



### Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2018-08-06

Diarienummer 0865/18

### Handläggare

Ann-Marie Ramnerö, Neda Sherafat

Telefon: 031-3682365, 031-3680072

E-post: ann-marie.ramnero@stadshuset.goteborg.se,

neda.sherafat@stadshuset.goteborg.se

## Yttrande över Näringsdepartementets remiss Vägen till självkörande fordon - introduktion (SOU 2018:16)

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande över Näringsdepartementets remiss Vägen till självkörande fordon - introduktion (SOU 2018:16), i enlighet med bilaga 4 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Näringsdepartementet.

### Sammanfattning

Näringsdepartementet har den 6 april 2018 skickat utredningen Vägen till självkörande fordon - introduktion på remiss till Göteborgs Stad. Utredningen har haft i uppdrag att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion och försöksverksamhet av automatiserad körning av fordon i allmän trafik.

Remissen ska vara besvarad senast 1 september 2018, remisstiden medger därför ingen bordläggning.

Stadsledningskontoret bedömer att utvecklingen med automatiserade fordon är positiv samtidigt som det inte är möjligt att bedöma samtliga konsekvenser för stadens utveckling, planering och vår roll som väghållare. Ett antal frågor behöver tydliggöras ytterligare och kartverk, regelverk med mera behöver utvecklas.

Göteborgs Stad är en av samarbetspartnerna i utvecklingsprojektet Drive Me. Inom ramen för Drive Me pågår ett stort antal forsknings- och utvecklingsprojekt, som berör allt från lagstiftning till parkeringsfrågor.

### Ekonomiska konsekvenser

Det är svårt att göra en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av förslaget men det finns ett antal aspekter som kan komma påverka såväl drifts- som investeringsbudget.

En central fråga som behöver tydliggöras är vilket ansvar som kommer ligga på kommunen i egenskap av väghållare för att automatiserade fordon ska kunna använda gator och vägar. Det är viktigt ur ett skadeståndsrättsligt perspektiv men kan också komma att resultera i ett i dagsläget okänt reinvesteringsbehov.

Det är oklart vilka krav som kan komma att ställas på infrastrukturens standard, vilket kan komma att påverka behovet av drift och underhåll av infrastrukturen.

Behovet av att kunna meddela regler digitalt och att ajourhålla såväl kartverk som status på gator och vägar ökar med utredningens förslag. Det kan komma att ställa helt nya krav på arbetssätt och på hur snabbt trafikpåverkande information görs tillgänglig.

På sikt finns möjlighet att kunna effektivisera det interna arbetet och skapa ett utvecklat tjänsteutbud. I det långa tidsperspektivet öppnar sig helt nya möjligheter för hur staden arbetar med samhällsbetalda transporter och kollektivtrafik.

## **Barnperspektivet**

Automatiserad teknik avser att leda till mer trafiksäkra miljöer. Adaptiv farthållning och automatisk inbromsning för gående och cyklister gynnar barns trafiksäkerhet. Samtidigt är det av yttersta vikt att tester i gatumiljöer där barn vistas genomförs på ett säkert sätt.

## **Mångfaldsperspektivet**

En av möjligheterna med automatiserade fordon är att grupper som idag saknar eller har begränsad tillgång till vissa typer av transporter kan få en ökad tillgång i framtiden. Det gäller till exempel grupper som barn, unga, äldre och funktionshindrade men även människor som i dag bor eller har ett resbehov som gör att deras transportmöjligheter är begränsade. Likaså kan servicegraden inom kollektiva transporter och serviceresor öka, med t.ex. automatisk angöring. Föraren kan använda tiden till personlig service, vilket är viktigt för utsatta grupper.

## **Jämställdhetsperspektivet**

Myndigheten för Trafikanalys genomförde 2016 en jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn. I den konstateras att autonoma fordon och användningen av dessa ger en möjlighet till frigörelse från stereotypa könsroller. Framförallt handlar det om hur de nya transportmöjligheterna kan komma att påverka fördelningen av obetalt hem- och omsorgsarbete mellan kvinnor och män samt hur möjligheterna att sköta sitt arbete digitalt eller på distans ser ut i framtiden.

