# ADAS

Af Jesper Graungaard Bertelsen, AU-ID: au689481

Før I tiden havde folk måske forudset i dag til at være en mere højtechnologisk tid. Back to the future 2 forudsagde flyvende biler i år 2015. Det fik vi ikke, men vi fik ADAS.   
Advanced Driving Assistant System dækker over systemer som er med til at hjælpe føreren.   
I artiklen “Unpacking ADAS: Safety Tech Poses Unique Risks and Aftermarket Challenges”, af Michele Boyarski, beskriver hun hvad ADAS er, hvordan det har haft fremskridt gennem tiden, problemer der begrænser fremgangen og hvad fremtidige udfordringer kommer til at være.   
En anden tekst af Clifford Law, The Dangers of Driverless Cars, kommer ind på nogle af de samme ting, men også på noget andet.  
Til fælles har de, at de benævner udfordringerne i dag som værende, at folk er for sikre på, at bilen i dag selv kan køre. Det drager de så sammen med, at teknologien ikke er så god, som vi måske tror. Begge inddrager rapporter fra AAA, hvor af Michele Boyarski kommer ind på en rapport fra dem som forklarer hvordan hver tredje bil med ADAS sensorer røg i kollision, og 69% havde svært ved at holde sig inden for kørelinjerne, da bilerne blev udsat for regn og 35mph vinde[[1]](#footnote-1). Hvis en oversikker bilist vælger at lade bilen køre for selv, med regn og 35mph vinde, hvem vil så have skylden i en ulykke? Bilproducenterne som oversælger produktet, eller forbrugeren, for ikke at være kritisk nok. Jeg selv blev overrasket over at finde ud af, at Tesla ligger på et niveau 2. Jeg er blevet printet det indtryk, at Tesla praktisk talt kan køre selv, med historier om folk som rammer motorvejen, og lader den køre for sig, mens de selv tjekker mobilen.   
Så artiklerne har måske en pointe i, at vi måske er blevet oversolgt et produkt, som reelt ikke kan så meget som det ser ud til. Begge tekster inddrager kort, at det juridiske også kan være til grund for, hvorfor fremskridtene ikke sker hurtigere end de gør. For grænsen for, hvornår man kan give bilisten fejlen og hvornår man kan give systemet fejlen, den er svær, og jeg tror helt sikkert, at der vil være nogle sager, hvor det kan være enten eller. Var det et uhensigtsmæssigt tidspunkt, at bilisten valgte at sætte en ny sang på, lige i det at han kørte ind i lyskrydset. Eller var det producentens som sagde, at bilen selv ville kunne klare det? Jo længere vi går imod niveau 5, jo mere vil jeg sige, at det vil være producentens skyld. Men som Clifford citerer Charles Perrow på og kommenterer: “ ’Because complexity makes failures inevitable… adding to complexity may help create new categories of accidents’ …. Technology can undoubtedly be enormously helpful… But driving is complicated”[[2]](#footnote-2). Jo mere kompleksitet der er i systemerne, jo mere sandsynligt er det, at systemet vil opleve fejl efterhånden. Og som han selv kommenterer så er det at køre bil et meget kompliceret område. At få biler til at være selvkørende er så et kompliceret område, og vi skal respektere det for at være det. Jo længere oppe i niveauerne teknologien kommer, des mere bør der kigges tilbage på løsningerne, og se om kompleksiteten kan mindskes. For lige nu med kampen om selvkørende biler, så er det uundgåeligt, at løsninger vil være komplekse, og da udsat for *Normal accidents.*  
Selvom der altid vil være en grad af uundgåelige hændelser indenfor teknologien, *Normal accidents*, så kan der, hvis der simplificeres på løsninger, opnås det som flybranchen har opnået, at det uundgåelige sker meget sjældnere.

Antal ord: 600 uden citat.

## Kilder:

**Perrow, Charles, Normal accidents, 1984, Introduction, pp. 3-12.**

**Clifford Law, The Dangers of Driverless Cars, Complex, Real-Life Driving Conditions quotes *Charles Perrow’s Accidents: Living with High-Risk technologies***:   
“Because complexity makes failures inevitable… adding to complexity may help create new categories of accidents…   
Technology can undoubtedly be enormously helpful… But driving is complicated.”

**Michele Boyarski, Unpacking ADAS: Safety Tech Poses Unique Risks and Aftermarket Challenges, The Engine Block, 17 June 2022, *Poor Performance***:It’s true that adapting to new technology simply takes time. And during that time, people are bound to make mistakes — sometimes tragic ones. However, it’s worth noting that ADAS technologies themselves are far from perfect. In October 2021, AAA released findings from a closed-course study that measured the e#ects of environmental factors like rain, snow, and fog on ADAS sensor performance. Alarmingly, one-third of test runs conducted with simulated rainfall at 35mph resulted in a collision. Automatic lane-keeping fared even worse, drifting outside the lines on 69% of test runs.

1. Michele Boyarski, Unpacking ADAS: Safety Tech Poses Unique Risks and Aftermarket Challenges, The Engine Block, 17 June 2022, Poor Performance [↑](#footnote-ref-1)
2. Clifford Law, The Dangers of Driverless Cars, Complex, Real-Life Driving Conditions citere *Charles Perrow’s Accidents: Living with High-Risk technologies*: [↑](#footnote-ref-2)