

Ärendenummer
TRV 2020/116803
Motpartens ärendenummer
I2020/02396

Dokumentdatum
2020-11-23

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Ylva Berg

Stefan Engdahl
Diariet

Angående remiss om dispens från Trafikförordningen, ansökan från VTI

Trafikverket bedömer att ansökan bör godkännas med vissa förbehåll enligt följande.

1. Försöksledarna ska informeras skriftligt om vad som ligger i deras ansvar (enligt denna ansökan) för att utföra tester säkert. Dokumentation upprättas där försöksledare signerar att de tagit del av informationen och att de ämnar följa den. Signerat informationsunderlag bör diarieföras och arkiveras.
2. I detta ansvar ska också ligga att försöksledarna anmäler och dokumenterar varje incident eller avvikelse. Diarieföras och arkiveras.
3. All försöksutrustning som bilen utrustas med som inte ingår i bilen som standard (t ex förarkameror) ska placeras krocksäkert, dvs de ska inte kunna nås av någon kroppsdel (armar undantagna) hos testpersonen eller försöksledaren, vid en eventuell incident eller krock.
4. Då denna bedömning har gjorts utifrån de förutsättningar som gäller i ansökan är det viktigt att poängtera att denna dispens bör bara gälla så länge inga förutsättningar ändras. I framtiden kan man tänka sig att man vill testa väsentligt längre tidsperioder, och detta ställer då högre krav på försöksledarna att hålla sig alerta. Då bör ansökan bedömas på nytt. Vidare är det rimligt att det sätts en tidsgräns för dispensen, t ex 5 år, varefter en ny bedömning görs. Vid en ny bedömning inkluderas dokumentation från punkterna 1 och 2.

Motiv till bedömningen

Ansökan är detaljerat skriven och efter att ha diskuterat några områden vidare med den sökande har vi kommit fram till följande.

Försöksledaren som sitter i passagerarstol fram har tillgång till bromspedaler och kan därför vid varje tidpunkt stoppa bilen.

Det är mycket viktigt att försöksledaren kan vara alert vid varje ögonblick i provkörningen, för att säkert och snabbt kunna ta över bilen när det behövs. Varje försöksledare har hand om en testperson, och ett arbetspass är max 6 timmar. I dessa arbetspass varvas 2 varv testkörning (å 5 min) med simulatortest och förberedelser för testpersonerna där emellan. Därför bedöms det att försöksledaren kan vara alert vid varje testkörning som varar max 10 minuter.

Ärendenummer
TRV 2020/116803
Motpartens ärendenummer
I2020/02396

Dokumentdatum
2020-11-23

Man kommer att utföra testerna på Mantorp Park, en racing-bana byggd för höga hastigheter med stora avåkningsytter med gräs i alla ytterkurvor, samt bildäck vid depå-områdena. Testerna kommer att utföras så att testpersonen instrueras att köra i max 70 km/h, där försöksledaren är instruerad att gå in och stanna bilen om försökspersonen skulle uppnå 80 km/h, samt ytterligare lägre hastigheter vid depån. Bedömning görs att det finns stora marginaler att utföra testerna säkert krocksäkerhetsmässigt.

Övriga upplysningar

Avvikelser och incidenter och rapportering och dokumentation av detta togs inte upp i ansökan, men detta diskuterades med den sökande och de var positiva till att utföra detta enligt vår rekommendation ovan.

Kameror och eventuell annan försöksutrustning som bilen utrustas med som inte ingår i bilen som standard bör placeras krocksäkert, dvs de bör rimligen inte kunna nås av någon kroppsdel hos testpersonen eller försöksledaren vid en eventuell incident. Detta har stämts av direkt med företaget SmartEye som är med i studien och tillhandahåller och monterar denna utrustning.

Sjukvårdskompetens kommer ej att finnas på plats, men det är nära till sjukhus, om något skulle inträffa.

Konsekvenser, risker och effekter av beslutet

Denna provning möjliggör forskning som leder till att man bättre kan förstå onyktra förarens kroppssignaler och manövrering av bilen. Detta kan i sin tur leda till att avancerade sensorer och kameror kan detektera onyktra förare på så tidigt stadium som möjligt, och därigenom ingripa i färdens. Liknande system som med hjälp av förarkameror detekterar trötthet och distraktion är redan på gång i personbilar och väntas slå igenom på bred front från 2023 då EuroNCAP börjar belöna dessa system i sin säkerhetsrating av personbilar. Det beräknas även komma för kommersiella fordon vid en något senare tidpunkt. Samma teknologi skulle då kunna användas för att detektera onyktra förare.

Onyktra förare vet vi är olämpliga förare pga. nedsatt koncentration och förmåga att ta in och bedöma intryck och eventuella risker, samt att göra det på ett snabbt sätt. Vid ökande alkoholhalt accentueras dessa risker och till slut kan man inte framföra bilen över huvud taget. Personbilen ska köras i upp till 70 km/h vilket potentiellt kan vara en dödlig hastighet eller leda till allvarliga personskador om man kör på ett fast föremål. Det gäller då att utföra dessa tester på en så säker plats som det bara är möjligt samt att försöksledarna på ett säkert sätt kan ta över bilen momentant.

Ärendenummer
TRV 2020/116803
Motpartens ärendenummer
I2020/02396

Dokumentdatum
2020-11-23

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Rikard Fredriksson, senior sakkunnig på Nationell Planering, avdelning Trafiksäkerhet Väg. I den slutliga handläggningen har samråd i sakgranskning skett med Liza Jakobsson, utredningsledare och Stefan Jonsson, chef Trafiksäkerhet Väg, Anna Ward, samt Maria Krafft, Måldirektör Strategisk Utveckling. Samråd har skett med Stefan Engdahl, chef Verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef avdelning Transportkvalitet samt Anna Ward, ledningsstöd verksamhetsområde Planering.

Lena Erixon
Generaldirektör