji se stalno razvija. Budući da je tehnologija relativno nova, mnoge zemlje još uvijek razvijaju odgovarajuće zakonodavstvo, što rezultira fluidnim i ponekad nesigurnim regulatornim okruženjem. Odgovornost u slučaju nesreća i dalje je značajno područje rasprave.

Financijski rizici

Razvoj vrhunske tehnologije zahtijeva značajna ulaganja. Postoji rizik od prekoračenja proračuna, osobito kada se pojave neočekivani izazovi. Nadalje, osiguravanje kontinuiranog financiranja može biti neizvjesno, osobito ako projekt naiđe na probleme u odnosima s javnošću ili ne uspije ispuniti međuprekretnice (Czyz & Sajkiewicz, 2017).

Društveni rizici i rizici prihvatanja

Javna percepcija igra vitalnu ulogu u usvajanju autonomnih vozila. Nesreće ili pogrešni koraci visokog profila mogu dovesti do reakcije javnosti, usporavajući stope usvajanja i utječući na

regulatorne odluke (El Kourdi et al., 2018). Povjerenje u automatizaciju i dalje je ključni čimbenik, kao što su opisali Lee & See (2004).

Sigurnosna pitanja

Primarni cilj autonomnih vozila je povećanje sigurnosti na cestama. Međutim, Huang, Wang i Lu (2017) raspravljaju o mogućim sigurnosnim problemima. Sustavi mogu zakazati, a ključno je osigurati da ti kvarovi ne dovedu do katastrofalnih ishoda.

Integracijski rizici

Osiguravanje kompatibilnosti s postojećom infrastrukturom i drugim vozilima, kako autonomnim tako i vozilima kojima upravljaju ljudi, predstavlja značajne rizike. Učinkoviti komunikacijski sustavi ključni su za upravljanje ovim izazovom (Sivaraman & Trivedi, 2018).

Proces identifikacije obično uključuje kombinaciju sesija brainstorminga, stručnih konzultacija, analize povijesnih podataka i planiranja scenarija. Nakon što se identificiraju, ti se rizici zatim katalogiziraju i procjenjuju u pogledu njihovog potencijalnog utjecaja i vjerojatnosti, čineći temelj za sljedeće korake upravljanja rizikom.

3.2. Procjena rizika

Procjena rizika je proces utvrđivanja vjerojatnosti identificiranih rizika i njihovog potencijalnog utjecaja na projekt. Ozbiljnost rizika često se procjenjuje na temelju njegovih potencijalnih posljedica i vjerojatnosti da će se dogoditi. Razumijevanjem ozbiljnosti, može se odrediti prioritet rizika i odrediti odgovarajuće strategije ublažavanja.

Metodologija

Vjerojatnost: mjeri vjerojatnost nastanka rizičnog događaja. Obično se ocjenjuje na ljestvici, često od 1 (vrlo malo vjerojatno) do 5 (gotovo sigurno).

Utjecaj: odnosi se na ozbiljnost ili posljedicu rizika ako se dogodi. Također se ocjenjuje na ljestvici, obično od 1 (manje) do 5 (katastrofalno).

Ocjena rizika: dobiva se množenjem vjerojatnosti i utjecaja. To osigurava kvantificiranu mjeru rizika, omogućujući određivanje prioriteta.

Tablica 2. Matrica procjene rizika

	Učinak 1	Učinak 2	Učinak 3	Učinak 4	Učinak 5
Vjerojatnost 1	Nizak	Nizak	Srednji	Srednji	Visok
Vjerojatnost 2	Nizak	Srednji	Srednji	Visok	Visok
Vjerojatnost 3	Srednji	Srednji	Visok	Visok	Ekstremno
Vjerojatnost 4	Srednji	Visok	Visok	Ekstremno	Ekstremno
Vjerojatnost 5	Visok	Visok	Ekstremno	Ekstremno	Ekstremno

Izvor: Na temelju modela procjene rizika koji je predložio Hopkin (2018).

Tehnološki rizici: obzirom na oslanjanje na tehnologiju u autonomnim vozilima, vjerojatnost rizika povezanih s tehnologijom često se ocjenjuje visokom. Međutim, učinak može varirati ovisno o specifičnom riziku. Na primjer, neispravnost senzora može se ocijeniti s 4 za vjerojatnost i 3 za utjecaj, što daje ocjenu rizika od 12 (Hopkin, 2018).

Operativni rizici: obzirom na nepredvidivost scenarija u stvarnom svijetu, ovi rizici mogu imati i visoku vjerojatnost i učinak. Na primjer, pogrešno tumačenje prometnih signala može se ocijeniti s 3 za vjerojatnost i 4 za utjecaj, što rezultira ocjenom rizika od 12 (Chen et al., 2017).

Regulatorni i pravni rizici: iako bi vjerojatnost regulatornih promjena mogla biti niža, njihov učinak može biti značajan. Takav bi rizik mogao imati vjerojatnost 2 i utjecaj 5, dakle ocjenu rizika 10 (Kornhauser & Lee, 2017).

Financijski rizici: ovisno o situaciji financiranja konkretnog projekta ti rizici mogu imati različite izgleda i utjecaje. Prekoračenja proračuna mogu se ocijeniti s 3 za vjerojatnost i 3 za učinak, što dovodi do ocjene rizika od 9 (Czyz & Sajkiewicz, 2017).

Matrica procjene rizika pruža strukturiran način vizualizacije i određivanja prioriteta rizika. Nakon procjene, sljedeći korak uključuje razvoj strategija za upravljanje i ublažavanje ovih rizika.

3.3. Planiranje upravljanja rizicima

Faza planiranja u upravljanju rizikom, koja se često smatra kamenom temeljcem učinkovitog upravljanja rizikom, uključuje definiranje nacрта za to kako će se rizicima upravljati, ublažiti ili kapitalizirati. Planiranje obuhvaća alokaciju resursa, odabir alata i uspostavljanje protokola koji će se koristiti tijekom cijelog projekta za praćenje i kontrolu rizika (Mrđen & Novak, 2015). Ovaj pristup osigurava postizanje ciljeva projekta uz izbjegavanje značajnih smetnji i prepreka.

Planiranje upravljanja rizikom može se raščlaniti na nekoliko ključnih komponenti:

- postavljanje strategije upravljanja rizikom: ovdje definiramo pristup, alate i izvore podataka koji će se koristiti za bilježenje, procjenu i djelovanje u skladu s rizicima. Prema Majetiću (2017), strategija bi trebala biti usklađena s prirodom projekta, njegovom veličinom, složenošću i sklonošću dionika riziku,
- definiranje uloga i odgovornosti: pojašnjenje uloga osigurava da svaki član tima zna svoje odgovornosti u pogledu upravljanja rizikom. To uključuje utvrđivanje tko će biti odgovoran za što, od otkrivanja rizika do ublažavanja,
- proračun za rizike: dodijeliti dio proračuna projekta za upravljanje nepredviđenim rizicima. Prema Kladariću (2015), ovo je ključni korak kojim se osiguravaju resursi dostupni za potencijalne akcije ublažavanja ili iskorištavanje potencijalnih prilika,
- uspostava komunikacijskog plana: komunikacija igra neizostavnu ulogu u upravljanju rizikom. Odlučite kako, kada i kome će se informacije povezane s rizikom prenijeti (Novak, 2014) te
- definiranje kategorija rizika: segmentirajte rizike u kategorije poput tehničkog, vanjskog, organizacijskog ili upravljanja projektima (Mance & Mance, 2016). Ovo olakšava strukturiranu analizu i pomaže u dizajniranju odgovarajućih strategija ublažavanja.

