

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Stavanger, 28. februar 2017

Høringsuttalelse til ny lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy på vei

Kolumbus ser svært positivt på teknologiutviklingen i transportsektoren og da i særlig grad de muligheter som selvkjørende busser kan åpne opp for i kollektivsammenheng. Vi ser et stort potensial for denne type løsninger i Stavanger-regionen. Dette er også grunnen til at selskapet i samarbeid med Forus PRT (driftsansvarlig) og Forus Næringspark (interkommunalt eiendomsselskap) allerede har gått til innkjøp av en minibuss for uttesting av teknologien i Norges største sammenhengende næringspark. Vi har store forventninger til hvordan en kan utvikle nye og mer effektive transportformer gjennom selvkjørende minibusser, i tillegg til at en kan nå nye målgrupper gjennom denne typen kollektivtransport.

Det er imidlertid en avgjørende forutsetning for å utvikle og tilpasse de nye løsningene, at myndighetene åpner for at utprøving kan skje under reelle forhold på offentlig vei. Autonome kjøretøy er allerede vist frem en rekke steder i Norge.

Vi forstår prosessen slik at både lov og forskrift må være på plass før utprøvinger kan starte på offentlig veg. Forskriftene skal utformes samt sendes på høring. Dette kan ta tid. Det er å håpe på at igangsetting av utprøving kan skje raskt og vi vil be om at prosessene gis en rask behandling. Vi mener også at det er viktig at parallelt med utforming av forskrifter, kan åpnes for begrensede utprøvinger f.eks. på Forus og andre steder. Dette vil gi viktig kunnskap/erfaring til prosessene. Interaksjon mellom førerløst kjøretøy og øvrig trafikk har vi lite kunnskap om.

Innføringen av autonome kjøretøy er banebrytende teknologi i forholdet til tradisjonelle kjøretøy, og det er derfor riktig at det utformes et helt nytt regelverk for utprøving av autonome kjøretøy, og at man ikke forsøker å endre på den eksisterende Vegtrafikkloven.

I høringsdokumentet legges det opp til at en konkret person må stå ansvarlig for utprøvingen. Vi anbefaler at dette ansvaret knyttes opp mot juridisk person, det vil si den ansvarlige organisasjonen som står bak forsøkene.

Vi mener det er viktig å gi mulighet for utprøving av alle typer selvkjørende kjøretøy uavhengig av grad av autonomitet. Mye tyder på at det i en overgangsfase vil være

innslag av ulike grader av selvkjørende kjøretøy i trafikken, og det er viktig at loven om utprøving tillater testing av ulike typer kjøretøy.

Teknologiutviklingen går fort, og vi tror den vil eskalere på dette feltet. Mange miljøer i utlandet ligger her i front. Skal Norge kunne ta en posisjon i forhold til utviklingen av denne typen teknologier, er det viktig å innlede samarbeid med andre land. Dette gjelder også i forhold til lovspørsmål. Vi som står bak den konkrete utprøvingen av minibuss på Forus, ser gjerne at departementet bidrar til at vi blir koblet opp imot internasjonale miljøer som kan gi en stimulans for utprøvingen vi er i gang med.

Det er ønskelig med mer fleksible rammer for testingen enn hittil, slik at resultatene blir mer realistiske og kan føre oss raskere fram til å kunne ta i bruk selvkjørende kjøretøy som en del av kollektivtilbudet. Det er viktig at forsøksordningen gir muligheter for å teste både:

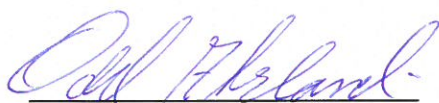
- småbusser uten tradisjonell førerplass
- tilsvarende kjøretøy for gods
- platooning
- mer selvkjørende teknologi i kjøretøy med tradisjonell førerplass, som et ledd i trafiksikkerhetsarbeid.

Vi forutsetter at regelverket om utprøving åpner for at eksisterende infrastruktur/veier kan tas i bruk. I tillegg ønsker vi at det kan være fleksibilitet på andre typer traseer for testing. Vi tenker da på muligheter for testing eksempelvis på sykkel / gangvei, mv. Det er selvsagt en forutsetning at en tilpasser sikringen / avskjermingen av denne typen ferdselsårer i forhold til det som er forsvarlig for å unngå ulykker.

Kolumbus mener det er viktig i denne fasen at utprøvingsloven går foran løyvekravene og personopplysningsloven. Dette for å teste ut alle aspekter av autonome kjøretøy. Det er samtidig viktig å gi den som innhenter informasjon et helt klart ansvar for å beskytte materialet.

I høringsnotatet kapittel 6.9, står det at "...informasjon fra kjøretøyets sensorer, skal lagres i to år." Det bør utdypes hvilken sensor-informasjon det her vises til, og formålet ved lagringen. Allerede i dag vil et kjøretøy ha flere sensorer, og med reduserte priser på hardware vil vi trolig se et ytterligere omfang av sensorer på ett og samme kjøretøy. Mengden data pr kjøretøy over en lagringsperiode på 2 år, vil være enorm og utgjøre en praktisk og økonomisk utfordring. Dette må ses opp imot formålet med lagringen. Videre er vi enig i at utprøving knyttet til kollektivsatsing bør skje i samarbeid mellom fylkeskommunene / administrasjonsselskapene og de selskapene som har kontrakt med disse. Samtidig ser en at også det kan være hensiktsmessig å åpne opp også for andre former for selvkjørende kjøretøy, og at andre organisasjoner kan stå ansvarlig for utprøvinger.

Avslutningsvis vil vi igjen påpeke viktigheten av å raskt få på plass et nytt regelverk for utprøving av autonome kjøretøy på vei, for deretter snarest mulig å starte arbeidet med en lov som kan tillate autonome kjøretøy i daglig drift.



Odd Harald Aksland, direktør