## **Miljöperspektivet**

Självkörande fordon påverkar i sig inte miljön negativt jämfört med dagens fordon, snarare tvärtom då tekniken gynnar utvecklingen av elfordon. Hur tekniken används och kopplas till delandets ekonomi och uppkopplade transportsystem och tjänster kommer att få stor betydelse för vilka effekter självkörande fordon och transportsystem skapar. Den självkörande tekniken har potentialen att effektivisera energianvändningen inom transportsystemet, till exempel genom effektivare körcykler, vilket kan få positiva konsekvenser på kort till medellång sikt. Den totala energianvändningen är dock starkt beroende av hur fordonen kan komma att användas. När den tekniska utvecklingen har nått så långt att ett fordon kan genomföra en transport från A till B, utan att en förare behöver involveras, kommer nya användningsmöjligheter att uppstå. Med delade fordonstjänster kan energibehovet minska medan det vid utbredd ensam användning av fordon snarare kan komma att öka. En utveckling mot ett scenario med mer individuella transporter och längre pendling kan få stor negativ påverkan i form av till exempel ökad trängsel och utglesning.

Det framtida energibehovet inom transportsystemet kommer också att bero på den relativa attraktionskraften mellan olika transportslag. Det individuella valet av transport samt hur staten och staden framöver väljer att arbeta med olika typer av incitament och/eller styrmedel kommer ha stor betydelse för energibehovet inom transportsektorn.

## **Omvärldsperspektivet**

Möjligheter att införa automatiserade funktioner i fordon är till stor del beroende av de internationella ramverk och regleringar som finns på området. Sverige är bundet till en rad konventioner på FN-nivå samt av EU:s bestämmelser, men också av de mer frivilliga överenskommelser och samarbeten som pågår internationellt. Vi påverkas också starkt av vissa enskilda stater som är tongivande eller har kommit långt i arbetet med automatisering och digitalisering.

Europeiska kommissionen har ännu inte föreslagit någon lagstiftning vad gäller den rättsliga ramen för uppkopplad och automatiserad körning av vägfordon. Det har dock inrättats en särskild arbetsgrupp som har utarbetat preliminära rekommendationer om behovet av att arbeta med lagstiftningsförändringar på kort sikt.

## **Bilagor**

1. Sammanfattning av SOU 2018:16
2. Byggnadsnämndens handlingar 2018-06-21, § 331
3. Trafikkontorets delegationsbeslut 2018-06-21
4. Förslag till yttrande till Näringsdepartementet

## Ärendet

Näringsdepartementet har den 6 april 2018 skickat utredningen Vägen till självkörande fordon - introduktion (SOU 2018:16) på remiss till Göteborgs Stad. Utredningen har haft i uppdrag att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av och försöksverksamhet med automatiserad körning av fordon i allmän trafik. Remissen ska vara besvarad senast 1 september 2018.

Remisstiden medger inte bordläggning.

## Beskrivning av ärendet

### Allmänt

Sammanfattning av SOU 2018:16 finns i bilaga 1.

Utredningens uppdrag har varit att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av automatiserad körning av fordon i allmän trafik.

För att möta utvecklingen på området med automatiserad, elektrifierad och digitaliserad mobilitet så att denna kan ske på ett säkert och hållbart sätt krävs enligt utredningens bedömning en regelutveckling i flera steg. Utredningens förslag är avsett att påbörja en anpassning av regelverken, så att dessa inte hindrar utvecklingen av nya lösningar för en förbättrad transportpolitisk måluppfyllelse.

Det finns fem olika nivåer av automatisering. Nivå fem innebär full automatisering, fyra hög, tre villkorlig, två partiell och nivå ett förarstöd. Fordon på den högsta nivån finns inte tillgängliga idag. Men det finns ett behov av att kunna testa och driva försöksverksamhet och för att det ska bli möjligt krävs klarlägganden och utveckling av regelverk.

Transportsektorn blir allt mer uppkopplad, digitaliserad och automatiserad. Den tekniska utvecklingen av fordon med automatiska körsystem som tar över en allt större del av förarens uppgifter är i snabbt framåtskridande, liksom utvecklingen av affärsmodeller och tjänster där automatiserade fordon ingår som en del. Både det svenska och det internationella regelverket på transportområdet har huvudsakligen tillkommit under en tid då all körning av fordon skedde manuellt. De är därför inte avsedda för eller anpassade till högt eller fullt automatiserad körning.

En svårighet med arbetet har varit att utveckla ett regelverk för en företeelse som ännu inte finns på marknaden, nämligen fullt automatiserade fordon som klarar att ersätta föraren. Utredningen har försökt finna lösningar som på kort sikt ger ökade möjligheter att testa och introducera avancerade automatiserade funktioner i fordon och även vissa fullt automatiserade fordon. Dessa lösningar kan dock huvudsakligen användas även då en bredare introduktion blir möjlig.

