



Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, yttrande till Infrastrukturdepartementet

Förslag till samhällsbyggnadsnämndens beslut

1. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till yttrande tillstyrks.

Förslag till kommunstyrelsens beslut

1. Yttrande lämnas i enlighet med Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens förslag.

Ärende

Linköpings kommun har fått möjlighet att yttra sig över promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, Ds 2021:28.

Utredarens uppdrag har varit två delar – dels att överväga en ansvarsfördelning via automatiserad körning, dels att överväga regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket för vägfordon. Uppdragets syfte innefattar att analysera ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar då ett fordon kan föras både manuellt och automatiserat. Vidare ingår att analysera behovet av straffrättsliga eller andra sanktioner för trafikförseelser och trafikbrott vid automatiserad körning. 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 geostakettillämpningar.

Utredningen har lagt fram förslag på ändringar av lagen (2019:000) om automatiserad fordonstrafik, ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken, ändringar i lagen (2001:559) om vägdefinitioner, ändring i jaktförordningen (1987:905), ändring i förordningen (2001:651) om vägdefinitioner och ändring i trafikförordningen (1998:1276). Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2022.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen välkomnar de förslag som ges i utredningen och ser fördelar i framtida utveckling av automatiserad körning samt i kommunens möjlighet att prioritera fordon som använder geostakettillämpningar i samhället.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse - Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, yttrande till Infrastrukturdepartementet, 2021-10-29

Yttrande - Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, yttrande till Infrastrukturdepartementet

Bakgrund

Regeringen har bjudit in Linköpings kommun att lämna yttrande över promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, Ds 2021:28.

De konkreta förslag som kommunen har att yttra sig över är ändringar i lagar och förordningar om automatiserad fordonstrafik, om alkoholutandningsprov, om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken, om vägdefinitioner, jaktförordningen, vägdefinitioner och trafikförordningen. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2022

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. Ett automatiserat fordon kan vara konstruerat för både manuell och automatiserad körning. Det kan även komma att finnas fordon som endast kan köras automatiserat. Automatiserade fordon styr och navigerar med hjälp av bland annat sensorer, kameror, satellitmottagare och radar. De automatiserade fordonen finns i nivåer mellan 1-5. Automatiserad körning börjar på nivå 3, på nivåerna 1-2 finns ett eller flera förarstödande system som hjälper föraren att manövrera fordonet till exempel adaptiv farthållare eller automatisk nödbroms. Skillnaden mellan nivåerna 3-5 handlar om hur kvalificerad självkörningen är. På nivå 3 kan körsystemet köra självständigt inom en given designomän men det förutsätts att en fysisk förare ingriper på ett adekvat sätt när körsystemet begär det. På nivå 4 kör körsystemet självständigt utan att en person behöver ingripa. Fordonet kan dock inte framföra fordonet automatiserat i alla situationer och miljöer, till skillnad från nivå 5.

Utredningens överväganden och förslag avseende ansvar vid automatiserad körning avviker inte från huvudlinjerna i den förslagna lagen om automatiserad fordonstrafik i SOU 2018:16. Vissa anpassningar har dock gjorts i utredningen för att ta hänsyn till de synpunkter som remissinstanserna lämnat och den utvecklingen som skett internationellt.

Att förslaget inför en ny förarkategori i form av förare i beredskap samt att automatiserade fordon läggs till som en ny definition i lagen om vägdefinitioner anser Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen är bra. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen är positiv till att lagstiftning anpassas till de nya fordonstyper som börjar trafikera samhället mer och mer. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen tycker det är bra att definitionerna stämmer överens med det som utarbetats på internationell nivå och att det är bra att ansvarsfördelningen ses över i takt med internationella regeländringar.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser att det är bra att ansvaret, för att de automatiserade fordonen är säkra enligt befintligt regelverk samt att det ekonomiska ansvaret, ligger på fordonstillverkarna. Det kan bidra till fordonstillverkarnas motivering att utveckla säkerheten för de automatiserade fordonen.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen anser att det är bra att mer ansvar åligger automatiserade fordonets ägare än dess förare samt att sanktionerna för trafiköverträdelser vid automatiserad körning åligger fordonets ägare. Att om det skulle ske trafiköverträdelser är det fordonsägaren som får de sanktioner är en motivering för fordonsägaren att hjälpa till att bibehålla fordonens mjukvara uppdaterad.

Med begreppet geostaket menas geografiskt avgränsande områden som ”inhägnas” virtuellt med hjälp av digital teknik. Någon entydig definition av geostaket finns inte på varken nationell eller internationell nivå. Geostaket på vägtrafikområdet kan innebära att en digital, geografisk zon upprättas inom vilket anslutet fordon kan anpassas i enlighet med uppsatta villkor. Geostaket kan alltså användas fr att tilldela fordon specifika villkor inom ett visst område. Därmed kan man få fordon att uppträda på ett visst önskat sätt med utgångspunkt i deras geografiska position. Med geostakettillämpningar är det tillåtet att tillexempel styra vilka fordon som kan köra in i ett visst område, hur fort de får köra och vilket drivmedel de får använda. För att ett fordon ska kunna använda geostakettillämpningar är någon form av teknisk utrustning ombord i fordonet nödvändig. Alla fordon har inte detta, men det finns i vissa fall möjlighet att eftermontera den teknik som krävs. Ett brett genomförande av geostaket bedöms inte som möjligt i utredningen. Miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen är positiva till att kommunerna själva kan avgöra i vilken utsträckning som geostaket tillämpas och att det möjliggörs via lokal trafikreglering.

Förslagen som ges i Utredningen innebär sammanfattat att det blir tydligare med definitioner och ansvarsfördelning för olika roller kring automatiserade fordon samt att kommunen får tydligare stöd att använda sig av geostaket vid lokal trafikreglering. Dessa förslag är positiva för kommunen och ligger i linje med den internationella utvecklingen.

Ekonomiska konsekvenser

Utredningen anger att kommunerna ges möjlighet att kunna reglera trafik med fordon som använder sig av geostakettillämpningar särskilt i lokala trafikföreskrifter och kan därför utgöra ett visst merarbete för kommunerna vid behov av ändring av de lokala trafikföreskrifterna. Linköpings kommun arbetar redan aktivt med de lokala trafikföreskrifterna och förvaltningen ser inte att förslagen skulle leda till några avgörande ekonomiska konsekvenser jämfört med dagens förutsättningar.

Kommunala mål

Förslaget bidrar till målområdet ”Samhälle” och i synnerhet delområdet ”ett attraktivt och tryggt Linköping” genom att lägga större fokus helheten i trafiksystemet, attraktiv stadsmiljö med hög tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Förslaget bidrar också till delområdet ”ett klimatsmart Linköping” genom möjligheten för kommunen att ställa krav på till exempel drivmedel inom vissa geostaketsområden.

[Länk till kommunfullmäktiges övergripande mål](#)

Jämställdhet

Utredningen tar inte upp jämställdhet men sammantaget bedöms förslagen i utredningen bidra till ett jämställt trafiksystem.

Samråd

Samråd har skett med juridikenheten som tillstyrker Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen förslag. Samråd har även skett med kommunens geodataenhet som inte har några synpunkter som avviker från förslaget.

Kommunledningsförvaltningen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Paul Håkansson

Leif Lindberg

Beslutet skickas till:
Infrastrukturdepartmentet