

Till

n.registrator@regeringskansliet.se

elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Remissvar "Vägen till självkörande fordon-försöksverksamhet SOU 2016:28", N2016/02472/MRT

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har inte fått remissen från Näringsdepartementet. För SMC är frågan om autonoma fordon oerhört viktigt varför vi beställt underlaget och skickar in ett svar. Vi vill än en gång påminna Näringsdepartementet om att SMC är den enda organisation som representerar en halv miljon trafikanter som äger och kör en motoriserad tvåhjulning i Sverige. SMC ingår i flera internationella nätverk där frågan om autonoma fordon diskuteras ur ett MC-perspektiv.

Alla fordon eller bara bilar

Utvecklingen mot autonoma fordon är oundviklig. Stora kommersiella intressen inom fordonsindustrin driver frågan i ett högt tempo tillsammans med regeringar i ett stort antal länder. Från SMC:s sida vill vi framföra att lagstiftaren i första hand måste värna om trafikanter som inte kör ett självkörande fordon. Det finns 4,5 miljoner bilar i Sverige och en halv miljon motorcyklar och moped klass I. 80 procent av de svenska motorcyklarna i trafik är tio år eller äldre. SMC förutsätter att samhället skapar säkra trafikmiljöer för alla trafikanter med särskilt fokus på de oskyddade där även förare och passagerare på motorcyklar och mopeder ingår.

Utredaren talar om fordon, inte om bilar. Utredaren beskriver försök med bilar och bussar, inte motorcyklar och mopeder. I Sverige omfattar den hundra bilar i Göteborg, förslag till lagtext handlar om fordon. Det betyder att försöksverksamheten kan omfatta även motorcyklar och mopeder. SMC har inga invändningar mot detta. SMC medverkar gärna i utvecklingsarbetet.

Effekter för andra trafikanter

I försöken ska fordon på samtliga fem automatiseringsnivåer ingå. För SMC som representerar en halv miljon oskyddade trafikanter är det oerhört viktigt att autonoma fordon, oavsett automatiseringsnivå, inte försämrar säkerheten för förare och passagerare på MC och moped klass I. Varannan motorcyklist som dödas har kolliderat med ett annat fordon, oftast en bil. I de autonoma fordonen är det därför av stor vikt att de kan upptäcka MC och mopeder i trafik. Nyligen inträffade en dödsolycka med en självkörande bil i USA som inte upptäckte en lastbil.

Förändringar av infrastruktur

Försöksverksamheten innebär inga förändringar i infrastruktur. SMC vill än en gång påpeka att framtida vägar för autonoma fordon inte får försämma trafiksäkerheten för dem som inte kör ett autonomt fordon.

Projektet med autonoma fordon har beskrivits i en rad olika sammanhang och konferenser där SMC deltagit. Föreläsarna har radat upp en rad effekter som det kan medföra. Det handlar till exempel om smalare körbanor. Redan idag dödas och skadas motorcyklister och mopeder då man blir prejad av andra trafikanter som sitter i fordon med kaross. Smala körbanor på vägar leder redan idag till dödsolyckor. Förlåtande mitt- och sidoområden ersätts av räckan vilket

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

0243-669 70

www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister

medför ökad skaderisk för oskyddade trafikanter. Övriga stopp på vägar utan vägren leder till minst tre dödade varje år. Med dessa kunskaper och erfarenheter är det inte acceptabelt att smalna av vägarna ytterligare, då värnar man inte om alla trafikanters trafiksäkerhet.

Internationella konventioner

SMC anser inte att de internationella konventioner som gäller idag är föråldrade. För en motorcyklist är det självklart att föraren alltid måste ha kontroll över fordonet. Konventionerna bör inte ändras utifrån försöksverksamheter i liten omfattning. Ingen konvention bör ändras om inte trafiksäkerheten är tryggad för alla trafikanter.

Vandelsprovning

SMC anser att vandelsprovning ska göras av samtliga testorganisationer. En lämplighetsprovning är i allra högsta grad befogad för att bedriva denna typ av verksamhet som har stor betydelse för såväl trafiksäkerhet som personlig integritet.

Krav på nykterhet

Det är självklart att föraren av ett autonomt fordon, oavsett nivå, är nykter och drogfri och följer svensk lagstiftning som gäller för alla andra trafikanter. Självklart ska också föraren i övrigt vara fokuserad på att överta körningen, d v s inte vara trött, inte ägna sig åt mobilsurfning och liknande. Detta är en fråga som är så uppenbar att den inte bör diskuteras, vare sig inom försöksverksamheten eller i slutbetänkandet.

Märkning av fordonen

SMC delar inte utredarens bedömning om att testfordonen inte ska märkas ut. SMC anser att det är trafiksäkerheten för de övriga trafikanterna som måste värnas i första hand, inte hur allmänheten kör i förhållande till de autonoma fordonen. Genom märkningen vet andra trafikanter att fordonen är utrustade med kameror som filmar det som händer utanför bilen.

Om olyckor händer med fordonen som ingår i försöket ska detta uppmärksammas omedelbart. Att det tog nästan två månader innan den första dödsolyckan med en självkörande bil kom till allmänhetens kännedom är inte bra. Det kan bara tolkas som att tillverkaren vill dölja händelsen.

Vem äger informationen?

De autonoma fordonen kommer att generera en mängd information på olika sätt, bland annat genom kameraövervakning inom och utanför fordonen. Förslaget säger att ljud- och bildmaterial från kameraövervakningen ska samlas in och kunna bevaras under så lång tid som det är nödvändig med hänsyn till ändamålet. Från SMC:s sida vill vi med kraft uppmana lagstiftaren att värna den personliga integriteten både på kort och lång sikt. Det borde finnas en borte gräns för hur länge man kan spara detta.

Under försöksperioden har SMC inga invändningar mot att informationen kan delges andra parter, t ex försäkringsbolag.

Färd i kollektivkörfält

Stockholms stad var först i världen med att tillåta motorcyklar att köra i kollektivkörfält i mitten av 1980-talet. Det började med ett försök som permanentades p g a det positiva resultatet. Att få köra MC i bussfil är den åtgärd som av motorcyklisterna i Stockholm pekas ut som viktigast för deras personliga säkerhet (1). Orsaken är att synbarheten ökar och därmed också risken att bli prejad, trängd eller påkörd av andra trafikanter, främst bilister.



Borlänge den 5 juli 2016

SMC har under de senaste femton åren i olika sammanhang bett om möjlighet att få köra MC i fler bussfiler. Alla myndigheter som varit med i arbetet med en gemensam MC- och mopedstrategi är väl medvetna om detta. Trots detta har SMC inte fått något svar på denna specifika fråga. Innan försöksverksamheten startar ber därför SMC Näringsdepartementet att en gång för alla förtydliga att säkerheten för oskyddade trafikanter är en viktig fråga, att MC-körning i bussfiler minskar olycksrisken för motorcyklister och att motorcyklar därför bör kunna framföras i alla kollektivkörfält.

SL ser inga problem med att dela kollektivkörfält med motorcyklister idag. Polisen i Stockholm har inte haft några invändningar utom i några få körfält.

SMC ser därför inga problem med att tillåta motorcyklar i alla kollektivkörfält, vilket är fallet i Norge och föreslås träda i kraft i hela London (idag cirka 1000 kollektivkörfält öppna för MC) (2).

SMC står till utredningens förfogande i frågor som rör motorcyklar och moped klass I.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

1. Om MC-användning i Stockholm – en enkätstudie (Görtz & Nordqvist 2015)
2. Easy rider, improving motorcycle safety on London's roads, (London Assembly, Transport Committee, 2016)