Utredningen innehåller i stort följande förslag till förändringar:

1. **Försöksverksamhet** med högre nivåer av automatiserad körning underlättas genom vissa förändringar i förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med självkörande fordon.
2. **Nya definitioner införs** för automatiserade fordon, fordon under automatiserad körning och automatiserade motorredskap klass II. Trafikantbegreppet justeras för att inkludera förare på avstånd från fordonet.

3. **En ny lag och en ny förordning om automatiserad fordonstrafik** föreslås med bland annat följande innehåll: Ett nytt förarbegrepp introduceras, Förarens skyldigheter regleras, Kraven på automatiserade fordon regleras samt Ägaransvar införs.
4. **Infrastruktur för automatiserad körning.** Befintliga bemyndiganden, vägmärken och informationsskyltar kan användas för de flesta behov som uppstår när det gäller lokala trafikföreskrifter, men vissa ytterligare möjligheter kopplade till automatiserad körning har bedömts nödvändiga. Till exempel föreslås väghållare få möjligheter att påbjuda eller förbjuda automatiserad körning. Två nya påbudsmärken och två symboler föreslås.
5. **Reglerna i trafikförordningen, vägmärkesförordningen och kameraövervakningslagen** föreslås anpassas för automatiserad körning.

#### **Internremiss inom staden**

Utredningen har remitterats till byggnadsnämnden och trafiknämnden för yttrande. Business Region Göteborg (BRG) har fått det för kännedom och eventuellt yttrande. Byggnadsnämnden har svarat och från trafikkontoret har det kommit ett svar på delegation. BRG har inte svarat.

I båda de inkomna svaren finns en i grunden positiv inställning till självkörande fordon och den remitterade utredningen. Men det finns flera viktiga aspekter som anses behöva klargöras ytterligare.

#### **Byggnadsnämnden**

Byggnadsnämnden vill lyfta vikten av fortsatt arbete, som också föreslås i utredningen, med bland annat översyn av lagstiftning avseende väghållarens ansvar och bemyndigande liksom påverkan på plan- och bygglagen (PBL). Vidare finns behov av fortsatt arbete med att ta fram koncept för helhetslösningar för godstransporter och persontrafik i städer och på landsbygd, som kan bidra till angelägna transport- och samhällsmål, samt fortsatt arbete med försiktighetsmått för att undvika olyckor.

Byggnadsnämnden har ett pågående projekt om självkörande fordon kopplat till översiktsplanering och efterlyser mer underlag och diskussioner på olika nivåer och i fler städer och kommuner kring hur stadsplanering påverkas av den nya tekniken och dess möjligheter.

Nämnden är enig med utredningen om att det inom ramen för försöksverksamhet bör bestämmas var och hur försöken ska genomföras efter hörande av kommun och väghållare.

Byggnadsnämnden vill också passa på att understryka vikten av arbetet med försiktighetsmått och att göra allt man kan så att de olyckor som inträffat i exempelvis USA inte ska hända här.

#### **Trafikkontoret**

Trafikkontoret framför i sitt yttrande ett flertal behov av vidare utredning, till exempel att det finns behov av regelutveckling i flera steg.

Vidare anser de att utvecklingen med automatiserade fordon är positiv och på sikt ger ökade möjligheter för kontoret att nå fastställda mål och bidra till att skapa en hållbar och attraktiv stad. Samtidigt som det är lätt att se möjligheterna med tekniken är det tillika

svårt att bedöma de ekonomiska och verksamhetsrelaterade konsekvenserna för trafikkontoret i egenskap av väghållare.

Trafikkontoret understryker också att frågan om åtaganden och lösningar vad gäller digitalisering av data om infrastruktur och regler behöver analyseras ytterligare. Behovet av att kunna meddela regler digitalt och att ajourhålla såväl kartverk som status på gator och vägar kan komma att ställa helt nya krav på arbetssätt och på hur snabbt trafikpåverkande information görs tillgänglig. Det finns ett behov av ett nationellt initiativ för att öka kunskapen inom området.

En central fråga som behöver tydliggöras är vilket ansvar som kommer ligga på kommunen i egenskap av väghållare för att automatiserade fordon ska kunna använda gator och vägar. Det är viktigt ur ett skadeståndsrättsligt perspektiv men kan också komma att resultera i ett i dagsläget okänt reinvesteringsbehov.

