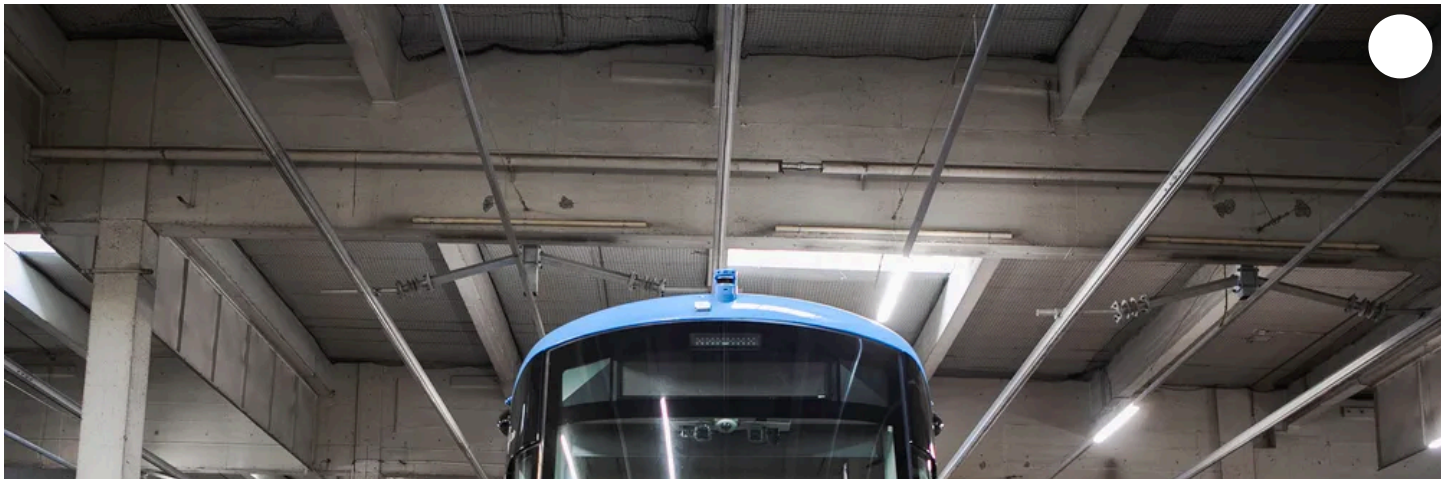


SAMFERDSEL

Først i Europa: Bruker kamera og laser for å samle informasjon om reiser

I 1,5 år skal trikken samle data fra alle Oslos ruter for å utvikle best mulig teknologi for førerassistanse.

Lytt til artikkelen 4m

**TU**[Ledige stillinger](#)[Nyhetsbrev](#)[Nyhetsstudio](#)[Innlogget](#) [Meny](#)

En SL18-trikk på verkstedet på Grefsen får påmontert kamera og lasere for å samle inn informasjon om kjøring i byen. Foto: Mari Gisvold Solberg



Gi bort artikkelen



Kommenter

**Mari Gisvold Solberg** Journalist

14. feb. 2025 - 05:00

Mens biler og busser stadig får flere selvkjøringsløsninger, har den teknologiske utviklingen latt vente på seg når det kommer til andre typer transportmidler som tog og trikk.

Og mens toget endelig er i ferd med å komme etter med nytt signalanlegg som vil gi et kvantesprang inn i teknologien, er det fremdeles kun manuell kjøring på trikken.

Det er det i ferd med å bli en endring på, om alt går som planlagt med de nye Oslo-trikkene.

ARTIKKELEN FORTSETTER ETTER ANNONSEN

ANNONSØRINNHold**teknisk
museum****Opplev teknologi som aldri før på Teknisk Museum****Skal teste teknologi**

Denne uken starter nemlig spesialutstyrt trikk innhenting av data fra alle byens trikkelinjer.

– Målet med datainnhenting er å få hentet inn et grunnlag som gjør det mulig å utvikle førerassistanseløsninger til de nye trikkene, forteller

Even Sollid, som leder kommunikasjons for Trikken hos Sporveien.

