

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-01

Ärende
TN 2021-0986

Handläggare
Amanda Svensson
08-123 3319 82
amanda.svensson@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2021-12-14, punkt 17

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande angående Remiss avseende ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket

Ärendebeskrivning

Stockholms Lokaltrafik, Trafikförvaltningen Region Stockholm, har beretts möjlighet att uttrycka sina synpunkter till Infrastrukturdepartementet på promemoria om *Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket*.

Med begreppet geostaket (på engelska geofencing) menas typiskt sett geografiskt avgränsade områden som "inhägnas" virtuellt med hjälp av digital teknik. Geostaket på vägtrafikområdet kan innebära att en digital, geografisk zon upprättas inom vilken anslutna fordon kan anpassas i enlighet med uppsatta villkor, exempelvis hastighetsbegränsning.

Automatiserade fordon är fordon som har teknik för att kunna köra sig själva under hela eller en del av färden. Andra benämningar som ofta används är självkörande, autonoma eller förarlösa fordon.

Trafikförvaltningen, Trafiknämnden Region Stockholm berörs av detta förslag framförallt kopplat till busstrafiken men även färdtjänstresor. Trafikförvaltningen har tidigare (2018) yttrat sig angående SOU 2018:16.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-01

Ärende
TN 2021-0986

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Promemoria – Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket Ds 2021:28
- Remissmissiv Ds 28 2021

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till infrastrukturdepartementet.
2. Föreliggande förslag justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Trafikförvaltningen har överlag en syn som överensstämmer med vad som uttrycks i promemorian. Trafikförvaltningen är fortsatt, likt sitt yttrande till SOU 2018:16, positiv till föreslagna regelförändringar och förtydliganden. Förutsättningar runt ansvar och framförande av automatiserade fordon klargörs vilket underlättar fortsatt utveckling.

Automatiserade fordon kan ge möjligheter att köra mer trafik främst i områden där det med dagens förutsättningar bor för lite resenärer eller vid tider på dygnet med för få resenärer. I båda dessa fall finns stora positiva värden om denna teknik skulle möjliggöra trafik.

Geostaket kan vara ett verktyg för att anpassa trafik efter lokala förutsättningar, som sänkning av hastighet i känsliga områden eller hinder för körning på olämpliga sträckor. Vidare kan geostaket användas som verktyg kopplat till framkomlighetproblematik och på så sätt möjliggöra förbättrad tidspassning och i förlängningen driftsekonomi.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-01

Ärende
TN 2021-0986

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bakgrund

Trafikförvaltningen svarar på ovan nämnda remiss utifrån uppdraget som regional kollektivtrafikmyndighet samt utvecklare och beställare av den samhällsbetalda allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Region Stockholm.

Infrastrukturdepartementet beslutade den 26 juni 2020 att uppdra hovrättsrådet Christer Lundh att bistå departementet med att utreda och utvärdera vissa frågor avseende dels ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels avseende främjandet av ökad användning av geostaket.

Uppdraget består av två delar – dels att överväga en ansvarsfördelning vid automatiserad körning, dels att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon.

I uppdragets första del om ansvar vid automatiserad körning ingår att utveckla och anpassa förslagen som lämnats i betänkandet *Vägen till självkörande fordon – introduktion* (SOU 2018:16) mot bakgrund av de synpunkter som lämnats i remissvaren samt den utveckling som skett internationellt på området.

Uppdragets andra del handlar bland annat om att överväga regelförändringar i syfte att ge kommuner och andra väghållare förutsättningar att prioritera eller på annat sätt särbehandla fordon som använder geostaketillämpningar.

Uppdraget innefattar även att analysera ansvarsfrågor då ett fordons funktionalitet tillfälligt och automatiskt ändras genom styrning, främst via geostaket, möjligheter att styra fordons hastighet i förhållande till gällande hastighetsbegränsningar samt behovet av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid geostaketillämpningar.

Trafikförvaltningen, Trafiknämnden Region Stockholm berörs av detta förslag framförallt kopplat till busstrafiken men även färdtjänstresor. Trafikförvaltningen har tidigare (2018) yttrat sig angående SOU 2018:16.

Överväganden och motivering

Ansvar vid automatiserad körning

Trafikförvaltningens syn överensstämmer överlag med vad som uttrycks i promemorian. Trafikförvaltningen är fortsatt, likt sitt yttrande i SOU 2018:16,

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-01

Ärende
TN 2021-0986

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

positiv till regelförändringar och förtydliganden gällande ansvar och framförande av automatiserade fordon.

Trafikförvaltningen har dock några mindre synpunkter kring begreppet "förare i beredskap". Synpunkter gäller den praktiska tillämpningen av det nya begreppet och dess innebörd. Dessa synpunkter utgår utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och gäller följande:

- Förtydligande hade varit önskvärt gällande om det finns en skyldighet för förare i beredskap att befinna sig ombord på fordonet. Detta kan troligtvis variera med graden av automatisering.
- En förare i beredskap ska "utan dröjsmål" vara beredd att ta över körningen samtidigt som förare i beredskap får ägna sig åt sekundära uppgifter. Ett förtydligande av begreppet "utan dröjsmål" hade varit önskvärt. Vilken tid innebär det t ex i relation till en vanlig förares reaktionstid.
- De sekundära aktiviteter som förare i beredskap får ägna sig åt beror av graden av automatisering. Trafikförvaltningen anser att det hade varit önskvärt med ett resonemang kring graden av trafikintensitet. I alla fall under den övergångsperiod då automatiserade fordon samexisterar i samma gaturum som icke automatiserade fordon.