Trafikkontoret saknar i sammanställningen utvecklingsbehov kring regelverk, affärsmodeller, infrastruktur med mera behovet av att utveckla väghållar- och myndighetsprocesser så att de på ett bättre sätt kan stödja den sammantagna utvecklingen inom transportsystemet. Här saknas till stor del kunskap om hur dagens arbetssätt behöver utvecklas för att kunna utveckla framtidens transportsystem. Nationella innovationsorgan borde allokera mer forsknings- och utvecklingsmedel till detta område.

I arbetet med fortsatta analyser och underlättande av försök och demonstrationsprojekt som behövs för att underlätta en introduktion krävs samverkan mellan olika aktörer. Trafikkontoret framhåller också på behovet av statlig medfinansiering för att samhällsaktörer ska kunna vara en del i dessa sammanhang.

Utredningen föreslår en bestämmelse där föraren ska vara skyldig att ta över körningen när ett automatiserat fordon begär det, under förutsättning att fordonet inte är konstruerat på ett sådant sätt att det kan lösa uppgiften på egen hand. Här för utredaren ett resonemang om hur olika automatiseringsnivåer ska påverka skyldigheten. Trafikkontorets bedömning är att det i praktisk tillämpning kan vara svårt för den enskilde individen att förstå sin förarroll i de olika sammanhangen. Ett underlåtande att ta över kontrollen kan medföra mycket stora trafiksäkerhetsrisker. Samtidigt finns det begränsad forskning och erfarenhet kring förarens kognitiva förmåga att kunna ta över körningen, vilket också resoneras kring i utredningen. Det är mycket viktigt att lagstiftaren noga följer utvecklingen för att kunna vidta korrigerande åtgärder om så visar sig krävas.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att introduktionen av automatiserade fordon sker på ett sådant sätt att trafiksäkerheten inte äventyras och betonar vikten av att Transportstyrelsen noga följer utvecklingen för att kunna vidta korrigerande åtgärder om så visar sig krävas.

För att trafikförordningens bestämmelser ska kunna tillämpas även vid automatiserad körning införs en bestämmelse om att bestämmelserna om trafik på väg och i terräng i tillämpliga delar ska gälla även fordon under automatiserad körning. Trafikkontoret ser det som en naturlig konsekvens av förslaget men noterar också att dagens system med regelgivning är komplicerat. En viktig del för att åtgärda detta är att förenkla processen genom att bland annat korta av den. Sverige har ett unikt system där trafikreglerna grundas på trafikföreskrifter som sedan utmärks. I de flesta andra länder är beslutet

istället ett ”vägmärkesbeslut”, där vägmärkets innebörd anger trafikregeln. Med ett sådant system skulle Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) istället vara ett ”vägmärkesregister” med tillhörande väganknytning, vilket skulle vara resursbesparande, ge säkrare trafikregler samt underlätta förståelsen för regelsystemet. Frågan belystes i SOU 2003:119 (Rikstäckande Databas för Trafikföreskrifter) men några djupare överväganden och utvärderingar gjordes inte. Trafikkontoret anser att det finns anledning att göra en ny och fördjupad analys av frågan.

Trafikkontoret konstaterar att förutom att vägmärkena behöver vara korrekta och underhållna kan det behövas fler vägmärken för att förtydliga på vissa platser. I Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen ges mandat att vissa trafikregler och annat inte behöver märkas ut. Därför behövs en översyn av lämpligheten i dessa undantag görs.

Trafikkontoret vill också peka på behovet av en översyn av riktlinjer kring vägars och gators utformning (VGU) och andra stödjande dokument som kan behöva uppdateras. Kontoret ser också ett generellt behov av utbildnings- och informationsinsatser i syfte att öka kunskapen kring kopplingen mellan utformning och trafikregler.

Trafikverket föreslås få i uppdrag att i samråd med andra aktörer analysera omfattningen av det offentliga uppdraget vad avser digitalisering av infrastrukturinformation, innefattande bland annat hur mycket information och på vilket sätt som denna bör tillhandahållas av det allmänna och vad som bör och kan skötas av privata organisationer och företag, finansieringsfrågor kring digitaliseringen av transportinfrastrukturen och säkerhetsfrågor. Analysen bör även innehålla ett samlat grepp om väg- och trafikdata i den nationella vägdatabasen (NVDB). Trafikkontoret ser detta uppdrag som både viktigt och angeläget.

Utredningen föreslår att det blir obligatoriskt att höra berörd kommun och väghållare när det gäller tillstånd till försöksverksamhet. Trafikkontoret understryker vikten av att väghållarens roll stärks.

