

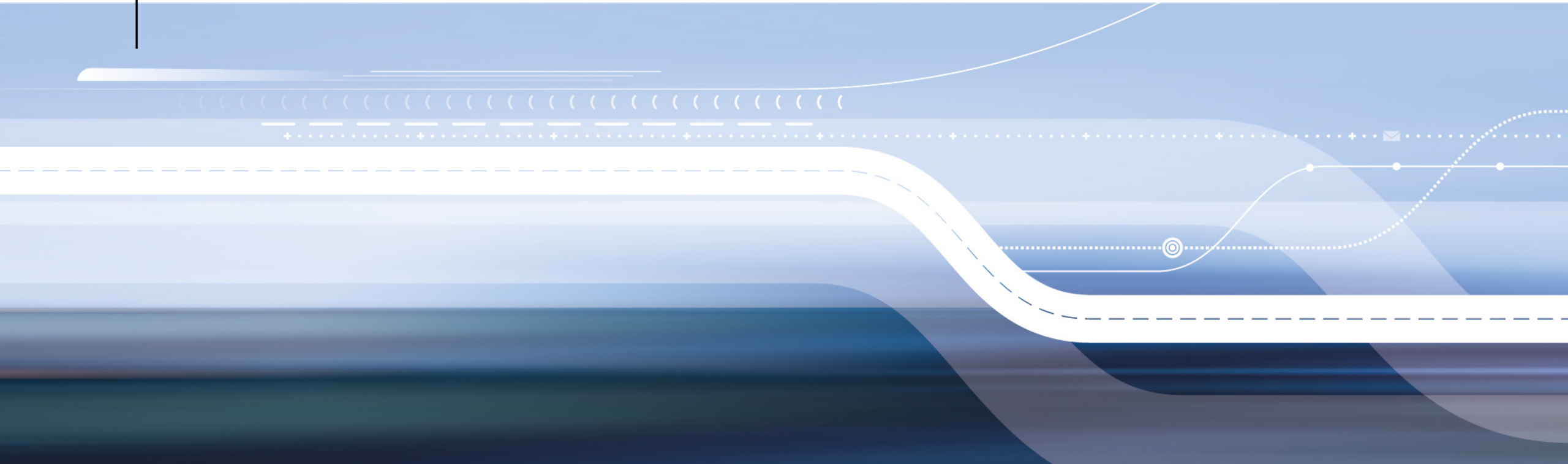


Samferdselsdepartementet

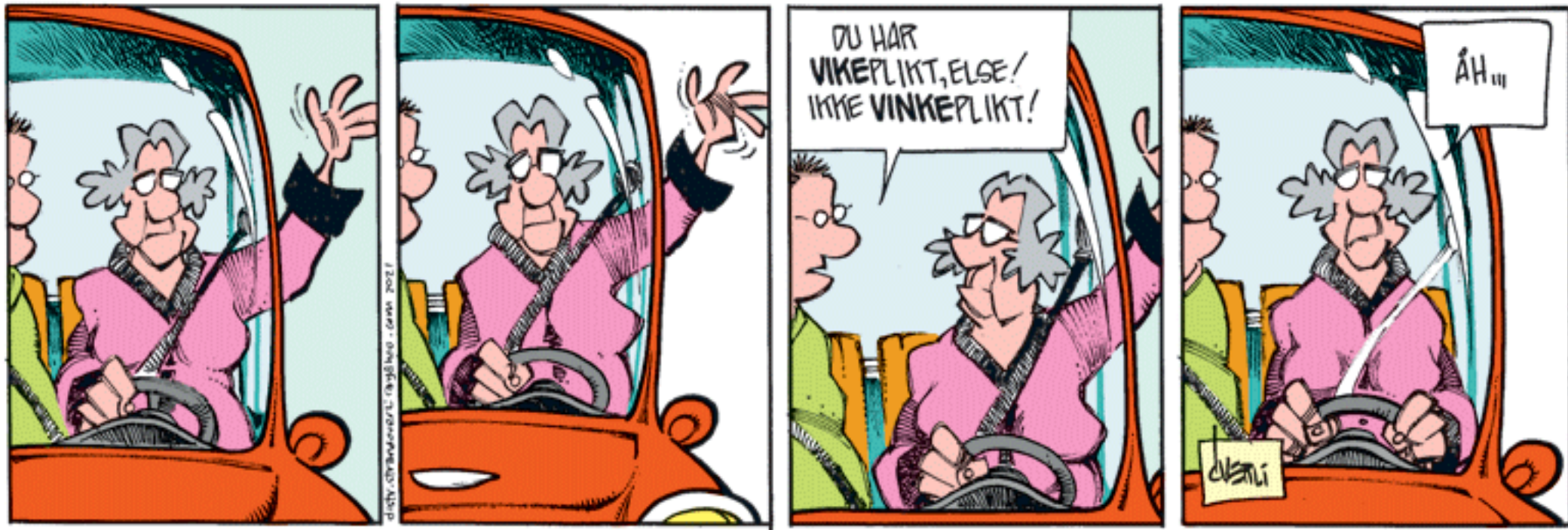
Føreropplæringskonferansen 2018

Lasse Lager

Trondheim 22. november 2018



Omforent forståelse kan være avgjørende



Hvor skal vi ?