U biti, planiranje upravljanja rizikom nije vježba koja odgovara svima. Kao što je Čičić (2013) razjasnio, svaki projekt ima jedinstvene izazove, ciljeve i okruženja, zbog čega je neophodno prilagoditi planiranje upravljanja rizikom na način da se dobro uskladi sa specifičnostima projekta koji je u pitanju.

3.4. Praćenje i kontrola rizika

Praćenje i kontrola rizika kontinuirana je aktivnost koja teče paralelno s cijelim životnim ciklusom projekta. Bit ove faze je osigurati da se rizici identificiraju, procijene i tretiraju u stvarnom vremenu kako bi se smanjio njihov negativan utjecaj na ciljeve projekta (Perić & Vitezić, 2018). Postoje tri ključna elementa u procesu praćenja i kontrole:

- praćenje rizika: to uključuje rutinski pregled registra rizika kako bi se pratio status identificiranih rizika i otkrili svi novi rizici koji bi se mogli pojaviti kako projekt napreduje (Kerzner, 2017),
- pregled rizika: ovdje ponovno procjenjujete identificirane rizike kako biste utvrdili jesu li se njihove vjerojatnosti ili utjecaji promijenili. Ključno je prilagoditi strategije ublažavanja na temelju ovog pregleda (Heldman, 2018) te
- izvještavanje o riziku: dosljedno komuniciranje statusa, utjecaja i planova ublažavanja rizika dionicima ključno je za osiguravanje usklađenosti i svjesnosti svih (PMBOK, 2017).

Kako bi se pružio sažeti pregled, navedeni koncepti su prikazani u tablici:

Tablica 3. Praćenje i kontrola rizika

Element	Opis
Praćenje rizika	Redovito pregledavanje registra rizika kako bi se pratilo stanje identificiranih rizika i otkrivali novi rizici.
Pregled rizika	Ponovno vrednovanje identificiranih rizika kako bi se utvrdilo jesu li se njihove vjerojatnosti ili utjecaji promijenili.
Izvješćivanje o riziku	Kontinuirano komuniciranje s dionicima o statusu, utjecaju i planovima ublažavanja rizika.

Izvor: Temeljeno na principima upravljanja projektima prema PMBOK (2017).

U biti, praćenje i kontrola rizika služe kao zaštita projekta. Bez ove stalne budnosti, projekt može lako odstupiti od svojih ciljeva, što dovodi do potencijalnih kvarova i prekoračenja. Kao što Muller (2019) navodi, uspješni projekti uvijek imaju uspostavljen robustan sustav praćenja i kontrole rizika.

4. PRAKTIČNI RAD – DEFINICIJA MATRICE RIZIKA AUTONOMNOG VOZILA I SOFTVERSKOG RJEŠENJA

Evolucija autonomnih vozila obećava budućnost u kojoj će prijevoz biti učinkovitiji, pristupačniji i sigurniji. Međutim, kao i kod svih tehnoloških napredaka, ovaj skok naprijed sa sobom nosi mnoštvo rizika. Ovi rizici, s obzirom na sigurnosno kritičnu prirodu autonomnih vozila, zahtijevaju složeno razumijevanje i strateško upravljanje kako bi se osigurala uspješna integracija takvih vozila na našim cestama. U ovom praktičnom radu zalazi se duboko u područje procjene rizika za autonomna vozila, identificirajući specifične prijetnje koje one predstavljaju i procjenjujući njihovu vjerojatnost i ozbiljnost. Oslanjajući se na sustavni pristup, ovaj dokument predstavlja dobro definiranu matricu rizika koja se odnosi isključivo na autonomna vozila. Štoviše, kako bi se osiguralo da se tim rizicima učinkovito upravlja, bit će razjašnjeno softversko rješenje dizajnirano za ovu specifičnu svrhu.

Dvostruki pristup, koji se sastoji od matrice rizika i softverskog rješenja, nudi sveobuhvatan okvir za dionike uključene u razvoj, implementaciju i regulaciju autonomnih vozila. Krajnji cilj ove vježbe je osigurati da se autonomna vozila integriraju u naše svakodnevne živote te to čine uz minimalne rizike i maksimalnu sigurnost.

U odjeljcima koji slijede, opisat će se ciljevi i metodologija usvojena u ovom radu, ući u specifičnosti matrice rizika, razjasniti funkcionalnosti softverskog rješenja i prikazati primjenu matrice i softvera u scenarijima stvarnog svijeta.

Do kraja ovog praktičnog rada, cilj je pružiti nacrt za razumijevanje i upravljanje rizicima povezanim s autonomnim vozilima, utirući tako put njihovoj sigurnoj i besprijekornoj integraciji u društvo.

4.1. Matrica rizika

Matrica upravljanja rizikom za autonomna vozila prikazana je u dvije međusobno povezane tablice - Tablica 4. i Tablica 5. Ove su tablice osmišljene kako bi pružile besprijekoran pregled složenog okruženja rizika. Tablica 4. prikazuje scenarije prije ublažavanja, s pojedinostima o identificiranim rizicima, njihovoj ozbiljnosti, vjerojatnosti i početnim razinama rizika. Ovo postavlja temelje za Tablicu 5., koja odmah slijedi i fokusira se na scenarije nakon ublažavanja. Ovdje su navedene različite intervencije, upozorenja i pravni lijekovi, zajedno s ponovno procijenjenim razinama rizika. Zajedno, ove tablice nude sveobuhvatan, ali sažet prikaz rizika

i ublažavanja uključenih u implementaciju i rad autonomnih vozila.

Tablica 4. Matrica rizika (a): scenarij prije ublažavanja posljedica na autonomnom vozilu

REF/ ID	SCENARIJ PRIJE UBLAŽAVANJA			
	RIZIK	TEŽINA RIZIKA	VJEROJATNOST RIZIKA	RAZINA RIZIKA
1	Ometanje od strane pješaka	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA
2	Neočekivane prepreke na cesti	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA
3	Prekid mreže/veze	NEPOŽELJNA	VJEROJATNA	VISOKA
4	Neočekivano ponašanje drugih vozača	NEPODNOŠLJIVA	VJEROJATNA	EKSTREMNA
5	Kvarovi senzora	NEPOŽELJNA	MOGUĆA	VISOKA
6	Saba vidljivost	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA
7	Neočekivani potezi biciklista	PRIHVATLJIVA	MOGUĆA	NISKA
8	Neočekivane intervencije vozača (ljudsko biće)	NEPODNOŠLJIVA	MOGUĆA	EKSTREMNA
9	Pogrešno mapiranje	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA
10	Komunikacija sa semaforima	PRIHVATLJIVA	MOGUĆA	NISKA
11	Kvarovi baterije	NEPOŽELJNA	MOGUĆA	VISOKA
12	Pogreške u softveru	NEPODNOŠLJIVA	MOGUĆA	EKSTREMNA
13	Hakerski napadi	NEPODNOŠLJIVA	VJEROJATNA	EKSTREMNA
14	Nepredviđene vremenske prilike	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA
15	Pogrešno prepoznavanje prometnih znakova	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA
16	Prepoznavanje prometnih situacija	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA
17	Neprikladna brzina vožnje	NEPOŽELJNA	VJEROJATNA	VISOKA

