

Sektionen för infrastruktur och fastigheter  
Erik Levander

Näringsdepartementet  
10333 STOCKHOLM

## Vägen till självkörande fordon - introduktion - SOU 2018:16

### Sammanfattning

- SKL tillstyrker utredningens förslag till ny lag och förordning om automatiserad fordonstrafik men har ett antal synpunkter på utredningen som helhet.
- SKL ser positivt på förslaget till nytt förarbegrepp eftersom detta annars hade varit hindrade i förmågan att genomföra försök med tekniken i Sverige.
- SKL vill framhålla att en viktig del i förverkligandet av en introduktion av automatiserade fordon är att förhållningssättet ”mobilitet som tjänst” utvecklas i samma takt som tekniken för automatiserade fordon.
- SKL vill betona att de regionala infrastrukturplanerna kommer att påverkas i frågan om automatiserade fordon.
- SKL anser att förslaget om obligatoriskt angivande av koordinater bör utredas närmare så att kravet inte blir för betungande för kommunerna.
- SKL ser positivt på att kommunerna får mandat att bestämma var dessa fordon ska få färdas och var de ska förbjudas, men anser samtidigt att förslaget att just väghållarbeslut ska fattas är olämpligt.
- SKL anser att regionen bör få en möjlighet att påverka beslutsprocessen kring mer utbredda försök med automatiserade fordon t.ex. kolonnkörning. Särbestämmelser kan komma att behövas.
- SKL ser det som olämpligt att Trafikverket som statlig väghållare tar över ansvaret för webbplatsen STFS från Transportstyrelsen.

### Förbundets ställningstagande

SKL instämmer i bedömningen att mer och fler försök med automatiserade fordon behövs och därför är det bra att en ny lag och förordning om automatiserad fordonstrafik skapas.

Automatiserade fordon är ett område som drivs på av en snabb teknisk utveckling och förväntningarna på tekniken är stora. I denna tekniska övergångsperiod är det i hög

grad vad tekniken kan göra och de förväntningar som finns på densamma som styr utvecklingen och kanske i mindre grad samhällets efterfrågan på tekniken. Ny information om tekniken och hur den fungerar i praktiken når SKL och våra medlemmar i stort sett på daglig basis. Vi har en global fråga att hantera. Det innebär också att det till viss del saknas kunskap om potentiella samhällseffekter av automatiseringen vilket också utredningen konstaterar. Att genomföra försöken stegvis och under kontrollerade former är en förutsättning för att skapa en acceptans för automatiserade fordon hos allmänheten.

SKL ser positivt på förslaget till nytt förarbegrepp eftersom detta annars hade varit hindrade i förmågan att genomföra försök med tekniken i Sverige.

En av delningsekonomin största utmaningar är dock att befintliga regelverk utgör ett hinder mot nya och innovativa verksamheter. Tekniken utvecklas naturligt snabbare än regelverken och förbundet hoppas att de nya förslagen bidrar till att utvecklingen stöds. I detta sammanhang blir det viktigt att det offentliga underlättar och understödjer de försök som görs, förhindrar barriäreffekter och tillgängliggör data. I det arbetet blir samverkan mellan de nordiska länderna i allmänhet och EU i synnerhet viktig.

### **Mobilitet som tjänst**

SKL vill framhålla att en viktig del i förverkligandet av en automatisering på detta område är att förhållningssättet ”mobilitet som tjänst” utvecklas i samma takt som tekniken för automatiserade fordon.

Automatiserade fordon bör ses som en del av ett större mobilitetskoncept där kollektivtrafik, cykeldelning, biluthyrning och taxi ingår. När SKL gör en jämförelse mellan svensk och finsk utveckling på området kan vi konstatera att det i Finland görs stora anpassningar av infrastrukturen för automatiserade fordon, där nya regler gör att fler typer av försök med automatiserade fordon är tillåtna. Vårt grannlands utveckling har föranletts av en stark vision om hur mobilitet som tjänst ska hantera hållbarhetsutmaningen inom lokal, regional och nationell kontext. Visionen har utvecklas och understötts av flera initiativ inom offentlig och privat sektor.

### **Anpassning av väginfrastrukturen**

SKL vill betona att de regionala infrastrukturplanerna kommer att påverkas i frågan om automatiserade fordon. Förbundet instämmer i att det bör utredas hur infrastrukturen behöver anpassas för att stödja automatiseringen och digitaliseringens av transportsystemet. Automatiserade fordon förväntas bland annat kräva att vägmarkeringar, kartinformation och lokala trafikföreskrifter är i mycket gott skick.

### **Automatiserade fordon klass II och väghållarbeslut**

Förbundet ser positivt på att kommunerna får mandat att bestämma var dessa fordon ska få färdas och var de ska förbjudas. Förbundet anser dock att förslaget om

väghållarbeslut är olämpligt, och att dessa beslut istället bör hanteras som all annan reglering med lokala trafikföreskrifter. Nuvarande förslag att väghållaren ska få ett mandat riskerar att tolkas som att väghållarbeslut ska fattas. Väghållarbeslut används vid kortare typer av insatser i gatumiljö, t.ex. tillfälliga vägarbeten. Därutöver bör det klargöras att kommunen bör besluta om var automatiserade fordon klass II ska få färdas inom tätbebyggt område och länsstyrelsen utanför tätbebyggt vilket gäller för annan reglering med lokala trafikföreskrifter.

SKL anser att regionen bör få en möjlighet att påverka beslutsprocessen kring mer utbredda försök med automatiserade fordon t.ex. kolonnkörning. Särbestämmelser kan komma att behövas.

### **Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter**

Förbundet anser att förslaget om obligatoriskt angivande av koordinater bör utredas närmare så att kravet inte blir för betungande för kommunerna.

Utredningen föreslår att det blir obligatoriskt att ange geografiska koordinater för nya trafikföreskrifter för automatiserade fordon på den rikstäckande databasen för trafikföreskrifter. Detta i syfte att underlätta för lägesbestämning och digitala informationsapplikationer som kan användas av automatiserade funktioner i fordon. Kravet gäller för nya trafikföreskrifter eller vid ändring av trafikföreskrifter.

Angivandet av koordinater är idag frivilligt. Ökade krav på infrastruktursystemen bör botten i att en relativt stor andel av väganvändarna kan ha nytta av förändringarna. En risk med förslaget är att det utvecklas ett lapptäcke av föreskrifter där vissa innehåller koordinater och andra inte. Kravet bör relateras till områden och vägar där automatiserad körning kan bli aktuell. Därmed sätts kravet även i relation till takten i införandet av automatiserad körning.

SKL ser det som olämpligt att Trafikverket som statlig väghållare tar över ansvaret för webbplatsen STFS från Transportstyrelsen.

Förbundet inser att det kan finnas synergieffekter i att låta Trafikverket ta över driften av databasen eftersom myndigheten administrerar den Nationella vägdatabasen, NVDB. Samtidigt är Transportstyrelsen den myndighet som har ansvar för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn både för statliga och kommunala väghållare. Om förslaget genomförs är det viktigt att resurser tillsätts till Trafikverket som redan idag har en utmaning i att administrera kommunernas rapportering till NVDB.

Sveriges Kommuner och Landsting

Lena Micko  
Ordförande