

Trygg Trafikk mener at ekspertutvalget gir en god og interessant beskrivelse av de trendene som vi foreløpig kan se vil vil påvirke fremtidens transportsystem: Elektrifisering, selvkjørende transport, (automatisering/autonomi), samhandlende intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller (delingsmobilitet).

Vi viser til høring på ovennevnte rapport som skal inngå i det faglige grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Fra et trafikksikkerhetsperspektiv må vi imidlertid advare myndighetene mot å bli for «teknologi-optimistiske» i ny NTP. Vi står midt i, og må forberede oss på, en lang overgangsfase med et komplisert trafikkbilde, der semiautonne kjøretøyer samhandler med tradisjonelle kjøretøy, flere fotgjengere og syklistar – og nye former for små elektriske kjøretøy.

Ny teknologi er på mange måter trafikksikkerhetens Janusansikt. På den ene siden gir ulike former for førerestøttesystemer positive bidrag til trafikksikkerheten fordi de reduserer omfanget av menneskelige feil. På den andre siden utfordrer andre deler av teknologien trafikksikkerheten fordi den kan ta førerens oppmerksomhet bort fra føreroppgaven.

Ekspertutvalget er selv så vidt inne på dette dilemmaet:

«I transportsektoren er det lagt til grunn en visjon om null drepte og hardt skadde. De aller fleste ulykker skjer som følge av førerfeil. Stadig flere og bedre førerestøttesystemer virker allerede positivt inn på trafikksikkerheten og videre utvikling vil kunne redusere ulykkesrisikoen betydelig. Utviklingen kan imidlertid også innebære nye utfordringer, særlig dersom det oppstår en «overgangsfase» som gjør at føreren er mindre fokusert på føreroppgaven, før kjøretøyer er i stand til alltid å håndtere situasjonene selv.» (s. 27).

Trygg Trafikk vil tilføye at det ikke er noen tvil om at denne overgangsfasen vil komme, og at den er sogar sikkerhetskritisk. Dette er også beskrevet i Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2018-2021 (s. 102):

«I praksis vil det være slik at overgangen til automatisert kjøring vil være flytende, og i en lang overgangsperiode vil vi ha et sammensatt trafikkbilde, med kjøretøy med ulik grad av automatisering. Det å skifte fra føreraktiv kjøring til automatisert vil kreve noe tid, og denne tiden vil være sikkerhetskritisk».

Også lederen av European Transport Safety Council (ETSC), Antonio Avenoso, setter søkelyset på perioden frem til full automatisering i årets Road Safety Performance Index (PIN) report [1] :

“Increasingly I am asked if automation will make road deaths a thing of the past. Well, maybe one day autonomous vehicles will be independently certified as being better at driving than the best human drivers. That’s certainly not the case today. There is evidence that some driver assistance systems sold as “automation” are creating new collisions. Right now the regulatory environment is not ready; and we are decades away from these potentially safer autonomous vehicles representing a large proportion of the fleet. We cannot afford to wait that long».

I påvente av at «teknologien redder oss» anbefaler Trygg Trafikk følgende inn mot ny NTP:

Trygg Trafikk er enig med ekspertutvalget i at mobilitet er en nødvendighet og et gode, samtidig som transport tradisjonelt har hatt flere negative eksterne effekter knyttet til miljø, klima, trengsel/kø og ulykker. Utvalgets utgangspunkt er at ny teknologi kan løse disse utfordringene slik at bevegelsefriheten bli bærekraftig i fremtiden, og vi er helt enig i at det må være målet.

Utvalget problematiserer gjeldende mål i dagens NTP og mener flere er i ferd med å bli utdaterte, bl.a. pga den teknologiske utviklingen. Det foreslås bl.a. at dagens mål om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og omstilling til lavutslippssamfunnet, suppleres med en visjon om bærekraftig bevegelsefrihet, jf. FNs bærekraftsmål. Trygg Trafikk støtter dette, men vil understreke at et sikkert transportsystem og nullvisjonen fortsatt må være tydelige mål så lenge ulykker ikke er utryddet, og veien dit er fortsatt lang til tross for den teknologiske utviklingen.

Myndighetene har et ansvar for at fellesskapets midler brukes på en god måte. Samfunnsøkonomiske analyser kan være et godt verktøy, bl.a. ifm. veiutbyggingsprosjekter. Trygg Trafikk er enig i at den teknologiske utviklingen må legges til grunn for transportpolitikken. Vi stiller oss bak en utvikling som påskynder overgangen til kjøretøy og infrastruktur som utnytter teknologi mer effektivt for å realisere nullvisjonen for trafikksikkerhet.

Samtidig anbefaler utvalget at veiprosjekter «stresstestes» ift. om det baseres på dagens og ikke morgendagens teknologi. Det vises til at smartere kjøretøy og utstyr vil kunne øke sikkerheten, noe som igjen kan ha konsekvenser for veibredde, tunnelsikkerhet mv. Trygg Trafikk vil igjen advare mot å hente ut trafikksikkerhetsgevinster før tiden er inne, gjennom reduserte krav til veistandard. Konsekvensen kan fort bli en uønsket økning i ulykker.

