

KAK
kalle.back@kak.se

STR:s remissvar: "Policy kring autonoma fordon" - KAK

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

STR har följande kommentarer:

Rent generellt lovordar STR KAK:s initiativ till en policy. Policyn har en tydlig struktur och ett tydligt budskap och STR håller helt med om att målet är att människa och maskin ska samverka. Rent allmänt har fokus i trafiksäkerhetsarbetet under alltför många år varit på tekniken. Vi människor gör bevisligen mängder med medvetna felval och det förändras inte av att tekniken i fordonen ändras och utvecklas. Det måste till attitydpåverkan och utbildning för att påverka våra felval.

Det finns många kloka tankar i policyn. Utvecklingen kring autonoma fordon är alltför viktig för att styras enbart av tekniker. KAK har rätt i att människan historiskt haft en tendens att försöka rationalisera bort sig själv. Det brukar sällan bli så i slutändan men ansatsen är fel. Människan, med våra förmågor och begränsningar, måste vara i centrum och vara aktiv. Det handlar om utbildning och attitydpåverkan - medvetna felbeteenden kan man ta med sig in i den självkörande bilen också, kanske med risk för ännu större konsekvenser än i dagens bilar!? Att föraren även i framtiden är aktiv och kompetent är en förutsättning för ett fungerande autonomt fordonssystem.

Det STR möjligen generellt saknar är policyns syn på klimatfrågan och utvecklingen av autonoma fordon. Den frihet som bilen ger oss kanske måste se annorlunda ut i en framtid. Dagens mycket höga biltäthet i Sverige á ca 0,47 fordon per capita är troligen inte möjlig eller ens eftersträvansvärd, bl.a. mot bakgrund av de framkomlighetsproblem det ger i storstäderna vid sidan av de klimatpåverkande effekterna. STR anser rent allmänt att fokus för utvecklingen bör vara individens mobilitetsbehov och kompetens för att lösa det på ett säkert och klimatsmart sätt i samverkan med andra individer. Här är autonoma fordon en av lösningarna, och individens förmåga att nyttja systemet på ett säkert och klimatsmart sätt. Att bilen även i framtiden är det självklara förstahandsvalet vid ett stort antal transporter kanske inte är förenligt med de klimatmål som satts upp och måste uppnås.

Vi har en kommentar under "Det legala perspektivet" angående skrivningen:

"• Tillägg måste göras i det europeiska körkortsdirektivet så att även automatiserade funktioner omfattas av lagstiftningen."

Det man bör väga in i sammanhanget är att *autonoma fordon* inte är ett enhetligt begrepp utan snarare ett samlingsbegrepp inom vilket det ryms en gradering av automatisering. På första nivån finns de fordon i vilka det i princip inte ingår några stödsystem för föraren överhuvudtaget (motsvarande veteranfordon) till den översta nivån med helt självkörande fordon, d.v.s. utan en fysisk förare. Denna gradering och distinktion är viktig bl.a. avseende legala perspektiv och förändringar av det europeiska körkortsdirektivet, vilket ju är en förutsättning för genomförandet.

Under ”Förarens perspektiv” vill vi gärna ha med: ”...att hänsyn i direktivens utformning bör vara flexibla och nationellt anpassningsbara eftersom direktivens omloppstid är betydligt långsammare än utvecklingen av de autonoma fordonen” så att länder som Sverige t.ex. ges möjlighet till proaktiv testverksamhet för att driva på utvecklingen.

Landskrona den 17 februari 2016

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Michael Axelsson
Vice förbundsordförande