



FÖRSLAG TILL FÖRORDNING OM TRAFIK PÅ VÄG MED TYPGODKÄNDA HELAUTOMATISERADE FORDON

FOT har tagit del av remissen och redovisar här sitt remissvar.

FOT kan se behovet av man ”bör ange vilka platser dessa fordon får köras på”. Vidare anser FOT i enlighet med förordningen att införandet behöver vara stegvist och kontrollerat. Ett kort tillägg till det sistnämnda beskrivs i slutet av vårt svar. Det FOT i huvudsak vänder sig emot är följande antagande:

”När det gäller information, samverkan med företag och andra aktörer samt allmänheten kan det behövas vissa resurser i likhet med andra projekt som berör allmänheten. Detta bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar”.

En sådan slutsats underskattar komplexiteten och de problem som kan uppstå i interaktion mellan fotgängare och helautomatiserade fordon. Med tanke på problematiken finns det i stället sådant som pekar på att det kan bli mycket kostsamt och något som förmodligen inte kan ”hanteras inom befintliga ekonomiska ramar”.

I en tidigare internutredning framtagen av Transportstyrelsen (2014) lyfte man fram att det är ett komplext system:

”... kan få en genomgripande påverkan på hela vägtrafiksystemet och dess funktion i samhället. Det är ett komplext system som sannolikt kan ge effekter på exempelvis samhälls- och stadsplanering, bosättningsmönster, resmönster och resvanor, trafikarbete, former för bilägande m.m”. Autonom körning. Förstudie. Rapport 08 2014. Enhet Trafik och infrastruktur. Borlänge.

En rad olika lösningar har testas som syftar till att underlätta kommunikationen mellan fotgängare och fordon och som går under begreppet HMI. Trots det är det fortfarande oklart hur den informella kommunikationen skall lösas då det inte finns någon förare i fordonet som fotgängaren kan ha ögonkontakt med. Som exempel kan nämnas att det i nuläget inte finns någon standard för externt HMI vilket kan göra det svårt att tolka vad som är dess intention. Detta kan vara särskilt svårt för personer med funktionsnedsättning.

Det är också oklart om den teknik man använder sig av är väl utvärderade och om det kommer att finnas samma tekniska lösningar i alla bilar som fotgängaren kan lära sig att känna igen.

Enligt EU 2022/1426 är skrivningen gällande detta rätt ”luddig”:

“For the purpose of demonstrating fulfilment of the previous requirements related to crossing of pedestrians and cyclists in front of the vehicle, test and assessment scenarios developed under the European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) may be taken as guidance”. (https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

Även om alla helautomatiska bilar som används i trafik är utrustade med en fullgod teknik. Det vill säga en teknik som fungerar felfritt under alla väderförhållanden och som kan identifiera, klassificera och förutsäga fotgängares avsikter, vilket förmodligen är ett önsketänkande, är det en ny situation för fotgängare.

Förutom att den bristande kommunikationen skapar en otydlighet kan detta i sin tur innebära en ökad otrygghet, misstro och osäkerhet för fotgängarna. Allt detta sammantaget kan leda till att en kritisk situation uppstår. Detta var också något som framkom i studien av Lagström och Malmsten Lundgren (2015):

“The results indicate that pedestrians’ perceived safety might decrease when drivers’ role changes from active to more passive agents in the traffic system. During automated driving, there is a possible mismatch in the signals given by the person in the driver’s seat and the vehicle’s behavior. This can lead to critical misinterpretation if the pedestrian makes a judgment based on the driver’s behavior” (sid 67)

Enligt EU direktivet 2019/214 skall både fotgängare och cyklister hållas informerad om vilket beteende man kan förvänta sig av helautomatiska fordon:

(24) *“Road users such as pedestrians and cyclists, as well as drivers of non-automated vehicles that cannot receive electronic vehicle-to-vehicle information about the behaviour of an automated vehicle, should be kept informed about that behaviour by conventional means as provided for in UN Regulations or other regulatory acts as soon as possible after their entry into force”.* EU 2022/1426 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>

Hur denna information skall formuleras och presenteras och vem som har huvudansvar för detta arbete är så vitt vi vet inte utrett.

Det kan mycket väl bli så att man inte helt och hållet kan förlita sig på bilarnas olika system varmed både Trafikverket och Kommunen måste införa egna lösningar som informerar och varnar fotgängare och cyklister. Förutom information till medborgare kan det även handla om en uppgradering av infrastrukturen som tillgodoser olika trafikantgruppers behov (dvs. även funktionshindrade). En fråga som då uppstår är vilka kompetenser som behövs av de som skall genomföra detta arbete hos Trafikverket och kommunen? Om denna kompetens inte redan finns innebär det en ytterligare kostnad.

Slutligen en kommentar om det stegvisa och kontrollerade införandet. Som tidigare diskuterats är införandet av helautomatiska bilar något helt nytt vilket ytterligare kompliceras av det faktum att det kommer att finnas två slags fordon, de nuvarande och de helautomatiska. Av den anledningen finns det ett behov av att man undersöker hur det fungerar i tätort innan man inför det mera generellt.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att införandet av helautomatiska fordon är komplext och sannolikheten är därför stor att det blir kostsamt något som det behövs en ekonomisk beredskap inför.