Sammen med den spanske trikkeprodusenten CAF deltar Sporveien i et flerårig EU-prosjekt for å teste ut ulike teknologiske løsninger for å bedre den daglige driften og sikkerheten på Oslotrikken.



LES OGSÅ

Deler av taket raste ned på T-banestasjon – tror de vet hvorfor

De neste årene skal de teste ut hvordan ny teknologi kan bistå i den daglige driften og gi økt sikkerhet for både passasjerer og førere.

På trikkeverkstedet på Grefsen ble det derfor denne uken montert informasjon om datainnsamlingen på en spesialutstyrt trikk. Denne trikken har på Lidar (Light Detection and Ranging) og kameraer på en av de nye SL18-trikkene.

Bedre sikkerhet på trikken

Målet er å se på hvordan teknologi kan brukes for å gjøre trikkereiser mykere, tryggere og mer komfortable.

ARTIKKELEN FORTSETTER ETTER ANNONSEN

– Teknologi kan bidra til at trikken kjører de reisende like mykt og trygt uavhengig av hvem som kjører trikken, hvilken årstid det er eller hvor mye trafikk det er i byen, sider Sollid.

Informasjonen som hentes inn skal brukes til utvikling av førerstøttesystemer som blant annet kan gi hastighetsbegrensninger i spesifikke områder og automatisk nødbrems ved fare for kollisjon.

I oktober [sporet en trikk på vei mot Stortorvet](#) i Oslo av og kjørte rett inn i eplehuset. Det har senere kommet frem at trikken hadde en hastighet på 37 km/t et sted hvor høyest tillatt hastighet var 15 km/t, og at hendelsen skyldtes akutt sykdom hos trikkefører.

– *Ville denne type førerassistanse kunne forhindret alvorlighetsgraden av utfallet av denne ulykken?*

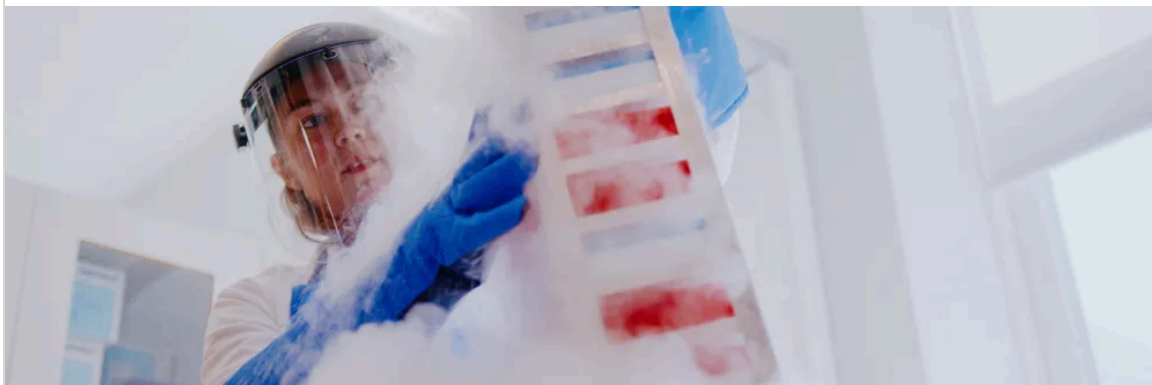
– Det ønsker jeg ikke å spekulere i. Men systemet vil kunne bremse automatisk hvis det er nær 100 prosent sikkert at et alvorlig sammenstøt vil skje, forklarer Sollid.

Må utvikle teknologien

Trikken som skal hente inn dataene, er utstyrt med videokameraer som filmer trikkens omgivelser, Lidar og sensorer som registrerer bevegelser rundt trikken.

ARTIKKELEN FORTSETTER ETTER ANNONSEN

ANNONSE



Ny eksportsatsing: En vitamininnsprøyting for norsk helsesektor



Lasermålerne er montert både foran og på siden av trikken. *Foto: Mari Gisvold Solberg*

Dette gjøres for å kunne oppdage hindringer og ulike objekter langs trikkens vei. Datainnsamlingen skal benyttes til å utvikle verktøy for 3D-

modellering og simuleringer som muliggjør testing og utvikling av assistansefunksjoner for trikk.

