

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Ryensvingen 15, 0680 Oslo | 22 62 60 80 | post@atl.no

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Oslo, 30.09.19

Høring vedr. ekspertutvalgets vurdering av teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033, har Samferdselsdepartementet initiert en rapport hvor man vurderer implikasjonene av rask teknologisk endring for planlegging av fremtidens infrastrukturbygging. Dette høringssvaret gir uttrykk for Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund sin vurdering av rapporten.

Rask teknologiutvikling krever fleksibilitet, men samtidig er det nødvendig med langtidsplanlegging innen infrastruktur; et paradoks som utvilsomt skaper usikkerhet for flere aktører i samferdsel i årene fremover. Ny teknologi gir nye og større muligheter for god mobilitet i Norge, men det vil også kunne medføre utfordringer – blant annet hva angår *trafikksikkerhet*. ATL mener denne usikkerheten bør imøtekommes så vel i Nasjonal Transportplan som i fremtidig Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Dette bør etter vårt skjønn gjøres ved å konkretisere tiltak som tilrettelegger for jevnlig kommunikasjon mellom samhandlende aktører, i vårt tilfelle aktører i *trafikksikkerhetsfamilien*.

FNs bærekraftsmål 11.2 skisserer at man innen 2030 skal «*sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene (...)*». ATL vil spesielt rette oppmerksomheten mot tre utfordringer relatert til trafikksikkerhet som bør adresseres i lys av den teknologiske utviklingen:

1. Implementering av stadig mer autonome kjøretøy
2. Endringer i trafikkopplæringen
3. Tilrettelegging av rammevilkår

Implementering av stadig mer autonome kjøretøy

Det er en kjensgjerning at teknologisk utvikling forventes å påvirke egenskapene ved bilene raskere og i stadig større omfang – bilene blir stadig mer automatisert og autonome. Flere steder i rapporten forutsettes det nærmest ukritisk at slik utvikling vil føre til mindre ulykker. Blant annet står det under punktet *utvalgets anbefalinger* at «utvalgets hovedbudskap er at vi kan løse problemer med utslipp, kostnader, ulykker, trengsel og køer». Videre står det å lese at «smartere kjøretøy og utstyr vil kunne øke sikkerheten på vei, blant annet knyttet til evne til å holde eget kjørefelt og ved forhindring av risikabel fletting». Dette synes vel og bra, men er etter vårt skjønn en kraftig forenkling av problemstillingen. Stadig flere og bedre førerstøttesystemer virker allerede positivt inn på trafikksikkerheten, og videre utvikling vil kunne redusere ulykkesrisikoen ytterligere – men det vil også kunne medføre fremtidige utfordringer. Det står i ekspertutvalgets oppdrag at det skal vurderes «hvordan den teknologiske utviklingen innen transportsektoren kan påvirke samfunnets sårbarhet og sikkerhet, og hvordan uheldige konsekvenser kan motvirkes og håndteres». ATL er svært tilfreds med at utvalget adresserer utfordringen vedrørende

overgangen mellom ulike løsninger. Det skrives at «eksempelvis dersom autonome transportmidler stiller andre krav til infrastrukturen enn manuelt opererte transportmidler, og disse skal eksistere side om side». ATL ønsker å presisere ytterligere at selve *samhandlingen* mellom kjøretøy av ulik grad av automatisering og autonomi, vil kunne medføre betydelige utfordringer for trafiksikkerheten. Og enda viktigere; vi kan erfare utfordringer knyttet til teknologi i møte med *menneskelige faktorer* – spesielt *begrensninger* i menneskelige faktorer. Til opplysning vurderer enkelte bilmerker å «hoppe over» perioden med delvis automatisering, med andre ord gå rett på nivå 5, nettopp i den hensikt å unngå problematikken med hel og delvis automatisering, samt utfordringene dette medfører for menneskets kognitive kapasitet. Dette mener ATL ikke er tilstrekkelig drøftet i rapporten. Det står riktignok referert til en «overgangsfase» hvor «føreren er mindre fokusert på føreroppgaven, før kjøretøyet er i stand til alltid å håndtere situasjonene selv». Det står å lese at det er avgjørende å legge til rette for trygge rammer hvor teknologien kan prøves ut, hvor man skaffer kunnskap om mulighetene, men også om «hvor skoen trykker». *ATL presiserer viktigheten av dette*. Det står å lese i rapporten at «Norge vil være tjent med en rask overgang til ny transportteknologi». *Trafiksikkerheten* i Norge er ikke tjent med en rask overgang dersom utfordringer knyttet til menneskelige begrensninger i møte med teknologien ikke blir tilstrekkelig hensyntatt. Teknologien er i rask utvikling; menneskelig kognitiv kapasitet er dessverre ikke like dynamisk – dette er utfordringer som må adresseres.

Endringer i trafikkopplæringen

Økt grad av automatiserte og autonome kjøretøy vil nødvendigvis påvirke trafikkopplæringen – ikke bare hva angår juridiske disposisjoner, men også fysisk bruk av teknologi i opplæringen. Dette er per i dag ikke tilstrekkelig ivarettatt, og må derfor drøftes nærmere. ATL, med kjernekompetanse innen trafikkopplæring og trafiksikkerhet, ønsker å bli involvert på et tidlig stadium når teknologi og føreropplæring skal drøftes. Etter vårt skjønn bør denne prosessen initieres innen rimelig tid.