18	Problemi s parkiranjem	PRIHVATLJIVA	MOGUĆA	NISKA
19	Interakcija s drugim autonomnim vozilima	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA
20	Neočekivane mehaničke greške	NEPOŽELJNA	MOGUĆA	VISOKA

Izvor: Izrada autorice

Tablica 5. Matrica rizika (b): scenarij poslije ublažavanja posljedica na autonomnom vozilu

ODJEL / LOKACIJA	UBLAŽAVANJA / UPOZORENJA / PRAVNI LIJEKOVI	SCENARIJ POSLIJE UBLAŽAVANJA			
		OZBILJNOST RIZIKA	VJEROJATNOST RIZIKA	RAZINA RIZIKA	PRIHVATLJIVO ZA NASTAVAK?
Gradsko upravljanje	Detekcija pješačka, hitno zaustavljanje	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA
Gradsko upravljanje	Ažuriranje mapa, detekcija prepreka	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA
Povezivanje	Redundantni sustavi, offline rad	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA
Gradsko upravljanje	Prediktivno modeliranje ponašanja vozača	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA
Senzorski sustavi	Redundantni sustavi, automatsko prebacivanje	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA
Senzorski sustavi	Infracrveni i LIDAR senzori	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA
Gradsko upravljanje	Detekcija biciklista, predviđanje poteza	PRIHVATLJIVA	MOGUĆA	NISKA	DA
Gradsko upravljanje	Sustav za hitno prebacivanje kontrole	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA
Navigacijski sustav	Ažuriranje mapa, kombinacija sa senzorskim podacima	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA
Komunikacijski sustavi	V2I komunikacijski protokoli	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA

Napajanje	Monitoring stanja baterije, hitno prebacivanje na rezervnu	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA
Softverski sustavi	Ažuriranja i patchevi, redundantni sustavi	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA
Sigurnost	Napredne sigurnosne mjere, enkripcija	PRIHVATLJIVA	MOGUĆA	NISKA	DA
Senzorski sustavi	Meteorološki senzori, prilagodba vožnje	PRIHVATLJIVA	MOGUĆA	NISKA	DA
Navigacijski sustav	Ažuriranje softvera, kombinacija s kartama	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA
Gradsko upravljanje	Učenje stroja, povratne informacije korisnika	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA
Gradsko upravljanje	Prilagodba brzine prema uvjetima na cesti	PRIHVATLJIVA	MOGUĆA	NISKA	DA
Gradsko upravljanje	Automatizirani sustav parkiranja	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA
Komunikacijski sustavi	V2V komunikacijski protokoli	PRIHVATLJIVA	NEVJEROJATNA	NISKA	DA
Mehanički sustavi	Redovito održavanje, detekcija problema	PODNOŠLJIVA	MOGUĆA	SPREDNJA	DA

Izvor: Izrada autorice

Kako bi se adekvatno protumačile vrijednosti iz tablice, najprije je potrebno objasniti konceptualni okvir tablice.

Segment prije ublažavanja rizika – Identifikacija rizika - u ovom stupcu identificiraju se potencijalni rizici koji bi se mogli pojaviti tijekom gradske vožnje. Ovo je temeljni korak i zahtijeva istraživanje, ankete i analizu različitih izvora podataka.

Ozbiljnost rizika – Pokazuje koliko bi problem mogao postati ozbiljan ako se rizik ostvari. Kategorije se kreću od "Prihvatljivo", "Tolerantno", "Nepoželjno" do "Nepodnošljivo". To zahtijeva kvalitativnu, a ponekad i kvantitativnu procjenu na temelju unaprijed definiranih

kriterija.

Vjerojatnost rizika – Ovaj stupac ukazuje na vjerojatnost pojave određenog rizika. Koriste se oznake kao što su "Nevjerojatno", "Moguće" i "Vjerojatno". To se često utvrđuje pomoću statističkih metoda, stručne procjene ili povijesnih podataka.

Razina rizika - Ovo je izračunata kombinacija ozbiljnosti i vjerojatnosti koja rezultira ukupnom razinom rizika: "Niska", "Srednja", "Visoka" i "Ekstremna". To se može izračunati pomoću matrice rizika koja množi vjerojatnost s ozbiljnošću.

Ublažavanje / Upozorenja / Pravni lijekovi – Ovo je ključni korak u kojemu se identificiraju djelotvorni koraci za smanjenje ili potpuno uklanjanje rizika. To mogu biti tehnička rješenja, promjene u procesima, obuka za ljudske vozače ili njihova kombinacija.

Segment nakon ublažavanja – Ozbiljnost rizika (post) – Nakon provedbe mjera ublažavanja, dodjeljuje se nova razina ozbiljnosti za svaki rizik. Cilj je da to bude niže od ozbiljnosti prije ublažavanja.

Vjerojatnost rizika (post) – Ovo je revidirana vjerojatnost pojave rizika nakon što su provedene mjere ublažavanja.

Razina rizika (post) – Ovo je nova izračunata razina rizika nakon ublažavanja. U idealnom slučaju, to bi trebalo biti niže od razine prije ublažavanja kako bi se pokazala učinkovitost.

Prihvatljivo za nastavak? – Ovo je točka donošenja odluke u kojoj utvrđujete je li rizik sada prihvatljiv ili je potrebno poduzeti dodatne mjere. "Da" implicira da je rizik sada na prihvatljivoj razini; "Ne" označava da su potrebne daljnje mjere ublažavanja; "Možda" može zahtijevati dodatnu analizu ili korake.

U nastavku se kronološki navode svi rizici iz prethodnih tablica matrice rizika.

1. Aktivnost: "Ometanja od strane pješaka"

Prethodno ublažavanje: Utvrđen je visok rizik u vezi s ometanjem vozača uzrokovanim pješacima,

Ublažavanje: Implementirane su tehnologije za otkrivanje pješaka i zaustavljanje u nuždi.

Postublažavanje: Ozbiljnost i vjerojatnost rizika smanjeni su na "Prihvatljivo" odnosno "Nevjerojatno",

Prihvatljivo za nastavak: Da, rizik je smanjen na prihvatljivu razinu i vožnja se može nastaviti.

Svaki od ovih segmenata i radnji unutar ovog procesa potrebno je temeljito analizirati i dokumentirati. Procjene rizika zahtijevale bi multidisciplinarni pristup koji uključuje stručnjake za sigurnost, inženjere, pravne savjetnike i druge dionike. Ovo je samo pregled na visokoj razini, a svaki bi korak idealno trebao imati svoju detaljnu dokumentaciju i obrazloženje.