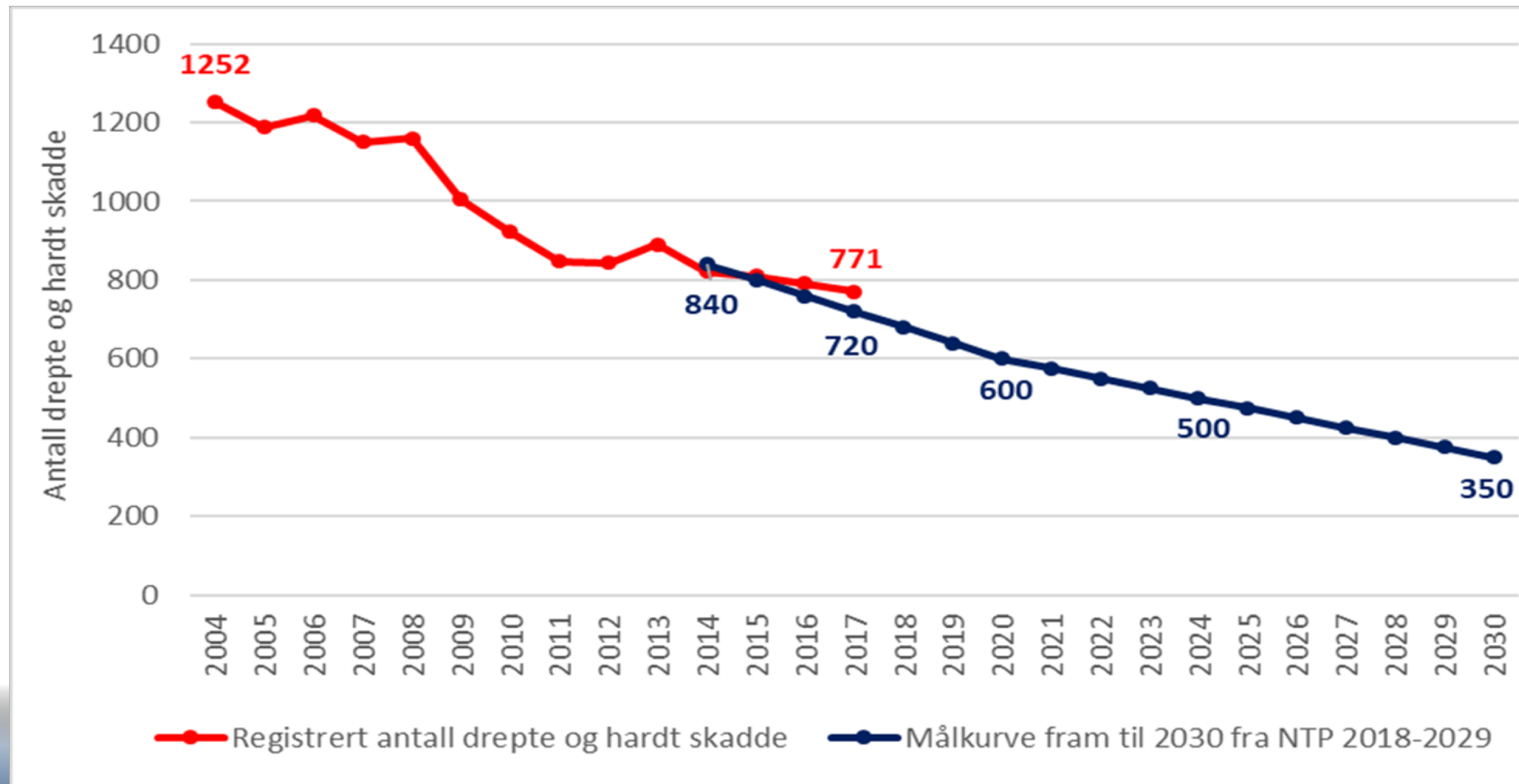
Nasjonal transportplan 2018-2029

- "Ny teknologi forventes å bidra vesentlig til reduksjon i drepte og hardt skadde."
- "Kompleksiteten og utviklingstakten gjør det krevende å avveie fremskyndet implementering av ny kjøretøyteknologi med sikkerhetspotensial opp mot mulige negative konsekvenser av samme utvikling."
- "Økt innslag av autonomi i kjøretøy gjennom utvikling og sammenkobling av førerstøttesystemer vil påvirke ulykkesutviklingen i positiv retning, særlig som virkemiddel mot det betydelige antallet alvorlige trafikkulykker hvor førerfeil er utløsende eller medvirkende årsak."

