



Riksförbundet Enskilda Vägar

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

I2020/02858: Ansvar vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja ökad användning av geostaket

REV:s remissvar

Av Sveriges vägnät utgörs drygt 75 100 km enskilda vägar med statsbidrag och 394 100 km övriga enskilda vägar, att jämföras med 98 500 km statliga vägar och 42 800 km kommunala vägar. Mot den bakgrunden är det förvånande att Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) inte betraktats som remissinstans angående automatiserad bilkörning samt nya regler för ökad användning av geostaket.

Remissen är daterad 30 september och ska besvaras senast 20 december. REV uppmärksammades på remissen först den 9 december. På grund av den för oss korta tidsfristen är vårt remissarbete starkt begränsat, vilket bland annat medför att för enskilda vägar viktiga synpunkter kan saknas.

Ansvar vid automatiserad körning

REV är positiv till ökad trafiksäkerhet i en vägmiljö där alla trafikanter beaktas och samexisterar; dagens komplext sammansatta fordonsflotta med stora och små motorfordon, cyklar samt fotgängare, parallellt med framtidens mer eller mindre autonoma fordon. För REV:s medlemsföreningar är det viktigt att fordonsteknisk och trafikjuridisk utveckling inte sker på bekostnad av oskyddade trafikanters säkerhet. Utredningen handlar i princip bara om att överföra ansvar från förare till fordonsägare och inte om att säkra trafiksystemet för trafikanterna.

Remissen definierar en ny trafikantroll **'förare i beredskap'**. Om denna roll står bland annat att "*En förare i beredskap ska vara beredd att utan dröjsmål ta över körningen om det automatiserade körsystemet begär det.*" (sid 20). Formuleringen *"utan dröjsmål"* framstår som ohållbar. Den längsta tid som är acceptabel behöver definieras explicit, redan innan den första vågen av olyckor sker. En metastudie¹ av 25 studier indikerar att total *TakeOverRequest-LeadTime* omfattar runt 6,37 +/- 5,36 sekunder, dvs uppemot 11–12 sekunder eller mer för vissa förare. Då behövs rimligtvis betydligt rakare vägar än vad det enskilda vägnätet erbjuder. Därför är REV tveksam till att den i remissen föreslagna rollen 'förare i beredskap' fungerar praktiskt på våra vanliga vägar.

Nya regler för att främja ökad användning av geostaket

REV anser att geostaket kan bidra till ökad trafiksäkerhet om införandet sker i samråd med trafikanter och väghållare.

Många medlemmar i enskilda vägföreningar upplever otrygghet pga förekommande fortkörning, och efterfrågar därför farthinder. I dag används på många platser fysiska farthinder, till exempel chikaner och gupp, för att begränsa hur fort fordonen kör. Fysiska farthinder har dock en rad nackdelar, däribland svårigheter för snöröjning, hälsosam stötformig vibration både i fordon och till vägnära byggnader med risk för byggnadsskador, samt buller. Remissen påpekar på sidorna 273 - 276 att i stället för fysiska hinder skulle geostaketillämpningar som styr fordonens hastighet i utvalda zoner kunna användas. Styrningen kan exempelvis handla om att föraren informeras av fordonet om gällande hastighet och rekommenderas att sänka farten om hastigheten överskrids. På

¹ Uppsats av professor Neville Stanton ['Takeover Time in Highly Automated Vehicles: Noncritical Transitions to and From Manual Control.'](#)

Riksförbundet Enskilda Vägar

Riddargatan 35

114 57 STOCKHOLM

Tel. 08-20 27 50

Fax. 08-20 74 78

E-post: kansliet@revriks.se

Hemsida: www.revriks.se



Riksförbundet Enskilda Vägar

liknande sätt kan förare av höga, breda eller tunga fordon få varning för olämpligt vägval via geostaketillämpningar. Likaså kan autonoma fordon stoppas från att köra i miljöer de inte klarar av. Detta är REV positiv till.

När det gäller att skona svaga vägkonstruktioner, ser vi nytta av dynamiska geostaket mot tunga fordon som komplement till fysiska vägskyltar med nedsatt bärighet under tjällossningssäsongen.

I remissen framförs tyvärr – helt utan källhänvisning – på flera ställen det **direkt felaktiga påståendet att vägars bärighet ökar vid lägre hastighet**. Ett exempel står på sidan 308 ”*Lägre hastighet ökar nämligen vägens bärighet.*” I själva verket är det tvärtom. Orsaken är inte minst att asfaltbeläggningar har viskoelastiska egenskaper. Fordonets hastighet kan i vissa jordar även påverka porvattentrycket under fordonets lastpuls och därmed effektivspänningen i marken och dess bärförmåga.

Hur vägars bärighet påverkas av tunga fordons hastighet är av goda skäl inget stort forskningsområde. Det är allmänt känt bland förare som kört tunga fordon på riktigt svaga vägar att vägen håller sämre om fordonet körs alltför långsamt. En av få vetenskapliga rapporter på området är ’[Effect of truck speed on the response of flexible pavement systems to traffic loading](#)’. Den visar att vägytans deflektion ökar exponentiellt när tunga lastbilars hastighet sänks till under 30 km/tim, samt att ökning av hastighet över 40 km/tim ger marginellt minskad deflektion. Ökad deflektion hos vägytan innebär ökad dragtöjning i underkant av asfaltbeläggningen samt ökad vertikal trycktöjning på terrassnivån. Båda dessa effekter innebär att ökad deflektion vid sänkt fordons hastighet medför försämrade bärförmåga hos vägkonstruktionen. Lastbilars hastighet är inte heller en parameter vid dimensionering av vägkonstruktioner på statliga landsvägar, där de normalt sett också körs klart fortare än ovan nämnda 40 km/tim. Det är märkligt att remissen sprider detta faktafel att vägars bärighet skulle öka vid lägre hastighet. Rättelse bör skickas till samtliga remissinstanser och övriga läsare.

REV noterar att avsnitt 11.3.3 ’*Utmaningar, begränsningar och öppna frågor*’ är fokuserat på tekniska hinder, medan det i det närmaste helt saknar etiska perspektiv relaterade till att införa teknik som medför kraftigt ökning av ’Storebror ser dig’ i människors vardag.

Remissen föreslår på sidan 329 att kommunerna ges vissa möjlighet att kunna reglera trafik med fordon som använder geostaketillämpningar särskilt i lokala trafikföreskrifter. REV är positiv till det förslaget, då det kan inkludera möjligheter även för enskilda vägar.

Riksförbundet Enskilda Vägar

Uno Jakobsson, ordförande

Johan Granlund, styrelsesuppleant och föredragande

Riksförbundet Enskilda Vägar är en partipolitisk obunden organisation som har till uppgift att bistå dem som arbetar med den enskilda väghållningen i Sverige, tillvarata de enskilda väghållarnas intressen samt representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. För närvarande har förbundet 12.900 medlemmar, alla enskilda väghållare vars vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och tillsammans betjänar närmare 750.000 fastigheter.