Tilrettelegging av rammevilkår

I rapporten stilles det spørsmål ved hvordan man optimalt kan legge til rette for å ta teknologien i bruk på en målrettet og effektiv måte. Etter vårt skjønn handler dette i stor grad om *rammevilkår*. Trafikkskolebransjen vil, slik vi ser det, bli berørt av flere rammefaktorer, både av politisk og juridisk art.

Det er ønskelig å ta ny teknologi i bruk, både av hensyn til trafiksikkerhet og miljø. De bilene som er mest miljøvennlige kommer i hovedsak med automatgir. Slik utviklingen nå ser ut er det også disse bilene som etter hvert vil komme med best utviklede førerstøttesystemer. Likevel er det slik at hovedregelen ved praktisk førerprøve i Norge er gjennomføring med manuell girede biler. ATL har ved flere anledninger foreslått at automat bør bli det foretrukne alternativet ved praktisk førerprøve, og at førerrett på manuell girede biler eventuelt kan erverves gjennom tilleggsopplæring ved trafikkskole uten ny påfølgende praktisk prøve. Dette vil etter vårt skjønn fremskynde overgangen fra manuell til automat som det foretrukne alternativet, noe som vil komme både trafiksikkerheten og miljøet til gode. ATL har ikke alle med seg på denne tankegangen, dessverre. Norge er som kjent bundet av en rekke internasjonale konvensjoner og direktiver, noe som i dette tilfellet har blitt brukt som en årsak til manglende endring på området. ATL mener imidlertid dette er et uttrykk for manglende *endringstilvilje*. Tilrettelegging for ny teknologi kan innebære behov for endringer og revisjoner av regelverk – både nasjonalt og internasjonalt. I rapporten står det å lese at Norge kan bli et foregangsland hva angår utvikling og implementering av teknologi. Dersom dette er en ønsket posisjon så må vi nødvendigvis også ta ansvar for *tilrettelegging*. Som det står skrevet i rapporten: «For Norge er det viktig å bidra til at Europa henger med i utviklingen og utnytter mulighetene på en god måte». Vi opplever imidlertid at norske myndigheter forholder seg mer som en «brikke» enn en «aktør» på dette området; vi venter på at endringene skal skje i EU i stedet for å ta initiativ til endring. Har vi som mål å bli et foregangsland så må vi endre tilnærming og vise større grad av endringstilvilje og initiativ.

Teknologiutviklingen vil ikke bare påvirke trafikkopplæring for ferske sjåførere, det vil også være av betydning for de som allerede har førerkort. I en periode vil dette spesielt gjelde eldre førere som har lite eller ingen erfaring med moderne kjøretøy. Den demografiske utviklingen viser at vi får stadig flere eldre som ferdes i trafikken, samtidig som ulykkesstatistikken viser en overrepresentasjon av denne aldersgruppen. For å imøtekomme denne utviklingen har myndighetene som mål at 30 prosent av 70-årskullet skal delta på frivillig kurs i regi av Statens vegvesen; såkalt *Bilfører 65+*-kurs. Dette er imidlertid et teoretisk kurs uten fokus på praktisk kompetanse og førerstøttesystemer. Dette ønsker ATL å endre på. ATL ønsker et obligatorisk seniorekurs med både teori og praktisk øving i regi av trafikkskolebransjen. Dette vil imøtekomme de eldres behov for økt kompetanse innen teknologi og førerstøttesystemer. Eldrebølgen er nærstående; på bakgrunn av dette vil ATL fremme forslag om et samarbeidsforum som tar stilling til både praktiske, teknologiske og juridiske problemstillinger som følge av dette.

Det finnes også andre juridiske problemstillinger ved innføringen av mer automatiserte og autonome kjøretøy. Bilføreransvaret står sterkt i norsk veitrafikklovgivning; vi stiller spørsmål ved hvordan dette vil stille seg ved innføring av autonome kjøretøy. Vi viser også til Wien-konvensjonen i denne sammenheng. Vår bransje vet lite om hvordan vi blir påvirket før vi vet hvilke juridiske disposisjoner som gjøres for å imøtekomme divergensen.

Det er som kjent vanskelig å forutse teknologisk betydning, og det er vanskelig å balansere behovet for planlegging med behovet for fleksibilitet. ATL mener koordinert mobilisering av relevante aktører vil tilrettelegge for behovet for planlegging, samtidig som det øker fleksibiliteten i møte med endringer og teknologisk utvikling. Dette fremstår som helt essensielt dersom man skal være i stand til å utnytte det teknologiske handlingsrommet, men samtidig imøtekomme utfordringene dette fører med seg.

ATL stiller sine fagressurser til disposisjon i fora som omhandler teknologi relatert til trafikkopplæring og trafiksikkerhet.

Vennlig hilsen,

Lena J. Fossheim
Rådgiver