– For å kunne utvikle assistansefunksjoner som er pålitelige og gir en faktisk forbedring av sikkerheten, må systemene trenes med data fra den virkelige verden, forklarer Sollid.

I første omgang er ikke planen å utvikle revolusjonerende teknologiske løsninger som gir en førerløs trikk.

– Målet er i første omgang å utvikle funksjoner som likner de vi finner i moderne biler. De nye trikkene i Oslo kan utstyres med lignende teknologi, men løsningene er ikke ferdigutviklet, sier han.

Data og personvern

Filmingen vil skje i perioden februar 2025 til september 2026 og ikke overstige 90 minutter per dag.

Sollid forteller at trikken som filmer og samler data vil være utstyrt med informasjon langs siden, sånn at reisende og forbipasserende vil være klare over at de kan bli filmet.

– Alle personopplysninger vil bli innsamlet, benyttet, lagret og til slutt slettet i tråd med gjeldende personvernregelverk, forklarer han.

Det rettslige grunnlaget for databehandlingen er den legitime interessen til CAF og Sporveien i å gjennomføre et innovasjonsprosjekt for autonome trikker og videre å utvikle metoder og verktøy for 3D-modellering og simuleringer.

– De innsamlede dataene vil bli oppbevart i maksimalt 6 måneder. Etter denne perioden vil dataene bli anonymisert, sier Sollid.

**LES OGSÅ**

Sporveien vil teste ut fartssperrer - mener regelverket står i veien

Les mer om:

FØRERASSISTANSE SAMFERDSEL SPORVEIEN TRIKKEN



Gi bort artikkelen

Kommentarer:

Du kan kommentere under fullt navn eller med kallenavn. Bruk BankID for automatisk oppretting av brukerkonto.

Tekjobb

Se flere jobber →



Teknisk Sjef

BioMar AS

Myre | 2. mars

Nammo**SYSTRA****TUM** Teknisk
Ukeblad
Media**TUI**

Testingeniør

Forretningsutvikler /
Prosjekteringsleder –
JernbaneteknikkAnsvarlig for data og
innsikt

Led

En tjeneste fra **TUMedia**

Les flere artikler

**Teknologi kunne bremset trikken –
mener de stoppes av regelverk**



**Tesla-patent gir verktøybatterier
bedre effekt**



**Sporveien vil teste ut fartssperrer -
mener regelverket står i veien**



**Bygger mobildekning langs jernbanen
– men ikke i Norge**

DIGI.NO



Nye havvind-utsettelse – kun ett område blir utlyst i år



Fremtiden i en verden som vil bedras



Administrerende direktør:

Espen Havnen-Olesen

Ansvarlig redaktør:

Tor M. Nondal

Redaktør Teknisk Ukeblad:

Tormod Haugstad

Samtykkeinnstillinger

Brukeravtale

All journalistikk er basert på [Vær varsom-plakaten](#) og [Redaktørplakaten](#)

[Bruk av kunstig intelligens i TU Media](#)

© 1995–2025 Teknisk Ukeblad Media AS

Annonserer:

[Informasjon og priser](#)

Abonnere:

[Papirabonnement](#)

[Digitalt abonnement](#)

Kontakt oss:

[Kontaktinformasjon](#)

E-post redaksjonen:

[Nett - papir/blad](#)

RSS:

[RSS-feed forside](#)

Nyhetsbrev:

[Meld deg på vårt nyhetsbrev](#)

Besøksadresse:

Teknisk Ukeblad Media AS
Grensen 3, 0159 Oslo

Postadresse:

Teknisk Ukeblad Media AS
Postboks 380 Sentrum, 0102 Oslo

Fakturaadresse:

Teknisk Ukeblad Media AS
Postboks 380 Sentrum, 0102 Oslo
Org.nr. 919 646 683
faktura@tu.no

Telefon:

23 19 93 00