## **Stadsledningskontorets bedömning**

Göteborgs Stad är en av samarbetspartnerna i utvecklingsprojektet Drive Me. De andra deltagarna är Volvo, Trafikverket, Lindholmen Science Park, Autoliv och Chalmers. Inom ramen för Drive Me pågår ett stort antal forsknings- och utvecklingsprojekt, som berör allt från lagstiftning till parkeringsfrågor. Drive Me innefattar också ett unikt test med självkörande bilar på vanliga vägar, i riktig trafik. Testerna görs på Trafikverkets vägar, bland andra bilar och trafikanter. Staden deltar också i ett pågående projekt om självkörande fordon kopplat till översiktsplanering och efterlyser mer underlag och diskussioner på olika nivåer och i fler städer och kommuner kring hur stadsplanering påverkas av den nya tekniken och dess möjligheter.

Stadsledningskontoret bedömer att utvecklingen med automatiserade fordon är positiv samtidigt som det är omöjligt att med nuvarande underlag bedöma samtliga konsekvenser för stadens långsiktiga utveckling, vårt ansvar för planering och som väghållare. Ett antal frågor behöver tydliggöras ytterligare och kartverk, regelverk med mera behöver utvecklas.

Stadsledningskontorets bedömning är att nedanstående punkter är de viktigaste frågorna för kommande utredning och klarläggande:

- Utredningen föreslår att det blir obligatoriskt att höra berörd kommun och väghållare när det gäller tillstånd till försöksverksamhet. Vi vill understryka vikten av att väghållarens roll stärks och tydliggörs vid automatiserad körning.
- Klargörande kring påverkan på plan- och bygglagen.
- Väghållaransvaret, vilket ansvar som kommer ligga på kommunen i egenskap av väghållare för att automatiserade fordon ska kunna använda gator och vägar. Det är viktigt ur ett skadeståndsrättsligt perspektiv men kan också komma att resultera i ett i dagsläget okänt reinvesteringsbehov.
- Åtaganden och lösningar vad gäller digitalisering av data om infrastruktur och regler. Behovet av att kunna meddela regler digitalt och att ajourhålla såväl kartverk som status på gator och vägar kan komma att ställa helt nya krav på arbetssätt och på hur snabbt trafikpåverkande information görs tillgänglig. Vår bedömning är att det finns ett behov av ett nationellt initiativ för att öka kunskapen inom området.
- Utvecklingsbehov av väghållar- och myndighetsprocesser så att de på ett bättre sätt kan stödja den sammantagna utvecklingen inom transportsystemet.
- Det kommer att behövas samverkan mellan olika aktörer i försöks- och demonstrationsprojekt. Det är också viktigt med statlig medfinansiering för att samhällsaktörer ska kunna vara en del i dessa sammanhang.
- För att trafikförordningens bestämmelser ska kunna tillämpas även vid automatiserad körning föreslår utredningen att det införs en bestämmelse om att bestämmelserna om trafik på väg och i terräng i tillämpliga delar ska gälla även fordon under automatiserad körning, en naturlig konsekvens av förslaget. Samtidigt är det viktigt att framhålla att dagens system med regelgivning är komplicerat. En viktig del för att åtgärda detta är att förenkla processen genom att bland annat korta av den. Frågan har varit föremål för utredning men den har hittills inte medfört förändringar.
- Det finns också ett behov av en översyn av riktlinjer kring vägars och gators utformning (VGU) och andra stödjande dokument på nationell nivå. Dessutom finns det behov av utbildnings- och informationsinsatser i syfte att öka kunskapen kring kopplingen mellan utformning och trafikregler.
- Det behöver klargöras hur personuppgifter lagras i enlighet med den nya dataskyddslagen.

Neda Sherafat

Ylva Löf

Planeringsledare

Avdelningschef



## **Göteborgs Stads yttrande till Näringsdepartementet över remissen Vägen till självkörande fordon - introduktion (SOU 2018:16)**

Göteborgs Stad bedömer att utvecklingen med automatiserade fordon är positiv samtidigt som det är omöjligt att med nuvarande underlag bedöma samtliga konsekvenser för stadens långsiktiga utveckling, vårt ansvar för planering och som väghållare.

Göteborgs Stad är en av samarbetsparterna i utvecklingsprojektet Drive Me. De andra deltagarna är Volvo, Trafikverket, Lindholmen Science Park, Autoliv och Chalmers. Inom ramen för Drive Me pågår ett stort antal forsknings- och utvecklingsprojekt, som berör allt från lagstiftning till parkeringsfrågor.

