



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1044-

3. mai 2022

Spørsmål nr. 1898 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Geir Jørgensen til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Spørsmål:

Hva gjør regjeringen for å få opp tempoet i innføring av såkalt blindesone-teknologi i store kjøretøy?

Svar:

Ulykken på St. Hanshaugen er dypt tragisk, og vi vil gjøre vårt beste for å lære av det som har skjedd.

Stortingsrepresentant Jørgensen reiser i lys av disse omstendighetene spørsmål om blindsoneteknologi, og hva regjeringen gjør for å stimulere utviklingen og utbredelsen av denne.

Jeg vil trekke frem at vi i tråd med EUs sikkerhetsforordning for typegodkjenning av kjøretøy (EU) 2019/2144 arbeider med å implementere viktig tiltak for blindsonesikkerhet. Blant disse er særlig krav til *teknologi for detektering av myke trafikanter i blindsonen* (heretter «*detekteringsteknologi*») og strengere *geometriske krav til minimering av blindsonene for tunge kjøretøy* (heretter «*synsvinkelkrav*»), jf. forordningens artikkel 9.3 og 9.5.

Krav til *detekteringsteknologi* innebærer at kjøretøyene må ha sensorer eller lignende som oppdager myke trafikanter i blindsonen, samt et system som varsler føreren når myke trafikanter detekteres.

Synsvinkelkravene innebærer at blindsonene blir mindre, slik at det er mindre sjanse for at myke trafikanter blir skjult for føreren.

Kravene til *detekteringsteknologi* fases inn fra juli 2022 for nye typegodkjenninger og vil gjelde for registrering av alle nye kjøretøy fra juli 2024, mens fristene for *synsvinkelkrav* er noe lengre – de fases inn fra januar 2026 og vil gjelde for alle nye kjøretøy januar 2029.

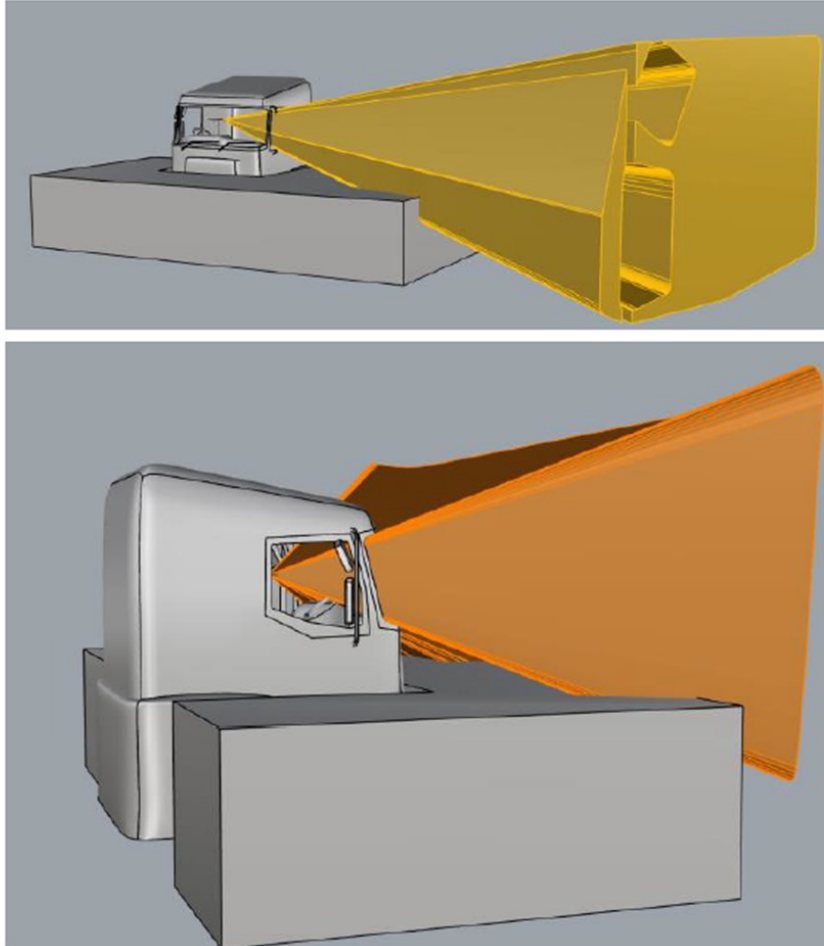
Implementeringstidspunktene er begrunnet i følgende hensyn. For det første må teknologien være tilstrekkelig moden og robust. Dette betyr blant annet at vi må være sikre på at den fungerer. I tillegg må produsenter flest ha tilgang til den aktuelle teknologien og være i stand til å levere denne. For å oppnå dette må produksjonslinjer tilpasses og nødvendige patentrettigheter være på plass.

