

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## **STR:s remissvar: Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syftet att främja en ökad användning av geostaket (Ds 28 2021)**

**Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.**

STR har följande kommentarer:

### **Sammanfattning**

STR har granskat förslaget utifrån främst ett trafikpedagogiskt perspektiv. STR anser att det är svårt att bedöma de juridiska avvägningarna i detta PM, och väljer att inte kommentera dessa.

STR anser principiellt att autonom körning på sikt ger möjlighet till effektiviseringar av infrastrukturens system avseende transport och framkomlighet. Det torde dessutom innebära möjligheter för klimat- och framför allt trafiksäkerhetsvinster. STR har därför en grundläggande positiv inställning till företeelsen och den transformation av infrastrukturens system som krävs för att möjliggöra detta. Geostaket är en viktig komponent i ett framtida infrastrukturens system med olika grader av autonom trafik. Geostaket förutsätter dels en fungerande digital infrastruktur och dels ett tillämpbart regelverk.

Man får visserligen aldrig ge upp kampen om att påverka människans kunskaper och attityder i trafiken, men för att få en rimlig chans att t.ex. nå nollvisionen, krävs det även införande av kraftfulla och genomgripande tekniska system. System vilka kringskar möjligheten för t.ex. förare att som idag frekvent och relativt ofreflekterat göra medvetna felval kring t.ex. hastighetsanpassning. Synsättet bör vara att tekniken tar vid där människans begränsade förmåga slutar och omvänt att människan tar vid inom områden där teknikens förmåga är begränsad. Möjligheten att säkra maxhastighet, styra drivlinor och styra tillgång till geografiskt område hos uppkopplade fordon torde skapa nya möjligheter att förebygga såväl trafikolyckor som terrorbrott där fordon används.

Dock, STR framförde i samband med remissvar till SOU ”*Vägen till självkörande fordon - introduktion (N2018/01630/MRT)*” ([länk till svaret](#)), och vill i detta sammanhang upprepa och betona, att alldeles oavsett vilka beslut som kommer att krävas avseende juridik och teknik i ett framtida autonomt infrastrukturens system med frekventa inslag av geostaket, krävs det en **genomtänkt, brett förankrad och proaktiv strategi kring hur utbildning ska ske av de trafikanter som ska nyttja systemet**. Framtidens trafikant måste lära sig att hantera tekniken så att man förstår vad man ska göra, sin roll och ansvar i systemet och förståelse

för systemet i stort. Denna dimension saknas i detta förslag vilket STR återigen vill uppmärksamma om. Det räcker med att studera utvecklingen kring elsparkcyklar i våra storstadsmiljöer för att påminnas om vad som händer om tekniken tillåts föregripa juridik och utbildning/attitydpåverkan.

STR anser att den term som utredaren väljer för den nya förarrollen: "förare i beredskap" är en väl vald benämning då den kortfattat, på svenska, beskriver den framtida förarens roll och ansvar samt klargör att det är en fysisk person. Termen implicerar att ansvaret aldrig kan fråntas människan och att samspelet mellan människa och teknik är ett ständigt pågående och ändlöst tillstånd. Ett konkret exempel är mobilanvändning under färd. Här anser STR att det finns en uppenbar risk att PM:ets förslaget att förare i beredskap ska tillåtas "...att ägna sig åt sekundära aktiviteter" och menar att man nog bör överväga vilket signalvärde detta kan ge mot bakgrund av den vetskap vi har sedan många år med den befintliga trafiklagstiftningen och dess efterlevnad, t.ex. avseende hastighetsefterlevnad och rattsurf. Det är tveksamt om möjlighet till sekundära aktiviteter och nollvisionen är förenlig total sett.

STR konstaterar att det var andra remissinstanser än STR som i remissvar till "SOU - Vägen till självkörande fordon...", påtalade ett behov av att utveckla körkortsutbildningen och anpassa vissa behörighetskrav.

Detta PM väcker många följdfrågor kring hur den föreslagna möjligheten för kommuner att införa geostaket från den 1/7, 2022, kommer att påverka förarutbildningsområdet, t.ex.

1. Var finns strategin för utbildning av morgondagens trafikanter och vem ansvarar ytterst för denna?!
2. Hur påverkar geostaket körkortsbehörigheter?
3. Hur påverkar geostaket övningskörning och privata handledare.

Geostaket syftar till att övervaka eller kartlägga ett objekts rörelser eller förflyttningar, t.ex. ett fordon, och möjliggör för systemhållaren att begränsa hastighet inom givet område, men även annan typ av övervakning. Detta förutsätter noggranna avvägningar mellan människors integritet och avgränsningar för systemet. Dessa lämnar dock STR till andra att bedöma.

En annan aspekt är att reflektera över är dimensionen stad och landsbygd. Tekniken geostaket har, vad STR erfar och uppfattar, en tydlig stadsfokus men även om implementering förväntas ske i stadsmiljöer i första skedet, behövs även en strategi för hur tekniken ska tillämpas i övriga delar av landet och vilka utmaningar och möjligheter det medför.

I sammanhanget bör man även väga in och betänka att det i vägmiljön under lång tid framöver rimligen kommer att finnas gamla fordon blandade med nya. Det tar som bekant lång tid att bygga om vägnät, men fordon kan ersättas snabbare. Det finns en uppenbar risk för att otakt i utvecklingen.

Som ett konkret exempel vill vi nämna att förarutbildningsbranschen just nu står och stampar med automatfrågan där den tekniska utvecklingen och utvecklingen av regelverk inte går hand i hand vilket skapar stora problem. Bakgrunden är att fordonsutvecklingen mot fossilfria drivmedel gör att det idag knappt går att köpa ett nytt manuellt växlat fordon.

Förarutbildningen sker i de senaste och säkraste fordonen med den senaste tekniken. STR anser, tillsammans med våra kollegor i Norden och övriga Europa, att kod 78 för automat skyndsamt bör tas bort för behörighet B och ersättas av obligatoriska lektioner i slutet av körkortsutbildningen för de som vill ha möjlighet att köra äldre, manuellt växlade fordon. Detta har redan skett i Tyskland och Frankrike. Såväl miljön, körkortstagarna, fordonsindustrin, förarutbildningen och samhället i stort skulle vinna på att ta bort kod 78 nu och inte avvakta det fjärde körkortsdirektivet.

STR är avslutningsvis även positivt till att lagstiftningen anpassas och att det sker en utvidgning av trafikbrottslagens tillämpningsområde avseende vårdslösa beteenden i trafiken, störande av vägtrafik, krav på förarbehörighet, krav på nykterhet och drogfrihet samt skyldigheter vid trafikolycka samt justeringar när det gäller användning av handhållen mobiltelefon och skyldigheter vid viltolycka.

Landskrona den 19/12, 2021

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Benny Gunnarsson  
Förbundsordförande