



**DN MOTOR**  
**JACQUES WALLNER**  
Redaktör DN Motor

## Självkörande bilar het fråga

**EN DEL BILFABRIKANTER** värjer sig. Andra tar snabbt nymodigheterna till sig. Frågeställningen är inte lätt. Ska bilen köra sig själv?

Eller ska föraren alltid ha kommandot?

Vem är juridiskt ansvarig för fordonets säkra framförande? I dag är det alltid föraren. Men i framtiden?

Jag har under åren hört åtskilliga bilingenjörer och marknadsfolk understryka hur viktigt det är att föraren alltid kör.

Men jag ser samtidigt hur den tekniska utvecklingen kryper allt närmare självkörande bilar.

Egentligen har en del gränser redan passerats med antisladdsystem som ingriper när föraren riskerar att tappa kontrollen och nödbromsassistans som hjälper till att snabbt få stopp på bilen.

Lägg till intelligenta farthållare som känner av köslut på motorvägen och bromsar bilen eftersom den förstår att föraren är ouppmärksam. Därutöver finns system som bromsar för både bilar och gående och ingriper om föraren vinglar.

**DET KOMMER MER.** Till exempel system som upptäcker om fordon är på kollisionkurs och bromsar samt ett annat som känner av att föraren är oförmögen att köra och stannar bilen vid väggkanten.

Förarna blir allt mer upptagna med annat än att köra bil (som många tycker bara är något nödvändigt trist!) Det ska pratas i telefon, sms:as, uppdateras på sociala medier, pluggas in favoritmusik, läggs in resmål i navigatören, sminkas, läsas mejl, hånglas, ätas eller så ska man kolla nyheterna i surfplattan och så vidare.

**Alltså, föraren är utan tvekan den svagaste länken i bilen. Särskilt som han/hon inte är så intresserad av den primära uppgiften: att köra.**

De duktiga bilingenjörerna vet hur man gör bilarna säkrare. Bilen får ta ett större ansvar eftersom chauffören är omotiverad. Det genererar i sin tur ännu mer ouppmärksamma förare eftersom dessa snabbt lär sig att bilen sköter det där körandet själv.

Vi lever i den bästa av världar – eller?

jacques.wallner@dn.se 08-738 19 61

## DN.MOTOR

Skriv DN Motor, 105 15 Stockholm  
Redaktör Jacques Wallner  
jacques.wallner@dn.se 08-738 19 61  
Reporter Lasse Swärd

### DN Motors provkörningspanel



Jacques Wallner  
Lasse Swärd  
Pia Gripenberg



Lenita Jällhage  
Tove Nandorf



Cecilia Stenström  
Ulrika Sturén



Mia Tottmär  
Ingegärd Waaranperä

**Chefredaktör och ansvarig utgivare** Gunilla Herlitz  
Redaktionen ansvarar bara för beställt material.  
**Annonser** 08-738 22 85 Ansvarig Robert Andersson

### PÅ NÄTET

Tester och nyheter DN.se/motor



Volvos automatiska skydd mot påkörning är under utveckling. Snart ska det kunna upptäcka stora djur på vägen.

FOTO: ANDERS WEJROT

# Volvo förnyar system som ser faror i mörker

**Volvo utvecklar sitt system för upptäckt av gående som riskerar att bli påkörda till att också fungera i mörker och för stora djur.**

Jag möter Volvos tekniker i den tidiga skymningen i ett hägn med ett 30-tal älgar, dov- och kronhjortar. I en Volvo V70 har det monterats en infraröd kamera framför innerbackspegeln. Kameran är kopplad till en persondator inuti bilen.

Under körning längs vägen i hägnet läser datorn i bilen in de olika djuren från olika vinklar. Både i rörelse och stillastående.

Det är det första fältprovet i en utveckling som ska leda till att bilen själv lär sig känna igen att fara för att viltkollision hotar. Den ska då med ljud- och ljussignaler varna föraren. Om denne inte ingriper är det tänkt att bilen bromsar för att undanröja faran.

**När ska systemet ingripa för djur?**

– Där det finns risk för att förare och passagerare skadas, svarar Andreas Eidehall, som är säkerhetsexpert med djurdetektion som specialitet hos

Volvo Personvagnar.

Han förklarar att svårast är att få systemet att inte ingripa i onödan. Därför vägs radarns (monterad i fronten) och den infraröda kamerans information sam-

man. –Systemet, som ännu inte har fått något namn, är tänkt att varna förare som är distraherade och ouppmärksamma.

**ANDREAS EIDEHALL** säger att nackdelen med de nattnsynsystem som redan finns på marknaden är att de tvingar föraren att splittra sin uppmärksamhet mellan vindrutans och bildskärmen.

Det blir allt skummare i hägnet i takt med att solen sjunker i väst. Och allt svårare att uppfatta djuren som lockas till vägen med utlagd foder.

Andreas Eidehall berättar att viltolyckor är ett stort problem inte bara i Sverige, utan i många länder där det säljs Volvobilar. I vårt eget land skedde i fjol

**”Systemet, som ännu inte har fått något namn, är tänkt att varna förare som är distraherade och ouppmärksamma.**

Andreas Eidehall, säkerhetsexpert

40 000 viltolyckor, berättar han. Av dessa olyckor var 13 procent med älg.

När klockan har blivit 22.30 är det svårt att urskilja djuren som helt oblygt beträder vägen fastän bilen kommer rullande med påslaget halvljus.

**JAG ÅKER MED** i bilen och ser på datorns skärm hur väl det infraröda ljuset på gott håll avslöjar djuren i mörkret fastän jag knappt kan skönja dessa när jag tittar ut genom vindrutans.

–Vi ska träna systemet att känna igen djuren, säger Andreas Eidehall som tror att den kommersiella lanseringen i Volvos personbilar ligger några år bort.

JACQUES WALLNER

jacques.wallner@dn.se 08-738 19 61

### GUIDE



**Bilens dator läser in djuren från olika vinklar.**

### Automatskydd mot påkörning

■ **Dagens system** "pedestrian detection with full auto brake" känner igen gående och cyklande i dagsljus, varnar föraren om kollision hotar och ingriper med fullbroms om det behövs för att undvika en olycka.

■ **Nästa steg** är att också upptäcka stora vilda djur på och längs vägen

■ **Med kombinationen** radar och infraröd kamera upptäcks både människor och stora djur också när det är mörkt.

■ **Tanken är att täcka** en 45 grader stor sektor framför bilen, räckvidden bör vara minst 75 meter.