

N2018/0630/MRT

Svar på SOU 2018:16

Vägen till självkörande fordon

Resenärsforum lämnar härmed synpunkter på slutbetänkandet av utredningen
”Vägen till självkörande fordon”

Resenärsforum är kollektivtrafikresenärernas nationella konsumentorganisation. Vi verkar för att myndigheter ska lyssna på oss resenärer så att kollektivtrafiksystemet organiseras ur rese- närs- och konsumentperspektiv med hänsyn till miljö, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Förläsl trafik presenteras ibland som om det gällde att förse varje hushåll med en eller ett par automatiska bilar, som skulle ta hand om deras mobilitetsbehov. Utredningen visar hur orealistiskt ett sådant scenario är. För det första dröjer det länge innan självkörande fordon verkligen klarar sig helt utan förare. Utredningen refererar till den amerikanska ingenjörorganisationen SAE. Denna talar om en utveckling i fem nivåer, och i de tre första nivåerna krävs att någon ombord har körkort och kan ta över ansvaret för körningen vid behov. För det andra är självkörande fordon dyra. En automatisk bil medför samma kostnader som en vanlig, och dess elektronik behöver dessutom uppgraderas när tekniken förfinas. För det tredje kan en flotta av små (4 personers) fordon aldrig ersätta traditionell kollektivtrafik, (vare sig de är förläsl eller ej, och vare sig de ägs privat eller gemensamt). I varje fall gäller detta i storstäderna. När tiotusentals människor ska hem efter en stor konsert eller ett idrottsevenemang, då måste det stora flertalet av dem förflytta sig med stora fordon som bussar eller spårburna vagnar, annars skulle väntetiden bli olidligt lång och behovet av fordon onödigt stort. Även av miljö- och energiförbrukningsskäl måste en stor del av kollektivtrafiken ombesörjas av större fordon än bilar.

Ett viktigt syfte med införandet av självkörande fordon tycks vara att det medför frigörande av personal. Från kollektivresenärernas synpunkt sett är det dock viktigast att resenären får en trygg och säker resa, och det innebär bl.a. att det måste finnas personal att kontakta under resan. Det är viktigt att de resurser, som frigörs när personal inte behöver sköta körningen, kommer resenärerna tillgodo på andra sätt, t ex genom fler trafikvärdar och andra servicepersoner. Om en buss råkar ut för en olycka, så måste det finnas en person ombord som kan hjälpa resenärerna. Men även vid normala förhållanden är det viktigt att resenärer har en kompetent person att vända sig till för att få svar på frågor.

Ett viktigt principiellt problem vid förläsl körning är ansvarsfördelningen vid olyckor. Som passagerare i kollektivtrafiken kan man bli skadad även om ingen kollision har inträffat – man kan till exempel falla vid en häftig inbromsning. Det måste finnas personal närvarande i fordonen, både för att ansvarsfrågan ska kunna klarläggas och för att den drabbade ska få hjälp. Personal ombord är nästintill en självklarhet, såväl ur säkerhets- som trygghetssynpunkt.

Även om bra datorer kör säkrare än människor så kommer många fotgängare, cyklister och andra oskyddade trafikanter att rent spontant känna olust inför tanken att dela sin trafikmiljö

med automatiska fordon, liksom inför att själva åka i ett sådant. Vi har sett sådana reaktioner redan inför automatiserad spårtrafik, och det är begripligt att de kan bli ännu kraftigare när automatfordonen börjar förekomma på allmänna vägar. Personer som korsar ett övergångsställe är vana att söka ögonkontakt med fordonsförarna. Hur reagerar man om det inte sitter någon på förarplatsen? Utredningen diskuterar inte det psykologiska motstånd som kan komma att uppstå, eller hur mycket det kan komma att försena introduktionen av självkörande fordon.

Resenärsforum vill dock framhålla att vi ser positivt på införandet av självkörande fordon, åtminstone på sikt. Rätt programmerade, uppdaterade och ohackade datorer utför rutinjobb säkrare och snabbare än människor gör. Därför är självkörande fordon, på det hela taget, bra för trafiksäkerheten. Men till syvende og sist är det allmänhetens acceptans som avgör om självkörande fordon kommer att få ett brett genomslag eller inte. Vi måste ha respekt för att farhågor finns, vi måste bemöta dem genom sakliga motargument och låta detta ta den tid som behövs.

Stockholm 28 augusti 2018

För Resenärsforum


Anders Björkström