2. Aktivnost: "Neočekivane prepreke na cesti"

Segment prije ublažavanja - Identifikacija rizika: U urbanom okruženju vožnje, neočekivane prepreke poput građevinske opreme, srušenog drveća ili čak životinja mogu predstavljati značajan rizik.

Ozbiljnost rizika: Označeno kao "Nepoželjno" jer nailazak na neočekivanu prepreku može dovesti do ozbiljnih nesreća, potencijalno ugrožavajući živote,

Vjerojatnost rizika: rangirana kao "Vjerojatna" s obzirom na česte promjene i opasnosti koje se mogu dogoditi u urbanom okruženju,

Razina rizika: Zbog visoke ozbiljnosti i vjerojatnosti, ukupna razina rizika označena je kao "Visoka",

Ublažavanje / Upozorenja / Pravni lijekovi – Ažuriranja karata: Redovito ažuriranje karata za uključivanje novih prepreka ili građevinskih područja.

Detekcija prepreka: Implementacija tehnologija kao što su LIDAR i RADAR za detekciju prepreka u stvarnom vremenu.

Protokoli za hitne slučajeve: vozilo bi trebalo biti programirano s protokolima za hitno kočenje i manevriranje kako bi se izbjegle prepreke.

Segment nakon ublažavanja – Ozbiljnost rizika (naknadno): Ozbiljnost ovog rizika idealno bi trebalo smanjiti na "Tolerantno", pod pretpostavkom da su ublažavanja učinkovita u smanjenju, ali ne i potpunom uklanjanju opasnosti.

Vjerojatnost rizika (naknadno): Uz učinkovite mjere ublažavanja, vjerojatnost bi se mogla smanjiti na "Moguće".

Razina rizika (naknadno): S obzirom na smanjenu ozbiljnost i vjerojatnost, razina rizika nakon

ublažavanja sada bi bila "Srednja".

Prihvatljivo za nastavak?: Rizik je smanjen, ali možda nije u potpunosti eliminiran. Odgovor bi ovdje mogao biti "Možda", što bi zahtijevalo ručni pregled ili dodatne mjere ublažavanja,

Ključni zahvati – Tehnološka integracija: Implementacija naprednih tehnologija detekcije i ažuriranje karte u stvarnom vremenu igra značajnu ulogu u smanjenju rizika.

Protokoli za hitne slučajeve: Čak i s najboljim tehnologijama predviđanja, imati robusne protokole za hitne slučajeve je ključno,

Procjena u tijeku: Upravljanje rizikom je stalan proces koji zahtijeva redovite preglede kako bi se prilagodili novim izazovima,

Komunikacija s dionicima: Svi dionici, od programera do vozača, trebaju biti svjesni što očekivati i kako odgovoriti na neočekivane prepreke.

Pristupanjem upravljanju rizicima na ovaj strukturiran način osiguravate sveobuhvatno razumijevanje svakog rizika, njegovog potencijalnog utjecaja i učinkovitosti strategija ublažavanja. Ovo treba ponoviti za svaki od identificiranih rizika u vašoj matrici.

3. Aktivnost: "Kvar mreže/veze"

Segment prije ublažavanja - Identifikacija rizika: Ovaj rizik uključuje bilo kakvu grešku u sposobnosti vozila da se poveže s mrežom, što bi moglo ugroziti dijeljenje podataka, mapiranje u stvarnom vremenu, pa čak i osnovnu funkcionalnost.

Ozbiljnost rizika: Označeno kao "Nepodnošljivo" jer greška u mreži može učiniti vozilo nesposobnim za ispravno funkcioniranje, što može dovesti do ozbiljnih nesreća ili kvarova,

Vjerojatnost rizika: Daje se kao "Vjerojatno" jer se problemi s mrežom mogu dogoditi prilično često, posebno u gusto naseljenim urbanim sredinama s puno smetnji signala,

Razina rizika: Klasificirano kao "ekstremno" s obzirom na visoku vjerojatnost i ozbiljne moguće posljedice,

Ublažavanje / Upozorenja / Pravni lijekovi – Redundantni sustavi: Uključite rezervne komunikacijske sustave na koje se vozilo može prebaciti u slučaju kvara primarne mreže.

Izvanmrežne mogućnosti: Razvijte izvanmrežne načine rada za bitne funkcije vozila,

uključujući lokaliziranu bazu podataka i osnovnu navigaciju.

Obavijesti za korisnike: Implementirajte robustan sustav upozorenja koji obavještava vozača ili daljinskog operatera odmah nakon bilo kakvog gubitka veze.

Segment nakon ublažavanja – Ozbiljnost rizika (naknadna): S ovim ublažavanjima, ozbiljnost bi u idealnom slučaju trebala biti smanjena na "Neželjeno", budući da redundantni sustavi i izvanmrežne mogućnosti mogu spriječiti potpuni kvar sustava,

Vjerojatnost rizika (post): Ublažavanje bi moglo smanjiti vjerojatnost na "Moguće", s obzirom na smanjenu mogućnost potpunog kvara sustava,

Razina rizika (naknadno): Posljedično, ukupna razina rizika nakon ublažavanja trebala bi biti "Visoka".

Prihvatljivo za nastavak?: Uz implementirane mjere ublažavanja, nastavak postaje moguć, ali ne i potpuno bez rizika. Status bi mogao biti "Možda", što znači da situacija zahtijeva praćenje i povremenu ponovnu procjenu,

Ključni zahvati - Redundancija je ključna: posjedovanje rezervnih sustava nije samo dodatna značajka, već i nužnost za sigurnosno kritične sustave poput autonomnih vozila.

Komunikacija s korisnicima: Brze i jasne obavijesti korisnika od vitalnog su značaja za osiguranje odgovarajućih odgovora na probleme,

Kontinuirano praćenje: Ova vrsta rizika zahtijeva stalnu procjenu i fino podešavanje ublažavanja radi prilagodbe novim tehnološkim ranjivostima ili mrežnim izazovima,

Uključivanje dionika: Dizajn ovih sustava trebao bi uključivati multidisciplinarni tim uključujući mrežne inženjere, stručnjake za kibernetičku sigurnost i dizajnere vozila kako bi se osiguralo da su pokriveni svi kutovi.

4. Aktivnost: "Neočekivano ponašanje drugih vozača"

Segment prije ublažavanja - Identifikacija rizika: Ovaj rizik uključuje nesposobnost autonomnog vozila da predvidi ili se prilagodi neočekivanom ili nestandardnom ponašanju vozača u vožnji. To može uključivati agresivnu vožnju, neuspješno signaliziranje ili nepredvidivu promjenu trake.

Ozbiljnost rizika: Klasificirano kao "nepoželjno" jer, iako neuspjeh vozila da ispravno

protumači ljudsko ponašanje može dovesti do nesreća, često nije toliko opasan po život kao neke druge kategorije rizika,

Vjerojatnost rizika: ocijenjeno kao "Vjerojatno" jer se ljudski vozači često ponašaju nepredvidivo, a autonomni sustav mora biti spreman nositi se s ovom nasumičnošću.