Regelförändringar i syfte att främja geostaket

Gällande geostaket instämmer trafikförvaltningen med de beskrivningar på möjligheter som ges och anser att det är bra om aktörer har möjlighet att skilja på fordon likt andra möjligheter de redan har. Detta kan till exempel ge en möjlighet att tillsammans med väghållare använda geostaket som verktyg kopplat till åtgärder för framkomlighetproblematik. Att kunna styra vilka fordon som använder kollektivtrafikkörfält skulle exempelvis möjliggöra förbättra tidspassning och i förlängningen eventuellt bättre driftsekonomi.

Dock vill trafikförvaltningen lyfta vikten av tillgång till korrekt och standardiserad information om hastighetsgränser och rekommendera att det inkluderas i framtida arbeten kring geostaket (detta i och med att betänkandet lyfter att vägdatan inte alltid stämmer med verkligheten).

Trafikförvaltningen vill även påpeka risker med att tvingande system till sänkt hastighet ger trafiksäkerhetsrisker för stående resenärer vid kraftig inbromsning alternativt att risk föreligger för bl a upphinnandeolyckor om övrig trafik inte är lika tekniskt anpassad. Risker som kan uppstå vid kombination av

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-01

Ärende
TN 2021-0986

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

tvingande system för sänkning av hastighet och inkörning i område som är avlyst för att hindra terrorattentat. Trafikförvaltningen ser inte detta som något som påverkar det positiva effekterna och möjligheterna med geostaket. Däremot är det en fråga som bör beaktas vid eventuella införanden för att undvika och minimera risker kopplade till kollektivtrafikens resenärer.

Trafikförvaltningen noterar att betänkandet, i avsnitt 10.6.2, beskriver planer på framtida användning av geostaket i SL-bussar. Beskrivningen behöver korrigeras vad gäller ansvar för SL-trafiken. Trafikförvaltningen föreslår att texten ändras enligt följande: "SL, som svarar för kollektivtrafiken i Region Stockholm" byts ut till "Trafikförvaltningen vid Region Stockholm, som ansvarar för SL-trafiken".

Slutligen ser trafikförvaltningen att en god dialog mellan kommuner, andra väghållare samt trafikförvaltningen kommer vara en förutsättning för ett välfungerande nyttjande av geostaket beträffande kollektivtrafiken.

Ekonomiska konsekvenser

Promemorians förslag till lagförändringar anses inte leda till större ekonomiska konsekvenser. Detta då regler kring automatiserade fordon inte gäller befintlig fordonspark och automatiserade fordon uppskattas ske inom befintlig marknad och branschutveckling. Det vill säga ökade kostnader av teknikutveckling korrelerar om trafikförvaltningen väljer att medverka i tidigt skede eller då tekniken blivit mer standardiserad i branschen.

Riskbedömning

Risker uppstår främst i en miljö där både automatiserade fordon finns tillsammans med icke automatiserade fordon. Med detta menas att användning av geostaket och automatiserade fordon kan öka risker för kraftiga inbromsningar eller svårigheter med framkomlighet där automatiserade fordon eventuellt inte har samma flexibilitet och perspektiv som en förare som framför ett icke-automatiserat fordon.

Konsekvenser för miljön

Likt tidigare yttrande kring SOU 2018: 16 är det svårt att exakt beskriva konsekvenser för miljön med automatiserad körning. Det torde finnas en möjlighet för en positiv effekt genom att en automatiserad teknik bland annat ger möjlighet till en ännu mer energieffektiv körning.

Trafikförvaltningen
TrafikavdelningenTJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-01Ärende
TN 2021-0986Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

En allmän uppfattning är att risken för olyckor/skador minskar samt att framförandet kan programmeras att bli miljövänligare. För kollektivtrafiken bör även automatiserad teknik innebära möjligheter att köra trafik på platser och tider som idag inte är möjligt p.g.a. lågt resandeunderlag och på så sätt även möjliggöra kollektivtrafik för nu motoriserade resor.

Sociala konsekvenser

Likt tidigare yttrande kring SOU 2018: 16 är det svårt att exakt beskriva sociala konsekvenser med automatiserad körning. Det torde finnas en möjlighet för en positiv effekt genom att en mer automatiserad teknik ger möjligheter att köra trafik på platser och tider som idag inte är möjligt p.g.a. för lågt resandeunderlag. Utöver detta att möjliggöra kollektivtrafik för fler kan det även innebära konsekvenser kopplade till en ökad känsla av otrygghet och minskad säkerhet under resan under en övergångsperiod tills detta blir ett mer vanligt inslag i samhället.

Expedieras till

Infrastrukturdepartementet senast den 20 december 2021.

David Lagneholm
Förvaltningschef, trafikförvaltningen

Amanda Svensson
Tf Chef Trafikavdelningen