

# Regionala utvecklingsnämnden

Emma Morin  
Kollektivtrafikstrateg  
044-309 31 23  
Emma.Morin@skane.se



## YTTRANDE

Datum 2018-08-24  
Dnr 1801452

1 (4)

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[marija.grekovska@regeringskansliet.se](mailto:marija.grekovska@regeringskansliet.se)

## Remiss. Slutbetänkande Vägen till självkörande fordon - introduktion (SOU 2018:16)

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerade betänkande och önskar framföra kommentarer enligt nedan.

### Inledning

Region Skåne har ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag (2010:63) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. Region Skåne är också regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne utgör även en formell remissinstans enligt plan- och bygglagen (PBL) avseende översiktsplaner och enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar avseende riktlinjer för bostadsförsörjning. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett Trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken genomför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

### Region Skånes synpunkter

Region Skåne är positiv till förslagen i betänkandet som helhet, men har sammanfattningsvis nedanstående synpunkter. Resonemangen vidareutvecklas och fördjupas vidare i yttrandet.

- Region Skåne ser stora möjligheter med självkörande fordon men vill gärna betona vikten av att samhällsnyttan måste vara vägledande vid alla förändringar.
- Region Skåne vill bland annat betona vikten av styrmedel för att motverka de risker med bland annat ökade trafikmängder, ökade utsläpp och trängsel som finns med införandet av automatiserade fordon.
- För att önskvärd effekt ur ett samhällsnyttoperspektiv ska uppnås vid införandet av självkörande fordon vill Region Skåne betona vikten av att fordonsdelning i olika former främjas vid utformandet av nya lagar och regler.
- Region Skåne är positiv till förslaget om automatiserade motorredskap klass II och är av uppfattningen att dessa antagligen inte kommer att komma i betydande konflikt med cykeltrafiken.
- Region Skåne instämmer i slutsatserna att det ännu är för tidigt att besluta hur utvecklingen av automatiserade fordon ska påverka de samhällsbetalda resorna och vad samhället bör betala för, men det är viktigt att detta följs upp med kontinuerliga analyser och forskning i takt med att tekniken utvecklas.
- Ur kollektivtrafiksynpunkt är det positivt att utredningen föreslår att försöksverksamhet med självkörande fordon/skyttlar ska få göras utan särskilt tillstånd. Hastighetsgränsen 20 km/h är dock för låg för att realistiska försök med automatiserad stadsbusstrafik ska kunna genomföras.
- Att som utredningen föreslår, anpassa regelverket för t ex att möjliggöra försök med automatiserade funktioner för kolonnkörning och persontransporter är positivt för kollektivtrafiken.
- Att skilja mellan automatiserad körning och förarstödjande teknik är viktigt. Det är viktigt att införandet av sådana funktioner inte försenas av en lagstiftning i otakt.
- Region Skåne instämmer i att det behövs underlättande av de försök och demonstrationsprojekt som är nödvändiga för att underlätta en introduktion av automatiserade fordon för persontransporter på landsbygd.
- Precis som utredningen pekar på ser Region Skåne möjligheter för mer effektiva transporter i näringslivet genom införandet av självkörande fordon.

Region Skåne delar uppfattningen i utredningen kring behovet av att det behövs en anpassning av regelverket till de nya förhållanden som gäller med högt eller fullt automatiserade fordon. Region Skåne är även positiva till utgångspunkten i utredningen att Sverige i så stor utsträckning som möjligt ska bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner.

### **Samhällsnyttan av självkörande fordon**

Flera positiva effekter är möjliga att uppnå bland annat genom att fordonen kan öka tillgänglighet och flexibilitet hos grupper i samhället som idag kan sakna detta, t ex barn och funktionshindrade. Dessa möjligheter bör eftersträvas och främjas för att på bästa sätt få ut så stora samhällsnyttor av införandet som möjligt. Osäkerheten kring effekten av självkörande fordon är stor, vilket utredningen också framför. Flera studier pekar på risken att självkörande fordon tar marknadsandelar från såväl kollektivtrafik som gång- och cykel med risker för bland annat minskad folkhälsa och ökad trängsel som följd. Andra studier pekar på att kapaciteten i en innerstadsmiljö kan fördubblas om alla fordon är självkörande, samt att genomströmningen på motorväg skulle kunna öka med cirka 70 procent om 100 procent av fordon är självkörande, givet att fordon bildar kolonner med tidsluckorna 0,1 sekund (Trafikanalys, Rapport 2015:6 Självkörande bilar - utveckling och möjliga effekter). Region Skåne vill därmed betona vikten av att införandet bör följas av kontinuerliga uppföljningar kring effekter. Det bör också studeras nogsamt vilka styrmedel som kan och bör användas för att fordonsdelning ska främjas.

