

Till:

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Linköping, 2020-09-23
Vår referens: KAV

Ansökan om dispens från Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap 1 § och Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 4 § enligt femte stycket Lag (2019:346)

Statens väg- och transportforskningsinstitut (framöver VTI) ansöker härmed om dispens från Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap 1 § och Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 4 § enligt fjärde stycket Lag (2019:346) för att på inhägnad bana i Mantorp Park kunna utföra tester och provkörningar som skall syfta till att öka trafiksäkerheten. VTI avser att utveckla och prova säkerhetssystem som skall syfta till att i tid upptäcka tillstånd hos förare som leder till att föraren inte kan framföra fordon på ett betryggande sätt. Detta är särskilt relevant även med avseende på ökande automatiseringsgrad av fordon, vilket kan medföra att traditionella säkerhetssystem behöver utökas med system som kan upptäcka att förarens förmågor är nedsatta även om föraren för stunden inte är aktivt delaktig i framförandet av fordonet. Nedsättningen kan härstamma från alkoholpåverkan, uppmärksamhet, trötthet eller andra faktorer. Ansökan om dispens rör specifikt en systematisk utvärdering av upptäckbarhet av alkoholpåverkan med hjälp av förarobservation ("driver monitoring") och avser tiden från 1 november 2020 och tills vidare med tester och provkörningar på den nämnda inhägnade banan i Mantorp Park som beskrivs närmare nedan.

Säkerhetssystemet som undersöks är baserat på kameror som följer förarens ögon-, ansikts- och kropps rörelser såsom de uppstår under bilkörning. Undersökningen går ut på att analysera om en ökad alkoholkoncentration leder till detekterbara förändringar i förarens ögon-, ansikts- och kropps rörelser. Anledningen till att körningarna ur forskningssynpunkt anses vara nödvändiga att genomföras i en riktig bil under realistiska ljusförhållanden och under så realistisk körning som möjligt är att det är omöjligt att efterlikna verkliga förhållanden i en simulerad miljö. Samtidigt är det viktigt att kunna testa sensorernas funktion så realitetsnära som möjligt, där en avlyst bana är en godtagbar kompromiss. Som oberoende statligt forskningsinstitut är VTI angeläget om att kunna leverera forskningsresultat av högsta möjliga kvalitet i enlighet med VTI:s värdeord kompetens, samverkan och oberoende, samt den gemensamma statliga värdegrunden.

Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap 1 § tillåter inte att fordon förs "av den som på grund av sjukdom, uttröttnings, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt". Specifikt tillåts inte framförandet av ett

motordrivet fordon ”efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet”, vilket leder till att föraren döms för rattfylleri, eller för grovt rattfylleri om promillevärdet i blodet uppgår till minst 1,0, även om körningen sker på privat mark eller avlyst bana. Femte stycket i Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott 4 § Lag (2019:346) tillåter dock undantag ”om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer”. Eftersom den planerade körningen är ett led i en vetenskaplig undersökning ansöker vi härmed om dispens från ovannämnda förordningar.

I det följande beskrivs den planerade studien samt testbanan i detalj:

Genomförande: Högst 40 forskningspersoner som enligt en rekryteringsenkät är körkortsinnehavare som konsumerar alkohol i vad som kan anses vara normala mängder, utan att tillhöra en riskgrupp för missbruk, bjuds in att delta i försöket. Varje försöksdag innehåller två pass av högst 6 timmars längd på dag- och kvällstid, där två forskningspersoner deltar per pass. Under passet kör forskningspersonerna på den avlysta banan vid fem tillfällen. Första körningen sker i nykter tillstånd, därefter är målet att forskningspersonen stegvis ökar sin blodalkoholkoncentration till 0,2; 0,5; 0,8 och slutligen 1,0 promille (enligt mätning med samma alkoholmätare som polisen använder, Dräger Alcotest 6820). På varje alkoholnivå kör forskningspersonen ett varv på den inhägnade banan. Deltagandet är frivilligt och kan när som helst avbrytas av forskningspersonen, men även av testledaren, ifall att denne bedömer att forskningspersonen inte är kapabel att fortsätta.

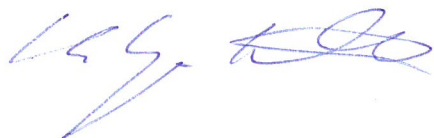
Testbanan är byggd för biltävlingar och uppfyller därmed högsta säkerhetskrav. Banan har stora avåkningsytor och är byggd för mycket högre hastigheter än de som kommer att användas under försöket. Förutom forskningspersonen och testledaren, som båda befinner sig i försöksbilen, kommer inte någon annan person att vistas på banan medan försöksbilen är i rullning. Testbanan är ca. 3 km lång och den beräknade varvtiden under försöket uppgår till ca. fem minuter. Ingen annan verksamhet kommer att pågå på testbanan under försöksperioden.

Försöksbilen är utrustad med dubbelkommando för färdbromsen vilken styrs från passagerarsätet av testledaren. Testledaren har då också möjlighet att nå ratten, ifall att detta skulle behövas. Försöksbilen är således utrustad och bemannad på ett liknande sätt som körskolors övningskörningsbilar.

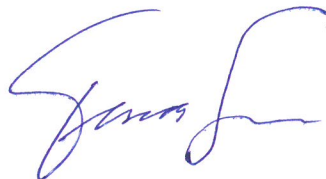
Testledarna som åker med har genomgått en ”Safety Driver” säkerhetsutbildning och är erfarna med dubbelkommandot samt med tidigare försök med uttröttade förare. På grund av den korta varvtiden är sannolikheten att testledaren blir trött eller okoncentrerad mycket liten. Högsta skyltade hastigheten i försöket är 70 km/h, och om försökspersonen väljer att köra snabbare än 80 km/h kommer testledaren att aktivera bromsen. Anser testledaren att forskningspersonen inte är kapabel att fortsätta sitt deltagande i försöket har testledaren rätt och möjlighet att avbryta försöket när som helst, även under körningen. I så fall kan försöksledaren bromsa bilen till stillastående, byta plats med försökspersonen och själv köra bilen tillbaka till starten. Dessa omfattande säkerhetsåtgärder bedöms leda till att varken testledarens eller forskningspersonens eller någon annans liv och hälsa utsätts för större risker än vad en motsvarande körning i en simulerad miljö hade gjort.

Skälet till att denna dispensansökan för körning under alkoholpåverkan på inhägnad bana avser tiden från och med 1:a november 2020 och tillsvidare är att den beskrivna studien är ett led i ett långsiktigt arbete. Fortsatta studier av liknande karaktär kan komma att genomföras. Eftersom Euro NCAP enligt sin framtidsvision (roadmap; se <https://cdn.euroncap.com/media/30700/euroncap-roadmap-2025-v4.pdf>, sida 7) avser att belöna fordon som förfogar över system som effektivt detekterar nedsatt körförmåga är det viktigt för VTI att även i framtiden kunna undersöka utvecklingen av förarobservationssystem. Samtliga försök som VTI genomför har blivit godkända av etikprövningsmyndigheten.

Det ovan beskrivna försöket bör genomföras under 2020, helst senast under november månad, för att kunna hålla projektplanen och utvecklingstakten. VTI står till förfogande för att lämna kompletterande information ifall att sådan skulle anses nödvändig för att Regeringen skall kunna fatta beslut i ärendet.



Dr. Katja Kircher
Forskningsledare
Projektledare



Dr. Tomas Svensson
Generaldirektör

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg och Lund.