



Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Kopia till:  
Diariet

## Remiss: SOU 2018:16, Vägen till självkörande fordon - introduktion

### Sammanfattning

Trafikverket ställer sig positivt till utredningens förslag. Utredningen visar på möjliga utvecklingar för förfaranden för att genomföra fälttester för automatiska fordon. Vidare visar utredningen på vägar att initiera reguljär verksamhet med automatiserade fordon, liksom de förändringar som detta kan komma att kräva.

Utredningen identifierar också utmaningar och möjligheter.

Utredningen föreslår att ansvaret för webbplatsen för elektroniskt kungörande av trafikföreskrifter flyttas från Transportstyrelsen till Trafikverket. Trafikverket stöttar detta förslag.

Trafikverket poängterar igen vikten av fortsatt delaktighet och dialog mellan organisationer som utvecklar och utnyttjar automatiserade körsystem, väghållare och Transportstyrelsen.

### Yttrande

Trafikverket anser att automatisering av transportsystemet ger nya och stora möjligheter till effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Utredningen har tagit ett brett och pedagogiskt grepp och dess slutsatser bedömer vi som välgrundade. Men som utredaren påpekar så är detta fortfarande i mångt och mycket okänd materia. Trafikverket vill därför poängtera betydelsen av en transparent process inom området.

Trafikverket stödjer utredningens förslag men vill ändå poängtera några områden vilka redovisas nedan.

Nollvisionen är en viktig grundsten i det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Nollvisionen beskriver en framtidsbild där transportsystemet inte genererar dödsfall och allvarliga skador hos dess användare. En viktig komponent i Nollvisionen är systemets förmåga att hantera människors tillkortakommanden, fel och misstag. Systemet ska kunna



absorbera dessa svagheter så att eventuella krascher inte resulterar i död och allvarlig skada. Viktiga verktyg att uppnå detta är hastighetsbegränsningar, skyddande vägutformning och fordonens säkerhetssystem. Ett automatiserat körsystem kan inte förväntas vara felfritt. Detta tillsammans med att systemet kommer bestå av en blandning av manuellt körda och automatiskt körda fordon, gör att Nollvisionens grundtanke och teknislösningar, absorbera fel och misstag, är en viktig bas också framöver.

Införande av automatiserade fordon är en för samhället stor omställning. Trafikverket vill återigen poängtera betydelsen av öppenhet i denna process, men även behovet av dialog och enhetliga svenska positioner i det internationella arbetet. Regelgivare, väghållare, de tekniska utvecklingsföretagen och de företag som kommer erbjuda automatiserade tjänster behöver ha regelbunden dialog. Vår bedömning är att Transportstyrelsen bör bära ansvaret att samordna denna.

Trafikverkets välkomnar förslaget att ge väghållare möjligheter att förbjuda, begränsa användningen av eller påbjuda cykelbana, körfält eller körbana för automatiserade motordrivna fordon respektive automatiserade motorredskap klass II.

Trafikverket ställer sig positivt till förslaget att Trafikverket ska ta över Transportstyrelsens ansvar för webbplatsen för elektroniskt kungörande av trafikföreskrifter, och önskar särskilt höras gällande detaljer i formuleringen av föreskrift om angivande av koordinater och kungörande.

Trafikverket ser gärna att beslut enligt förslaget tas snarast möjligt, då detta har stor påverkan på möjligheterna att hålla god kvalitet på data om nya trafikföreskrifter. Vi vill särskilt påpeka vikten av att formulera ändringar i förordningen (2007:231) så teknikneutralt som möjligt.

Utredningens förslag rymmer möjligheten att ett fordon har en eller flera förare som kan befinna på långt avstånd ifrån fordonet. För dessa "distansförare" gäller många krav som också gäller "vanliga" förare i fordonet. Det är inte tydligt hur polisman eller annan i fält ska kunna veta vem som framför fordonet, eller hur en kontroll av densamme ska ske. Trafikverkets bedömning är att här bör förtydliganden ske.

Som anförts ovan ställer sig Trafikverket positivt till väghållarens möjlighet att förbjuda, begränsa användningen av eller påbjuda cykelbana, körfält eller körbana för automatiserade fordon. Trafikverket vill lyfta betydelsen att ytterligare utreda väghållares möjligheter att påbjuda fordon med så kallat geostaket. Väl medvetna om att detta inte ingick i utredarens uppdrag behövs ytterligare utredning och beslut fattas för att möjliggöra införandet av denna säkerhetshöjande teknik.

Trafikverket är en viktig aktör inom transportsektorn. Vi är även fortsatt beredda att bidra till automatiseringsfrågan. Antingen i direkta uppdrag eller i olika former av dialog.

#### Slutkommentar

Uppdraget för utredningen har främst varit att förbereda och möjliggöra en introduktion av automatiserade fordon. I uppdraget har inte ingått att undersöka olika möjliga scenarier för en framtida utveckling av automatiserade fordon. Inte heller att identifiera vilka scenarier som leder till en hållbar utveckling och vilka styrmedel och åtgärder som krävs för att komma dit. Utvecklingen vad gäller automatisering och elektrifiering av fordon bedöms av många kunna ske relativt snabbt. Det är därför av stor vikt att nu ha en gemensam målbild vart man vill. Nuvarande planeringsprinciper för hållbara städer för människor som det råder bred konsensus kring behöver inte uppfinnas på nytt för att det kommer nya trender som automatiserade och eldrivna fordon. Att planera tätt, funktionsblandat med utformning för ordningen gång, cykel och kapacitetsstark yteffektiv kollektivtrafik är en god grund för en gemensam målbild. Regeringens nya strategi för levande städer presenterar även ett etappmål som säger att andelen personresande med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka från dagens ca 20 procent till 25 procent 2025 och på sikt fördubblas. Automatiserade och elektrifierade fordon behöver sättas i det perspektivet. Vilka styrmedel och åtgärder krävs för att dessa fordon ska passa in i en framtid där detta mål nås? Det gör det ännu viktigare att prioritera en hållbar stadsutveckling och satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Att förändra beteenden tar tid. Det är därför viktigt att tidigt arbeta med delade fordon så att det naturliga när automatiseringen slår in stort är att det handlar om delade och automatiserade fordon och inte automatiserade individuella fordon. T.ex. kan mindre självkörande, delade elektrifierade fordon med fördel användas där det annars är svårt att ekonomiskt driva kollektivtrafik. Detta kan sedan länka till kapacitetsstark yteffektiv kollektivtrafik. Vilka styrmedel krävs för att det ska ske? Utredningen behöver därför följas av ett uppdrag till myndighet eller separat utredning med att i samverkan med relevanta aktörer utarbeta en målbild för hållbar automatiserad och delad mobilitet samt en strategi för hur denna nås.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Anders Lie, Enheten för Trafiksäkerhet Väg. Samråd har skett med central funktion Strategisk utveckling, Maria Krafft och Hamid Zarghampour, verksamhetsområdena Planering, Olof Johansson (PLvsd), Håkan Johansson (PLkvm) och Johnny Svedlund (Plkva) samt Underhåll, sammanhållet av Patric Jansson (UHVädf).



Lena Erixon  
Generaldirektör