Razina rizika: S obzirom na visoku vjerojatnost, ali umjerenu ozbiljnost, razina rizika prije ublažavanja bila bi "Visoka",

Ublažavanje / Upozorenja / Pravni lijekovi

Prediktivno modeliranje ljudskog ponašanja: Implementirajte algoritme umjetne inteligencije koji mogu predvidjeti ponašanje ljudi prilikom vožnje na temelju povijesnih podataka i promatranja u stvarnom vremenu,

Algoritmi obrambene vožnje: uključite strategije obrambene vožnje u operativni sustav vozila kako biste osigurali da ono može sigurno reagirati na nepravilno ljudsko ponašanje.

Vanjski senzori: Koristite kombinaciju radara, LiDAR-a i kamera za prikaz od 360 stupnjeva oko vozila kako biste bolje razumjeli okruženje u vožnji,

Segment nakon ublažavanja – Ozbiljnost rizika (naknadno): smanjena na "Tolerantno" jer napredni senzori i algoritmi za predviđanje mogu donekle ublažiti rizik.

Vjerojatnost rizika (naknadno): smanjena na "Moguće", budući da ublažavanje smanjuje vjerojatnost da će na autonomno vozilo negativno utjecati nepredvidivo ljudsko ponašanje,

Razina rizika (naknadno): s ovim ublažavanjima, ukupna razina rizika trebala bi biti "Srednja",

Prihvatljivo za nastavak?: S obzirom na ublažavanja, odgovor bi vjerojatno bio "Da", ali uz razumijevanje da će ovo područje zahtijevati kontinuirani nadzor i ažuriranja,

Ključni zahvati – Prilagodljivi algoritmi: Sustav bi trebao kontinuirano učiti i prilagođavati se kako bi poboljšao svoje razumijevanje i predviđanja u vezi s ljudskim ponašanjem pri vožnji.

Fuzija senzora: Korištenje više vrsta senzora može povećati svijest vozila i sposobnost reagiranja na nepredvidive događaje,

Suradnja dionika: potrebno je konzultirati tijela za provođenje zakona i regulatorna tijela kako bi se razumjeli implikacije ovih tehnologija u različitim okruženjima vožnje,

Transparentnost korisnika: Korisnici bi trebali biti obaviješteni o mogućnostima i ograničenjima sustava vozila za upravljanje ovom vrstom rizika.

5. Aktivnost: "Kvarovi senzora"

Segment prije ublažavanja – Identifikacija rizika: kvarovi senzora mogu dovesti do toga da vozilo nije svjesno svog okruženja, da ne otkriva prepreke ili da netočno procjenjuje udaljenost i brzinu. Rezultat bi mogao biti katastrofalan.

Ozbiljnost rizika: Ozbiljnost je kategorizirana kao "nepodnošljiva" jer bi kvar senzora mogao dovesti do ozbiljnih nesreća, potencijalno uzrokujući gubitak života ili teške ozljede,

Vjerojatnost rizika: U početku ocijenjeno kao "Moguće", budući da su moderni senzori općenito pouzdani, ali nisu imuni na kvarove zbog raznih čimbenika kao što su uvjeti okoline, istrošenost ili programske greške,

Razina rizika: S obzirom na ozbiljnost i vjerojatnost, početna razina rizika bila bi "Ekstremna",

Ublažavanje / Upozorenja / Pravni lijekovi – Redundantni sustavi: Implementirajte više senzorskih sustava tako da ako jedan zakaže, drugi ga mogu preuzeti.

Automatizirana samoprovjera: softver koji kontinuirano provjerava ispravnost senzora i upozorava na sve kvarove,

Daljinski nadzor: Sustav za daljinsku dijagnozu i moguće korektivne radnje iz središnjeg kontrolnog centra.

Segment nakon ublažavanja – Ozbiljnost rizika (naknadno): smanjena na "nepoželjno" jer implementacija redundantnih sustava i kontinuiranog praćenja značajno smanjuje mogućnost katastrofalnog kvara.

Vjerojatnost rizika (naknadno): Spuštena na "Nevjerojatno", jer višestruke zaštite smanjuju vjerojatnost kvara,

Razina rizika (nakon): S ovim ublažavanjima, razina rizika trebala bi se spustiti na "Visoku",

Prihvatljivo za nastavak?: Odgovor bi bio "Da", ali uz kontinuirano praćenje i ažuriranja kao dio stalne strategije upravljanja rizikom,

Ključni zahvati – Nadogradnja tehnologije: Važno je kontinuirano ažurirati tehnologiju senzora

i softver kako bi se prilagodili novim izazovima.

Obuka rukovatelja: Operateri bi trebali biti obučeni da razumiju ograničenja senzora i učinkovito reagiraju na upozorenja,

Usklađenost i testiranje: Potrebno je provesti rigorozna testiranja kako bi se zadovoljili sigurnosni standardi i standardi kvalitete, uključujući one specifične za senzore vozila,

Transparentnost: Krajnji korisnik treba biti svjestan postojećih sustava za smanjenje rizika od kvara senzora i radnji koje treba poduzeti u slučaju kvara.

6. Aktivnost: "Loši uvjeti vidljivosti"

Segment prije ublažavanja – Identifikacija rizika: Loši uvjeti vidljivosti zbog magle, kiše, snijega ili blještavila mogu ozbiljno ugroziti sposobnost vozila da se sigurno kreće i dovesti do nesreća sa smrtnim ishodom.

Ozbiljnost rizika: Ozbiljnost je kategorizirana kao "nepodnošljiva" budući da smanjena vidljivost može dovesti do ozbiljnih posljedica uključujući nesreće s gubitkom života,

Vjerojatnost rizika: Vjerojatnost nailaska na uvjete loše vidljivosti je "Vjerojatna", s obzirom na to da je vrijeme faktor koji se ne može kontrolirati i često je nepredvidiv,

Razina rizika: Kombinirajući ozbiljnost i vjerojatnost, razina rizika je kategorizirana kao "ekstremna",

Ublažavanje / Upozorenja / Pravni lijekovi – Infracrveni i LIDAR senzori: Koristite napredne senzore koji mogu vidjeti kroz maglu i u uvjetima slabog osvjetljenja.

Sustavi za praćenje vremena: Koristite ugrađene meteorološke senzore za prilagodbu ponašanja u vožnji na temelju vremenskih uvjeta,

Ljudsko nadjačavanje: Omogućite brzu i sigurnu opciju ručnog nadjačavanja za ljudske vozače u uvjetima ekstremne vidljivosti.

Segment nakon ublažavanja

Ozbiljnost rizika (naknadno): Snižena na "Tolerantno" zbog upotrebe specijaliziranih senzora i praćenja vremena na brodu.

Vjerojatnost rizika (naknadna): Svedena na "Moguće" jer ovi senzori i sustavi mogu predvidjeti

i prilagoditi se uvjetima loše vidljivosti,

Razina rizika (naknadna): S ovim ublažavanjima, razina rizika snižena je na "Srednju",

Prihvatljivo za nastavak?: S gore navedenim mjerama ublažavanja, nastavak je "Da", ali uz upozorenje da se sustavi trebaju kontinuirano ažurirati i testirati na pouzdanost u različitim uvjetima okoline,

Ključni zahvati – Tehnološki napredak: Trebalo bi nastaviti istraživanje i razvoj senzora sposobnih za rad u svim vrstama uvjeta vidljivosti.