Autonome kjøretøy

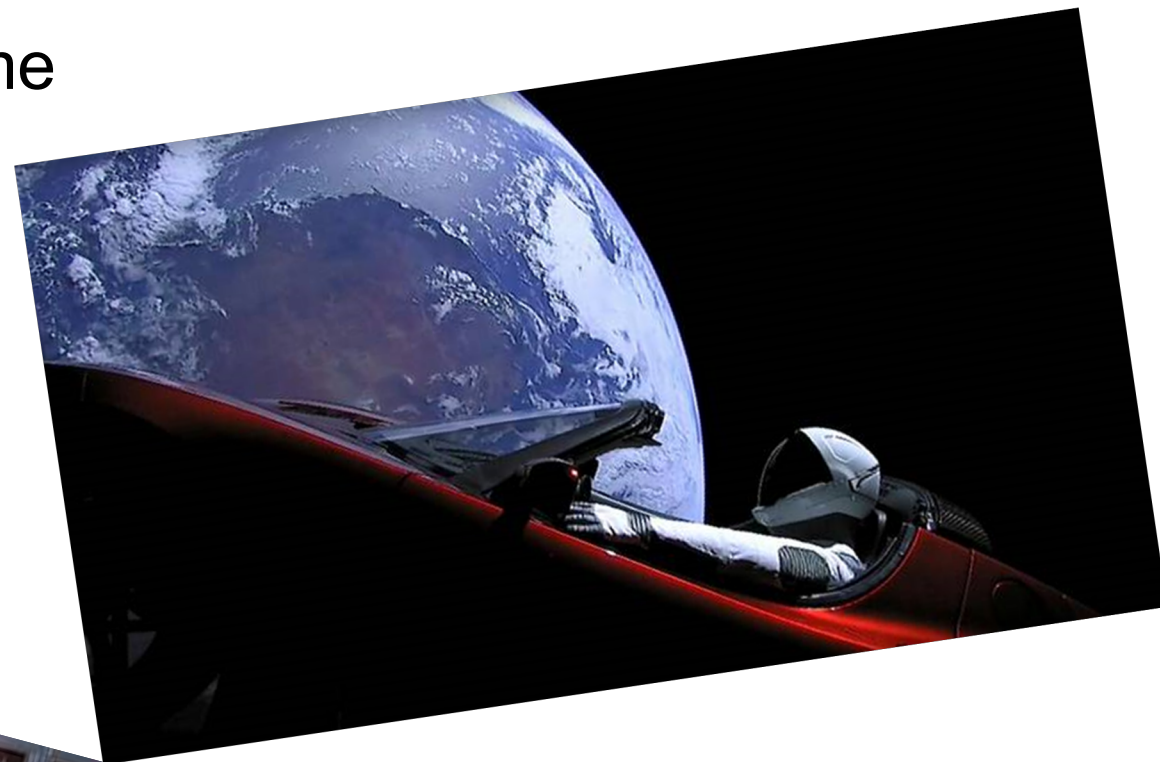
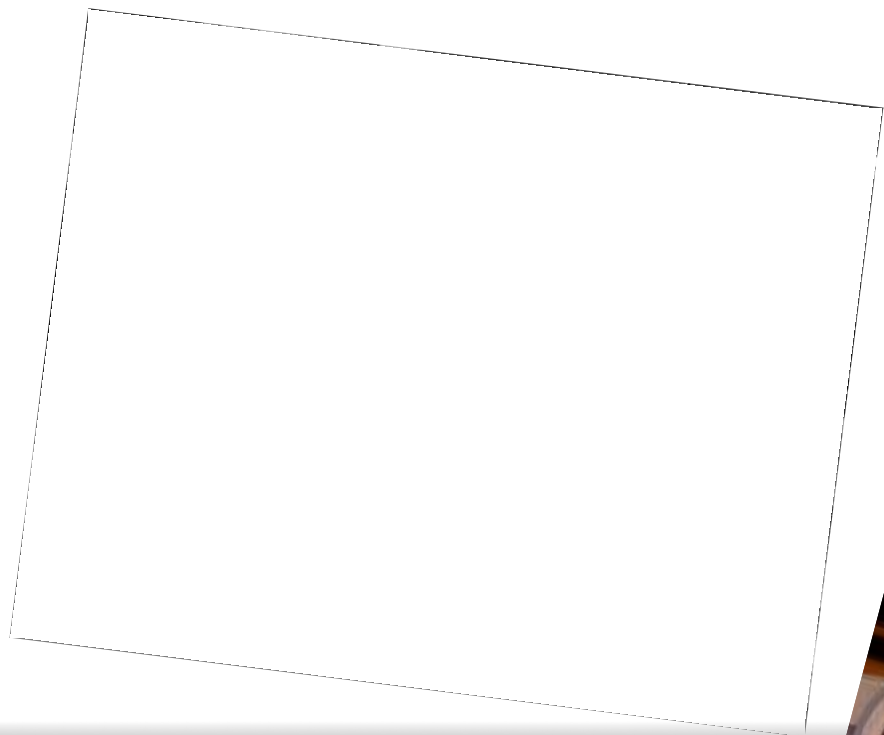
- Autonome kjøretøy i ytterste konsekvens (såkalt selvkjørende kjøretøy) innebærer sammenkobling av støttesystemer i så stor grad at føreren **kan** fris helt fra kjøreoppgaven.
- Utstrakt bruk av slike kjøretøy forutsetter et forutsigbart trafikkmiljø og tilrettelagt regelverk.
- Bruk av helt autonome kjøretøy bryter i dag med sentrale grunnprinsipper i vegtrafikklovgivningen, herunder særlig føreransvaret.
- Det er avgjørende for trafikksikkerheten at det legges til rette for tilstrekkelig utprøving under sikre rammer.