Samfunnsøkonomiske analyser baseres bl.a. på kostnader ved ulykker. Da er det problematisk at analysene bygger på den offisielle statistikken over trafikkuulykker med personskade som på langt nær er komplett. Statistikken inkluderer nemlig bare politirapporterte ulykker der kjøretøy er involvert. Dermed ekskluderes bl.a. alvorlige eneulykker på sykkel. Det er også mye usikkerhet knyttet til skadegrad, fordi denne oppgis av politiet på skadestedet med liten grad av korrigerings for senere medisinske funn. Politiet har naturlig nok begrenset medisinsk kompetanse og vil f.eks. ikke fange opp senskader.

Trygg Trafikk har derfor nylig utgitt rapporten – «Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkuulykker» (mai, 2019). Her gjennomgås relevante helsevesenbaserte registre [2] og sammenliknes med tilsvarende data fra politiregisteret, som er basis for samferdselsmyndighetenes statistikk. Funnene bekrefter kjent kunnskap om underreportering i den offisielle statistikken over trafikkuulykker, men viser at omfanget når det gjelder meget alvorlige/alvorlige skader er oppsiktsvekkende lavt. Dekningsgraden for alle skadegrupper anslås til:

Dette er en stor utfordring fordi komplett og riktig statistikk er viktig både for å kunne bygge de samfunnsøkonomiske analysene på riktig grunnlag og for å bedre kunne målrette det forebyggende arbeidet.

og sammenliknes med tilsvarende data fra politiregisteret, som er basis for samferdselsmyndighetenes statistikk. Funnene bekrefter kjent kunnskap om underrapportering i den offisielle statistikken over trafikkulykker, men viser at omfanget når det gjelder meget alvorlige/alvorlige skader er oppsiktsvekkende lavt. Dekningsgraden for alle skadegrupper anslås til:

Dette er en stor utfordring fordi komplett og riktig statistikk er viktig både for å kunne bygge de samfunnsøkonomiske analysene på riktig grunnlag og for å bedre kunne målrette det forebyggende arbeidet.

Trygg Trafikk har derfor i brev av 21.6.2019 bedt helsemyndighetene og samferdselsmyndighetene om å få fortgang i arbeidet med få på plass en mer komplett statistikk på trafikkulykker, i tråd med stortingsmelding nr. 40 (2015-16) der det fremgår at « regjeringen vil utrede behovet for nye retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata» (s. 86).

Trygg Trafikk har ved flere anledninger, senest i et innspill til Finansdepartementet om bærekraftige prinsipper for bilavgifter i juni 2019, tatt til orde for at myndighetene kan og bør bruke avgiftssystemet for å påvirke utbredelsen av tilgjengelig kjøretøyteknologi med dokumentert trafikksikkerhetseffekt, f.eks. automatisk nødbrems (AEB) og feltskiftevarslere. Det finnes også andre svært effektive teknologier på markedet, f.eks. tvingende ISA (fartssperre) og alkolås. Et viktig spørsmål er hvor langt samfunnet er villig til å gå i å sette begrensninger på individets frihet i trafikken.

Vi viser til Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (s. 67) hvor det fremgår at: «Regjeringen vil i det videre arbeidet med bilavgiftene også vurdere trafikksikkerhetsaspektet». Trygg Trafikk er ikke kjent med at det har skjedd noe i saken.

Derimot skjer det mye på EU-nivå, hvor det er satt krav til diverse sikkerhetsteknologi i nye biler, som etter hvert vil bli implementert også i Norge.

Trygg Trafikk er enig med utvalget i at FOU-innsatsen bør styrkes for å øke kunnskapen om den omstillingen vi skal gjennom. Vi vil oppfordre til at trafikksikkerhet får høyt fokus, for å sikre «overgangsfasen» mot automasjon. En kritisk fase vil være når nivået på førerstøtte og automasjon fortsatt krever at førere griper inn i uventede situasjoner. Mennesket er nemlig dårlig rustet til å overvåke systemer som stort sett greier seg selv. Dette må få konsekvenser for føreropplæringen, da førere i større grad må læres opp til å kjenne til og håndtere tilgjengelig utstyr i kjøretøyene man bruker.

Noen andre eksempler på områder der vi trenger økt kunnskap:

Vi ønsker lykke til med det videre arbeidet!

SD – rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Kilder:

[1] <https://etsc.eu/13th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

[2] Dødsårsaksregisteret, Statistikkregisteret for uføretrygd, Nasjonalt traumeregister, registeret over spesialisthelsetjenesten (Norsk pasientregister) og registeret over primærhelsetjenesten (KUHR).

Les vår personvernerklæring