Redovita ažuriranja: Sustav bi se trebao kontinuirano ažurirati kako bi se integrirala poboljšanja tehnologije senzora i algoritama strojnog učenja,

Svijest korisnika: Krajnji korisnik trebao bi biti u potpunosti svjestan ograničenja autonomnog sustava pri slaboj vidljivosti i biti spreman preuzeti ručnu kontrolu kada se to od njega zatraži,

Stalno praćenje: Kontinuirana procjena učinkovitosti ovih ublažavanja je ključna za osiguravanje dugoročne sigurnosti i učinkovitosti.

Loša vidljivost predstavlja značajan rizik za iskustvo autonomne vožnje. Međutim, uz odgovarajući skup mjera opreza, nadzora i tehnoloških rješenja rizikom se može upravljati na prihvatljivu razinu.

7. Aktivnost: "Neočekivani postupci biciklista"

Segment prije ublažavanja – Prepoznavanje rizika: Biciklisti mogu izvoditi nepredvidive manevre, poput iznenadnog prelaska ulice ili mijenjanja trake bez signalizacije. Ove radnje predstavljaju rizik za autonomna vozila.

Ozbiljnost rizika: Ozbiljnost je klasificirana kao "Nepoželjna" jer takve neočekivane radnje mogu dovesti do opasnih situacija, potencijalno uzrokujući nesreće ili ozljede,

Vjerojatnost rizika: Vjerojatnost da naiđete na neočekivane radnje biciklista je "Vjerojatna", osobito u urbanim okruženjima s gustim biciklističkim prometom,

Razina rizika: Kombinirajući ozbiljnost i vjerojatnost, razina rizika je kategorizirana kao "Visoka",

Ublažavanje / Upozorenja / Pravni lijekovi – Detekcija biciklista i prediktivno modeliranje:

upotrijebite algoritme strojnog učenja za predviđanje vjerojatne staze i radnji biciklista.

Senzori blizine: Opremite vozilo senzorima koji mogu otkriti objekte u neposrednoj blizini i pokrenuti manevre izbjegavanja,

Sustavi ljudske intervencije: uključuju sustave koji omogućuju brzu ljudsku intervenciju u složenim i nepredvidivim prometnim scenarijima koji uključuju bicikliste.

Segment nakon ublažavanja – Ozbiljnost rizika (naknadna): Spuštena na "Tolerable" zbog poboljšanih mogućnosti otkrivanja i prediktivnih algoritama.

Vjerojatnost rizika (post): Svedena na "Moguće" uvođenjem naprednog prediktivnog modeliranja i senzora,

Razina rizika (naknadno): nakon ovih ublažavanja, razina rizika se snižava na "Srednje",

Prihvatljivo za nastavak?: "Da", ali uz stalno praćenje i ažuriranje modela strojnog učenja i kalibracije senzora,

Ključni zahvati – Napredak strojnog učenja: Usredotočite se na poboljšanje algoritama strojnog učenja za bolje prediktivno modeliranje ponašanja biciklista.

Ljudsko upravljanje: Korisnici bi trebali biti educirani o preuzimanju ručne kontrole u visokorizičnim scenarijima koji uključuju bicikliste,

Redovito održavanje i ažuriranja: treba održavati stalna ažuriranja prediktivnih modela i kalibracija senzora kako bi se prilagodili urbanim krajolicima koji se razvijaju.

Programi podizanja svijesti o biciklistima: Programi širenja zajednice i podizanja svijesti također mogu pomoći u edukaciji biciklista da slijede prometna pravila i signale, dodatno smanjujući rizik.

Poduzimanjem ovih različitih koraka za ublažavanje, rizici povezani s neočekivanim radnjama biciklista mogu se znatno smanjiti, čineći ga sigurnijim i za autonomno vozilo i za bicikliste na cesti.

4.2. Opći komentar na matricu upravljanja rizikom za autonomna vozila

Matrica otkriva da autonomna vozila rade u zamršenom ekosustavu kojeg karakterizira mnoštvo rizika, od tehničkih do ljudskih i okolišnih čimbenika. To je međuigra tehnologije, ljudskog ponašanja i uvjeta koji se stalno mijenjaju.

Matrica također pokazuje da ublažavanje često zahtijeva višestruki pristup. Na primjer, rješavanje rizika od "neočekivanih radnji biciklista" ne zahtijeva samo napredne algoritme i senzore, već također naglašava ulogu ljudske intervencije i širenja zajednice.

Kako se tehnologije razvijaju, priroda i ozbiljnost rizika mogu se promijeniti. Ono što bi se danas moglo kategorizirati kao "nepodnošljivo" moglo bi se smanjiti na "podnošljivo" ili čak "prihvatljivo" s napretkom tehnologije ili proceduralnim promjenama. Ova dinamična priroda zahtijeva živi dokument, podložan redovitom pregledu i ažuriranju.

Jedna zanimljiva točka koju treba primijetiti je važnost ljudskog ponašanja - bilo da se radi o pješacima, biciklistima ili ljudskim vozačima - u određivanju razina rizika. Čak i najnapredniji autonomni sustav mora biti dizajniran imajući na umu nepredvidljivost ljudskih postupaka.

Neki od rizika poput "mrežnih kvarova" i "softverskih grešaka" upućuju na operativne ranjivosti koje mogu zahtijevati snažne operativne smjernice, uključujući, ali ne ograničavajući se na, izvanmrežne načine rada i brzo prebacivanje na ručne kontrole.

Polje "Prihvatljivo za nastavak?" stupac iznosi etička i pravna pitanja. Odgovor "Da" u većini slučajeva ne eliminira potrebu za stalnim oprezom. Ono što zakon ili društvo smatra prihvatljivim također je podložno promjenama i može utjecati na ovaj aspekt.

Većina razina rizika nakon ublažavanja podliježe uvjetu "konstantnog praćenja", naglašavajući da je upravljanje rizikom stalan proces koji ima koristi od podataka iz stvarnog svijeta i kontinuiranog učenja.

Iako matrica nudi sveobuhvatan vodič za prepoznavanje i ublažavanje rizika, ona nipošto nije iscrpna. Mogli bi se pojaviti novi rizici kako se autonomna vozila sve više integriraju u naše svakodnevne živote. Stoga ovu matricu upravljanja rizikom treba promatrati kao živi dokument koji se razvija s tehnologijom, pravnim okvirima i društvenim vrijednostima.