Nasjonal transportplan – etappemål og status



Teknologiutfordringen er konstant

- teknologifrykt - teknologioptimisme



Evaluering av ny teknologi

I veikomiteens indstilling (indst. O. nr. 73, 1909) uttaltes bl. a., at det ansaaes ønskelig, at der — førend lovforslaget atter forelægges Stortinget — «indhentes uttalelser fra amtsingeniører, herredsstyrer og lensmænd i de distrikter, hvor kjørsel med motorvogner foregaar, om de erfaringer, man i den sidste tid har høstet, saavel angaaende nytten ved saadan drift som de farer, der maatte være forbundet dermed for anden trafik, samt hvilken indflydelse kjørsel med motorvogner har paa veienes vedlikehold».

Føreransvar og kompetansekrav

§ 13.

Motorvogn maa kun føres av person over 18 aar, som av norsk politimyndighet efter avlagt prøve er godkjendt som fører og av samme har erholdt certifikat som saadan.

Spesifikt aktsomhetskrav

naar veiens eller gatens glatte og slibrige tilstand vanskeliggjør vognens styring og stansning,
endelig overalt, hvor en livlig færdsel finder sted

— maa der kjøres langsomt og saa forsigtig, at vognen i fornødent fald kan stanses øieblikkelig og under alle omstændigheter paa en vei-strækning av høist 3 meter.

Likeledes maa, naar veien er opbløtt eller tilsølet, kjøres saa forsigtig, at andre veifarende ikke tilskvættes under motorvognens forbi-kjøring.

Og adferdsregulering..

§ 25.

Kapkjøring med motorvogn paa offentlige
veier, gater og pladser er forbudt.

Teknologikrav

§ 7.

Styre-, bremse- og signalapparater skal være lette at behandle og anbragt saaledes, at føreren kan bruke dem, uten at hans opmersomhet bortledes fra kjørebanelen, og saaledes, at han selv i mørke ikke kan ta feil av dem.

Nytt regelverk om utprøving av selvkjørende kjøretøy

Ny lov og forskrift om utprøving av selvkjørende kjøretøy:

- I kraft fra 1. januar 2018
- Legger til rette for utprøving med formål om å avdekke hvilke effekter selvkjørende kjøretøy kan ha for trafiksikkerhet, effektivitet i trafikkavviklingen, mobilitet og miljø
- Tillatelse til utprøving kan gis av Vegdirektoratet etter søknad
- Åpner for utprøving også helt uten fører, når teknologien har vist seg moden for dette
- Plikt til å treffe alle nødvendige tiltak for å ivareta sikkerheten

Nytt regelverk om utprøving av selvkjørende kjøretøy

- Vid adgang til å stille vilkår for tillatelsen – både i tid og rom
- En fysisk person skal være ansvarlig for forsøket
- Tilbakekall og midlertidig stans der det avdekkes brudd på vilkår eller regelverk
- Rapportering/evaluering
- Regler om behandling av personopplysninger
- Hjemmel for straff som etter vegtrafikkloven

Sømløs overgang i kjøretøy og for fører ?

- Førerstøttesystemer – ikke helt nytt..
 - ABS introdusert i bil i 1966 - på flybremser i 1929 !
 - ESP har vært tilgjengelig siden slutten av forrige århundre
 - Betydelige trafikksikkerhetsgevinster er høstet av en rekke teknologiske nyvinninger – og kanskje også tatt ut ved endret adferd ?
- Sammenkoblingens tid
 - Potensialet for ytterligere gevinster er stort
 - Økt autonomi i kjøretøy– endrede krav til fører ?



Samferdselsdepartementet

Takk for oppmerksomheten.