Utredningens uppdrag har varit att överväga och lämna författningsförslag i syfte att skapa bättre rättsliga förutsättningar för en introduktion av automatiserad körning av fordon i allmän trafik. Göteborgs Stad vill understryka behovet av nedanstående ytterligare utredningar, tydliggöranden och satsningar.

- En central fråga som behöver tydliggöras är vilket ansvar som kommer ligga på kommunen i egenskap av väghållare för att automatiserade fordon ska kunna använda gator och vägar. Det är viktigt ur ett skadeståndsrättsligt perspektiv men kan också komma att resultera i ett i dagsläget okänt reinvesteringsbehov. Vidare behöver påverkan på plan- och bygglagen utredas mera.
- Frågan om åtaganden och lösningar vad gäller digitalisering av data om infrastruktur och regler behöver analyseras ytterligare. Behovet av att kunna meddela regler digitalt och att ajourhålla såväl kartverk som status på gator och vägar kan komma att ställa helt nya krav på arbetssätt och på hur snabbt trafikpåverkande information görs tillgänglig. Göteborgs Stad ser ett behov av ett nationellt initiativ för att öka kunskapen inom området.
- Utöver de utvecklingsbehov som utredningen nämner ser Göteborgs Stad ett behov av utvecklade väghållar- och myndighetsprocesser så att de på ett bättre sätt kan stödja den sammantagna utvecklingen inom transportsystemet. Det är också angeläget att nationella innovationsorgan allokera mer forsknings- och utvecklingsmedel till detta område.
- I arbetet med fortsatta analyser och underlättande av försök och demonstrationsprojekt som behövs för att underlätta en introduktion krävs samverkan mellan olika aktörer. Det är också viktigt med statlig medfinansiering för att samhällsaktörer ska kunna vara en del i dessa sammanhang.
- För att trafikförordningens bestämmelser ska kunna tillämpas även vid automatiserad körning föreslår utredningen att det införs en bestämmelse om att bestämmelserna om trafik på väg och i terräng i tillämpliga delar ska gälla även

fordon under automatiserad körning. Göteborgs Stad ser det som en naturlig konsekvens av förslaget men noterar också att dagens system med regelgivning är komplicerat. En viktig del för att åtgärda detta är att förenkla processen genom att bland annat korta av den. Sverige har ett unikt system där trafikreglerna grundas på trafikföreskrifter som sedan utmärks. I de flesta andra länder är beslutet istället ett ”vägmärkesbeslut”, där vägmärkets innebörd anger trafikregeln. Med ett sådant system skulle Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) istället vara ett ”vägmärkesregister” med tillhörande väganknytning, vilket skulle vara resursbesparande, ge säkrare trafikregler samt underlätta förståelsen för regelsystemet. Frågan belystes i SOU 2003:119 (Rikstäckande Databas för Trafikföreskrifter) men några djupare överväganden och utvärderingar gjordes inte. En ny och fördjupad analys av frågan är angelägen.

- Lämpligheten av att Trafikförordningen och Vägmärkesförordningen ger mandat om att vissa trafikregler och annat inte behöver märkas ut behöver ses över.
- Göteborgs Stad vill också peka på behovet av en översyn av riktlinjer kring vägars och gators utformning (VGU) och andra stödjande dokument som kan behöva uppdateras. Det finns också ett generellt behov av utbildnings- och informationsinsatser i syfte att öka kunskapen kring kopplingen mellan utformning och trafikregler.
- Trafikverket föreslås få i uppdrag att i samråd med andra aktörer analysera omfattningen av det offentliga uppdraget vad avser digitalisering av infrastrukturinformation, innefattande bland annat hur mycket information och på vilket sätt som denna bör tillhandahållas av det allmänna och vad som bör och kan skötas av privata organisationer och företag, finansieringsfrågor kring digitaliseringen av transportinfrastrukturen och säkerhetsfrågor. Göteborgs stad instämmer i detta och anser att analysen även bör innehålla ett samlat grepp om väg- och trafikdata i Nationella vägdatabasen (NVDB).
- Utredningen föreslår att det blir obligatoriskt att höra berörd kommun och väghållare när det gäller tillstånd till försöksverksamhet. Göteborgs stad vill understryka vikten av att väghållarens roll stärks.
- Göteborgs Stad ser även ett behov av att det blir klarlagt hur personuppgifter lagras i enlighet med nya dataskyddslagen.

Göteborgs Kommunstyrelse