5. ZAKLJUČAK

Kako autonomna vozila postaju sastavni dio našeg transportnog krajolika, razumijevanje i upravljanje povezanim rizicima nikada nije bilo važnije. Na temelju iznesenih opsežnih rasprava i analiza može se izvući nekoliko ključnih zaključaka. Definiranje matrice rizika - Matrica rizika služi kao neprocjenjiv alat u području autonomnih vozila. Njena sposobnost kategorizacije, prioritizacije i vizualizacije rizika osigurava da dionici mogu donositi informirane odluke. Utvrđeno je da bi matrica trebala biti dinamična, uzimajući u obzir prirodu tehnologije koja se razvija i odgovarajuće izazove koje predstavlja. Pritom su utvrđene glavne kategorije rizika, odnosno identificiralo se više kategorija rizika koje se odnose na autonomna vozila. Od tehničkih kvarova do nepredvidivih vanjskih čimbenika kao što je ponašanje pješaka, naglasili smo višestruku prirodu izazova. Ovo priznanje je prvi korak u formuliranju učinkovitih strategija ublažavanja. U radu su prikazane i metode procjene rizika: značajan dio istraživanja usmjeren je na procjenu različitih metodologija za procjenu rizika. Naglasili smo važnost hibridnog pristupa koji kombinira kvalitativne i kvantitativne tehnike, osiguravajući sveobuhvatnu analizu potencijalnih opasnosti. Određivani su prioriteti rizicima: korisnost matrice rizika nije samo u identifikaciji rizika – to je u njegovoj sposobnosti da im odredi prioritet. Procjenom i vjerojatnosti i utjecaja svakog rizika, dionici mogu učinkovitije rasporediti resurse, osiguravajući da se najkritičniji izazovi odmah rješavaju. Jedna od prikazanih metoda jest i holističko upravljanje rizikom: istraživanje je rasvijetlilo važnost upravljanja rizikom tijekom životnog ciklusa autonomnog vozila. Od početne faze dizajna do postproduksijskih ažuriranja, rizike je potrebno stalno procjenjivati, upravljati i ponovno kalibrirati. S pomoću namjenskog softverskog rješenja, kao što je spomenuto, upravljanje rizikom u stvarnom vremenu postaje ne samo izvedivo, već i nevjerovatno učinkovito.

Odgovarajući na istraživačke ciljeve, očito je da je domena upravljanja rizikom u autonomnim vozilima zamršena, ali ne i nepremostiva. S postavljenim jasnim okvirom, nadopunjenim razvojnim softverskim rješenjima, put u sigurniju autonomnu budućnost postaje jasan. Dok autonomna vozila prelaze iz novosti u normu, naša je kolektivna odgovornost osigurati da njihova integracija u naše živote bude glatka i sigurna. Ovo istraživanje, iako kap u golemom oceanu znanja, teži pridonijeti tom cilju. Napredujući dalje, postalo je očito da, iako su izazovi s kojima se suočavaju autonomna vozila raznoliki, rješenja leže u proaktivnom planiranju, razumijevanju i primjeni metodologija vođenih podacima. Jedno od ključnih otkrića bila je uloga softverskih rješenja u smanjenju rizika. Robusni softverski sustav ne samo da identificira i predviđa rizike, već se također može prilagoditi u stvarnom vremenu, prilagođavajući odluke

vozila stalno promjenjivim scenarijima na cesti. Ovo naglašava potrebu za značajnim ulaganjem u istraživanje i razvoj kako bi se ova softverska rješenja dodatno poboljšala, osiguravajući da ostanu relevantna i učinkovita. Integracija autonomnih vozila s drugim vozilima i infrastrukturom nije luksuz već nužnost. Naše istraživanje pokazalo je potencijal V2V (*Vehicle-to-Vehicle*) i V2I (*Vehicle-to-Infrastructure*) komunikacije u sprječavanju rizika i osiguravanju besprijekornog kretanja vozila. Ova će integracija poslužiti kao temelj za budućnost u kojoj autonomna i ručna vozila harmonično koegzistiraju na cestama. Kako se vozila ažuriraju, suočavaju s trošenjem ili susreću s novim vanjskim izazovima, parametri rizika se mijenjaju. Pristup usmjeren na životni ciklus osigurava da vozilo ni u jednom trenutku ne postane opasnost na cesti. Ne može se dovoljno naglasiti uloga obrazovanja u cijelom ovom nastojanju. Od proizvođača do krajnjih korisnika, razumijevanje zamršenosti rizika povezanih s autonomnim vozilima ključno je. Matrica rizika i softverski alati, iako sofisticirani, učinkoviti su onoliko koliko ljudi tumače podatke i djeluju na temelju njih.

Razmišljajući o početnim ciljevima, ovo istraživanje ne samo da je odgovorilo na bitna pitanja, već je također pokrenulo nove puteve istraživanja. Dok se radujemo svijetu koji se sve više oslanja na autonomni prijevoz, odgovornost za pročišćavanje, preispitivanje i usavršavanje naših pristupa upravljanju rizikom ostaje od najveće važnosti.

LITERATURA

1. Anderson, J. M., Nidhi, K., Stanley, K. D., Sorensen, P., Samaras, C., & Oluwatola, O. A. (2014). Autonomous vehicle technology: A guide for policymakers. RAND Corporation.
2. Bonani, M., Longchamp, V., Magnenat, S., Rétornaz, P., & Siegwart, R. (2014). Design and implementation of a reliable navigation system for an autonomous vehicle. *Journal of Field Robotics*, 31(1), 87-108.
3. Boyd, S., & Vandenberghe, L. (2004). *Convex optimization*. Cambridge university press.
4. Chen, T., He, H., Sun, Z., & Tang, J. (2017). An optimized operational risk management approach for autonomous vehicle control algorithm under uncertainties. *Applied Sciences*, 7(1), 63.
5. Chiang, M., Li, Y., Li, X., Gao, F., & Lin, J. (2019). An overview of unmanned ground vehicle: from military to civilian applications. *Journal of Advanced Transportation*, 2019.
6. Czyz, M., & Sajkiewicz, A. (2017). Risk assessment in autonomous vehicles development process. *Procedia Engineering*, 182, 152-159.
7. Čičić, I. (2013). *Upravljanje rizicima u projektima*. Informator, Zagreb.
8. Daher, M., & Delattre, M. (2017). Autonomous vehicle control systems: a survey. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 18(11), 2967-2979.
9. El Kourdi, M. S., Aitouche, A., & Taleb, T. (2018). A survey on autonomous vehicles: Applications, advancements and challenges. *Journal of King Saud University-Computer and Information Sciences*, 30(4), 431-448.
10. Frey, S., & Rus, D. (2017). Autonomous driving: An analysis of ethical issues. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 80, 206-217.
11. Gandhi, T., & Trivedi, M. M. (2007). Pedestrian protection systems: Issues, survey, and challenges. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 8(3), 413-430.
12. Hopkin, P. (2018). *Fundamentals of risk management: Understanding, evaluating, and implementing effective risk management*. Kogan Page Publishers.
13. Huang, X., Wang, X., & Lu, Z. (2017). A survey on the safety of autonomous vehicles. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 18(8), 2255-2265.
14. Johnson, L., & White, R. (2021). Risk matrices in autonomous vehicle design and implementation. *Journal of Automotive Engineering and Design*, 5(3), 123-139.
15. Jones, B., & Matthews, L. (2023). Navigating the Future: Applying Risk Management Tools in Autonomous Vehicles. *International Journal of Vehicle Safety*, 10(4), 345-360.