Videre må de tekniske kravene og valideringsmetodene defineres. Disse utarbeides og beskrives som regel i detalj i delegerte tilleggsforordninger i EU eller i reguleringer fra FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE). Disse er på plass for *detekteringsteknologien* og blir implementert i norsk rett innen utgangen av 2022. En UNECE-regulering er under utarbeidelse for *synsvinkelkravene*. Geometriske endringer er komplisert og kostbart og derfor mer tidkrevende enn implementering av elektroniske systemer.

Disse to tiltakene bør ses i sammenheng og har antakelig best nytte når de kombineres. I likhet med andre førerstøttesystemer, vil et system som ved hjelp av sensorer kan detektere objekter i blindsonen ha sine begrensninger. Dette er oftes beskrevet og advart om i kjøretøyets brukerhåndbok under. Likevel er det dessverre sjeldent at selgere informerer kjøperne nøyaktig om teknologiens begrensninger. Vi risikerer at føreren stoler for mye på disse systemene og blir mindre oppmerksom. Derfor blir det i tillegg innført tiltak om å redusere blindsonene mest mulig ved å endre den geometriske konstruksjonen.

Tiltakene og sammenhengen mellom dem kan illustreres på følgende måte:

Figure 2
Examples of Driver's Left View (Top), Frontal View (Middle) and Right View (Bottom) Projected from E1, E2, and E3 Respectively Based on an Example Intended for Left-hand Traffic



Illustrasjonen viser et typisk område sjåføren kan se, markert i gult og oransje. De nye *synsvinkelkravene* vil stille strengere krav til synsvinkelen, slik at de gule og oransje områdene blir størst mulig, som gjør blindsonene tilsvarende mindre.

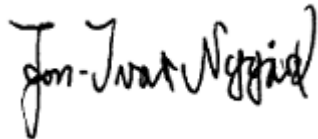
Det gjenstående området, markert i grått, viser typisk blindsonen. Denne skal overvåkes av sensorer (kamera, LIDAR, ultralyd, termisk, etc.) for å varsle føreren dersom objekter befinner seg i området. Dette er relatert til de nye kravene om *detekteringsteknologi*.

Stortingsrepresentant Jørgensen spør om muligheten for ettermontering av systemer. Til dette vil jeg bemerke at Norge som regel tilpasser seg EUs bindende minimumskrav. Av hensyn til vårt felles indre marked, har Norge liten mulighet til å sette strengere godkjenningsskrav.

Når nye tekniske krav til kjøretøy skal utformes, blir alltid muligheten for ettermontering av systemer og teknologi vurdert. En generell utfordring er at systemer utviklet for ettermontering ikke har vært del av produsentens kvalitetssikringsprosess fra utvikling til produksjon av kjøretøyet. Kjøretøyprodusenten vil derfor sjelden ta ansvar for funksjon, kvalitet og mulige forstyrrelser i kjøretøyet originale systemer ved slik ettermontering. Å stimulere til ettermontering er derfor et usikkert virkemiddel, som i verste fall vil kunne føre til at færre markedsaktører investerer i nye kjøretøy med oppdatert teknologi og konstruksjon.

Jeg mener derfor at næringen heller bør oppfordres til å investere i nyere kjøretøy, som også vil ha nyere miljø- og sikkerhetsteknologi på flere områder.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård