



2018-08-29

Ert dnr: N2018/01630/MRT

Handläggare: Mattias Adell

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
marija.grekovska@regeringskansliet.se

Remissvar avseende N2018/01630/MRT, SOU 2018/16 Vägen till självkörande fordon

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik.

Sammanfattning

- Svensk Kollektivtrafik har tagit del av utredningens slutbetänkande, och vår bedömning är att utredningen är en grundlig och ambitiös genomlysning av de möjligheter och utmaningar som automatiserad fordonstrafik kan komma att innebära.
- Svensk Kollektivtrafik bedömer att utvecklingen av självkörande fordon kommer att få mycket stor inverkan på industri och samhälle i stort, i Sverige liksom i resten av världen. Genom de förslag som utredningen föreslår skapas förutsättningar för att utveckling och tester ska kunna genomföras i vårt land på ett effektivt sätt, utan åsidosättande av trafiksäkerheten. Därmed bör Sverige fortsatt kunna ligga långt fram inom detta område.
- Svensk Kollektivtrafik stödjer utredningens förslag till ny lag och förordning om automatiserad fordonstrafik med syfte att skapa goda rättsliga förutsättningar för en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner, och på längre sikt automatiserad körning av fordon i allmän trafik.
- Svensk Kollektivtrafik ser positivt på förslaget till nytt förarbegrepp, vilket vi bedömer vara nödvändigt för att möjliggöra testverksamhet med automatiserade fordon i Sverige.
- Svensk Kollektivtrafik vill understryka att förutom själva fordonen kommer automatiserad körning i allmän trafik kräva betydande investeringar för att uppgradera standarden på gator, vägar, vägmarkeringar och hjälpmedel för positionsbestämning. Kostnader för att samla in, lagra och tillhandahålla data om all automatiserad körning i allmän trafik kommer också att bli avsevärda.



Automatiserade fordon på kort och längre sikt

Stora förhoppningar, inte minst i fordonsindustrin, knyts till utvecklingen av automatiserade fordon och de möjligheter som uppstår när dessa fordon börjar köra på våra gator och vägar i större omfattning. Svensk Kollektivtrafiks bedömning är att automatiserade fordon på sikt kommer att ha mycket stor inverkan på industri och samhälle i stort, i Sverige liksom i resten av världen. För vissa grupper som äldre eller funktionshindrade skulle automatiserade fordon kunna ge möjlighet till ett rikare och mer självständigt liv, och också kunna leda till större delaktighet i samhället.

Utredningen innehåller omfattande förslag till förändrade regelverk och fortsatt regelutveckling i flera steg. En svårighet för utredningen har naturligtvis varit att ta fram ett regelverk för en företeelse som ännu inte finns på marknaden. Man säger sig vilja skapa bättre rättsliga förutsättningar för att bejaka en snabb introduktion av fordon med automatiserade funktioner.

Utredningen föreslår en ny lag och en ny förordning om automatiserad fordonstrafik. Denna innehåller bl.a. ett nytt förarbegrepp där föraren kan föra ett fordon i eller utanför detsamma eller med fjärrkontroll. En förare kan föra flera fordon samtidigt, t.ex. vid kolonnkörning. Vidare införs ägaransvar så att fordonets ägare ansvarar för när ett fordon under automatiserad körning brutit mot trafikreglerna.

Svensk Kollektivtrafik välkomnar förslaget på en ny lag, inklusive ett reviderat förarbegrepp. Förslaget om ägaransvar vid automatiserad körning ter sig mer problematiskt, och istället bör ökat tillverkaransvar eller fördelat ansvar ägare/tillverkare övervägas. I stort är dock Svensk Kollektivtrafiks bedömning att det genom utredningens förslag kommer att finnas förutsättningar för att utveckling och tester ska kunna genomföras i vårt land på ett effektivt sätt, utan åsidosättande av trafiksäkerheten. Därmed bör Sverige fortsatt kunna ligga långt fram inom detta område.

Automatiserade fordon i kollektivtrafiken

Effekter på trafiksäkerhet och miljö.

Sverige har högt ställda politiska mål för vägtrafikens säkerhet och miljöpåverkan. Utvecklingen mot alltmer automatiserade fordon bedöms kunna leda till förbättrad trafiksäkerhet genom konkret förarstöd och att uppkopplade fordon ger mer och bättre data för analys och prioritering av åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Högre grad av automatisering förutses även kunna medföra mjukare och mer anpassad körning, vilket kan minska drivmedelsförbrukning och reducera miljö och klimatpåverkan. Ökande automatisering av bussar och personbilar som används för kollektivtrafik kommer alltså att ge positiva effekter på trafiksäkerhet och miljö.

Ekonomiska konsekvenser

Ur ett ekonomiskt perspektiv kan automatiserade fordon komma att få stor betydelse för kollektivtrafiken. Kostnaden för förare utgör en stor del av kostnadsmassan för medlemmarna i Svensk Kollektivtrafik. Detta gäller i särskilt hög grad för trafik med bussar och mindre fordon. Alternativet att "köra utan förare" i kollektivtrafiken ter sig därför självklart lockande ur en rent ekonomisk synvinkel. På lång- eller medellång sikt när helt automatiserade bussar och personbilar blivit vanligt förekommande i stadstrafik och på landsväg, kommer detta att ha en avgörande betydelse för kostnadsnivån och utbudet av kollektivtrafik i Sverige. Hur snabbt utvecklingen av helt automatiserade, förarlösa vägfordon (SAE-nivå 4 eller 5) kommer att gå är mycket svårt att säga, och olika experter gör olika bedömningar i frågan, men när helautomatiska fordon, som



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

klarar uppgifter motsvarande dagens bussar eller personbilar i allmän trafik, väl existerar kommer de att ha stor påverkan på Svensk Kollektivtrafiks medlemmars verksamhet.

Å andra sidan uppnås endast begränsade kostnadsfördelar genom fordon som bara har vissa automatiserade funktioner, och som ändå kräver att en förare fysiskt finns med i fordonet för att i kritiska trafiksituationer kunna ta över körningen. De olika utvecklingsstegen på vägen mot helt automatiska fordon kan t.ex. innebära att en reservförare måste medfölja fordonet, eller att fordonet endast kan framföras på dedikerade körbanor i låg hastighet. Besparingspotentialen för kollektivtrafiken under dessa initiala utvecklingsfaser blir tämligen begränsad, men är avgörande för att på sikt kunna komma till ett läge där trafiken kan köras med helt automatiserade fordon och utan förare.

Ytterligare en aspekt är resenärens upplevda trygghet i ett obemannat fordon. I de fall en ombordvärd krävs för att resenärerna ska känna sig trygga under resan torde kostnadsbesparingen av att köra förarlöst bli försumbar.

Ett specifikt område där avsevärda besparingar bör kunna realiseras redan i ett relativt tidigt skede är bussdepåer. Depåer är inhägnade, avgränsade områden där ingen annan trafik förekommer. Om rangering och förflyttning av bussar i depåer kan genomföras utan att det sitter en förare i varje buss, kan betydande rationaliseringar genomföras.

Fullt automatiserad körning kan också innebära ett högre kapitalutnyttjande genom att fordonen i högre grad kan köras non-stop utan hänsyn till körtidsregler för föraren.

Hur ska samhället och tekniken kunna utvecklas i samma takt?

Under nuvarande period som kännetecknas av intensiv teknisk utveckling, och stora förhoppningar på densamma, nås vi i princip dagligen av nyheter om hur samhället kommer att förändras och vardagslivet rent av revolutioneras av de nya automatiserade fordonen. Det är förväntningarna på vad som är tekniskt möjligt snarare än samhällets efterfrågan och behov som styr utvecklingen. En stegvis utveckling med olika försök och tester under kontrollerade former är avgörande om man vill få acceptans hos allmänheten för automatiserade fordon. För att säkra allmänhetens fortsatta stöd är det avgörande att det inte inträffar olyckor där människor skadas eller omkommer, eller att andra allvarliga missöden uppstår under prov och tester med automatiserade fordon.

Ur samhällets perspektiv är det viktigt att ta höjd för att det kommer att ställas högre krav på infrastrukturen så att den klarar av körning med automatiserade fordon. För att på sikt fullt ut kunna ersätta en bil med förare, måste ett automatiserat fordon kunna köra på alla sorters vägar, inklusive grusvägar, klara av ymnigt snöfall och hantera halka.

Svensk Kollektivtrafiks bedömning är att det är mindre lämpligt att Trafikverket som statlig väghållare övertar ansvaret för webbplatsen STFS från Transportstyrelsen i enlighet med utredningens förslag.

Det är viktigt att man från samhällets sida stimulerar och möter upp efterfrågan på mobilitetstjänster (MaaS-tjänster) för att därigenom bidra till ett högt utnyttjande av de automatiserade fordonen. Automatiserade fordon blir i MaaS-sammanhang en delkomponent i ett större paket av deltjänster där kollektivtrafik, låncyklar, biluthyrning och taxi kan ingå. Inget borde egentligen hindra att sådana tjänster etableras redan nu, innan de automatiserade fordonen finns i någon större omfattning, men det förutsätter att lagar, regelverk och infrastruktur anpassas så att nya idéer och koncept inte hindras i onödan. Utredningen menar att automatiserade fordon inte bara kommer att ha positiva effekter på samhället, och det är av stor vikt att t.ex. övergång från kollektivt till individuellt resande inte stimuleras.