Utredningen pekar på att styrning och reglering genom infrastruktur- och bebyggelseplanering väntas få stor effekt på i vilken grad implementeringen av automatiserade fordon bidrar i relevant riktning mot våra samhällsmål. Detta ställer stora krav på en ökad kunskap inom området hos såväl tjänstemän och politiker och Region Skåne vill gärna lyfta vikten av att alla de regelverk som tas fram stöttar styrningen mot ett mer hållbart samhälle. Region Skåne instämmer i slutsatserna i kapitel 13.9.3 att det ännu är för tidigt att besluta hur utvecklingen av automatiserade fordon ska påverka de samhällsbetalda resorna och vad samhället bör betala för, men det är viktigt att detta följs upp med kontinuerliga analyser och forskning i takt med att tekniken utvecklas.

### **Cykeltrafik och självkörande fordon**

Det är i huvudsak i förslaget om att automatiserade motorredskap klass II som utredningen rör gång- och cykeltrafiken. Dessa fordon föreslås få föras på väg utan tillstånd oavsett om de har en förare eller inte, bland annat på gång- och cykelvägnätet. Som exempel ges automatiserade arbetsfordon för anläggning och underhåll såsom sopsaltmaskiner på cykelvägar och långsamma godsleveransfordon, i huvudsak bud. Dessa ska få framföras i 20 km/h. Efter särskilt tillstånd eller Transportstyrelsens föreskrift gällande viss väg eller vägsträcka kan dessa fordon framföras i upp till 30 kilometer i timmen. Detta kan bli aktuellt exempelvis för transporter i glesbygd. Region Skåne är positivt till förslaget om automatiserade motorredskap klass II och är av uppfattningen att dessa antagligen inte kommer att komma i betydande konflikt med cykeltrafiken. De kan snarare leda till snabbare utbyggnadstakt av cykelinfrastrukturen, förbättra underhållet av cykelvägar och möjliggöra att cykel som transportmedel ökar i attraktivitet. Om konflikter eller olyckor

Datum 2018-08-24

4 (4)

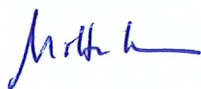
skulle ske har utredarna en god intention om att löpande uppdatera regelverket.

### **Kollektivtrafik och självkörande fordon**

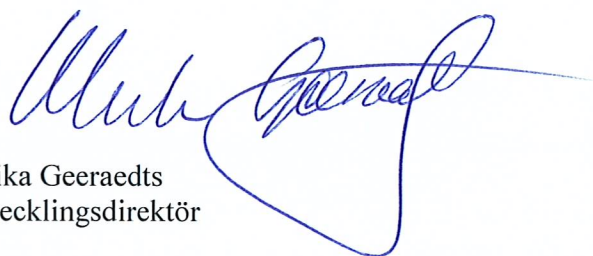
Även för kollektivtrafiken kan de självkörande fordonen innebära stora utvecklingsmöjligheter. Det är bra att utredningen föreslår att försöksverksamhet med självkörande fordon/skyttlar ska få göras utan särskilt tillstånd. Det underlättar olika former av pilotprojekt som lär komma att bli många fler de närmaste åren. Dock är den typ av trafik som föreslås tillåtas ganska snäv och ger inte utrymme för realistiska försök med automatiserad stadsbusstrafik, då hastighetsgränsen 20 km/h för fordon som kör på väg är för låg för att det praktiskt ska fungera. Försök med automatiserade funktioner för kolonnkörning och persontransporter är positivt för kollektivtrafiken, och dessa försök kommer att vara aktuella att utföra inom de närmaste åren varför en anpassning av regelverket är nödvändig att genomföras inom kort. Landsbygden är ett av de områden där fullt automatiserade fordon kan göra den största nyttan för persontransporter. Region Skåne instämmer därmed i att det behövs underlättande av de försök och demonstrationsprojekt som är nödvändiga för att underlätta en introduktion av automatiserade fordon för persontransporter på landsbygd, och inte enbart med fokus stadstrafik.

### **Självkörande fordon och näringslivet**

Precis som utredningen pekar på ser Region Skåne möjligheter för mer effektiva transporter i näringslivet genom införandet av självkörande fordon.



Mätta Ivarsson  
Ordförande



Ulrika Geeraedts  
Utvecklingsdirektör