

li.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

STR:s remissvar: PM Automatiserad körning (LI2023/02996)

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

Sammanfattning

STR har i sak inget att anföra mot förslaget men det torde finnas en rad frågor att utreda innan det kan bli aktuellt med automatiserad körning, till dessa hör bl.a. trafiksäkerhet, samspel med övriga trafikanter, IT-säkerhet, förarens ansvar och kunskaper och den straffrättsliga aspekten kring detta.

STR fokuserar sitt remissvar på de delar i PM:et som berör förarens roll i samband med den automatiserade körning som förslaget ger lagstöd åt.

STR vill i sammanhanget, i likhet med remissvaret avseende den föregående utredningen i frågan "*Vägen till självkörande fordon - introduktion (N2018/01630/MRT)*", återigen framhålla att det vid sidan av juridiska och tekniska förutsättningar för automatiserad körning, behövs kompetensmässiga förutsättningar för en gradvis övergång till automatisering. **Det krävs en därför strategi för hur framtida förare ska utbildas i syfte att möta förändrade krav.** Detta behov är än mer angeläget idag och ökar i takt med att automatisering införs och alltmer tar över förarens roll.

Kommentar

Vad STR erfar gör de flesta aktörerna bedömningen att övergången till de högre nivåerna av ett autonomt infrastruktursamhälle kommer att ske gradvis, och tidsmässigt förmodat vara mycket utdragen. Vi kommer under en lång tid hantera en blandning av traditionella, fossildrivna, fordon med el/hybriddrivna fordon (med ökad grad av automatisering och mer avancerade stödsystem) och snart även bimodala fordon i trafiken. Detta ställer nya och andra krav på förare. För att möta dessa krav med bibehållen trafiksäkerhet, krävs en fungerande och heltäckande utbildningsstrategi, vilken, med utgångspunkten i forskningen, utarbetar inte bara uppdaterade krav på förarna, utan även på de som ska utbilda dem, dvs trafiklärarna samt de som ska hjälpa dem att öva, dvs. handledarna.

STR menar därför att det torde finnas behov av en SOU för att fokusera på analysen kring ansvarsfördelningen mellan olika aktörer under automatiserad körning samt förarens roll, uppgifter och ansvar då ett fordon kan föras både manuellt och automatiserat.

För närvarande sker slutfasen i den politiska beredningen av det nya fjärde körkortsdirektivet (not 1) vilket kommer att styra förutsättningarna i Europa under många år kring körkort. I förslaget till detta finns f.n. att kunskapsprovet ska omfatta krav på kunskaper kring "... *Fördelarna, begränsningarna och riskerna med avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem*". Dock saknas det motsvarande krav för det praktiska provet och det saknas även regleringar kring hur utbildning ska genomföras. Då körkorts-provet i såväl Sverige som övriga Europa, styr vad som är möjligt att utbilda på, innebär detta att kedjan inte håller.

Redan idag börjar vi se konsekvenser av den historiskt sett snabbt tekniska paradigmskiftet som elektrifieringen av fordonen innebär. Snabbast har det gått i Norge och här börjar man göra sig nya erfarenheter kring de nya förutsättningarna för samspelet mellan människa och teknik. Forskaren Dr Gunhild B Saetren, Nord University i Trondheim, har bl.a. studerat hur användargränssnittet i elbilar används och den kognitiva utmaningen som förare ställs inför när man ska lära sig att hantera funktioner i en platt skärm som tidigare, i fossilbilar, var taktila reglage. Saetren pekar i sin forskning på att automatiserade system i fordon å ena sidan gradvis ökar förarens reaktionstid och distraktion, samtidigt som det ställer nya krav på kunskaper och mental förberedelse på hur föraren snabbt ska kunna ta över sitt fordon i en risksituation. Detta är en ny situation vilken kräver en ny form av kompetens vilken i sin tur kräver både utbildning och övning. Saetren menar vidare att förtroende för teknik, och kompetens att behärska den, byggs upp genom kunskap och träning, inte genom övertalning.

Saetren konstaterar att det inte finns mycket forskning inom området och att det finns ett behov för detta. Hon har även studerat hur detta lärs ut i dagens förarutbildning i Norge. Slutsatsen är att det krävs utbildning och övning och av en annan typ även för trafiklärare och att detta är centralt då processen att forma blivande förare i samhället börjar med trafiklärarutbildningen. I sammanhanget är det intressant att man i Norge börjat se en helt ny typ av olyckor med vana förare (företrädesvis män) som i moderna elbilar av "okänd anledning", kommer in i mötande körfält och frontalkrockar, ofta med dödlig utgång. Det pågår förmodligen djupstudier kring detta och även om det är svårt att fastställa en exakt orsak, kan man anta att det finns kopplingar till den nya tekniken och förutsättningarna i de här tysta, snabba, fordonen som mer och mer övertar förarens roll.

Det här är bara ett exempel på varför interaktionen människa/teknik behöver mer fokus och forskning och även vävas in i den övergripande strategin kring hur övergången till ett alltmer automatiserat infrastruktursamhälle ska ske på bästa sätt.

STR bidrar gärna med kunskap och synpunkter i pilotprojekt kopplat till detta.

Landskrona den 19 januari, 2024

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Maria Stenman

T.f. förbundsordförande

Not 1 ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012”, 16345/23.

Not 2 – Utdrag ur förslag till nytt körkortsdirektiv inom EU

.-.

Innehållet i kunskapsprovet för samtliga fordonskategorier

2. Risker i samband med förflyttning och körning av olika typer av fordon och deras förarens olika synfält, inklusive fordon med avancerade förarstödsystem och andra automatiska system.

Fördelarna, begränsningarna och riskerna med avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem. Vikten av skillnaderna mellan dem och den säkra användningen av dem, liksom förarens samverkan med dem, förarens skyldigheter och hur systemen kan påverka förarens medvetenhet och beteende. Detta omfattar systemens användningsområde, förekomsten av begäranden om övertagande som genereras av systemen och förarens återstående skyldigheter medan systemet är aktiverat.

(18a) Med tanke på den ökande tillgången till och användningen av avancerade förarstödsystem och automatiska körsystem är det nödvändigt att inkludera krav avseende dessa system i kunskapsproven för att säkerställa att föraren har allmänna kunskaper om fördelarna, begränsningarna och riskerna med automatiska system. Detta kunskapskrav omfattar framför allt de automatiska körsystemens användningsområde, förekomsten av begäranden om övertagande från de automatiska körsystemen och förarens återstående skyldigheter medan de automatiska körsystemen är aktiverade.”