Automatiserad körning i ett samhällsperspektiv: De transportpolitiska målen

I avsnitt 5.1 redovisar utredningen en översiktlig analys av hur införandet av automatiserad körning kommer att påverka de transportpolitiska målen¹. I detta sammanhang är det viktigt att framhålla utredningens bedömning av kollektivtrafikens framtida roll: "Den traditionella kollektivtrafiken kommer enligt alla bedömare att fortsätta vara den viktigaste delen av transportsystemet i städerna och även för de framtida möjligheterna till att använda MaaS. I stora och mellanstora städer är stamlinjerna med buss, spårvagn och tunnelbana alltså väsentliga för att klara stadens persontransportbehov på ett hållbart sätt. Däremot kan automatiseringen av transportsystemet, och automatiserade fordon som en del av denna, bli en pusselbit för att förbättra systemet."² Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom denna bedömning.

I kapitel 5.1 pekar utredningen på att de automatiserade fordonen kommer att få både positiva och negativa effekter på de transportpolitiska målen och att de positiva effekterna bara uppstår om andra förutsättningar inte inträffar. Detta är inte minst tydligt när det gäller kollektivtrafik. Utredningen pekar bl.a. på att de automatiserade fordonen bara leder till ökad tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik om

- Självkörandetekniken inte leder till stadsutglesning
- Det inte sker överflyttning som i förlängningen leder till sämre servicegrad, dvs. mindre investeringar i gång- och cykelinfrastruktur samt lägre turtäthet i kollektivtrafiken.

Utredningen framhåller även att

- Tillgängligheten för barn riskerar att minska om inte föräldrar låter barn resa själva i de automatiserade bilarna – detta gäller särskilt om kollektivtrafiken försämras
- Tillgängligheten med bil ökar under förutsättning att fordonen inte blir för dyra för personer med sämre ekonomi, inte minst för människor som inte har råd med bil överhuvudtaget, samtidigt som manuella fordon inte tillåts på vissa sträckor och att kollektivtrafiken försämras på sikt, p.g.a. överflyttning.
- Att de automatiserade fordonen kommer att öka trafikarbetet och att en negativ klimateffekt kan gå att undvika med hjälp av åtgärder för att undvika ökat trafikarbete.

Utredningens slutsats är att självkörandetekniken i sig både kan lösa och förvärra olika problem i transportsystemet och att "Experterna är överens om att den offentliga styrningen, i form av t.ex. infrastruktur- och bebyggelseplanering, ekonomiska incitament och regleringar, kommer att ha stor betydelse för vilka effekter som faktiskt uppstår. Politiker och tjänstemän har möjlighet att styra implementeringen av automatiserade fordon i en riktning som bidrar till relevanta samhällsmål, såsom ett hållbart transportsystem, om de så vill."³ Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom denna analys och våra medlemmar har redan påbörjat arbetet med att ta fram strategier för införande av autonoma fordon i stadsmiljö.⁴

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens analys att självkörande fordon kan komma att få en rad positiva effekter, men att det även finns betydande risk för att de kommer att leda till stadsutglesning, överflyttning från kollektivtrafik till bil, minskade

¹ S.273-280

² S. 224

³ S. 277

⁴ Trafikstrategi 2035 Göteborg för en nära storstad



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

kollektivtrafikinvesteringar, utglesad kollektivtrafik och att vissa grupper kan få sämre tillgänglighet, samt ökade klimatutsläpp. Vi anser därför att det är mycket viktigt att dessa utmaningar och risker följs upp, analyseras och undviks. I ett första steg bör detta göras inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att ta fram ett kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.⁵

Även Miljömålsberedningen tog upp att det finns risk att självkörande fordon kommer leda till ökad efterfrågan på bilresande och att det kan ske ett skifte från kollektivtrafik till privattrafik och att det därför finns behov av att följa utvecklingen och styr den åt rätt håll. Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Miljömålsberedningen⁶ och OECD⁷ att självkörande bilar och bildelning vid ett större genombrott skulle kunna bidra till lägre utsläpp och minskad trängsel förutsatt att introduktionen kombineras med investeringar som samtidigt ökar kollektivtrafikens attraktionskraft.

Reserverade körfält för automatiserade fordon

Utredningen skriver att det i framtiden kan behövas reserverade körfält för automatiserade fordon för att bättre optimera trafikflödet.⁸ Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till att trafik med automatiserade bilar i körfält som är reserverade för kollektivtrafik eftersom detta kommer att leda till sämre tillförlitlighet för kollektivtrafiken med buss och längre restider för kollektivtrafikresenärerna, vilket i sin tur kommer att leda till minskat kollektivtrafikresande.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD

⁵ Regeringsbeslut 2018-05-31 (N2018/03395/TS)

⁶ S. 236, Miljömålsberedningen (2016) En klimat- och luftvårsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

⁷ OECD (2015) How shared selfdriving vehicles could change city traffic. International transport forum OECD corporate partnership report oecd/itf 2015

⁸ S.522