16. Jørgensen, S., Nielsen, R. O., & Edwards, K. (2016). Methods for estimating the criticality of identified hazards in risk assessments of road infrastructure. *Accident Analysis & Prevention*, 95, 16-25.
17. Ju, M., Zhang, N., & Tian, L. (2019). Risk assessment for autonomous vehicles based on integrated multi-source data. *Safety Science*, 113, 265-274.
18. Karagiannis, G., Altintas, O., Ekici, E., Heijenk, G. J., Jarupan, B., Lin, K., & Weil, T. (2011). Vehicular networking: A survey and tutorial on requirements, architectures, challenges, standards and solutions. *IEEE Communications Surveys & Tutorials*, 13(4), 584-616.
19. Kladarić, D. (2015). Upravljanje rizicima u poslovanju. Masmedia, Zagreb.
20. Koopman, P., & Wagner, M. (2017). Challenges in autonomous vehicle testing and validation. *Symbiotic Autonomous Systems Workshop*.
21. Kornhauser, A. L., & Lee, D. B. (2017). Driverless cars: Traversing the legal landscape of autonomous vehicles. *Journal of Law and Mobility*, 1(1), 1-54.
22. Kusano, K. D., & Gabler, H. C. (2017). Safety benefits and risks of autonomous and semiautonomous vehicle technology. *Accident Analysis & Prevention*, 109, 1-8.
23. Kyriakidis, M., Happee, R., & de Winter, J. C. (2015). Public opinion on automated driving: Results of an international questionnaire among 5,000 respondents. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 32, 127-140.
24. Lee, J. D., & See, K. A. (2004). Trust in automation: Designing for appropriate reliance. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 46(1), 50-80.
25. Li, X., Li, Y., Li, C., & Lin, J. (2017). Research and development of intelligent unmanned ground vehicle. *Journal of Advanced Transportation*, 2017.
26. Lu, Z., Qu, G., & Liu, Z. (2017). A survey on recent advances in vehicular network. *Security and Communication Networks*, 2017.
27. Lv, C., Du, X., & Wang, H. (2017). A literature review on the risks and benefits of autonomous vehicles. *Journal of Advanced Transportation*, 2017.
28. Madani, T., & Fritzsche, L. (2019). Modeling and simulation of autonomous vehicle fleets: a comprehensive review. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 21(1), 427-445.
29. Majetić, K. (2017). Poslovni rizici i rizici projekata. Veleučilište Baltazar Zaprešić, Zaprešić.
30. Mance, N. i Mance, B. (2016). Upravljanje rizicima projekata. Sinergija, Zagreb.

31. Misra, P., Nadarajah, N., & Ott, M. (2015). Vehicular communications: A network layer perspective. *IEEE Transactions on Vehicular Technology*, 64(12), 5526-5535.
32. Montalvo, A. R., & Lee, J. D. (2019). The ethics of autonomous vehicles: A systematic review. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 102, 241-260.
33. Mrđen, G. i Novak, I. (2015). *Upravljanje projektima*. Sinergija, Zagreb.
34. NHTSA. (2016). *Federal automated vehicles policy*. US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Washington, DC.
35. Novak, H. (2014). *Upravljanje rizicima u projektima*. Sinergija, Zagreb.
36. Oreški, G. (2013). *Rizik u projektima*. Masmedia, Zagreb.
37. Pavić, Ž. (2015). *Projektni menadžment - priručnik za strateško upravljanje projektima*. Sinergija, Zagreb.
38. Pavić, Ž. (2015). *Projektni menadžment*. Sinergija, Zagreb.
39. Petit, J., & Shladover, S. E. (2014). Potential cyberattacks on automated vehicles. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 16(2), 546-556.
40. Qin, M., Zhu, Y., Hu, J., & Li, K. (2019). Risk evaluation for autonomous vehicles using Bayesian network. *Safety Science*, 115, 295-305.
41. Schoettle, B., & Sivak, M. (2015). *A survey of public opinion about autonomous and self-driving vehicles in the U.S., the U.K., and Australia*. University of Michigan Transportation Research Institute.
42. Sivaraman, S., & Trivedi, M. M. (2018). Autonomous vehicles: Challenges, opportunities, and future implications for transportation policy. *Policy Insights from the Behavioral and Brain Sciences*, 5(1), 96-103.
43. Sivaraman, S., & Trivedi, M. M. (2018). Autonomous vehicles: Challenges, opportunities, and future implications for transportation
44. Smith, A., & Richardson, T. (2022). Software solutions in autonomous vehicle risk management: A new paradigm. *Journal of Automotive Technology and Systems*, 6(2), 77-92.
45. Smith, J. (2022). Risk assessment methodologies in automotive industries. *Journal of Autonomous Vehicle Safety*, 4(2), 56-72.
46. Zhang, J., Shah, R. C., & Misra, P. (2018). Vehicular communications for autonomous driving. *IEEE Systems Journal*, 12(2), 1963-1974.

SAŽETAK

Brza pojava autonomnih automobila potaknula je mnogo diskursa o razumijevanju i ublažavanju popratnih opasnosti. Ovo istraživanje opsežno ispituje uspostavljanje matrice rizika posebno dizajnirane za rješavanje različitih složenosti povezanih s autonomnim vozilima, s posebnim naglaskom na procese otkrivanja, procjene i upravljanja. Predstavljeno je softversko rješenje u svrhu učinkovitog upravljanja ovim opasnostima u stvarnom vremenu, nakon temeljitog i sveobuhvatnog istraživanja. Poduzeta je implementacija pragmatične metodologije, s naglaskom na korištenje matrice rizika i softverskog rješenja u realnim situacijama. Rezultati naglašavaju potrebu za proaktivnim planiranjem, pristupima koji se temelje na podacima, stalnim upravljanjem rizicima i edukacijom dionika u jamčenju sigurnosti i pouzdanosti autonomnih vozila. Ovaj rad pruža okvir za uključivanje upravljanja rizikom kroz sve faze životnog ciklusa autonomnog vozila, čime se stvara temelj za budući napredak u ovom području.

Ključne riječi: autonomna vozila, matrica rizika, softverska rješenja, upravljanje rizikom u stvarnom vremenu, komunikacija V2V i V2I, pristup usmjeren na životni ciklus, edukacija dionika, metodologije vođene podacima, proaktivno planiranje, sigurnost i pouzdanost vozila.

SUMMARY

The fast emergence of autonomous cars has sparked much discourse over the comprehension and alleviation of the accompanying hazards. This research extensively examines the establishment of a risk matrix specifically designed to address the distinct complexities associated with autonomous cars, with a particular emphasis on the processes of detection, evaluation, and management. A software solution has been presented for the purpose of efficiently managing these hazards in real-time, following a thorough and comprehensive investigation. The implementation of a pragmatic methodology has been undertaken, emphasizing the utilization of the risk matrix and software solution in realistic situations. The results underscore the need of proactive planning, data-driven approaches, ongoing risk management, and stakeholder education in guaranteeing the safety and dependability of autonomous cars. This thorough study provides a framework for the incorporation of risk management throughout all stages of an autonomous vehicle's life cycle, therefore creating a foundation for future advancements in this domain.

Keywords: Autonomous Vehicles, Risk Matrix, Software Solutions, Real-time Risk Management, V2V and V2I Communication, Lifecycle-centric Approach, Stakeholder Education, Data-driven Methodologies, Proactive Planning, Vehicle Safety and Reliability.